



BÍLANEFND RÍKISINS

NÓVEMBER 2012

EFNISYFIRLIT

NÍÐURSTÖÐUR OG ÁBENDINGAR	3
VIÐBRÖGÐ VIÐ ÁBENDINGUM	5
1 INNGANGUR	8
2 STARFSEMI BÍLANEFNDAR.....	9
2.1 Uppruni bílanefndar, skipan og hlutverk.....	9
2.2 Starfsemi bílanefndar	10
2.3 Kaup og rekstrarleiga ríkisbifreiða.....	11
2.4 Aksturssamningar við ríkisstarfsmenn.....	12
2.5 Ábyrgð forstöðumanna ríkisstofnana	13
2.6 Samstarfsnefnd	14

NIÐURSTÖÐUR OG ÁBENDINGAR

Fjármála- og efnahagsráðuneyti fer með stjórnsýslulegt forræði yfir bifreiðamálum ríkisins. Áætlað er að íslenska ríkið kaupi árlega eða taki á rekstrarleigu um 60–100 nýjar eða notaðar bifreiðar. Í árslok 2011 voru 1.458 skráningarskyld ökutæki í eigu ríkisins samkvæmt ökutækjaskrá Umferðarstofu og í gildi voru 96 rekstrarleigusamningar um ríkisbifreiðar samkvæmt fjárhags- og mannauðskerfi ríkisins.

Fjármálaráðherra skipar bílanefnd samkvæmt reglugerð nr. 580/1991 um bifreiðamál ríkisins. Hún á að aðstoða fjármála- og efnahagsráðuneyti við framkvæmd reglugerðarinnar og hafa eftirlit með að einstakar stofnanir fylgi ákvæðum hennar. Í reynd hefur ráðuneytið nánast alfarið falið nefndinni að sjá um þessi mál. Ríkisstofnanir þurfa að fá samþykki bílanefndar fyrir kaupum og rekstrarleigu á bifreiðum og að því fengnu eiga þær að leita til Ríkiskaupa sem skal annast kaupin eða leiguna fyrir þeirra hönd. Bílanefnd samþykkir einnig aksturssamninga ríkisstofnana við starfsmenn sína sem ráðuneytið staðfestir síðan. Þá skal nefndin framfylgja reglum um merkingar ríkisbifreiða og reglum um innkaup og endurnýjun á bifreiðum í eigu ríkisins sem ráðherrar hafa til afnota.

Fljótlega eftir setningu reglugerðarinnar árið 1991 kom í ljós að nefndina skorti úrræði til að framfylgja því umsjónar- og eftirlitshlutverki sem þar er kveðið á um. Hún hefur til að mynda ekki skýrt og viðurkennt umboð til að bregðast við því ef stofnanir fara ekki að ákvæðum reglugerðarinnar. Bílanefnd leggur hvorki mat á hvort ríkisstofnanir þurfi á bifreiðum að halda né hvort þær hafi fjárheimildir til að kaupa bifreiðar eða taka þær á rekstrarleigu. Nefndin álitur að það sé hlutverk forstöðumanna. Hún kemur þó á framfæri athugasemdum til þeirra ef hún telur að leysa megi akstursþörf stofnana með hagkvæmari hætti. Þá hafa verkefni nefndarinnar vegna umsókna um akstursgreiðslur og samninga um afnot af einkabifreiðum starfsmanna dregist mikið saman síðustu misseri því nú eru aðeins gerðir samningar þar sem greitt er samkvæmt staðfestri akstursskýrslu og kílómetragjaldi. Áður voru hins vegar oft gerðir samningar við ríkisstarfsmenn um fasta kílómetratölu á ári.

Bílanefnd er ein af svokölluðum „bremsunefndum“ sem ráðuneyti stofnuðu áður fyrr til að draga úr kostnaði ríkisins. Að mati Ríkisendurskoðunar er erfitt að leggja mat á hvort eða í hvaða mæli það hefur tekist þar sem fundargerðir nefndarinnar veita takmarkaðar upplýsingar og ekkert árangursmat liggur fyrir. Á árunum 2008–11 nam kostnaður við bílanefnd að meðaltali um 3,8 m.kr. á ári.

