

Reykjavík, 10. apríl 2026

Nefnda- og greiningarsvið Alþingis
b.t. fjárlaganefndar
Smiðju – Tjarnargötu 9
101 Reykjavík

Bls. | 1

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um innviðafélag

Þann 16. mars lagði fjármála- og efnahagsráðherra fram á Alþingi frumvarp til laga um innviðafélag (þskj. 912 í 535. máli). Frumvarpið hefur verið tekin til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og þykir ástæða til að koma eftirgreindu á framfæri.

Í frumvarpinu kemur fram að markmið með stofnun innviðafélags sé m.a. að hrinda í framkvæmd uppbyggingu stórra þjóðhagslegra mikilvægra samgönguverkefna og tryggja fjármögnun og hraðri framvindu slíkra framkvæmda. Samtökin telja brýnt að rjúfa kyrrstöðu í samgöngumálum og geta í meginatriðum stutt markmið frumvarpsins. Ávinningur fyrir atvinnulífið munu einkum koma fram í hraðari og áreiðanlegri flutningum sem styrkir samkeppnistöðu atvinnulífsins, jafnar tækifæri milli landssvæða og styður við byggðastefnu í landinu.

Samtökin telja mikilvægt að samgönguverkefnum og forgangsröðun þeirra byggist ekki eingöngu á umferðaröryggi, styttingu vegalengdar og ferðatíma ásamt samfélagslegum áhrifum, þótt þeir þættir séu vissulega afar mikilvægir, heldur einnig af efnahagslegum áhrifum verkefna og mögulegum framtíðaráhrifum. Að veita slíkum þáttum ekki nægilegt vægi getur leitt til rangrar ákvarðanatöku, ófullnægjandi forgangsröðunar og jafnvel til þess að hönnun mannvirkja taki ekki nægilegt tillit til framtíðarnotkunar.

Veggjöld

Í frumvarpinu er margnefnt að eitt af hlutverkum félagsins sé að innheimta veggjöld vegna notkunar samgöngumannvirkja. Samtökin eru ekki mótfallin þeirri hugmyndafræði en vilja að gefnu tilefni árétta sjónarmið sem hafa komið fram á vettvangi samtakanna varðandi veggjöld.

- **Staðsetning gjaldskyldra mannvirkja og dreifing á gjaldbyrði.** Staðsetning gjaldskyldra mannvirkja getur haft áhrif á samkeppnisstöðu fyrirtækja milli landssvæða. Þegar ákveðið er hvaða framkvæmdir eigi að fjármagna með veggjöldum þarf að gæta þess að gjaldbyrði dreifist með skynsamlegum hætti. Það má ekki vera afleiðing fyrirkomulagsins að veggjöld leggist óhóflega á fyrirtæki á tilteknum svæðum, hækki rekstrarkostnað þeirra og leiði þannig til hærra vöru- og þjónustuverðs fyrir neytenda á afmörkuðum svæðum eða landshlutum.
- **Gjaldskrá í samræmi við ávinning.** Samtökin telja mikilvægt að gjaldskráin endurspegli raunverulegan ávinning notenda af framkvæmdinni s.s. styttri vegalengd og ferðatími og

sé í samræmi við þann ávinning. Sé gjaldtaka umfram ávinning er hætt við að rekstrarkostnaði flutningafyrirtækja hækki og að sá kostnaður skili sér út í verðlag.

- **Lögveð er nútíma tímaskekkja.** 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. nýsamþykktu 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.
- **Einföld, skilvirk og örugg innheimta.** Innheimta veggjalda þarf að verða einföld, skilvirk og örugg. Hún þarf einnig að vera notendum skiljanleg, hún má ekki valda umferðartöfum og villutíðni þarf að halda í lágmarki. Óþarfa flækjustig og úrlausn ágreinings eða mistaka skapar kosta fyrir samfélagið bæði tíma og fjármuni.

