



## SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA

Fjármála- og efnahagsráðuneyti  
Lindargötu Arnarhvoli  
150 Reykjavík

Reykjavík 23. mars 2018

1802085SA GB  
Málalykill: 00.64

### **Efni: Umsögn um drög að skýrslu um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis**

Samband íslenskra sveitarfélaga þakkar fyrir að fá tækifæri til að veita umsögn um ofangreind skýrslu, sem er birt á samráðsgátt stjórnarráðsins.

Þrátt fyrir að umsagnarfræstur hafi verið framlengdur úr 2 vikum í 4 vikur hefur ekki gefist ráðrúm til þess að rýna skýrsluna eins og vert væri. Skýrist það af miklu annríki stjórnenda og sérfræðinga sambandsins við umsagnir um þingmál, undirbúning fjármálaáætlunar og fleiri brýn verkefni.

#### **Áherslur Sambands íslenskra sveitarfélaga**

Skýrslan er augljóslega vel unnin og ítarleg en á henni er sá galli að í henni er að sáralítill umfjöllun er um ítarlegar ábendingar sem Samband íslenskra sveitarfélaga sendi nefndinni með erindi dags. 27. apríl 2016, sem er fylgiskjal með þessari umsögn. Í því er fjallað um afstöðu sveitarfélaga til umferðarskatta og lögð sérstök áhersla á eftirfarandi atriði:

##### ***a. Götur og vegir í eigu og umsjá sveitarfélaga***

Stór hluti gatnagerfisins hér á landi er í umsjá sveitarfélaga, sem bera m.a. ábyrgð á rekstri og viðhaldi gatna í þéttbýli, að undanskildum þjóðvegum í þéttbýli, þar sem Vegagerðin annast veghald. Utan þéttbýlis eru svokallaðir sveitarfélagsvegir, sbr. 9. gr. vegalaga, þ.e. vegir sem ekki eru þjóðvegir, eru í umsjá sveitarfélaga og ætlaðir almenningi til frjálsrar umferðar.

Kostnaður sveitarfélaga vegna veghalds framangreindra vega er umtalsverður á ári hverju en þó mismikill eftir árferði. Sveitarfélög hafa þó einnig kostnað vegna snjómoksturs á þjóðvegum á grundvelli svokallaðrar helmingaskiptareglu, sbr. 2. mgr. 44. gr. vegalaga.

##### ***b. Fyrirliggjandi greinargerðir***

Í erindi sambandsins er fjallað annars vegar um skýrslu sem Haraldur L. Haraldsson vann að beiðni sambandsins og hins vegar skýrslu sem Almenna verkfræðistofan vann fyrir Samtök sveitarfélaga á höfuðborgarsvæðinu um mat á fjölda ekinna kílómetra á þjóðvegum á höfuðborgarsvæðinu. Tilfni er einnig til að vísa til umferðarspár til 2030<sup>1</sup> og fleiri gagna á heimasíðu SSH um samgöngumál.

##### ***c. Almenningsamgöngur***

<sup>1</sup> [http://ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017\\_Greinagerd\\_Umferdarspa\\_2030\\_LOKA.pdf](http://ssh.is/images/stories/Samgongumal/2017_Greinagerd_Umferdarspa_2030_LOKA.pdf)

Samband íslenskra sveitarfélaga bendir jafnframt á að mikilvægt er að fjalla um hlutverk sveitarfélaga á sviði samgangna. Mikil þróun hefur m.a. orðið í almenningssamgöngum utan höfuðborgarsvæðisins, þar sem landshlutasamtök sveitarfélaga hafa tekið að sér framkvæmd verkefnisins á grundvelli samninga sem gerðir hafa verið við Vegagerðina. Þetta nýja kerfi almenningssamgangna leysti af hólmi afar brotkennt og óhagkvæmt kerfi sérleyfa og er heilt yfir mjög góð reynsla af þessum breytingum. Verulega hefur þó vantað á stuðning ríkisins við þetta mikilvæga verkefni.

#### ***d. Fjölgun ferðamanna***

Í tengslum við aðkomu Sambands íslenskra sveitarfélaga að stofnun Stjórnstöðvar ferðamála hefur sambandið tekið saman áherslur sem lúta að þeirri hröðu þróun sem orðið hefur á síðustu árum í ferðaþjónustu. Þar má m.a. nefna:

- Auknu álagi á innviði, s.s. samgöngukerfi, verði mætt með mótvægisáðgerðum, s.s. uppbyggingu innviða og viðhaldi þeirra.
- Við gerð samgönguáætlunar verði höfð hliðsjón af stefnumótun um uppbyggingu innviða á ferðamannastöðum.
- Fjármagni af samgönguáætlun verði m.a. veitt til uppbyggingar áningarstaða og bílastæða við ferðamannastaði.
- Sveitarfélög beri ekki kostnað af því að ferðaþjónustan þróist í heilsársferðamennsku. Í því felst að sveitarfélög beri ekki kostnað vegna vetrarþjónustu á ferðamannaleiðum, heldur verði hlutverk Vegagerðarinnar endurskilgreint til að mæta þörfum ferðaþjónustunnar, í stað þess að vísa til reglu um helmings kostnaðarskiptingu vegna snjósmoksturs.