Ríkisendurskoðun telur að bílanefnd sé óþarfa milliliður í nútíma stjórnsýslu enda er starfsemi hennar á skjön við núverandi rekstrarumhverfi ríkisstofnana og ábyrgð

**Í ÁRSLOK 2011 VORU
1.458 SKRÁÐ
ÖKUTÆKI Í EIGU
RÍKISINS**

**RÍKISSTOFNANIR
SKULU FÁ SAMÞYKKI
BÍLANEFNDAR FYRIR
BIFREIÐAKAUPUM**

**BÍLANEFND HEFUR
ÓSKÝRT UMBOÐ TIL AÐ
BREGÐAST VIÐ FARI
STOFNANIR EKKI AÐ
REGLUM**

**ÁRLEGUR KOSTNAÐUR
VIÐ BÍLANEFND UM 3,8
M.KR. ÁRIN 2008–11**

**BÍLANEFND ÓÞARFA
MILLILIÐUR Í NÚTÍMA
REKSTRARUMHVERFI**

forstöðumanna. Forstöðumenn taka iðulega ákvarðanir við rekstur stofnana sinna sem eru viðameiri en kaup á bifreiðum. Ríkisendurskoðun leggur því til að kaup á ríkisbifreiðum lúti reglum um rammamninga. Það eru samningar sem Ríkiskaup gera við birgja að undangengnu útboði þar sem m.a. er gætt samræmis og jafnræðis gagnvart þeim, gæðakröfur skilgreindar og tilteknar kröfur gerðar vegna umhverfismála (græn innkaup). Þegar rammamningar eru komnir á snúa kaupendur sér beint til viðkomandi birgja án aðkomu Ríkiskaupa. Þá telur Ríkisendurskoðun að forstöðumenn eigi að bera fulla ábyrgð á gerð aksturssamninga við starfsmenn sína á sama hátt og þeir gera við þá ráðningamninga.

Fulltrúar bílanefndar sitja í samstarfsnefnd um niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum björgunarsveita, ásamt einum fulltrúa frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu. Samstarfsnefndin afgreiðir umsóknir um niðurfellingu vörugjalds af þessum ökutækjum. Í lögum og reglugerðum eru skýr ákvæði um hvernig standa skuli að slíkri niðurfellingu og að mati Ríkisendurskoðunar er eðlilegt að Tollstjóri afgreiði þessar umsóknir án aðkomu nefndarinnar eins og hann gerir nú þegar vegna annarra tækja og búnaðar björgunarsveita.

ÁBENDINGAR TIL FJÁRMÁLA- OG EFNAHAGSRÁÐUNEYTIS

1. REGLUGERÐ UM BIFREIÐAMÁL RÍKISINS VERÐI FELLD ÚR GILDI

Ríkisendurskoðun leggur til að reglugerð nr. 580/1991 um bifreiðamál ríkisins verði felld úr gildi og bílanefnd ríkisins þar með aflögð. Ríkiskaupum verði falið að gera rammamninga um kaup og leigu á bifreiðum fyrir ríkið og forstöðumönnum falið að annast kaup og rekstrarleigu bifreiða fyrir stofnanir sínar í samræmi við þá. Forstöðumönnum verði einnig falið að gera aksturssamninga við starfsmenn sína með hliðsjón af reglum fjármála- og efnahagsráðuneytis um slíka samninga.

2. SAMSTARFSNEFND VERÐI AFLÖGÐ

Ríkisendurskoðun leggur til að samstarfsnefnd um niðurfellingu vörugjalds á ökutækjum björgunarsveita verði aflögð. Eðlilegt er að Tollstjóri ákveði niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum sem flutt eru inn til starfsemi björgunarsveita eins og niðurfellingu aðflutningsgjalda af öðrum björgunarbúnaði og tækjum sveitanna.

VIÐBRÖGÐ VIÐ ÁBENDINGUM

VIÐBRÖGÐ FJÁRMÁLA- OG EFNAHAGSRÁÐUNEYTIS

„Samkvæmt 3. tl. B. liðar 1. mgr. 3. gr. forsetaúrskurðar um skiptingu stjórnarmál-efna milli ráðuneyta í Stjórnarráði Íslands fer fjármála- og efnahagsráðuneytið með eignir ríkisins, þ.m.t. bifreiðamál ríkisins. Samkvæmt 84. gr. laga nr. 84/2007, um opinber innkaup, heyra opinber innkaup undir fjármála- og efnahagsráðherra sem jafnframt fer með framkvæmd laganna. Samkvæmt 12. gr. reglugerð um bifreiðamál ríkisins, nr. 580/1991, um bifreiðamál ríkisins, sem sett er á grundvelli framangreindrar málefnskippingar milli ráðuneyta, er bílanefnd, sem fjármála- og efnahagsráðherra skipar ráðuneytinu til aðstoðar um framkvæmd reglugerðarinnar.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið vill byrja á því að gera almennar athugasemdir við það orðalag sem notað er í skýrsludrögum á bls. 11 og þann skilning sem virðist gegnumgangandi í skýrsludrögum, að bílanefnd sé ein af óþörfum “bremsunefndum” sem stofnaðar voru á árum áður og höfðu það eina hlutverk að draga úr kostnaði ríkisins.

