

Alþingi, Fjárlaganefnd

Ísafirði 7. október 2026

Umsögn; Frumvarp til fjárlaga 2027, mál nr 1, 158. löggjafarþing.

Umsögn þessi er unnin af Vestfjarðastofu fyrir Fjórðungssamband Vestfirðinga samkvæmt samningi aðila um framkvæmd verkefna Fjórðungssambandsins.

Umsögnin byggir á fyrri umsögnum sambandsins um [frumvarp til fjárlaga 2026](#) og þingsályktun að [Fjármálaáætlun 2027–2031](#) og vísast einnig til þeirra. Einnig vísast til nýsamþykkt [Svæðisskipulags Vestfjarða 2025–2050](#), þar sem sveitarfélög á Vestfjörðum hafa mótað framtíðarsýn um vöxt samfélaga og atvinnulífs og markmiðum sem þarf að vinna að til að framtíðarsýn rætist.

Í þessari umsögn verða ítrekuð þau mál sem Fjórðungssamband telur að geti átt framgang á árinu 2027 en mun áfram ítreka mál sem ná til lengri tíma í senn. Einnig vísast til viðauka þessara umsagnar er varðar umsögn um frumvarp til breytingar á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2027, mál nr 2, 158. löggjafarþing.

Brýn mál sem Fjórðungssamband Vestfirðinga beinir til fjárlaganefndar við afgreiðslu fjárlaga 2027 eru þessi:

Samgöngumál

Ríkisstjórn og meirihluti hennar á Alþingi hefur með samgönguáætlun sett metnaðarfull markmið. Við afgreiðslu Fjármálaáætlunar 2027–2031 segir í áliti meirihluta fjárlaganefndar.

Meiri hlutinn leggur áherslu á að áfram verði unnið markvisst að því að bæta samgönguöryggi, styrkja almenningssamgöngur, tengingar milli landshluta og vinna upp þá innviðaskuld sem safnast hefur upp á undanförunum árum.

Í frumvarpi til fjárlaga 2027 eru þessi markmið að hluta raungerð en annað er síður.

- **Nýframkvæmdir**

Lýst er áhyggjum að boðaðar eru frestanir á nýframkvæmdum í frumvarpinu. Mikilvægt er að nú við lokaáfangu stórra framkvæmda við Vestfjarðaveg um Gufudalssveit og Dynjandisheiði **að framlög til þeirra verkefna verði að fullu fjármögnuð og staðið við tímasetningar um framkvæmdalok, eftir ítrekaðar seinkanir**. Mikilvægt er að sú fjárfesting sem lögð hefur verið á undanförunum áratug í Vestfjarðaveg komist í fulla notkun til hagsbóta fyrir land og þjóð.

Aðrar nýframkvæmdir á árinu 2027 sem Fjórðungssambandið leggur áhersla á.

- Hafin verði vinna við undirbúning og útboð á fyrsta hluta endurbyggingu vegarins frá vegamótum við Vestfjarðaveg um Dynjandisheiði og að Bíldudalsflugvelli.
- Innstrandavegur, undirbúið verði útboð á 5 km vegkafla.
- Hafnar verði rannsóknir og eftir atvikum forhönnun á jarðgangakostum sem tilgreindir eru í samgönguáætlun, Súðavíkurgöng og Suðurfjarðargöng (Hálfðán og Miklidalur).
- Stjórnvöld verða einnig að vera tilbúin á árinu 2027 að setja af stað samstarf við virkjunaraðila Hvalárvirkjunar um endurbætur á Strandavegi til að þola þungaflutninga og atriði er varða almennt umferðaröryggi.

Uppbygging virkjunarinnar og flutningskerfis hennar, er grundvallarforsenda fyrir framþróun samkeppnishæfs atvinnulífs og samfélaga á Vestfjörðum og birtist sem sameiginleg stefna sveitarfélaga á Vestfjörðum í nýsamþykktu svæðisskipulagi til ársins 2050. Stefnumörkun stjórnvalda í raforkumálum, loftlagsmálum og byggðamálum fylgja einnig uppbyggingu virkjunarinnar og við atvinnustefnu ríkisstjórnar.

- Viðhald vega.

Frumvarpið boðar 450 m.kr. hækkun til viðhalds vegakerfisins .

Fjórðungssambandið fagnar hækkuninni en **krefst þess að sýnt verði hvernig henni verður skipt milli landshluta og að Vestfirðir fái hlut í samræmi við viðhaldsskuld vegakerfisins.**

- Hafnabótasjóður.