Bls. | 2

Tekjur og útgjöld sett í samhengi

Um áramótin voru gerðar umfangsmiklar breytingar á skattlagningu ökutækja og eldsneytis. Vörugjöld af bensíni og olífugjald voru felld brott og í staðin var tekið upp kílómetragjald á öll ökutæki. Kolefnisgjald var einnig hækkað umtalsvert. Breytingarnar voru fyrst og fremst kynntar sem viðbrögð við hraðri fjölgun rafbíla sem og sparneytnari bíla sem hafa leitt til þess að skatttekjur ríkissjóðs af eldsneytisgjöldum hafa dregist saman ár frá ári. Með nýju kílómetragjaldi endurspeglar gjaldtakan notkun vegakerfisins þ.e. þeir sem nota vegina greiða fyrir notkunina. Líta má á breytinguna sem leið til að tryggja sjálfbærari fjármögnun vegakerfisins en ella eða þá sögu hafa stjórnámálamenn ítrekað sagt.

Af þessu sögðu er 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 af ökutækjum, sem tengjast kaupum og eign ökutækja, sé einnig ráðstafað til vegamála.

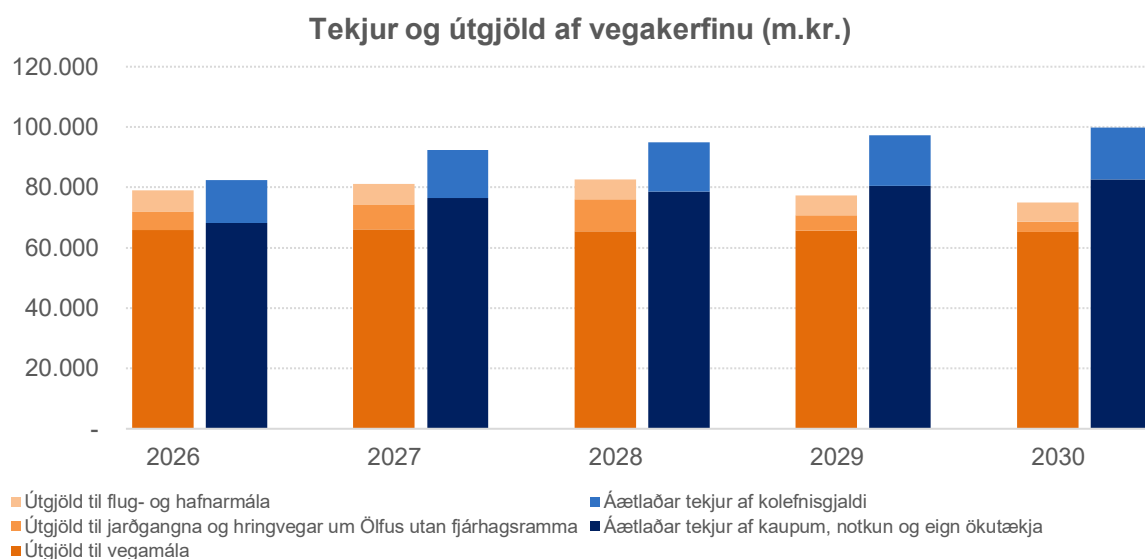
Samtökin eru meðvituð um að lög um opinber fjármál heimila ekki formlega eyrnamerkingu skatttekna til tiltekinna málaflokka. Alþingi getur engu að síður tryggt samræmi milli tekna og útgjalda með skýrri stefnu í fjármálaáætlun og fjárlögum hvers árs, þannig að framlög til vegamála endurspeglar þær tekjur sem innheimtar eru af umráðamönnum ökutækja.

Stefnt er að því að heildartekjur af skattlagningu ökutækjum og eldsneyti nemi um 1,7% af VLF á næsta ári samkvæmt fjármálaáætlun. Það jafngildir 92–100 ma.kr. á ári á föstu verðlagi á tímabilinu 2027–2030. Fyrirhugaðar skatttekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti eru því verulegar.