Ráðuneytið telur framangreinda fullyrðingu á misskilningi byggða, því meginhlutverk nefndarinnar bæði var og er að stuðla að samræmi varðandi framkvæmd bifreiðamála og akstursgreiðslna hjá ráðuneytum, stofnunum og fyrirtækjum ríkisins. Jafnframt hefur bílanefndin haft það hlutverk að hafa almennt eftirlit með framkvæmd bifreiðamála ríkisins fyrir hönd ráðuneytisins.

Ríkið hefur í gegn um tíðina tekið ákvarðanir um að tilteknir málaflokkar séu þess eðlis að rétt sé að meðferð þeirra, ábyrgð og afgreiðslu skuli falin tilteknum aðila til samræmingar og eftirlits en sé ekki alfarið á ábyrgð forstöðumanna stofnunar. Þannig hefur til t.d. verið tekin ákvörðun um að einstakar stofnanir taki ekki ákvarðanir um leigu húsnæðis jafnvel þó það sé til eigin þarfa. Þau rök hafa oft heyrst, m.a. frá forstöðumönnum stofnana, að þar sé um að ræða ákvörðunartöku sem alfarið ætti að vera á ábyrgðarsviði forstöðumanna stofnana. Það hefur hins vegar verið talið betra og heppilegra fyrirkomulag að slík verkefni séu á hendi eins samræmingaraðila á vegum ríkisins sem hefur á að skipa sérhæfingu og þekkingu á málaflokknum með það að markmiði að ríkið sem heild komi fram með samræmdum hætti bæði gagnvart stofnunum sem og markaðnum.

Þetta sama sjónarmið gildir einnig varðandi opinberar framkvæmdir ríkisins og skiptir í því sambandi ekki máli þó verkið sé vegna þarfa einstakra stofnana og kostnaðar af fjárlagaliðum þeirra. Núverandi lagaumhverfi gerir ráð fyrir miðlægri og sam-

ræmdri stjórn slíkra verkefna hjá Framkvæmdasýslu ríkisins og einum samræmingar og eftirlitsaðila sem er Samstarfsnefnd um opinberar framkvæmdir.

Sama má í raun segja um öll innkaup ríkisins. Þrátt fyrir þá fullyrðingu sem fram kemur í skýrsludrögunum að bifreiða- og akstursmál eigi að alfarið að vera "á ábyrgð forstöðumanna stofnana *eins og önnur innkaup*" þá verður að skoða það með hliðsjón af því að miðlæg innkaupastofnun, Ríkiskaup, sér um innkaup fyrir stofnanir ríkisins og ber ábyrgð á að farið sé að lögum og reglum við innkaupin og um samræmingu þeirra. Innkaup ríkisins eru því fjarri því alfarið á ábyrgð forstöðumanna stofnana í þeim skilningi.

Segja má að ákvarðanir um akstursgreiðslur hafi auk þess þá sérstöðu umfram hefðbundin innkaup að þær snúa ekki einvörðungu að góðum og hagkvæmum rekstri stofnunar heldur einnig að verulegum persónulegum hagsmunum starfsmanna, þ.m.t. forstöðumanna. Eins og Ríkisendurskoðun bendir sjálf á í skýrsludrögunum þá hefur því stundum verið haldið fram að aksturssamningar hafi að einhverju marki verið notaðir sem launauppbót til ríkisstarfsmanna. Í skýrsludrögum Ríkisendurskoðunar kemur fram að í skýrslu stofnunarinnar frá 1992 sé bent á að fyrirkomulag opinna aksturssamninga geti boðið upp á sjálftöku launa. Tekið er undir þá skoðun og að mati ráðuneytisins væri um afturför að ræða ef breytingar á fyrirkomulagi þessara mála raungerist með einhverjum slíkum hætti.