Framlag til Hafnabótasjóðs lækkar úr 1.592,0 m.kr. árið 2026 í 1.380,0 m.kr. árið 2027, eða um 212,0 m.kr. eða 13,3%. Lækkunin kemur illa við sveitarfélög á Vestfjörðum þar sem hafnir eru grunninnviðir sjávarútvegs, fiskeldis og ferðapjónustu, m.a. stórskipakantur á Patreksfirði sem var samþykktur í fyrri samgönguáætlun og áætlanir um uppbyggingu í Bolungarvíkurhöfn.

Krafist er að fjárveitingin verði að lágmarki hækkuð til fyrra horfs og verðbætt.

- Áætlunarflug.

Áætlunarflug er hluti af kerfi almenningssamgangna og í nefndaráliti meirihluta fjárlaganefndar um Fjármálaáætlun 2027-2031 er lögð áhersla á að styrkja almenningssamgöngur.

Um leið og fagnað er viðbragði stjórnvalda að tryggja áætlunarflug milli Ísafjarðar og Reykjavíkur til næstu fimm ára, þá þarf að tryggja nægt og fyrirsjáanlegt framlag til áætlunarflugs á Bíldudal og Gjögur en þar hefur verið dregið úr þjónustu á árinu 2026 miðað við upphaflega þjónustusamninga.

Að hálfu Vegagerðar sem framkvæmdaraðila, er vísað til samdráttar í fjárveitingum samhliða hækkun kostnaðar. **Frumvarp fjárlaga 2027 sundurliðar ekki framlög eftir flugleiðum og því er ekki hægt að staðfesta að þjónustan á Vestfjörðum verði bætt á því ári en þess er hér með krafist að úr verði bætt.**

- Almenningsamgöngur á landi.

Staða almenningsamgangna á Vestfjörðum í umsjón Vegagerðarinnar er á mjög erfiðum stað og langt frá settum markmiðum stjórnvalda. Vestfirðir eru þannig ekki hluti af leiðarkerfi almenningsamgangna landsins, fyrir utan tengingu við Hólmavík. Framlög til verkefnisins á Vestfjörðum eru í grunnin mjög lág sem m.a. skýrist af því að viðmið þeirra miða við stöðu samgöngkerfisins í upphafi aldarinnar, en ekki við heilsárssamgöngur líkt og í dag. Framlög hafa einnig lækkað auk aukins kostnaðar og þessi staða útilokar alla þróun eða úrbætur á leiðakerfi innan Vestfjarða auk beins samdráttis, nú síðast við boðaða skerðingu á akstri flugrútu er tengir Ísafjarðarflugvöll við Bolungarvík.

Ungmennaping Vestfjarða 2026 og Ungmennaráð Vestfjarða hafa lýst megnri óánægju stöðu almenningsamgangna á Vestfjörðum. Réttilega segja ungmennin hér sé um að ræða freklega mismunum stjórnvalda varðandi möguleika þeirra á skólasókn og félagslega stöðu og samskipti, miðað við stöðu annarra ungmenna í landinu.

Fjórðungssamband bendir á að með tiltölulega litlum fjármunum megi hefja endurbætur á almenningsamgöngukerfi, sem bæti úr mesta vanda ungmenna og sem fyrsta skref í að gera Vestfirði sem hluta af landskerfi almenningsamgangna. Nefna má hér almenningsamgöngur í tengslum við skólasókn framhaldsskólanema í Menntaskólann á Ísafirði.

Gerð er krafa um við hækkun fjárveitinga til almenningsamganga 600 mkr komi hluti þeirra til Vestfjarða og til að hefja úrbætur á kerfi almenningsamgangna.

- Vetrarþjónusta.

Hin ágæta hækkun framlaga til vetrarþjónustu á þessu ári 2026, í úr 4,5 ma í 6,6 ma, rann öll til leiðréttingar á halla fyrri ára og hækkað framlag stendur tæplega undir skilgreindri þjónustu. Hagræðingarkrafa mun vera á verkefnið líkt og önnur hjá Vegagerðinni og hindrar það stofnunina til útfærslu þjónustunnar.