Hin hliðin er útgjöld til samgöngumála en samkvæmt töflu 1 í Samgönguáætlun 2026-2030 sem lögð var fram á Alþingi í desember nema þau á bilinu 72–73 ma.kr. á ári á tímabilinu 2026–2030. Til viðbótar bætast við útgjöld utan fjármögnunarramma vegna jarðgangna og hringveggar um Ölfusá sem eru metin á bilinu 3,3–10,8 ma.kr. á ári fyrir sama tímabil. Ef horft er sérstaklega til vegakerfisins, sem eru útgjöld án framlaga til hafnabótasjóðs, framkvæmda

við hafnir og flugvelli og flugþjónustu, nema útgjöldin á bilinu 69–76 ma.kr. á ári, að meðtöldum útgjöldum utan ramma vegna jarðgagna og hringvegjar um Ölfusá.

Tekið skal fram að hér er ekki tekið tillit til mögulegra viðbótarútgjalda vegna samgöngusáttmálans á höfuðborgarsvæðinu umfram fjárveitingu ríkissjóður til Betri samgangna.



Forsendur: áætlaðar skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti eru 1,7% áætlaðri vergri landsframleiðslu skv. þjóðhagsspá Hagstofu Íslands, á verðlagi ársins 2026. Miðað er við að hlutdeild kolefnisgjalds, sem er 17% af skatttekjum af ökutækjum og eldsneyti í fjárlögum 2026, haldist óbreytt yfir tímabilið.

Heimild: Tafla 1 í samgönguáætlun 2026-2030, tafla á bls. 29 í samgönguáætlun 2026-2030, fjármálaáætlun 2026-2030, fjárlög 2026, þjóðhagsspá Hagstofu Íslands og útreikningar SVP.

Á meðfylgjandi mynd má sjá samanburð á áætluðum tekjum ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis og útgjöldum til samgöngumála samkvæmt Samgönguáætlun 2026-2030. Heildartekjur af ökutækjum og eldsneyti, miðað við 1,7% af VLF, eru allt tímabilið hærri en útgjöld til samgöngumála jafnvel þegar útgjöld utan fjárhagsramma eru meðtalin.

Á myndinni er einnig gerð skipting á áætluðum tekjum af annars vegar kolefnisgjaldi og hins vegar kaupum, notkun og eign ökutækja. Þegar tekjur af kaupum, notkun og eign ökutækja eru bornar saman við útgjöld til vegamála ásamt útgjöldum utan fjárhagsramma vegna jarðganga og hringvegjar um Ölfus má sjá að tekjur eru lægri en útgjöld árið 2026, tekjur eru svipaðar og útgjöld árin 2027–2028 en hærri en útgjöld árin 2029–2030.

Markmiðið með þessari samantekt er að setja áætlaðar tekjur af ökutækjum og eldsneyti í samhengi við útgjöld til vegamála. Samtökin telja það sérstaklega mikilvægt í ljósi hugmynda um veggjöld. Samtökin eru líkt og áður hefur verið nefnt ekki mótfallin þeirri hugmyndafræði en leggja áherslu á að ákvarðanir um veggjöld séu teknar í samhengi við þær skatttekjur sem þegar er stefnt að innheimta fyrir vegnotkun, eign og kaup ökutækja.

Á endanum snýst þetta um traust. Til að tekjuöflun af vegakerfinu, í hvaða mynd sem hún er, njóti sáttar meðal almennings og fyrirtækja þurfa að sjást raunverulegar umbætur á

vegakerfinu sjálfu. Jafnframt þarf að gæta meðalhófs og tryggja að ekki séu innheimtar tekjur af umráðamönnum ökutækja umfram það sem raunverulega fer til vegamála.

Samtökin telja því mikilvægt að tekjurnar af skattlagningu á kaupum, notkun og eign ökutækja séu í samræmi við útgjöld sem fara í vegakerfið. Af þeim sökum gera samtökin fyrirvara við upptöku veggjalda nema samhliða verði dregið úr skattlagningu á kaup, notkun og eign ökutækja.

Virðingarfyllst,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri