

Reykjavík, 19. desember 2026

Fjármála- og efnahagsráðuneyti
Arnarhvoli við Lindargötu
101 Reykjavík
fjr@fjr.is

Bls. | 1

(Lagt fram á samráðsgátt stjórnvalda)

Efni: Umsögn um stofnun innviðafélags

Hinn 5. desember síðastliðinn birti fjármála- og efnahagsráðuneytið áform um lagasetningu á samráðsgátt stjórnvalda með fyrirsögnina *Stofnun innviðafélags*. Áformaskjalið hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

Samtökin eru ekki afhuga þeirri hugmynd sem er reifuð og að einhverju leyti útfærð í áformaskjalinu ásamt áhrifamati. Þá verður að taka undir umfjöllun í kafla C. í áhrifamatinu að langtímaáhrif innviðafjárfestingar á efnahagsumsvif séu almennt jákvæð og í tilfelli vegasamgangna felist þau einkum í hraðari, áreiðanlegri og ódýrari flutningum og stækkun markaðssvæða að ótöldu bættu umferðaröryggi og öðrum áhrifum. Við þetta má bæta að bættar flutningaleiðir á landi geta haft það í för með sér að á tilteknum svæðum skapist tækifæri sem ekki voru þar áður til staðar. Þá ættu bættar flutningaleiðir og aðrar samgöngur að stuðla að aukinni verðmætasköpun, bættri samkeppnisstöðu íslenskra fyrirtækja og þar að auki aukinni velferð íbúa. Í huga samtakanna er brýnt að rjúfa kyrrstöðu í samgöngumálum með hvaða móti sem tekist er á við það verkefni. Tryggja verður að samræmi ríki milli þeirra tekna sem teknar eru af eigendum ökutækja og þeirra fjármuna sem ráðstafað er til uppbyggingar, viðhalds og þjónustu.

Þrennt vilja samtökin ávarpa sérstaklega.

Fagleg ákvarðanataka

Á bls. 3 í áformaskjalinu (B. Markmið) segir m.a. að meginmarkmið með stofnun innviðafélagsins verði að tryggja faglega og skilvirka verkefnastjórnsýslu varðandi undirbúning og framkvæmd stærri samgöngumannvirkja og hlutverk félagsins verði m.a. einkum að tryggja faglegan undirbúning einstakra verkefna og fara með heildstæða áætlanagerð og áhættustýringu. Þá segir m.a.:

Miðað er við að innviðaráðherra muni með heimild í áformuðum lögum gera samning við félagið, einn eða fleiri eftir þörfum, um uppbyggingu og rekstur samgönguverkefna á grundvelli samgönguáætlunar í samræmi við tilgang og hlutverk félagsins.

Forgangsröðun verkefna og samningar við ríkið munu miða við þau markmið og áherslur sem fram koma í samþykktri samgönguáætlun og fjárfestingarramma í fjármálaáætlun og fjárlögum hverju sinni.

Á bls. 2 (A. Úrlausnarefni, 2. Hvert er úrlausnarefnið?) segir m.a.:

Gert er ráð fyrir því að innviðafélag taki að sér fjármögnun og eignarhald tiltekinna samgöngumannvirkja á grundvelli samnings við innviðaráðuneytið. Áður en slíkt getur farið fram þarf að leggja mat á fýsileika verkefnisins fyrir félagið og hvaða forsendur þurfa að vera fyrir hendi til að af því geti orðið.

Bls. | 2

Á vettvangi samtakanna hafa um nokkurt skeið ríkt áhyggjur af ýmsum verkefnum og vali þeirra. Hafa þær ekki síst helgast af því að þrátt fyrir að þættir á borð við umferðaröryggi, styttingu og samfélagsleg áhrif eigi vissulega að taka með í myndina hafi ekki nægilegt tillit verið tekið til efnahagslegra áhrifa verkefna, annars vegar beinna og hins vegar óbeinna, og mögulegra framtíðaráhrifa. Að veita slíkum þáttum ekki nægilegt vægi getur annars vegar leitt til rangrar ákvarðanatöku, ófullnægjandi forgangsröðunar og jafnvel til þess að hönnun mannvirkja taki ekki nægilegt tillit til framtíðarnotkunar.

Veggjöld

Víða í skjölunum er vísað til þess að m.a. standi til að fjármagna innviðafélagið með gjaldtöku.

Í ljósi reynslu samtakanna af áherslum stjórnvalda á að tryggja gjaldtakendum víðtækar heimildir til að eiga lögveð í ökutækjum til tryggingar á greiðslum gjalda er ástæða til að minna á hliðaráhrif slíkra veða m.t.t. áhrifa á síðari eigendur. Hið minnsta telja samtökin því ástæðu til að benda á að 24. gr. nýsamþykktra laga um kílómetragjald á ökutæki var sú leið farin að kveða með skýrum hætti á um að lögveð í ökutæki falli niður við eigendaskipti.

Að öðru leyti leyfa samtökin sér að halda því fram að tilvist lögveða er í nútímanum tímaskekkja enda mjög örðugt að henda reiður á stöðu þeirra skulda sem þau tryggja. Slíkar skuldir eru oft hvergi skráðar og engum ljósar nema kröfuhafa.

Aðkoma atvinnulífsins

Á bls. 4 í áformaskjalinu (F. Samráð) er þess m.a. getið að stýrihópur tveggja ráðuneyta hafi unnið að greiningu á stofnun og starfsemi innviðafélags og í þeirri vinnu m.a. átt samráð við fulltrúa Stjórnarráðsins, fulltrúa sveitarfélaga og lífeyrissjóða.

Þekking og reynsla er dreifð á Íslandi. Samtökin hefðu talið að eðlilegt væri að haft væri samráð við fulltrúa atvinnulífsins við undirbúning gerðar þess lagafrumvarps sem boðað er. Hafa verður í huga að innan atvinnulífsins er ekki aðeins að finna reynslu og þekkingu á rekstri félaga heldur einnig á því hvernig leysa má álitamál í rekstri og uppbyggingu. Innan atvinnulífsins er einnig að finna þá aðila sem hvað mesta reynslu hafa af uppbyggingu og notkun samgöngumannvirkja.

Að endingu

Það verður að segjast eins og það er að það er orðið ansi flókið að ná utan um og skilja heildarsamhengi gjaldtöku á eign og notkun ökutækja. Fyrir utan alla þá skatta sem

einstaklingar og fyrirtæki greiða virðast í uppsiglingu frekari gjöld og gjaldflokkar, m.a. vegna framkvæmda á vegum Betri samgangna auk þeirra sem innviðafélaginu er ætlað að ráðast í. Samtökin hafa áður bent á að takmarkað traust ríkir til hins opinbera m.t. skatt- og gjalddöku af eigendum ökutækja þar sem því má hið minnsta halda fram að tekjurnar hafi runnið treglega til samgönguverkefna. Á sama tíma og álögur hækka hafa sum sveitarfélög lagt áherslu á að draga úr svigrúmi til umferðar ökutækja.

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri