

Reykjavík, 2. mars 2026

Innviðaráðuneytið  
Sölvhólsgötu 7  
101 Reykjavík  
irn@irn.is

Bls. | 1

*(Lagt fram í samráðsgátt stjórnvalda)*

## Efni: Umsögn um grænbók um byggðamál

Hinn 30. janúar síðastliðinn birti innviðaráðuneytið grænbók um byggðamál í samráðsgátt. Grænbókin hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu, hér eftir nefnd samtökin, og þykir ástæða til að koma athugasemdum og ábendingum á framfæri.

Samtökin taka undir að góðir innviðir, þar á meðal vegasamgöngur, séu grundvallarforsenda byggðarþróunar í landinu. Samtökin leggja áherslu á að forgangsröðun í vegamálum miði að því að vinna markvisst niður innviðaskuld enda hefur hún bein áhrif á ferðatíma, öryggi og þjónustustig um land allt. Líkt og samtökin tóku fram í [umsögn](#) sinni um Samgönguáætlun er jafnframt brýnt að sú vinna skili hámarksárangri. Því þarf forgangsröðun að byggja á vönduðum kostnaðar- og ábatagreiningum þar sem horft er sérstaklega til áhrif á atvinnulíf og verðmætasköpun. Til viðbótar telja samtökin mikilvægt að styrkja vetrarþjónustu á vegum landsins. Áreiðanlegar vegasamgöngur allt árið eru lykilforsenda þegar kemur að góðu þjónustustigi við neytendur ásamt því að styðja við jafna samkeppnisstöðu fyrirtækja óháð staðsetningu.

Samtökin leggja ríka áherslu á að gjaldtaka af ökutækjum endurspegli fjármögnun vegakerfisins. Samtökin telja eðlilegt að tekjur af kílómetragjaldi, sem eru beintengdar notkun, séu að öllu leiti nýttar til viðhalds, þjónustu, endurbóta og uppbyggingar vegakerfisins. Jafnframt telja samtökin eðlilegt að tekjur af bifreiðagjaldi og vörugjaldi ökutækja, sem tengjast kaupum og eign ökutækja, sé einnig ráðstafað til vegamála.

Samkvæmt fjármálaáætlun er stefnt er að því að heildartekjur af skattlagningu ökutækja og eldsneytis nemi um 1,7% af VLF á næsta ári. Það jafngildir 92–100 ma.kr. á föstu verðlagi á tímabilinu 2027–2030. Á sama tíma eru útgjöld til samgöngumála samkvæmt Samgönguáætlun á bilinu 72–73 ma.kr. fyrir sama tímabil. Verulegt misræmi er þar á milli. Munurinn dregst hins vegar saman þegar leiðrétt er fyrir áætluðum tekjum af kolefnisgjaldi og útgjöldum til annarra samgönguliða en vegamála, s.s. flug- og hafnarmála, en er engu að síður er áfram til staðar og fer vaxandi yfir tímabilið. Hægt er að sjá nánari umfjöllun um þetta á bls. 3–4 í [umsögn](#) SVP um Samgönguáætlun. Samtökin telja mikilvægt að stjórnvöld skýri þetta ósamræmi og skoði hvernig hægt sé að tryggja að tekjur sem tengjast umferð og ökutækjaeign nýtist með fyrirsjáanlegum hætti til uppbyggingar og viðhalds á vegakerfinu.

Grænbókin fjallar einnig um sjálfbærni og loftslagsmál. Orkuskipti í samgöngum, þar á meðal í vöruflutningum, geta skila samfélaginu ávinningi í formi minni losunar og aukinnar nýtingar á innlendri og endurnýjanlegri orku. Til að sú þróun verði raunhæf þarf hið opinbera að styðja við vegferðina með skýru regluverki sem tekur mið af ökutækjum sem gagna fyrir öðrum orkugjöfum en jarðefnaeldsneyti.

Bls. | 2

Í því samhengi telja samtökin mikilvægt að Ísland nýti EES heimild, líkt og Norðmenn, þannig að ökumenn með B-réttindi geti ekið rafknúnum sendibifreiðum sem eru allt að 4.250 kg að heildarþyngd. Slík heimild myndi draga úr rekstrarhindrunum fyrir fyrirtæki sem vilja nýja rafknúin ökutæki enda er gildandi hámark hér á landi 3.500 kg. Þar að auki telja samtökin brýnt að uppfæra viðauka I í reglugerð 155/2007, um stærð og þyngd ökutækja, þannig að hann samræmist þeirri heimild sem innleidd var árið 2024 um allt að 2 tonna viðbótarþyngd fyrir rafknúna vörubifreiðar. Með því yrði dregið úr óvissu í framkvæmd og hættu á mismunandi túlkun við eftirlit lögreglu og Vegagerðar.

Samtökin telja að þessar breytingar myndu skýra leikreglur, auðvelda innleiðingu rafknúinna flutningatækja og styðja við framgang orkuskipta um land allt.

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



*Benedikt S. Benediktsson*  
*framkvæmdastjóri*