Árangur af hækkun framlaga er því núll staða fyrir Vestfirði, þó hafa megi þá söguskoðun að hér hefði málaflokknum verið forðað frá mikilli þjónustuskerðingu. Heildarliður Vegagerðarinnar mun þó hækka úr 10.415,6 m.kr. í 10.759,5 m.kr., en sú hækkun staðfestir ekki úrbætur á þjónustu á Vestfjörðum.

Vestfirðir hafa sérstöðu miðað við aðra hluta landsins, vegna fjöllótt landslags, veðurfars og langra vegalengda innan vinnu- og þjónustusvæða og út af landshlutanum, auk minni umferðar. Vinnureglur vetrarþjónustu Vegagerðarinnar

sem staðfestar eru með reglugerð, taka ekki tillit þessara sérstöðu sem leiðir til verri þjónustu (skemmri þjónustutími er nemur 2 til 4 tímum) en í öðrum landshlutum og er hindrun fyrir aukna umferð sem ella yrði til staðar.

Þannig er um 6000 manna íbúasvæði á norðan og sunnanverðum Vestfjörðum með mun lakari þjónustu, en um 1200 manna íbúasvæði á norðausturhorni landsins (og á þá þjónustu að fullu skilið). Umfang atvinnulífs og þungaflutningar eru einnig langt um meiri.

Þær breytingar sem þarf að stefna á, er **að við núverandi þjónustu á Vestfjörðum verði tryggð aukin vetrarþjónusta alla daga innan skilgreinds vetrarþjónustutímabils**. Annarsvegar milli byggðarlaga á sunnanverðum Vestfjörðum milli kl. 06.30–22.00 og byggðarlaga á norðanverðum Vestfjörðum. En hinsvegar á fjallvegum sem tengja saman þjónustusvæði á Vestfjörðum og við aðra landshluta, þ.e. Steingrímsfjarðarheiði, Kletthálsi og Dynjandisheiði milli kl. 8–19.30.

Einnig tekur langan tíma að fá þjónustustig hækkað eftir því sem endurbætur á vegkerfinu hafa komist í gegn s.s. á Dynjandisheiði en núverandi þjónusta telst enn tilraunaverkefni (virka daga 10–17). Forsendur fyrir almenningssamgöngur á heilsársgrunni eru einnig háðar framkvæmd vetrarþjónustu á þessari leið. Hér er illa farið með opinbera fjárfestingu, að hún sé ekki hagnýtt frá fyrsta degi til að stuðla að auknum vexti atvinnulífs og samfélaga á Vestfjörðum og Íslandi öllu.

Fyrirkomulag vetrarþjónustu á Vestfjörðum hefur verið ítrekað verið til umræðu í umsögnum Fjórðungssambands um fjárlög og fjármálaáætlun, með ákall um jöfnun þjónustuframboðs. Stjórnvöld bera við að ekki sé hægt að mæta sérstöðu Vestfjarða því gæta verði að jöfnuði gagnvart öðrum íbúum landsins. Eins og áður hefur komið fram þá hefur fjármagn til vetrarþjónustu verið takmarkandi þáttur og er enn, þrátt fyrir hækkun (leiðréttingu) framlaga. En um leið er þá **svar stjórnvalda, að samfélag og atvinnulíf á Vestfjörðum skuli búa við lakari þjónustu og sé mismunað gagnvart öðrum íbúum landsins**.

Ákalli Fjórðungssambands um **leiðréttingu á þessari mismunum er hér með enn ítrekuð** og vakin athygli á að í Hvítbók Byggðaaætlunar er nú fyrsta sinn tekið til umræðu áhersla á mikilvægi vetrarþjónustu og almenningssamgangna, til að jafna aðstöðu íbúa til að sækja þjónustu, vísað er til mismununar kynja, ungmenna og eldra fólks. Þessu ber að fagna og er í takt við stefnumörkun og málflutning Fjórðungssambands um árábil, en bíða verður endanlegrar þingsályktunar.

Fjarskiptamál

- Farnet. Engin sérgreind fjárveiting kemur fram til uppbyggingar farnets og öryggisfarnets á stofnvegum Vestfjarða því reiknað er með að samstarf fjarskiptafyrirtækja og ríkisins leysi þá uppbyggingu. Á árinu 2026 var slökkt á 2 G og 3 G farnets kerfum og hafa ítrekuð vandamál komið upp því tengt þrátt fyrir

loforð að slíkt yrði ekki. Innviðaráðherra hefur boðað sértæka úttekt á dekkun farnetskerfa á stofnvegum nú í haust.

Lýst er áhyggjum að sú úttekt leiði í ljós meiri vankanta á farnetskerfinu og skorað er á fjárlaganefnd að fylgja þessu máli eftir á næstu vikum og bregðist við ef nauðsyn er á sértækri fjárveitingu. Áhyggur þessar eru m.a. tilkomnar í ljósi sögu þessa verkefnis sem átti að vera lokið 2025 en var seinkað til 2028, sökum þess að dregnar voru til baka fjárveitingar til Öryggisfjarskipta ehf/Neyðarlínunnar. Nú er uppbygging alfarið á vegum fjarskiptafyrirtækjanna en með vinnuframlagi Neyðarlínunnar.

Menntamál

Í frumvarpinu eru 700 m.kr. sameiginlega til stækkunar verknámsskóla á Ísafirði, Akureyri, Sauðárkróki og Suðurnesjum. Tilgreina þarf hlut Menntaskólans á Ísafirði og tryggja fjármögnun og framkvæmdatíma miðað við upphaf verkefnisins á árinu 2027 og tryggja þar með markmið viljayfirlýsingar mennta – og barnamálaráðherra og sveitarfélaga Vestfjörðum um verkefnið, sem staðfest er nú í byrjun október.

Byggðamál og atvinnuþróun

Málaflokkur 08.20 Byggðamál lækkar í heild úr 3.061,5 í 1.916,0 m.kr., eða um 37,4%. Stór hluti skýrist af lokum Grindavíkurverkefnis 600 mkr, **en lækkunin á sóknaráætlunum og atvinnuráðgjöf er engu að síður bein og veruleg eða um 400 mkr.** Þar af eru 260 mkr sem viðbót við sóknaráætlanir s.m.k. tillögu fjárlaganefndar við fjárlög 2026, 35 mkr niðurfelling atvinnuráðgjafar og 120 mkr vegna sóknaáætlana sem eru einskiptis framlög en heimild endurnýjuð árlega.

Vísað er til sameignlegs erindis landshlutasamtaka sveitarfélaga varðandi þessar tillögur.

Í annan stað er því **mótmælt að almennt verði dregið úr vægi Sóknaráætlana með 10 % lækkun almenns framlags á árinu 2027** eða um 50 mkr miðað við úthlutun 2025. Áhrif þessa er m.a. að Uppbyggingarsjóður Vestfjarða er að úthluta **sömu fjárhæð eða um 60 mkr á árinu 2027 líkt og við úthlutun 2018.** Grunnframlag Byggðastofnunar stendur hins vegar nánast óbreytt í 212,3 m.kr og jöfnun svæðisbundins flutningskostnaðar úr 161,7 m.kr. í 160,1 m.kr.

Heilt yfir verður að segja að stjórnvöld eru með þessum hætti hægt og bítandi að hola að innan kerfi sem byggt hefur verið upp allt frá árinu 2015. Kerfi sem hafði að leiðarljósi að valdefla og færa hluta af stjórnun byggða og atvinnuþróunar til landshlutanna m.t.t. sérstöðu og viðfangsefni þeirra. Áhersla virðist færast til miðlægar stjórnunar líkt og var fram til loka síðustu aldar. **Engin heildstæð umræða hefur átt sér stað um þessa þróun og í orði er almennur stuðningur og ánægja með starf landshlutasamtaka en fjámögnun segir annað.**

Farsæld

Í kafla 08.10 kemur fram að tímabundin framlög vegna samþættingar þjónustu í þágu farsældar barna falli niður. Fjórðungssamband Vestfirðinga bendir á að þessi framsetning er ekki í samræmi við 13. gr. laga nr. 56/2025 um Jöfnunarsjóð sveitarfélaga. Þar er varanleg lagaheimild fyrir framlagi úr ríkissjóði, sem ákveðið er í fjárlögum ár hvert, til að mæta kostnaði sveitarfélaga vegna samþættingar þjónustunnar. Því er ekki rétt að skilgreina framlagið sem tímabundið, þótt fjárhæð þess sé háð ákvörðun í fjárlögum hvers árs. Stjórnarráðið hefur áður fjallað um að framlög Jöfnunarsjóðs þessi séu ekki lengur tímabundin ([sjá vef Stjórnarráðsins](#)).

Jákvætt er að í kafla 29.40 sé sett markmið um innleiðingu farsældarlaganna og tryggingu snemmtæks stuðnings og þjónustu. **Það skýtur hins vegar skökku að samhliða séu framlög til sveitarfélaganna vegna innleiðingarinnar felld niður. Leggja þarf áherslu á að sveitarfélögunum verði tryggt fullnægjandi fjármagn til að standa undir þeim verkefnum og kostnaði sem framkvæmd laganna hefur í för með sér.** Sveitarfélög á Vestfjörðum eru víða skammt á veg komin við innleiðinguna, framlög miðast við fjölda íbúa og eru því lág í fámönnum sveitarfélögum og því erfitt að þróa þjónustuna.

Ferðapjónusta

Fagnað er að beita fjármagni 330 mkr í átak um neytendamarkaðssetningu erlendis, enda nauðsyn í samkeppni við aðrar þjóðir. Ekki kemur fram hvernig skipting verður á þessu fjármagni milli landsdekkandi verkefna og svæðisbundinn verkefna á vegum Áfangastofa og markaðsstofa landshlutanna.

Val ferðamanns á Íslandi sem áfangastaðar er hér samspil að vekja áhuga á landinu og síðan hvaða staði eigi að sækja heim, efnahagur, dvalartími og álagsdreifing með tilliti til árstíðar eru síðan frekari áherslur.

Fjórðungssamband leggur áherslu á að fjármagni verði beitt með framangreinda þætti í huga og gætt að fjármagn verði einnig veitt til svæðisbundinnar erlendar markaðssetningar.

Það vekur síðan athygli að ekki er um nýtt fjármagn að ræða, heldur uppsafnaður afgangur á safnlið ferðamála vegna seinkunar á framkvæmd verkefna innan ferðamálastefnu. Ekki kemur fram í greinargerð frumvarpsins hvaða verkefni það eru sem ekki hafa komist í framkvæmd á árinu 2027. Forðast verður að slík tilfærsla fjármagns leiði til frekari seinkunar á framkvæmd verkefna ferðamálastefnu og setur þau verkefni í ákveðna óvissu, nefna má þar Framkvæmdasjóð ferðamannastaða.

Beinir Fjórðungssamabandið til fjárlaganefndar að fá fram nánari upplýsingar um stöðu verkefna og fjármögnun þeirra til næstu ára og fjalla um í ljósi framangreindrar umfjöllunar.

Hér er síðan ályktun stjórnar Vestfjarðastofu frá 81. fundi stjórnar þann 30. september s.l. **og varðar náttúru og innviðagjald** og samspil við núverandi gjaldtöku og áherslur um dreifingu álags ferðamanna eftir árstíðum og landshlutum.

Stjórn Vestfjarðastofu telur mikilvægt að aukin gjaldtaka af ferðamönnum skili sér með skýrum hætti til uppbyggingar og þróunar ferðaþjónustu um land allt.

Ef markmið stjórnvalda er að draga úr álagi á fjölsóttustu ferðamannastaði og stuðla að jafnari dreifingu ferðamanna þarf jafnframt að fjárfesta í þróun annarra áfangastaða. Stjórnin telur því eðlilegt að hluti tekna af náttúru- og innviðagjaldi renni markvisst til svæðisbundinnar áfangastaðapróunar í gegnum áfangastaðastofur og áfangastaðaaætlanir.

Stjórnin telur jafnframt mikilvægt að horft verði heildstætt á gjaldtöku í ferðaþjónustu. Ferðamenn standa þegar frammi fyrir mismunandi gjöldum ríkis, sveitarfélaga og landeigenda og samhliða er innheimt sérstakt innviðagjald af farþegum skemmtiferðaskipa. Tilkoma annars gjalds sem jafnframt er ætlað að standa undir innviðum ferðaþjónustunnar undirstrikar þörfina fyrir einfalt, gagnsætt og fyrirsjáanlegt kerfi þar sem skýrt er hvaða tilgangi hvert gjald þjónar og hvernig tekjurnar skila sér til uppbyggingar ferðaþjónustunnar.

Með þessari umsögn fylgir í viðauka umsögn Fjórðungssambands til efnahags og viðskiptanefndar Alþingis um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027, 2. mál á 158. löggjafarþingi.

Vestfjarðastofa og Fjórðungssamband Vestfirðinga áskilur sér síðan rétt til að fjalla um framangreint mál á síðari stigum og myndi taka boði um að kom á fund fjárlaganefndar til að fjalla um efni umsagnar.

f.h. Fjórðungssambands Vestfirðinga

Aðalsteinn Óskarsson, sviðsstjóri byggðapróunar

Viðauki.

