

Efni: Umsögn BSRB um frumvarp til laga um innviðafélag, 535. mál

BSRB hefur tekið til umsagnar ofangreint frumvarp sem snýr að stofnun innviðafélags um fjármögnun og uppbyggingu samgöngumannvirkja. BSRB tekur undir að nauðsynlegt sé að vinna á viðhaldsskuld og uppbyggingarþörf í vegakerfinu sem safnast hefur upp á undanförunum áratugum.

Í frumvarpinu er ráðherra gert heimilt að bjóða fjárfestum hlut í innviðafélaginu en þó þannig að ríkissjóður sé með ráðandi hluta eða að minnsta kosti þriðjungshluta með neitunarvaldi. Eini rökstuðningur í greinargerð fyrir þeirri heimild er að aðkoma fagfjárfesta kunni að auka aðhald. Litið er til félagsins Sund og Bælt í Danmörku sem fyrirmynd að innviðafélagi en Sund og Bælt er að fullu í eigu danska ríkisins og engin heimild er til sölu hluta félagsins í lögum. BSRB telur rökstuðningi fyrir heimildinni um eignarhald fagfjárfesta í greinargerð ábótavant. Heimildina þarf líka að setja í samhengi við áform frumvarpsins um að ráðherra verði heimilt að færa eignarhald á þegar byggðum samgöngumannvirkjum í eigu ríkisins til innviðafélagsins. Þannig gætu fagfjárfestar orðið eigendur að þeim samgönguinnviðum sem eru nú alfarið í eigu opinberra aðila. BSRB leggur áherslu á að eignarhald á samgöngumannvirkjum sé hjá hinu opinbera og að eignarhald færist að endingu til hins opinbera ef um einka- eða samvinnuframkvæmd er að ræða.

Markmið frumvarpsins er að innviðafélagið falli utan við A-hluta ríkissjóðs í skilningi hagskýrslustaðla og utan við skuldaviðmið samkvæmt lögum um opinber fjármál. Svo að það markmið gangi eftir þarf félagið að vera sjálfbært, þ.e. tekjur af sölu á veittri þjónustu; aðgengi að vegum, þarf að standa undir a.m.k. 50% framleiðslukostnaðar; uppbyggingu og rekstri samgöngumannvirkja. Með stofnun félagsins eru því lögð drög að umfangsmiklum veggjöldum. Vegna markmiða um að félagið standi utan skuldaviðmiða er í greinargerð með frumvarpinu tekið fram að áhersla félagsins gæti þurft að vera á arðbær verkefni fyrst um sinn. Af því má leiða að arðsemi samgöngumannvirkja sé þar með orðin ráðandi þáttur í forgangsröðun samgönguverkefna innviðafélagsins og þar með á veigamestu framkvæmdum á sviði samgöngumála hér á landi. BSRB leggur áherslu á að slík forgangsröðun sé ekki á kostnað þátta svo sem öryggis og jafnræðis vegna búsetu en augljóst er að í dreifðari byggðum þar sem umferð er almennt minni verður erfiðara að láta veggjöld standa undir stærstum hluta kostnaðar vegna framkvæmda.

Víða um land ferðast fólk á milli bæjarfélaga til að sækja vinnu og veggjöld geta þannig haft veruleg áhrif á fjárhag þeirra. Þá eru veggjöld föst upphæð og verða því stærri hluti af ráðstöfunartekjum lág- og meðaltekjufólks. Í frumvarpinu er jafnframt fjallað um að veggjöld gætu verið tekin upp á

vegum sem þegar eru byggðir, svo sem á Reykjanesbraut og Suðurlandsvegi. Stórhöfuðborgarsvæðið, frá Hvítá á Vesturlandi að Hvítá á Suðurlandi er eitt atvinnusvæði og töluverður fjöldi fólks ferðast um langan veg til að sækja vinnu á höfuðborgarsvæðið. Húsnæðiskostnaður á jaðri stórhöfuðborgarsvæðisins er lægri en í borginni og því má leiða að því líkum að fólk búsett þar sé að jafnaði með lægri tekjur en þau sem búa á höfuðborgarsvæðinu.

Af frumvarpinu má skilja að gjaldtaka verði tvíþætt á þeim vegum sem veggjöld eiga við um, þ.e. að vegfarendur greiði veggjöld auk kílómetragjalds. BSRB telur slíkan tvöfaldan skatt, sem þar að auki getur mismunað fólki eftir búsetu, óásættanlegan.

Þrátt fyrir að frumvarpið boði aukna gjaldtöku vegna aksturs á sumum vegum er ekki verið að efla almenningsamgöngur á stórhöfuðborgarsvæðinu og Eyjafjarðarsvæðinu samkvæmt tillögu til þingsályktunar sem liggur fyrir Alþingi. Standi vilji þingsins til þess að gera þetta frumvarp að lögum verður að efla almenningsamgöngur samhliða. Verði það ekki gert munu tekjulægri hópar sem þurfa að sækja vinnu um langan veg greiða hlutfallslega meira fyrir samgöngur en tekjuhærri hópar. Því verður að gera viðeigandi breytingar á samgönguáætlun. Þá er óljóst af frumvarpinu hvort til standi að veggjöld á einstaka vegi til allrar framtíðar eða hvort á að þau verði felld niður þegar náð hefur verið upp í kostnað við framkvæmdir.

Jafnframt vill BSRB koma á framfæri mikilvægi gagnsæis í opinberum fjármálum. Um er að ræða stórar fjárhagslegar skuldbindingar sem eiga að falla utan A1-hluta ríkisins og mikilvægt er að þeim sé samt sem áður gerð skil í upplýsingum um fjármál hins opinbera.

BSRB treystir sé ekki til að styðja frumvarpið að svo stöddu þar sem spurningum um eignarhald samgönguinnviða, forgangsröðun í vegagerð, fyrirkomulag og tímalengd veggjalda og uppbyggingu almenningsamgangna samhliða er ósvarað. BSRB telur frumvarpið gera einkavæðingu samgöngumannvirkja mögulega og leggst alfarið gegn slíkum áformum. BSRB vill að vegakerfið sé í opinberri eigu og fjármagnað úr sameiginlegum sjóðum í stað þess að búa til bútasumsteppi sem ýtir undir ójöfnuð og skapar tvöfalda gjaldtöku á ákveðnum leiðum. Núverendi fyrirkomulag bílastæðagjalda ólíkra aðila ætti að vera víti til varnaðar.

Fyrir hönd BSRB

Jana Eir Viglundsdóttir

Jana Eir Viglundsdóttir

Hagfræðingur