

7. október 2026

GJALDHEIMTA AF BIFREIÐUM LANGT UMFRAM ÚTGJÖLD TIL VIÐHALDS OG UPPBYGGINGAR VEGASAMGANGNA

Bein gjaldheimta ríkisins af ökutækjum, eldsneyti og akstri hefur verið umfram heildarútgjöld ríkisins til vegasamgangna undanfarin ár. Á árunum 2019–2025 námu beinar tekjur ríkisins af þessum gjaldstofnum samtals 338,1 ma.kr., samanborið við 255,2 ma.kr. í heildarútgjöld til vegasamgangna. Tekjur umfram útgjöld námu því 82,9 mö.kr. á tímabilinu.

Gjaldheimta af bifreiðum var talsvert umfram útgjöld sem fóru í viðhald og nýframkvæmdir á vegakerfinu á árunum 2019–2025. Fjármunir ríkisins til viðhalds og nýframkvæmda námu samtals 180,7 ma.kr. á tímabilinu. Fyrir hverjar 100 krónur sem ríkið innheimti með beinum gjöldum af ökutækjum, eldsneyti og akstri fóru um 53 kr. í viðhald og nýframkvæmdir.

Bilið milli gjaldheimtu og útgjalda hefur farið vaxandi á síðustu árum. Árið 2025 nam bein gjaldheimta um 64,9 mö.kr., samanborið við 43,9 ma.kr. í heildarútgjöld til vegasamgangna. Mismunurinn var því um 21 ma.kr. Samkvæmt horfum fyrir árið 2026 verður munurinn um 23,1 ma.kr. Árið 2027 sker sig sérstaklega úr. Þá er bein gjaldheimta áætluð um 83,9 ma.kr., en heildarútgjöld til vegasamgangna um 50,0 ma.kr. Mismunurinn eykst því í tæplega 34 ma.kr.

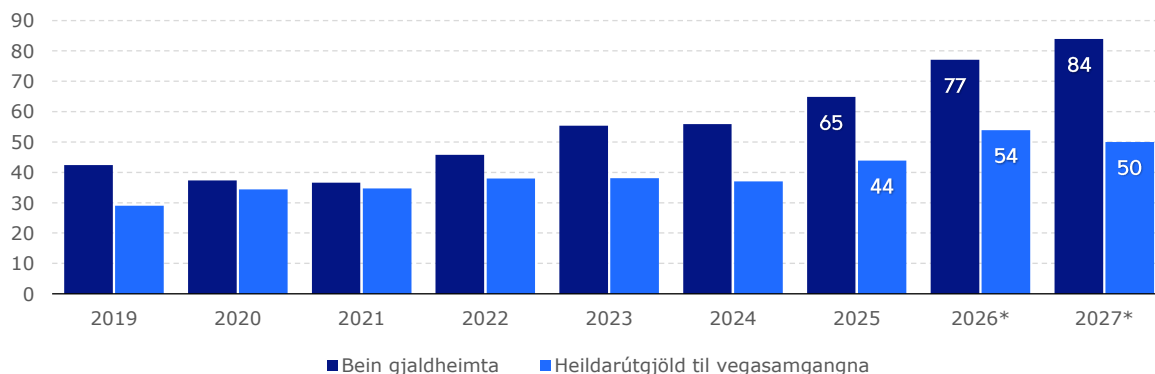
Gjaldheimtan eykst hratt á sama tíma og útgjöld til vegasamgangna dragast saman að raunvirði. Milli 2025 og 2027 hækkar bein gjaldheimta úr 64,9 ma.kr. í 83,9 ma.kr., eða um 29% að nafnvirði og 18% að raunvirði. Milli 2026 og 2027 hækkar gjaldheimtan um 4,6% að raunvirði, en heildarútgjöld til vegasamgangna lækka um 11% að raunvirði.

Samanburðurinn sýnir þannig að aukin gjaldheimta leiðir ekki sjálfkrafa til aukinna framlaga til vegasamgangna. Þvert á móti benda áætlanir fyrir 2026 og 2027 til þess að bilið milli þess sem ríkið innheimtir og þess sem varið er til málaflokksins muni breikka enn frekar.

Þessi þróun á sér stað á sama tíma og ástand vegakerfisins er talið ófullnægjandi og uppsöfnuð viðhaldsþörf veruleg og vaxandi. Í Fjármálaáætlun 2027–2031 kemur fram að um 40% þjóðvega séu í slæmu eða mjög slæmu ástandi og 30% vegakerfisins með slakt burðarlag. Innviðaskuldin í vegakerfinu er umtalsverð og hefur vaxið hratt síðust ár. Í innviðaskýrslu SI og Félags ráðgjafarverkfræðinga frá 2025 fékk vegakerfið ástandseinkunnina 2 af 5 og viðhaldsskuld þess var metin á bilinu 265–290 ma.kr.

Gjaldheimta af bifreiðum og útgjöld ríkisins til vegasamgangna

2019–2027, milljarðar króna á verðlagi hvers árs



Heimildir: Ríkisreikningar 2019–2025, fjárlög 2026, fjárlagafrumvarp 2027, Vegagerðin, Samgönguáætlun og útreikningar SI
*Tölur fyrir 2026 og 2027 eru áætlun.

Takmarkaðar fjárveitingar til vegakerfisins verða ekki skýrðar með því að tekjur ríkisins af ökutækjum, eldsneyti og akstri séu litlar. Niðurstöðurnar beina því sjónum bæði að tekjuöflun ríkisins og að því hversu stórum hluta þeirra fjármuna sem þegar eru innheimtir er ráðstafað til vegasamgangna.

Krafa SI er sú að tryggt verði með skýrum hætti að þeir fjármunir sem innheimtir eru af umferð, hvort sem er í formi skatta, gjalda eða veggjalda, renni beint til uppbyggingar, viðhalds og fjárfestingar í samgönguinnviðum. Svo er ekki og hefur ekki verið síðustu ár. Nái þær breytingar sem lagðar eru til í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2027 fram að ganga mun munurinn á tekjum af bifreiðum og útgjöldum ríkisins til vegasamgangna aukast.

GJALDHEIMTA TÖLUVERT UMFRAM ÚTGJÖLD OG BILIÐ BREIKKAR

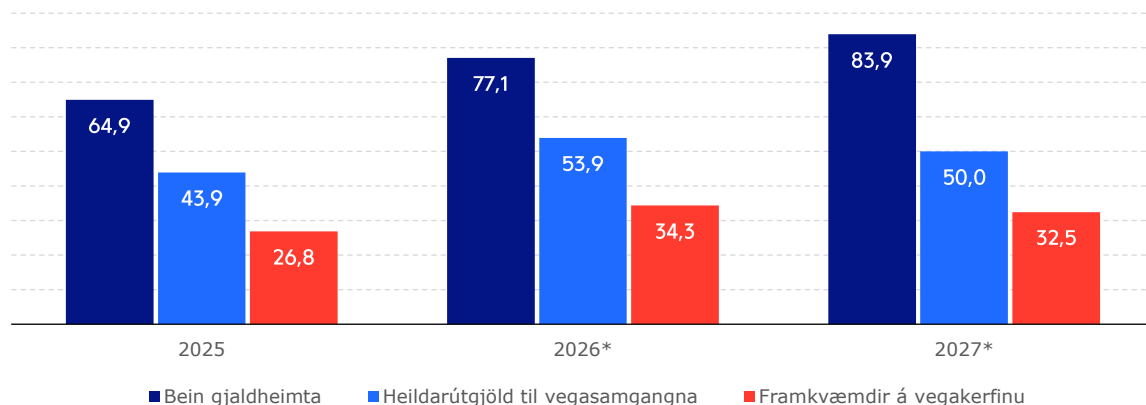
Bein gjaldheimta ríkisins af ökutækjum, eldsneyti og akstri hefur verið meiri en heildarútgjöld ríkisins til vegasamgangna á síðustu árum. Á árunum 2019–2025 námu tekjurnar samtals 338,1 ma.kr., samanborið við 255,2 ma.kr. í heildarútgjöld til vegasamgangna. Tekjur umfram útgjöld námu því 82,9 ma.kr. á tímabilinu.

Enn minna fór beint í viðhald og uppbyggingu vegakerfisins. Fjármunir til viðhalds og nýframkvæmda námu samtals 180,7 ma.kr. á árunum 2019–2025. Fyrir hverjar 100 krónur sem ríkið innheimti með beinum gjöldum af ökutækjum, eldsneyti og akstri fóru um 53 krónur í viðhald og nýframkvæmdir.

