

## Nefndarálit

### um frumvarp til laga um heimild til að stofna opinbert hlutafélag um uppbyggingu samgönguinnviða á höfuðborgarsvæðinu.

Frá minni hluta fjárlaganefndar.

Minni hluti fjárlaganefndar fagnar þeirri áherslu sem fram kemur í þessu frumvarpi á uppbyggingu samgöngumannvirkja á höfuðborgarsvæðinu.

Minni hlutinn fagnar sérstaklega áherslu á nútímavæðingu ljósastýringarkerfis höfuðborgarsvæðisins, samkomulagi um framkvæmdir á stofnbrautum, áætlaðri uppbyggingu hjólastíga og annarra vistvænna tegunda samgöngumáta. Minni hlutinn getur hins vegar ekki fallist á áform um uppbyggingu Borgarlínu.

Mikil óvissa er uppi hvað varðar skipulag, framkvæmd, rekstur og fjármögnun þess hluta samkomulagsins sem snýr að Borgarlínu. Vegna þess er óforsvaranlegt að ráðstafa tugum milljarða í þann hluta verkefnisins. Enn liggur engin rekstraráætlun fyrir.

Þá virðist óljóst hvar og með hvaða hætti á að koma mannvirkjum Borgarlínu fyrir á höfuðborgarsvæðinu.

Í frumvarpinu kemur fram að gera beri hluthafasamkomulag. Í slíku samkomulagi felast grundvallarskuldbindingar milli aðila sem varpa skýrri mynd á það með hvaða hætti menn ætla að starfa saman og takast á við ágreiningsmál ef upp koma.

Þar sem um er að ræða félag sem mun lifa a.m.k. þrjár til fjórar ríkisstjórnir og fjölda bæjar- og sveitarstjórna má ætla að fram komi ágreiningur. Því er mikilvægt að samkomulag þetta liggi fyrir áður en gengið er frá stofnun félagsins.

Spyrja má hvort það sé venjan á almennum markaði að gengið sé frá bindandi hluthafasamkomulagi eftir að aðilar hafa gengið frá skuldbindandi hlutafjárloforðum þar sem ekki er auðvelt að hverfa frá slíkum loforðum komi í ljós að aðilar séu ekki sáttir við það sem í hluthafasamkomulagi á að felast.

Nauðsynlegt er að fá fram skýrari upplýsingar um stjórnskipulega stöðu stýrihópsins. Honum virðist ætlað að stýra félaginu og þar virðist eiga að taka þær ákvarðanir sem máli skipta en slíkar ákvarðanir eru samkvæmt hlutafélagalögum og lögum um opinber hlutafélög á forræði stjórnar hlutafélagsins og ákvarðanir framkvæmdar af framkvæmdastjóra hlutafélagsins. Þar sem þessi tilhögun mála getur gengið gegn lögformlegu skipulagi hlutafélags þarf að skýra nánar hvort ætlunin sé að gera stjórnina valdalaus eða hvort henni verði falið að framkvæma ákvarðanir stýrihópsins burt séð frá eigin sannfæringu. Stjórnarmönnum hlutafélaga ber að gæta hagsmuna félagsins í einu og öllu og því þarf að svara hvort stjórnin sé hér einungis til málamynda og hvort það standist lög um hlutafélög.

Gert er ráð fyrir umferðargjöldum eða sambærilegri fjármögnun árið 2022. Útilokað er að hönnun og byggingu vega verði lokið þannig að unnt sé að innheimta umferðargjöld árið 2022. Hér vantar raunhæfa dagsetningu. Nefndin á að leggja fram raunhæfa dagsetningu.

Það vekur athygli að fjárlaganefnd ætlar í eftirlitshlutverki sínu að ræða við stýrihópinn og fá frá honum upplýsingar og vonandi gögn, en ekki frá stjórninni, sem ber hina raunverulegu ábyrgð.