Umsögn til efnahags og viðskiptanefndar; Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2027, 2. mál á 158. löggjafarþings.

Umsögn þessi er unnin af Vestfjarðarstofu fyrir Fjórðungssamband Vestfirðinga samkvæmt samningi aðila um framkvæmd verkefna Fjórðungssambandsins.

Um II. KAFLI Breyting á lögum um kílómetragjald á ökutæki, nr. 100/2025.

Tillaga um hækkun kílómetragjalds, annars vegar 5,2% hækkun vegna áætlaðar verðlagsþróunar, hinsvegar alls 4 milljarðar tekjuauka sem skref að því markmiði að styrkja tekjustofna af ökutækjum og eldsneyti.

Í umsögn Fjórðungssambands um frumvarp til laga um kílómetragjaldi var lögð áhersla á að nýtt fyrirkomulag gjaldtöku af ökutækjum, myndi ekki skerða samkeppnisstöðu landshluta m.t.t. þungaflutninga, akstri bílaleigubíla og áhrif hækkun kolefnisgjalds á sjávarútveg.

Í greinargerð frumvarpsins um kílómetragjald, var lýst áætluðum áhrifum þessara þátta á samfélög og atvinnulíf og þau talin verða minniháttar. Fjórðungssamband Vestfirðinga telur að við hækkun kílómetragjalds verði að meta þessi áhrif að nýju nú þegar reynsla er komin á breytt fyrirkomulag gjaldtöku þ.e. að þessar upphaflegu forsendur verði nú bornar saman við raunþróun.

Skoða verði hvort þungaskattur á landflutninga hafi hækkað umfram forendur, hafa leigendur bílaleigubíla breytt aksturshegðun, hver hafa áhrif af hækkun kolefnisgjalds verið á framlegð sjávarútvegsfyrirækja?.

Tekið verði einnig til skoðunar þróun á hlutfalli hreinorkubíla og tvinnbíla eftir landshlutum og áhrif þess á íbúa eftir landshlutum. Í forsendum frumvarps um kílómetragjald var tilgreint;

Áhrif af kerfisbreytingunni koma einnig til með að vera ólík eftir landshlutum enda samsetning ökutækjaflotans ólík eftir búsetu. Til að mynda eru hlutfallslega fleiri rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og nærliggjandi sveitarfélögum en annars staðar á landinu. Þá eru bifreiðar á höfuðborgarsvæðinu og á Suðurnesjum sparneytnari en annars staðar á landinu líkt og sjá má á mynd nr. 10. Þar af leiðandi má draga þá ályktun að áhrif skattlagningar á notkun bifreiða á þeim svæðum hækki umfram skattlagningu á öðrum svæðum landsins verði breytt tekjuöflunarkerfi samþykkt.

Greining vitvélar Fjórðungssambandsins, gefur til kynna að hlutfall nýskráninga á tímabilinu 2022 – 2026 er hærri eða jöfn nýskráningum innan höfuðborgarsvæðis. Forsendur ályktunar í greinargerð frumvarpsins fara því þverrandi og má álykta að breytt tekjuöflunarkerfi og boðun hækkun þess mun leggjast því harðar á íbúa utan höfuðborgarsvæðis.

Hér verður einnig vísað til umsagna ýmissa aðila við mál [S-164/2026](#), Fjármála- og efnahagsráðuneytis og varðar áform um breytingar á lögum um kílómetragjalds m.a. segir í umsögn Sambandsins.

Eins og fram kom í umsögn Sambandsins þegar lög nr. 100/2025 voru til umfjöllunar á Alþingi þá hafa áhyggjur sveitarfélaga af þessari gjaldtöku einkum snúið að því hvort að hún komi til með að rýra samkeppnisstöðu tiltekinna landsvæða vegna áhrifa hennar á atvinnu og framfærslukostnað.

Á Íslandi er byggð dreifð um víðfemt landið og til að koma einstaklingum og vörum til og frá höfuðborgarsvæðinu, hvar ýmis grundvallarþjónusta fer fram, þarf að aka langar vegalengdir. Í ljósi þess hefur Sambandið lagt áherslu á að þegar komin er reynsla á gjaldtökuna verði gerð nákvæm greining á áhrifum skattheimtunnar á atvinnu, vöruverð og búsetu á landsbyggðinni, áður en haldið er áfram með innleiðingu breytinganna. Sambandið ítrekar þá áherslu.