Munurinn á gjaldheimtu og útgjöldum var minnstur árin 2020 og 2021, þegar tekjur og útgjöld voru nær jafnvægi. Frá árinu 2022 hefur bilið hins vegar breikkað hratt. Það jókst úr 7,8 mö.kr. árið 2022 í 17,2 ma.kr. árið 2023, 18,8 ma.kr. árið 2024 og 21,0 ma.kr. árið 2025. Árið 2026 verður munurinn 23,1 ma.kr. og árið 2027 breiðkar bilið enn meira. Þá er áætlað að bein gjaldheimta nemi 83,9 ma.kr., en heildarútgjöld til vegasamgangna 50,0 ma.kr. Mismunurinn verður því 33,9 ma.kr., eða tæplega 11 mö.kr. meiri en árið áður.

Gjaldheimta, heildarútgjöld og framkvæmdir á vegakerfinu

2025–2027, milljarðar króna á verðlagi hvers árs

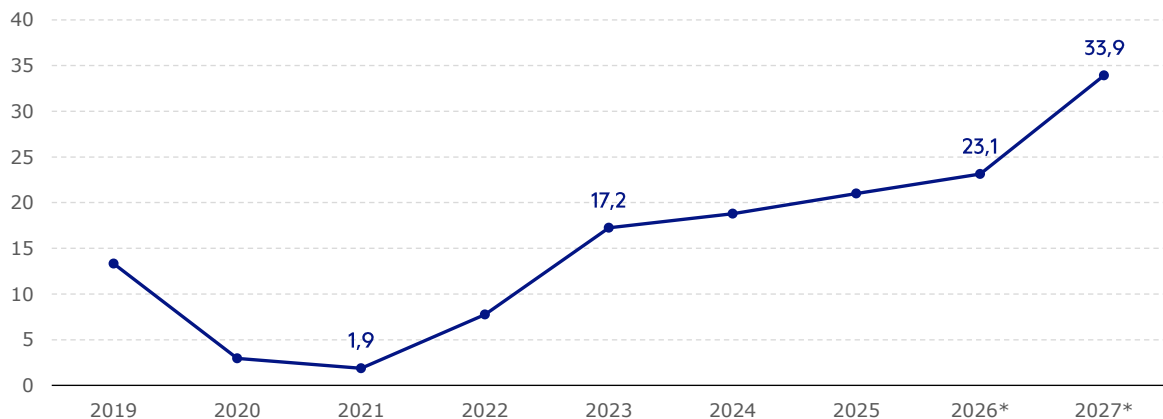


Heimildir: Ríkisreikningar 2019–2025, fjárlög 2026, fjárlagafrumvarp 2027, Vegagerðin, Samgönguáætlun og útreikningar SI
*Tölur fyrir 2026 og 2027 eru áætlun.

Árið 2027 fara tekjur og útgjöld jafnframt í gagnstæða átt gangi áform sem sett eru fram í frumvarpi til fjárlaga fyrir næsta ár fram að ganga. Bein gjaldheimta hækkar úr 77,1 ma.kr. árið 2026 í 83,9 ma.kr. árið 2027, eða um 8,9% að nafnvirði. Á sama tíma lækka heildarútgjöld til vegasamgangna úr 53,9 ma.kr. í 50,0 ma.kr., eða um 7,3%. Sú þróun skýrist ekki aðeins af verðlagi. Á föstu verðlagi ársins 2026 hækkar gjaldheimtan um 4,6% milli 2026 og 2027, en heildarútgjöld til vegasamgangna dragast saman um 11%.

Mismunur gjaldheimtu og útgjalda til vegasamgangna

2019-2027, milljarðar króna á verðlagi hvers árs



Heimildir: Ríkisreikningar 2019-2025, fjárlög 2026, fjárlagafrumvarp 2027, Vegagerðin, Samgönguáætlun og útreikningar SI
*Tölur fyrir 2026 og 2027 eru áætlun.