Í ljósi þess að ekki hefur alltaf verið auðvelt að fá gögn frá opinberum hlutafélögum, og

nefna má Lindarhvol sem dæmi, er nauðsynlegt, ef fjárlaganefnd fyrir hönd Alþingis ætla að hafa raunverulegt eftirlit með þessum miklu fjármunum og mikilvægu verkefnum, að sett sé inn í frumvarpið ákvæði sem kveði á um skilyrðislausu upplýsingaskyldu og viðeigandi gögn til þingsins, að öðrum kosti er ekki tryggt að nefndin fái þau gögn sem hún þarf á að halda til þess að geta uppfyllt lögbundið eftirlitshlutverk sitt.

Samkvæmt 6. gr. frumvarpsins er gert ráð fyrir því að fullbúnum samgöngumannvirkjum verði ráðstafað ýmist til ríkis eða viðkomandi sveitarfélags. Í frumvarpinu er ekki að sjá hvernig fara skal með þau tilvik þegar fullbúin samgöngumannvirki reynast dýrari eða ódýrari en sem nemur verðmæti eignarhluta þess sem fær mannvirkið.

Verulegur annarki er á því að ekki skuli tekið á því hvernig bregðast skuli við umframkostnaði verkefna, falli hann til. Í þeim efnum er ekki nægilegt að vísa í eignarhlutdeild í félaginu.

Í 5. kafla greinargerðar frumvarpsins kemur fram að sökum þess hversu áriðandi þótti að leggja frumvarpið fyrir Alþingi var ekki haft samráð um drög að frumvarpinu í samráðsgátt stjórnvalda. Gera verður athugasemd við að þessi ágæti samráðsvettvangur, sem komið hefur verið upp til þess að tryggja gæði lagasetningar og að almenningur og hagsmunaaðilar geti komið sínum sjónarmiðum á framfæri, sé ekki notaður.

Í greinargerð frumvarpsins kemur einnig fram sá möguleiki að í stað þess að ríkissjóður tryggji verkefninu 15 milljarða kr. með þróun og sölu á Keldnalandinu komi til greina að framlagið komi úr sambærilegu landi. Ekki er að finn neina leiðbeiningu í frumvarpinu um það til hvaða lands er horft.

Í skýringum við 6. gr. frumvarpsins kemur fram að fjármagnsskipan félagsins hafi ekki verið endanlega útfærð. Þegar um jafn kostnaðarsamt og flókið verkefni er að ræða og lögunum er ætlað að hrinda í framkvæmd verður að ætla að betur færi á því að hafa gengið frá þeirri útfærslu áður en frumvarpið var lagt fram.

Engin útfærsla liggur fyrir á framkvæmd gjaldtöku og ekki er að sjá að unnið sé að henni á vegum samgöngu- og sveitarstjórnarráðherra. Með þessu má leiða líkur að því að allt bendi til þess að á endanum verði það ríkissjóður sem standi straum af 105 milljörðum kr. af 120 milljörðum kr. sem samgöngusáttmálinn nær til.

Það er ekki í samræmi við eignarhlutann 75%/25% sem fram kemur í frumvarpinu. Skattlagning á umferð er óútfærð og ekkert samkomulag er um notkunargjöld og hvað þá útfærslu þeirra.

Mikilvægum áföngum var náð innan nefndarinnar við að skýra meðferð á söluandvirði Keldnaland, einkum ef það reynist hærra en áætlanir í frumvarpinu gera ráð fyrir. Með þeim hætti mun ríkissjóður ekki þurfa að leggja enn meira fjármagn til verkefnisins þar sem umframfé þetta verður eign ríkissjóðs.

#### *Lokaorð.*

Minni hlutinn fagnar því að kominn er farvegur og vonandi farsæl lausn til að byggja upp samgöngur á höfuðborgarsvæðinu til framtíðar þó að margt sé ófrágengið, eins og vikið er að í nefndaráli þessu, og hefði verið betra að þau mál væru frágengin áður en frumvarp þetta verður að lögum.

Minni hlutinn telur hins vegar að áform um Borgarlínu séu vanhugsuð. Verkefnið er gríðarlega kostnaðarsamt og leiðir alls ekki til þeirrar hagkvæmni sem eðlilegt er að gera kröfur um. Það er því skoðun minni hlutans að hér sé um soun á fé skattborgaranna að ræða.

Alþingi, 9. júní 2020.

Birgir Þórarinsson.