Ríkar ástæður er því til að nú verði metin áhrif af breytingu á tekjuöflunarkerfis af nýtingu ökutækja bornar saman á milli landshluta. Því er beint til efnahags- og viðskiptanefndar að slík greining hefjist hið fyrsta og verði hluti af undirbúningi á breytingu á lögum um kílómetragjald og umfjöllun þingsályktunar um Fjármálaáætlun 2028-2032 og frumvarp til fjárlaga.

Um XVIII. KAFLI Breyting á lögum um gistináttaskatt og innviðagjald, nr. 87/2011

Tillaga er um 5,2% hækkun innviðagjalds á farþega skemmtiferðaskipa, úr kr 1.600 í kr 1.680,-.

Fyrir liggur að upptaka innviðagjalds 2025 er verulegur áhrifaþáttur í fækkun og bókunum á komur skemmtiferðaskipa til landsins á árinu 2026 og á næstu árum. Bein áhrif á tekjur ríkissjóðs eru hér skýrt dæmi en á árinu 2027 eru þær áætlaðar 412 mkr (tekjulykil 114.4.10) en voru áætlaðar í fjárlögum 2026 1.185 mkr, sem er 65% lækkun. Síðan er til viðbótar tekjutap ríkissjóðs af minni umsvifum í ferðaþjónustu og fjárfestingu í greininni og sambærilegs taps sveitarfélaga og stofnana þeirra um land allt.

Fjórðungssamband gerir alvarlegar athugasemdir að verið sé að færa verðlagsþróun innanlands jöfnum höndum á innviðgjald á erlenda farþega skemmtiferðaskipa. Óttast má langtímaáhrif af slíkri ákvörðun feli í sér s.s. að bókanir skemmtiferðaskipa skerðist varanlega frá því sem þær voru 2024 og væntingar um aukningu næstu ár. Einnig að bókanir aukist hægar en núvverandi vísbendingar um bókanir varðandi árin 2028 og 2029.

Beint er til fjárlaganefndar að auk þess að tillaga um 5,2% hækkun innviðagjalds verði dregin til baka. Þá ræði nefndin hvort ekki sé tilefni til, að verði hafin rannsókn á aðdraganda og forsendum upptöku innviðagjalds á skemmtiferðaskip og áhrifum hennar á efnahagslíf eftir landshlutum. Niðurstaða slíkrar rannsóknar verði nýtt til að bæta ferla innan stjórnun fjármála ríkisins og bætta greiningu á áhrifum á breytingum af sértækri gjaldtöku eftir landshlutum og atvinnusvæðum.

Til vara að fjárlaganefnd kalli eftir svörum ráðuneyta hvenær og hvernig, þau munu nýta leiðbeiningar innviðaráðuneytis um „[Byggðalinsu](#)“ á þetta mál sem og önnur, en Byggðalinsu er ætlað til aðstoðar við mat á áhrifum lagafrumvarpa á byggðarlög og búsetufrelsi.

Um XVII. KAFLI Breyting á lögum um virðisaukaskatt, nr. 50/1988.

Í nýju Svæðisskipulagi Vestfjarða 2025-2050, eru húsnæðismál tilgreind sem eitt sjö meginviðfangsefna til að framtíðarsýn um 11.000 íbúa rætist.

Húsnæðismarkaður á Vestfjörðum hefur á allra síðustu árum verið í hægum endurvexti eftir langan tíma með litlum sem engum vexti, mismunandi eftir sveitarfélögum og svæðið skilgreint sem kalt svæði í þessum efnum, það er, þar sem markaðsverð er lægra en byggingarkostnaður.

Fjórðungssamband telur að skoða verði sértæk áhrif á húsnæðismarkað á Vestfjörðum og landsbyggðunum almennt varðandi tillögu 40. gr frumvarpsins um lækkun hlutfalls endurgreiðslu virðisaukaskatts af nýbyggingum og viðhaldi íbúðarhúsnæðis á vinnustað, úr 35% í 20%.

Í fyrsta lagi verður að gagnrýna lítinn fyrirvara og hve hröð lækkun er á hlutfalli endurgreiðslu sem er þá á tæpum þrem árum lækkun um 2/3 þessa hlutfalls endurgreiðslu (60%). Augljós eru neikvæð áhrif langtímaáætlana byggingaraðila og húseigenda sem huga að stærri viðhaldsverkefnum.