Þróun einstakra útgjaldaliða er þó ekki öll í sömu átt. Fjárveiting til viðhalds vegakerfisins hækkar úr 17,5 ma.kr. árið 2026 í 20,0 ma.kr. árið 2027 samkvæmt samgönguáætlun, og eykst lítillega að raunvirði. Fjármunir til nýframkvæmda dragast hins vegar meira saman, þannig að heildarfjárveiting til framkvæmda á vegakerfinu lækkar úr 34,3 ma.kr. í 32,5 ma.kr. Að raunvirði nemur lækkunin rúmlega 9%. Það er því rétt að halda því til haga að fjárveiting til viðhalds hækkar árið 2027. Sú lækkun breytir hins vegar ekki þeirri heildarmynd að gjaldheimtan eykst, heildarútgjöld til vegasamgangna dragast saman og fjármunir til framkvæmda á vegakerfinu lækka að raunvirði.

Árið 2027 samsvara heildarútgjöld til vegasamgangna aðeins um 60 krónum fyrir hverjar 100 krónur sem ríkið innheimtir af ökutækjum, eldsneyti og akstri. Fjármunir til viðhalds og nýframkvæmda samsvara enn lægri fjárhæð, eða um 39 krónum fyrir hverjar 100 krónur í gjaldheimtu. Samanburðurinn sýnir þannig að aukin gjaldheimta leiðir ekki sjálfkrafa til aukinna framlaga til vegasamgangna. Þvert á móti benda áætlanir fyrir 2026 og 2027 til þess að bilið milli þess sem ríkið innheimtir og þess sem varið er til málaflokksins muni breikka enn frekar.

GJALDHEIMTA HÆKKAR SEM HLUTFALL AF VLF

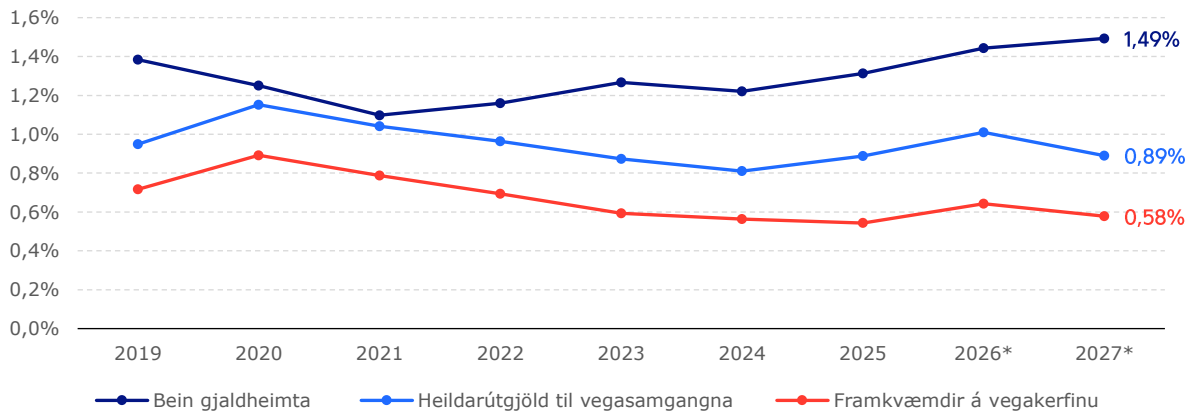
Sambærilega þróun má sjá þegar gjaldheimta og fjárveitingar eru settar í samhengi við stærð hagkerfisins. Gjaldheimtan af bifreiðum hefur aukist umfram vöxt hagkerfisins á síðustu árum en útgjöld til uppbyggingar og viðhalds vegakerfisins ekki. Endurspeglar þetta það að umferð hefur aukist langt umfram vöxt útgjalda til nýfjárfestinga og viðhalds á vegakerfinu á síðustu árum. Afleiðingarnar sjáum við í meiri töfum, aukinni innviðaskuld, meiri slyshættu og minni framleiðni í hagkerfinu sem kemur niður á samkeppnishæfni og verðmætasköpun.

Bein gjaldheimta af ökutækjum, eldsneyti og akstri nam 1,38% af VLF árið 2019, en lækkaði í 1,10% árið 2021. Síðan hefur hlutfallið hækkað á ný og nam 1,31% árið 2025. Samkvæmt áætlunum hækkar það í 1,44% árið 2026 og 1,49% árið 2027. Frá árinu 2021 til 2027 eykst gjaldheimtan því um 0,39 prósentustig af VLF.

