**Niðurstöður samráðs**

  Áform um lagasetningu ásamt frummati á áhrifum lagasetningar voru birt í samráðsgátt Stjórnarráðsins á vefnum Ísland.is 2. júlí 2019 og frestur var gefinn til að koma að athugasemdum til 17. júlí sama ár. Alls bárust sex umsagnir frá eftirtöldum aðilum: Samtökum verslunar og þjónustu (SVÞ), Samtökum atvinnulífsins (SA), Samtökum ferðaþjónustunnar, Félagi íslenskra bifreiðaeigenda (FÍB), Stefáni Jóni Friðrikssyni og Samgöngufélaginu.
    Í umsögn SVÞ kom meðal annars fram að við forgangsröðun framkvæmda ætti að horfa til þess að framkvæmdir styðji við verðmætasköpun og dragi úr fórnarkostnaði. Einnig kom fram að nú blasi við mikil endurbótaþörf en ef af samvinnuverkefni verði sé ákveðin hætta á að gjaldtaka hækki rekstrarkostnað atvinnurekenda. Þegar tekið sé tillit til þess að gjaldtakan eigi að ná til einstakra framkvæmda sé hætt við að áhrifin komi í ríkum mæli fram á nærliggjandi svæðum og viðbótarálögur muni óhjákvæmilega koma fram í neikvæðum áhrifum á rekstur fyrirtækja sem eru háð vegasamgöngum. Þá taldi SVÞ nauðsynlegt að leggja mat á neikvæð áhrif veggjalda á neytendur og atvinnurekstur og að taka tillit til þeirra neikvæðu áhrifa sem kunna að koma fram á svæðum í nágrenni framkvæmda.
    Í umsögn SA kom meðal annars fram að samvinnuverkefni stuðli að áhættudreifingu, veiti ríkinu aðgang að sérfræðiþekkingu og fjármagni einkageirans sem geri því kleift að virkja skilvirkni einkageirans til þess að skila bættri þjónustu til almennings og stuðla að hagkvæmri uppbygginu innviða. SA lögðu áherslu á að líta til reynslu annarra þjóða við reynslu af gerð samvinnusamninga og töldu nauðsynlegt að lögin takmarkist ekki við sérstakar framkvæmdir.
    Í umsögn FÍB var varað við áformum um heimildir til stjórnvalda og einkaaðila um vegtolla, veggjöld eða notendagjöld ofan á þá miklu skatta sem þegar eru lagðir á eign og rekstur fjölskyldubílsins. Skattlagning á eign og rekstur fjölskyldubílsins sé stærsti tekjuliður ríkissjóðs af umferð og notkun fjölskyldubílsins hafi hverfandi áhrif á slit og viðhald vega samanborið við notkun þyngri atvinnuökutækja. FÍB taldi að áformin gangi lengra en lagt var til í skýrslu starfshóps ráðherra um leiðir til fjármögnunar vegaframkvæmda og varar við einkavæðingu í vegakerfinu vegna aukins kostnaðar vegfaranda og þess að umferðaröryggi verði ekki nægilega tryggt. Þá voru raktar ástæður þess að FÍB er alfarið á móti veggjöldum og að þörf sé á þeim til að greiða fyrir uppbyggingu vegakerfisins. Að lokum kom fram að skattar og gjöld á bifreiðar skili nú þegar það miklu í ríkissjóð að ekki sé þörf á frekari gjöldum til að standa undir uppbyggingu vegakerfisins.
    Í umsögn Stefáns Jóns Friðrikssonar kom fram að fyrirhuguð áform um samvinnuverkefni geti verið til þess fallin að styðja við samkeppni og auðvelda framkvæmd, rekstur og nýsköpun. Í umsögninni var farið yfir ýmis atriði. Meðal annars var farið yfir að skipting áhættu milli hins opinbera og einkaaðila væri grundvallaratriði við fyrirkomulag veggjalda vegna markaðsáhættu og tengsla við fjármögnunarkostnað ásamt samhengi við lög um opinber innkaup. Þá var farið yfir sjónarmið vegna altækrar áhættu og reiðugreiðslna og að umferðarmagn geti skipt máli. Að lokum voru rakin sjónarmið um aðskilda gjaldtöku frá samvinnuverkefnisfélagi og gjaldtöku að hluta eða í heild.
    Í umsögn Samgöngufélagsins kom meðal annars fram að það væri löngu tímabært að taka upp samstarf við einkaaðila um fjármögnun, uppbyggingu og veghald á tilteknum köflum þjóðvega og opna fyrir möguleika á því sem víðast, hvort heldur sem er sem samvinnuverkefni ríkis og einkaaðila eða að einkaaðilar taki verkefnið allt að sér.
    Framangreindar umsagnir voru hafðar til hliðsjónar að því marki sem unnt var þegar frumvarpið var samið í kjölfarið: sjá mál nr. S-283/2019 sbr. lög nr. 80/2020 um samvinnuverkefni um samgönguframkvæmdir.

Í frumvarpinu er meðal annars sérstakur kafli um ýmsar útfærslur á samvinnuverkefni, gjaldtöku vegna þess og áhættuþættir. Þeir sem nota samgöngumannvirki eiga í langflestum tilvikum val á því að fara eldri leiðina. Gjaldtaka miðast því við greiðsluvilja sem á að tryggja að ábati notenda yfirvinni kostnað vegna gjaldtöku. Áhrif samgöngubótarinnar ættu því að vera jákvæðar fyrir notendur.
    Drög að ákvæðum frumvarpsins ásamt greinargerð voru birt í samráðsgátt stjórnvalda á Ísland.is þann 14. nóvember 2019 (S-166-2019). Frestur til að skila inn umsögnum var til 28. nóvember sama ár. Þrjár umsagnir bárust, frá Einari Ragnarssyni, Hlyni Jónssyni hdl. og Samtökum atvinnulífsins. Í umsögn Einars Ragnarssonar kemur fram að hann telji ástæðu til að hafa fleiri verkefni í frumvarpinu en þar eru talin upp og nefnir hann önnur slík. Fleiri verkefni geta komið til greina sem samvinnuverkefni en að svo stöddu var ekki lagt til að breyta efni frumvarpsins að þessu leyti. Í umsögn Hlyns Jónssonar hdl. kemur fram að Vegagerðin hafi ákveðið að taka lönd umbjóðanda hans eignarnámi vegna fyrirhugaðra framkvæmda við hringveginn um Hornafjarðarfljót og mögulega verði farið með það mál fyrir dómstóla. Þar sem vegaframkvæmd við Hornafjarðarfljót er enn á undirbúningsstigi verður ekki séð að eignarnámið hafi áhrif á efni frumvarpsins. Í umsögn Samtaka atvinnulífsins kemur fram að þau styðji efni frumvarpsins og að æskilegt verði að ráðast í allar þessar framkvæmdir á næstu árum. Umferðaröryggi aukist, umhverfisáhrif samgangna minnki, leiðir styttist og unnt verði að ráðast í framkvæmdirnar fyrr en ella. Þá muni hlutverk einkaaðila við uppbyggingu og rekstur samgöngumannvirkja aukast sem muni flýta fyrir framkvæmdum, draga úr áhættu ríkisins og hvetja til þróunar og nýsköpunar.