#### **Tillögur nefndarinnar sem varða sveitarfélög**

Í skýrslunni er á stöku stað vikið að aðkomu sveitarfélaga að samgöngumálum. Þar má einkum nefna eftirfarandi atriði:

*Loftgæði.* Kannað verði, í samstarfi við Samband íslenskra sveitarfélaga, hvort forsendur séu til þess að heimila sveitarfélögum yfir tilteknum íbúafjöldamörkum að leggja skatta á ökutæki sem eru í notkun innan marka þeirra í þeim tilgangi að vinna gegn neikvæðum ytri áhrifum staðbundinnar mengunar.

- Þetta atriði er nú þegar til skoðunar í drögum að frumvarpi til umferðarlaga. *Skattlagning umráða ökutækja.* Á bls. 70, í umfjöllun um skattlagningu umráða ökutækja, segir: „Víða erlendis eru forsendur skattlagningar umráða ökutækja settar þannig fram að með greiðslu slíkra skatta greiði vegfarendur fyrir aðgang eða afnot af samgöngumannvirkjum í eigu ríkis og sveitarfélaga. Slík framsetning er réttlát.“
- Undir þetta tekur Samband íslenskra sveitarfélaga. Ekki verður hins vegar séð að starfshópurinn geri neina tillögu um að sveitarfélög fái beinar tekjur af þessum toga.

Að öðru leyti er eins og áður segir mjög lítið vikið að aðkomu og hagsmunum sveitarfélaga að því málefni sem fjallað er um í skýrslunni, þótt vikið sé örlítið að sveitarfélögum í umfjöllun um samgönguáætlun og í umfjöllun um skattlagningu einstakra gerða ökutækja, s.s. slökkvibifreiða og sérhæfðra bifreiða til fólksflutninga.

#### **Nánar um einstakar tillögur**

Að áliti sambandsins er sú þrískipting skattlagningar sem starfshópurinn leggur til skýr. Er þá í fyrsta lagi um að ræða skattlagningu öflunar ökutækja, í öðru lagi skattlagningu umráða og afnota og í þriðja lagi skattlagning notkunar

#### Einföldun skattundanþága – öflun ökutækja. (bls. 12):

Skattundanþágur slökkvibifreiða, sjúkrabifreiða, sérsmiðaðra keppnisbifreiða og keppnisbifhjóla, sérútbúinna bifreiða fyrir fatlað fólk og ökutækja fyrir starfsemi björgunarsveita verði felldar brott en þær að fullu bættar upp í formi styrkja í gegnum almannatryggingakerfið og fjárveitingar eigi síðar en árið 2020.

*Tillagan miðar að einföldun og telur sambandið ekki tilefni til að leggjast gegn henni. Forsenda er þó að endurgreiðslur verði í gegnumstreymiskerfi, líkt og hefur t.d. verið tekið upp varðandi endurgreiðslu VSK af búnaði slökkviliða, þannig að ekki verði tafir á endurgreiðslu vegna þess að fjárheimildir þrjóti innan fjárlagaárs.*

#### Skattlagning notkunar (bls. 13)

Að áliti sambandsins vantar í skýrsluna nánari umfjöllun um leiðir til þess að skipta tekjum af þessari skattlagningu á sanngjarnan hátt milli ríkis og sveitarfélaga. Óskað er eftir nánara samtali við fjármála- og efnahagsráðuneytið um þetta atriði.

#### Aðrar tillögur - Tímabundin heimild til endurgreiðslu VSK við kaup á almenningsvögnum (bls. 14):

Fest verði í lög tímabundin heimild til endurgreiðslu virðisaukaskatts vegna innflutnings og kaupa á almenningsvögnum, þ.e. hópibifreiðum með leyfða heildarþyngd meiri en 5.000 kg fyrir fleiri en 22 farþega í sætum og stæðum, sem ganga fyrir metani, metanóli, rafmagni eða vetni, eða losa öðrum kosti 0–10 g/km. Gildistími ívinnunarinnar verði 5 ár. Heimildin verði bundin tilteknu samanlögðu árlegu hámarki, 500 millj. kr.

*Sambandið er sammála þessari tillögu, sem er til þess fallin að vinna að markmiðum Íslands í loftslagsmálum. Einnig tekur sambandið undir aðrar tillögur á bls. 14 og 15 sem miða að sama marki. Má þar m.a. nefna tillögu um að skattar af öflun ökutækja verði endugreiddir að hluta við förgun ökutækja sem losa koltvísýring yfir skilgreindum mörkum.*

Virðingarfyllst  
SAMBAND ÍSLENSKRA SVEITARFÉLAGA



---

Karl Björnsson  
framkvæmdastjóri