Fjárveitingar til vegasamgangna fylgja hins vegar ekki sömu þróun. Heildarfjárveiting til málaflokksins nam 1,04% af VLF árið 2021, en var komin niður í 0,89% árið 2025. Hlutfallið hækkar tímabundið í 1,01% árið 2026 en lækkar aftur í 0,89% árið 2027. Þrátt fyrir stórauðna gjaldheimtu verður hlutfall heildarfjárveitinga af VLF því það sama árið 2027 og það var árið 2025.

Gjaldheimta og útgjöld til vegasamgangna sem hlutfall af VLF

2019-2027, % af VLF



Heimildir: Ríkisreikningar 2019–2025, fjárlög 2026, fjárlagafrumvarp 2027, Hagstofa Íslands, Fjármálaáætlun 2027–2031, Seðlabankinn og útreikningar SI.

*Tölur fyrir 2026 og 2027 eru áætlun.

Fjármunir til viðhalds og nýframkvæmda á vegakerfinu hafa ekki fylgt eftir vexti hagkerfisins. Framkvæmdir á vegakerfinu námu 0,79% af VLF árið 2021, en hlutfallið lækkaði í 0,54% árið 2025. Eftir tímabundna hækkun í 0,64% árið 2026 er gert ráð fyrir að það lækki aftur í 0,58% árið 2027. Frá 2021 til 2027 lækkar hlutfall framkvæmda þannig um 0,21 prósentustig af VLF á sama tíma og gjaldheimtan hækkar um 0,39 prósentustig.

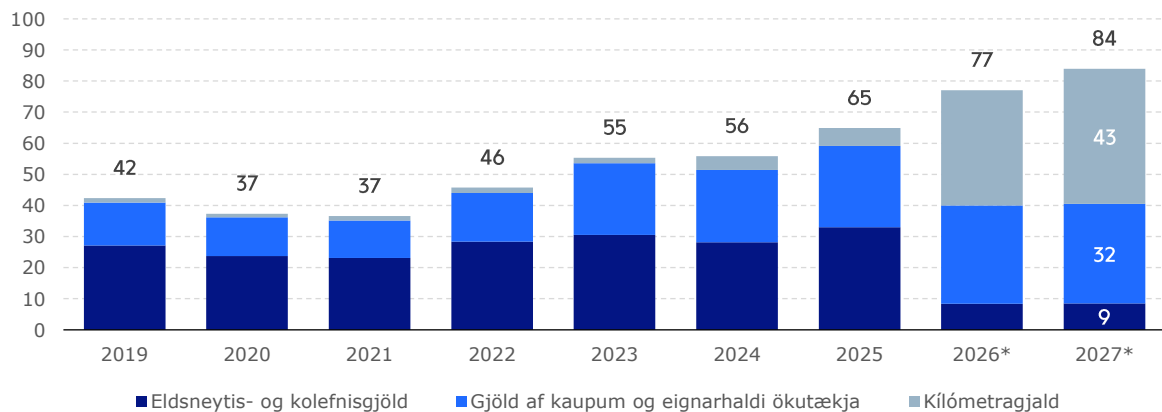
Árið 2027 verður munurinn á gjaldheimtu og heildarfjárveitingu 0,60% af VLF. Munurinn á gjaldheimtu og fjármunum til framkvæmda verður enn meiri, eða 0,91% af VLF. Samanburðurinn sýnir að breikkandi bil milli gjaldheimtu og fjárveitinga er ekki aðeins afleiðing verðbólgu eða hækkandi krónutalna. Gjaldheimtan eykst einnig miðað við verðmætasköpun hagkerfisins, á meðan heildarfjárveitingar til vegasamgangna og fjármunir til framkvæmda halda ekki í við þá þróun.

HEILDARGJALDHEIMTAN HÆKKAR MEÐ BREYTTU KERFI

Samsetning gjaldheimtunnar breytist verulega á tímabilinu. Fram til ársins 2025 vógu hefðbundin eldsneytisgjöld þungt, meðal annars olíugjald, sérstakt vörugjald af bensíni og almennt vörugjald af eldsneyti. Með kerfisbreytingunni í byrjun árs 2026 féllu þessi gjöld niður og í stað þeirra var tekið upp almennt kílómetragjald á ökutæki. Þrátt fyrir kerfisbreytinguna hækkar heildargjaldheimtan úr 64,9 ma.kr. árið 2025 í 83,9 ma.kr. árið 2027, eða um 29% að nafnvirði og 18% að raunvirði.

