



Efni: Umsögn Arion banka hf. um frumvarp til laga um stofnun innviðafélags birt í samráðsgátt 23. janúar 2026

1. Inngangur

Arion banki hf. („Arion“) fagnar framlagningu frumvarps um stofnun innviðafélags og lýsir yfir eindregnum stuðningi við markmið þess. Um er að ræða tímabæra og mikilvæga umbót í fyrirkomulagi uppbyggingar samgöngumannvirkja, sem mun flýta framkvæmdum, fjölga fjármögnunarmöguleikum, auka traust og fyrirsjáanleika fyrir fjármögnunaraðila og stuðla að auknu aðhaldi í opinberum framkvæmdum.

Frumvarpið mun að mati Arion, verði það að lögum, tryggja ábyrgari umsýslu fjármuna og opna á aukna þátttöku einkaaðila í innviðafjárfestingum. Með stofnun innviðafélags er stigið skref í átt að bættri samkeppnishæfni og auknum lífsgæðum landsmanna allra.

2. Hraðari innviðauppygging

Frumvarpið er ekki síst mikilvægt því það mun vonandi rjúfa þá kyrrstöðu sem verið hefur í framkvæmdum stærri samgöngumannvirkja, meðal annars jarðgangagerð, með því að innleiða nýtt skipulag um fjármögnun þeirra. Í stefnuýfirlýsingu ríkisstjórnar og fjármálaáætlun kemur fram vilji til að auka fjárfestingar í samgöngum og hefja kraftmiklar framkvæmdir um allt land til að vinna á uppsafnaðri viðhaldsskuld. Frumvarpið er liður í þeirri vegferð, þar sem innviðafélagið mun hafa skýrt og afmarkað hlutverk, að hrinda í framkvæmd uppbyggingu stórra samgönguverkefna og hraðari framvindu þeirra.

Reynslan af framkvæmd Hvalfjarðarganga undir merkjum Spalar hefur sýnt að með skýru rekstrarfyrirkomulagi og markvissri tekjuöflun í gegnum veggjöld er hægt að hraða uppbyggingu samgönguinnviða á skilvirkan og sjálfbæran hátt. Í því samhengi benda nýlegar kannanir til þess að viðhorf almennings til veggjalda sé sífellt að verða jákvæðara, þar sem vaxandi meðvitund um uppsafnaða innviðaskuld hefur fjölgað þeim sem líta á veggjöld sem eðlilegan og sanngjarnan þátt í því að tryggja hraðari og stöðugri uppbyggingu innviða.

Í greinargerðinni til stuðnings frumvarpinu er því lýst hvernig sjálfstætt rekstrarumhverfi og tekjuöflun í gegnum veggjöld, ásamt öðrum þáttum, hafa gert það að verkum að nágrennaríki Íslands hafa náð eftirtektarverðum árangri í hröðun uppbyggingar samgöngumannvirkja. Til viðbótar við umfjöllun greinargerðarinnar um velgengni Dana og Norðmanna við stofnun og rekstur innviðafélaga er vert að nefna nágrenna okkar í Færeyjum sem hafa nýtt gjaldtöku í jarðgöngum til að fjármagna verkefni með miklum árangri.

Traust fjármögnun, sjálfstætt rekstrarumhverfi og möguleikar á tekjuöflun í gegnum veggjöld, skapa forsendur fyrir því að fyrirhugað innviðafélag hér á landi geti náð sambærilegum árangri og innviðafélög í nágrennalöndum okkar.

3. Fjölbreyttir fjármögnunarmöguleikar

Frumvarpið kynnir fjölbreyttar leiðir til fjármögnunar innviðafélagsins þar sem gert er ráð fyrir að félagið geti aflað fjármagns með hlutafjárukningu, skuldabréfaútgáfu, beinum framlögum úr ríkissjóði og öðrum úrræðum. Að mati Arion er mikilvægt að fjármögnun félagsins byggi á markaðsforsendum þar sem áhersla er lögð á tekjustrauma af rekstri innviðafélagsins og aðkomu fagfjárfesta, fremur en beinan stuðning ríkissjóðs. Slík nálgun dregur úr áhættu fyrir opinber fjármál og skapar raunverulegt svigrúm til að hraða uppbyggingu innviða.



Í samtölum við innlenda og erlenda fjárfesta, m.a. á vettvangi ráðstefna bankans erlendis, hefur Arion orðið var við raunverulegan áhuga á þátttöku í fjármögnun innviðaverkefna hér á landi. Samhliða þessum áhuga hafa erlendir fjárfestar bent á skort á möguleikum til að verja gjaldeyrisstöður af þeirri stærðargráðu sem verkefni kalla á. Í því ljósi er mikilvægt að horfa til þess hvernig efla megi innvið gjaldeyrismarkaðarins til framtíðar, meðal annars með því að skapa forsendur fyrir aukinni þátttöku erlendra markaðsaðila.