Í öðrum lagi, að meta verði áhrif flutningskostnaðar og aðkeyptri þjónustu sérhæfðra iðnaðarmanna til vinnu á byggingarstað, á byggingarkostnað á landsbyggðinni. Endurgreiðsla virðisaukaskatts hefur komið á móts við þennan kostnað og þessi almenna aðgerð mun því koma harðar niður á landsbyggð en höfuðborgarssvæði.

Því er hér með beint til fjárlaganefndar að þessi tillaga 40.gr frumvarpsins verði endurskoðuð og hið minnsta að gildistöku þessa ákvæðis verði seinkað. Einnig er lagt til að farið verði í að gera greiningu á og hefja endurskoðun á núverandi húsnæðisstuðningskerfi sem ætlað er að örva nýbyggingar húsnæðis, en það hefur reynst þungt í vöfum.

Um auðlindagjöld og byggða og atvinnuþróun

Tekjur ríkissjóðs hafa hækkað af auðlindagjöldum og því sem núverandi stjórnvöld tilgreina sem leiðréttingu eða jöfnun skattlagningar á atvinnugreinar. Nær án undantekningar eru þetta atvinnugreinar sem eru grunnatvinnugreinar landshluta utan höfuðborgarsvæðis. Boðað er í stefnuáætlunum stjórnvalda að þessar auknu tekjur verði nýttar til að efla innviði og þjónustu í sömu landshlutum m.a. með fullfjármagnaðri Samgönguáætlun, en ekki skýrt nánar hver eru nettóáhrif gagnvart hagkerfi viðkomandi landshluta.

Þetta er hér rakið til að benda á að mikilvægt við ákvarðandir um ýmis gjöld og tekjur ríkisins innihaldi umfjöllun um áhrif nýrrar eða breyttrar skattlagningar á landsbyggðina. Umræða um auðlindagjöld er þannig eðlileg, en staðreyndin er að auðlindum er misdreift um landið, sérstaklega í ljósi þess að auðlind getur verið teygjanlegt hugtak.

Þannig virðist eldi á laxi í sjó vera auðlindanotkun, en sambærilegt eldi á landi er það ekki, jafnvel þó landinu sé raskað með óafturkræfum hætti ólíkt sjókvíaeldi. Fallvötn eru auðlind sem ýmsir vilja skattleggja sem slíka, en ekki aðgengi að heitu vatni, þó það hafi veruleg áhrif á húshitunarkostnað og lífsskilyrði. Sumir ferðamannastaðir eru auðlindir (fossar til dæmis) sem talið er eðlilegt að skattleggja, en ekki Hallgrímskirkja eða Arnarhóll. Göng eiga að fá vegtolla, en nálægð við útflutningshöfn eða millilandaflugvöll er ekki auðlind, þó nálægðin búi til aðstöðumun í sjálfu sér.

Vissulega er það svo að Jöfnunarsjóður sveitarfélaga á rót sína í því hlutverki að jafna til dæmis tekjuöflunarmöguleika sveitarfélaga vegna nálægðar eða fjarlægðar frá auðlindum höfuðborgarinnar. Og auðvitað er ekki skynsamlegt að taka úr sambandi öll verð og þannig mikilvægt hlutverk verðs í gangverki blandaðs kapítalísks hagkerfis.

Staðreyndin er samt sú að sú ákvörðun sem tekin var á nítjándu öld um að Reykjavík yrði aðsetur endurreists Alþingis bjó til auðlind. Þeirri auðlind fylgir í dag ekki sérstakur auðlindaskattur, heldur meðgjöf í formi fleiri og betur launaðra starfa með tilheyrandi afleiddum áhrifum.

Við mat á heildaráhrifum ríkissjóðs ætti að taka fyrir mat á þessum breytingum. Hver eru líkleg áhrif þessara skattheimtu á þrótti atvinnulífs með aukinni skattheimtu en bæta almennt rekstarumhverfi þeirra með bættum innviðum.

Vestfjarðastofa og Fjórðungssamband Vestfirðinga áskilur sér síðan rétt til að fjalla um framangreint mál á síðari stigum. Eins verður efni þessara umsagnar kynnt fjárlaganefnd Alþingis í tengslum við umfjöllun nefndarinnar um frumvarp til fjárlaga 2027.