Samsetning gjaldheimtu af ökutækjum, eldsneyti og akstri

2019-2027, milljarðar króna á verðlagi hvers árs



Heimildir: Ríkisreikningar 2019–2025, fjárlög 2026, fjárlagafrumvarp 2027, Fjármálaáætlun 2027–2031, Orkustofnun og útreikningar SI.

*Tölur fyrir 2026 og 2027 eru áætlun.

Kílómetragjaldið verður langstærsti einstaki tekjuliðurinn. Tekjur af því eru áætlaðar um 37,1 ma.kr. árið 2026 og 43,4 ma.kr. árið 2027. Í fjárlagafrumvarpi 2027 er lagt til að kílómetragjaldið hækki um 15,9%. Hluti þeirrar hækkunar er sérstaklega tengdur markmiði stjórnvalda um auknar tekjur af ökutækjum og eldsneyti og árið 2027 mun kílómetragjaldið eitt og sér nema rúmlega helmingi gjaldheimtu ríkisins af ökutækjum, eldsneyti og akstri.

INNVIÐASKULDIN KALLAR Á EFNDIR OG SKÝRA FORGANGSRÖÐUN

Ástand vegakerfisins og uppsöfnuð innviðaskuld í vegakerfinu eru vel þekkt. Í Fjármálaáætlun 2027–2031 kemur fram að aukin umferð og þyngri ökutæki hafi aukið álag á slitlag, brýr og burðarlag. Um 40% þjóðvega eru þar metin í slæmu eða mjög slæmu ástandi og 30% vegakerfisins með slakt burðarlag. Þar er jafnframt viðurkennt að viðhaldsskuldin hafi safnast upp um langt skeið og að vinna þurfi á henni með markvissri fjárfestingu og forgangsröðun.

Samtök iðnaðarins hafa um árabíl bent á þessa stöðu og kallað eftir stórauðni viðhaldi innviða. SI og Félag ráðgjafarverkfræðinga hafa gefið út þrjár skýrslur með heildstæðum úttektum á innviðum landsins, árin 2017, 2021 og 2025. Markmið skýrslunnar er meðal annars að meta ástand innviðanna, uppsafnaða viðhaldspörf og hvort fyrirhugaðar fjárfestingar dugi til að mæta framtíðarpörf.

2 af 5

Ástandseinkunn vegakerfis

265–290 ma.kr.

Uppsöfnuð viðhaldsskuld vegakerfis

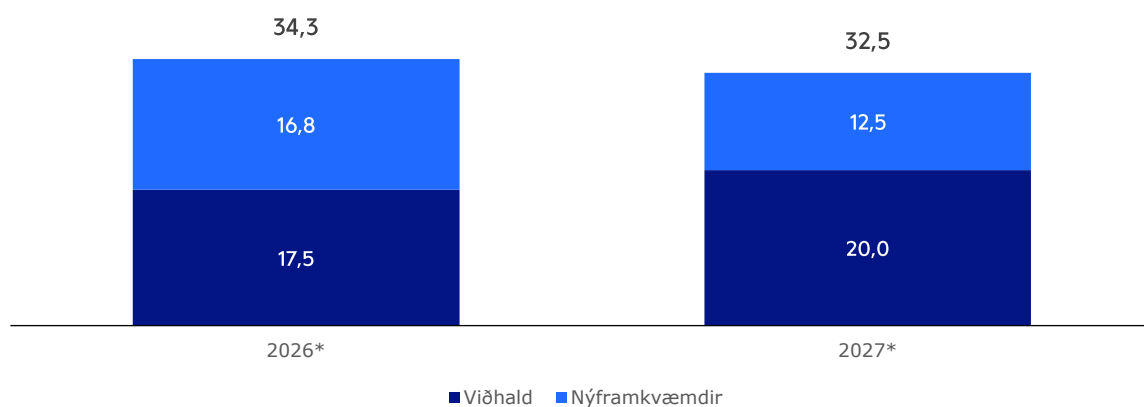
Heimild: Innviðaskýrsla SI og FRV.