Undirritaðir telja heillavænlegast að horfa til þeirrar reynslu og þess árangurs sem önnur Norðurlönd hafa náð með markvissum aðgerðum til að efla þátttöku erlendra fjárfesta og auka skilvirkni verðmyndunar á mörkuðum. Þar má sérstaklega nefna Noreg, þar sem stjórnvöld og norski seðlabankinn hafa með skipulögðum hætti stutt við virkni og seljanleika gjaldeyrismarkaðarins, m.a. með skiptasamningum sem tryggja aðgengi erlendra aðila að norskum krónum. Slíkar aðgerðir hafa dregið úr seljanleika- og mótaðilaáhættu og stuðlað að aukinni þátttöku erlendra fjárfesta í norska fjármálakerfinu. Í dag eiga erlendir fjárfestar liðlega tvo þriðju þeirra norsku ríkisbréfa sem teljast til markflokka, en sambærilegt hlutfall á Íslandi er innan við 10%, sem undirstrikar mikilvægi þess að styrkja markaðsinnviði og seljanleika til að auka alþjóðlega þátttöku.

Arion lýsir sérstaklega yfir stuðningi við þá heimild sem kveðið er á um í frumvarpinu, að valdhafar geti fært yfir til innviðafélagsins eignarhald á þegar byggðum samgöngumannvirkjum í formi hlutafjár. Slík ráðstöfun er bæði skynsamleg og nauðsynleg til að tryggja að félagið hafi veðandlag og tekjugrunn frá upphafi sem stuðlar að fjárhagslegri sjálfbærni félagsins, sbr. c. liður 3. gr frumvarpsins. Með því skapast möguleiki á að innheimta veggjöld og nýta þær tekjur til að fjármagna ný verkefni. Ráðstöfunin mun án efa auka aðdráttarafli félagsins sem fjárfestingarkost fyrir viðeigandi fjárfesta hvort sem er með útgáfu skuldabréfa og/eða hlutafjár ef vilji er að fá t.d. lífeyrissjóði og aðra fjárfesta að borðinu, m.a. með skráningu félagsins í kauphöll. Þó yrði tryggt að ríkissjóður stæði að baki ráðandi eignarhlut, sbr. 3. mgr. 4. gr. frumvarpsins.

Arion lítur almennt á samstarf hins opinbera og einkaaðila jákvæðum augum, sér í lagi í umfangsmiklum framkvæmdaverkefnum sem krefjast bæði sérþekkingar og verulegs fjármagns. Samvinnuverkefnum hins opinbera og einkaaðila fylgja margir kostir á borð við áhættudreifingu, aukinn hvata til að efla rekstur og hagræði í framkvæmdum og viðhaldi, sem allir stuðla að nýsköpun og skilvirkni, eins og fjallað er um í greinargerðinni. Með tímanum mun innviðafélagið byggja upp hæfni í innviðafjármögnun, samgönguframkvæmdum og áhættustýringu sem er grunnforsenda frumvarpsins. Samvinnuverkefni geta þannig með augljósum hætti létt á ríkisfjármálum, með takmörkuðum áhrifum á lánaramma ríkisins.

4. Umtalsverður þjóðhagslegur ávinningur

Bættar samgöngur þýða aukið umferðaröryggi, styttri ferðatíma og betri tengingu milli landshluta og atvinnusvæða. Slíkar framfarir skila sér í aukinni framleiðni, lægri samfélagskostnaði og gera fleiri svæðum kleift að njóta góðs af verðmætasköpun hagkerfisins. Í greinargerð frumvarpsins kemur fram að markmið lagasetningarinnar er einmitt að hraða framkvæmdum með tilliti til þjóðhagslegs ávinnings og að ákvarðanir innviðafélagsins verði byggðar á sjónarmiðum um arðbærni verkefna svo það teljist markaðsframleiðandi og skuldir þess standi utan A1 hluta ríkissjóðs. Arion tekur heilshugar undir það sjónarmið.

Frumvarpið gerir ráð fyrir að innviðafélagið beri meginhluta skulda og framkvæmdakostnaðar og verði utan A-hluta, í stað þess að kostnaðurinn falli beint á ríkissjóð. Það styður við ábyrga fjármálastýringu og dregur úr því að framkvæmdir þrengi óþarflega að öðrum útgjaldaliðum, þótt ríkissjóður verði áfram ráðandi hluthafi og bakhjarl félagsins.



Að öllu framangreindu vertu telur Arion að frumvarpið marki mikilvægt framfaraskref í nauðsynlegri innviðaupbyggingu á Íslandi. Með traustri fjármögnun, aukinni aðkomu einkaaðila og áherslu á sjálfbæran rekstur skapast raunhæfur grundvöllur fyrir hraðari, hagkvæmari og ábyrgari framkvæmd þjóðhagslegra verkefna. Bankinn lýsir sig reiðubúinn til að styðja við framgang þessarar stefnu í samræmi við hlutverk sitt á fjármálamarkaði.

Reykjavík, 9. febrúar 2026

F.h. Arion banka hf.

Benedikt Gíslason

Bankastjóri

Hákon Hrafn Gröndal

Framkvæmdastjóri fyrirtækja- og fjárfestingabankasviðs

Jóhann G. Möller

Framkvæmdastjóri Markaða