Í nýjustu innviðaskýrslunni fær vegakerfið ástandseinkunnina 2 af 5, sem merkir að vegakerfið sé í slæmu ásigkomulagi og að tafarlausa viðbragða sé þörf. Uppsöfnuð viðhaldsskuld vegakerfisins er metin á bilinu 265–290 ma.kr., þar af um 200 ma.kr. vegna þjóðvega og 65–90 ma.kr. vegna sveitarfélagavega. Í skýrslunni er jafnframt bent á að lítið hafi gengið að vinna á innviðaskuldinni og að frestun nauðsynlegs viðhalds feli í sér að kostnaði og afleiðingum væri velt yfir á framtíðina.

Fjárveiting til viðhalds hækkar úr 17,5 ma.kr. árið 2026 í 20,0 ma.kr. árið 2027 samkvæmt samgönguáætlun 2026–2040. Sú hækkun vegur þó ekki upp á móti lækkun annarra framkvæmdaliða og heildarfjármunir til framkvæmda á vegakerfinu dragast saman að raunvirði.

Fjármunir til viðhalds og framkvæmda á vegakerfinu

Milljarðar króna á verðlagi hvers árs



Heimildir: Fjárlög 2026, fjárlagafrumvarp 2027 og samgönguáætlun

Í gildandi samgönguáætlun og fjármálaáætlun er lögð áhersla á aukið viðhald, uppbyggingu samgönguinnviða og að unnið verði á uppsafnaðri viðhaldsskuld. SI taka undir þessar áherslur. Slík markmið þurfa hins vegar að endurspeglast í fjárveitingum og framkvæmdum ef raunverulegur árangur á að nást. Orðum um aukið viðhald og öflugri innviðafjárfestingu þurfa því að fylgja mælanlegar og viðvarandi fjárveitingar. Til að vinna á vandanum þarf meira en tímabundna hækkun einstakra liða. Það þarf langtímaáætlun um aukið viðhald, fyrirsjáanlega fjármögnun og fjárveitingar sem eru nægilega háar til að stöðva frekari skuldasöfnun og hefja raunverulega niðurgreiðslu innviðaskuldarinnar í vegakerfinu.

HVAÐ ER VERIÐ AÐ BERA SAMAN?

Greiningin ber saman annars vegar beina gjaldheimtu ríkisins af ökutækjum, eldsneyti og akstri og hins vegar útgjöld ríkisins til vegasamgangna. Afmörkunin er þannig uppbyggð að tekjuhliðin er skilgreind fremur þröng, en útgjaldahliðin rúm. Markmiðið er að forðast að ofmeta tekjur eða vanmeta útgjöld.

Tekjuhliðin tekur til eftirfarandi sjö liða: vörugjalda af ökutækjum, vörugjalda af bensíni og olíuvörum, sérstaks vörugjalds af bensíni, áætlaðs kolefnisgjalds vegna eldsneytisnotkunar í vegasamgöngum, olíugjalds, bifreiðagjalds og kílómetragjalds.

Virðisaukaskattur af eldsneyti, ökutækjum, viðgerðum og viðhaldi er ekki talinn með í niðurstöðum greiningarinnar. Með því er samanburðurinn afmarkaður við sértækari gjöld af ökutækjum, eldsneyti og akstri en almennur neysluskattur látinn liggja utan greiningarinnar.

Útgjaldahliðin er skilgreind nokkuð rúmt. Stærsti hluti útgjaldanna er fjárveiting til Vegagerðarinnar en sá liður tekur til yfirstjórnar og skrifstofuhalds, almennrar þjónustu og vetrarþjónustu við vegakerfið, tækja og búnaðar og framkvæmda á vegakerfinu, sem skiptist í nýframkvæmdir og viðhald. Til viðbótar við Vegagerðina eru taldar með fjárveitingar til Samgöngusáttmálans, Samgöngustofu og Rannsóknarnefndar samgönguslysa.

Útgjaldahliðin nær því lengra en eingöngu til viðhalds og nýfjárfestinga í vegakerfinu. Þessi rúma afmörkun er valin til að forðast að vanmeta útgjöld ríkisins sem tengjast vegasamgöngum. Í greiningunni er því gagnlegt að horfa á tvö útgjaldahugtök. Annars vegar heildarútgjöld til vegasamgangna, samkvæmt framangreindri skilgreiningu, og hins vegar framkvæmdir á vegakerfinu, sem sýna með þrengri hætti hvað fer í viðhald og uppbyggingu sjálfs vegakerfisins.