Þegar ákvarðanir eru teknar sem varðað geta ýmsa persónulega hagsmuni starfsmanna hefur ríkið á mörgum sviðum reynt að haga málsmeðferð þannig að ákvarðanir, sérstaklega þegar þær geta verið matskenndar, séu teknar með samræmdum hætti af aðilum sem ekki eiga hagsmuna að gæta. Hér má t.d. nefna að ákvarðanir um þóknun fyrir nefndarsetu er tekin með samræmdum hætti af þókn-
ananevnd en ekki lögð í hendur einstakra ráðuneyta eða stofnana. Nefna má að svo kölluð ferðakostnaðarnefnd tekur ákvarðanir um og samræmir hvernig dagpeningagreiðslum og ferðakostnaði opinberra starfsmanna skuli háttað. Af svipuðum ástæðum er reynt að fela einum tilteknum starfsmanni ráðuneyta og stofnana ákvarðanir um farseðlakaup starfsmanna ríkisins og ferðatilhögun í stað þess að starfsmaðurinn sjái sjálfur um slík kaup. Með því er m.a. verið að reyna að forðast að hagsmunarárekstur verði milli einkahagsmuna og opinberra hagsmuna hjá hlutaðeigandi aðila.

Varðandi efni skýrsludraganna þá vill ráðuneytið benda á að ekki kemur nægilega skýrt fram að bílanefndin hefur oft og iðulega gert athugasemdir við aksturssamninga sem ekki uppfylla þær reglur sem um þá gilda. Hér má t.d. nefna að samningar séu sendir til nefndarinnar með fastri fjárhæð, þeir séu einhvers konar sambland af opnum og lokuðum samningum eða séu mun umfangsmeiri en mælt er fyrir um. Nefndin hefur þá endursent umrædda samninga til hlutaðeigandi forstöðumanns eða samþykkt þá með tilteknum breytingum þannig að þeir uppfylli þau skilyrði sem sett eru um samninga sem þessa.

Sama gildir um samninga um bifreiðakaup, þar hefur nefndin gert athugasemdir, bæði formlegar og óformlegar vegna kaupa á of dýrum bílum eða vegna óhóflegs búnaðar miðað við not. Oft koma þessar ábendingar ekki fram í fundargerðum eða

Öðrum formlegum gögnum nefndarinnar enda hefur nefndin almennt reynt að leysa úr slíkum málum með óformlegum samtölum og leiðbeiningum til stofnana og ráðuneyta í stað þess að hafna umsóknum sem eru ófullnægjandi eða á skjön við almennar reglur.

Auk framangreinds vill fjármála- og efnahagsráðuneytið vekja athygli á að bílanefnd hafa verið settar reglur og fyrirmæli hvernig hún eigi að haga störfum sínum þrátt fyrir það sem fram kemur í síðustu málsgrein á bls. 7. í skýrsludrögum um að slíkar reglur skorti. Í því sambandi er bent á reglugerð um bifreiðamál ríkisins nr. 518/1991. Reglur um innkaup og endurnýjun á bifreiðum í eigu ríkisins sem ráðherrar hafa til afnota, dags. 21. janúar 1992. Reglur um merkingar ríkisbifreiða nr. 262/1993. Umburðarbréf um bifreiðamál útgefnar af fjármálaráðuneyti 17. október 1994. Bréf fjármálaráðuneytis um framkvæmd reglugerðar nr. 580/1991 um bifreiðamál ríkisins og bréf sama ráðuneytis til bílanefndar, dags 3. febrúar 2010.

Ráðuneytið telur að það samræmingar og eftirlitshlutverk sem bílanefndin hefur gegnt fyrir fjármála- og efnahagsráðuneytið hafi skilað sér í betri og samræmdari framkvæmd þessara mála en annars væri. Að mati ráðuneytisins er ástæðan þær leiðbeiningar sem bílanefndin hefur veitt ráðuneytum og stofnunum í málaflokki, sú formfesta í ákvarðanatöku í þessum málum sem hefur verið viðhöfð, ásamt þeirri vissu ráðuneyta og stofnana að farið sé vandlega yfir hverja umsókn um akstursgreiðslur og bifreiðakaup.

Þetta hefur að mati ráðuneytisins leitt til þess að framkvæmd þessara mála er hagkvæmari og með betri hætti en annars væri. Það gefur hins vegar auga leið að erfitt er að meta nákvæmlega slík áhrif með öruggum hætti nema með því að láta reyna á aðrar leiðir við framkvæmd þessara mála.

Telji Ríkisendurskoðun að hagkvæmara sé að fela forstöðumönnum ríkisstofnana að bera alfarið ábyrgð á þessu þætti ríkisrekstrarins og unnt sé að mati stofnunarinnar að tryggja samræmi og eftirlit með framkvæmd þessara mála með öðrum og betri hætti, án þess að það hafi í för með sér að slík verkefni færast inn í ráðuneytið sjálft, þá gerir ráðuneytið ekki sérstakar aðrar athugasemdir við þá afstöðu en hér koma fram.“

1 INNGANGUR

Ríkisendurskoðun er sjálfstæð eftirlitsstofnun Alþingis og sækir heimild sína til stjórn-sýsluendurskoðunar í 9. gr. laga um stofnunina, nr. 86/1997. Þar er megininntaki stjórn-sýsluúttekta lýst, þ.e. „að kanna meðferð og nýtingu ríkisfjár, hvort hagkvæmni og skilvirkni sé gætt í rekstri stofnana og fyrirtækja í eigu ríkisins og hvort gildandi lagafyrirmælum sé framfylgt í þessu sambandi“. Sömu leiðis kemur þar fram að stofnunin skuli gera hlutaðeigandi stjórnvöldum grein fyrir niðurstöðum sínum, vekja athygli þeirra á því sem hún telur hafa farið úrskeiðis og benda á leiðir til úrbóta.

Í maí 2012 ákvað Ríkisendurskoðun að gera forkönnun á verkefnum bílanefndar og hvernig þeim væri sinnt. Ríkisstofnanir þurfa að fá samþykki bílanefndar fyrir kaupum og rekstrarleigu á bifreiðum og að því fengnu eiga þær að leita til Ríkiskaupa sem skal annast kaupin eða leiguna fyrir þeirra hönd. Bílanefnd samþykkir einnig aksturs-samninga ríkisstofnana við starfsmenn sína sem ráðuneytið staðfestir síðan. Þá skal nefndin framfylgja reglum um merkingar ríkisbifreiða og reglum um innkaup og endurnýjun á bifreiðum í eigu ríkisins sem ráðherrar hafa til afnota.

METIÐ HVORT VIÐ- HALDA ÆTTI NÚVER- ANDI FYRIRKOMULAGI Í BIFREIÐAMÁLUM RÍKISINS

Að forkönnun lokinni var ákveðið að ráðast í aðalúttekt og birta niðurstöður hennar í opinberri skýrslu til Alþingis. Markmið úttektarinnar var að meta hvort ástæða væri til að viðhalda núverandi fyrirkomulagi á bifreiðamálum ríkisins en það á rætur að rekja til tíma þegar rekstrarumhverfi stofnana ríkisins var með öðrum brag en nú er. Leitast var við að svara eftirfarandi meginspurningu:

- Er ástæða til að breyta núverandi fyrirkomulagi bifreiða- og akstursmála ríkisins?

Einnig kom til skoðunar hvort þörf væri á samstarfsnefnd um niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum í þágu björgunarsveita. Fulltrúar bílanefndar eiga sæti í nefndinni ásamt einum fulltrúa frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu.

Úttektin byggði á athugun á lögum, reglugerðum og fundargerðum bílanefndar og samstarfsnefndar, auk upplýsinga frá bílanefnd, Ríkiskaupum og fjármála- og efnahagsráðuneyti. Haft var samband við nefndarmenn og ritara nefndarinnar sem er starfsmaður hjá Ríkiskaupum, núverandi og fyrrverandi formann Félags forstöðumanna ríkisstofnana, forstjóra Ríkiskaupa og starfsmenn Tollstjóra. Ríkisendurskoðun þakkar þeim sem veittu upplýsingar og aðstoð við úttektina. Fjármála- og efnahagsráðuneyti, fulltrúar bílanefndar, Ríkiskaup og Tollstjóri fengu drög að skýrslunni til um-sagnar, auk þess sem sérstaklega var óskað eftir viðbrögðum ráðuneytisins við þeim ábendingum sem til þess er beint.

2 STARFSEMI BÍLANEFNDAR

2.1 UPPRUNI BÍLANEFNDAR, SKIPAN OG HLUTVERK

Uppruna bílanefndar má rekja til ársins 1927 en þá var verkfæranefnd ríkisins skipuð á Búnaðarþingi til að annast tilraunir með ný verkfæri í þágu landbúnaðar. Sú nefnd var aflögð um miðja 20. öld þegar vélanefnd ríkisins tók til starfa. Bíla- og vélanefnd tók svo við af henni. Þannig hefur nafn nefndarinnar breyst í tímans rás þótt hlutverkið hafi verið áþekkt. Það var svo með reglugerð nr. 580/1991, um bifreiðamál ríkisins, sem enn er í gildi að nefndin fékk núverandi heiti. Reglugerðin tekur til allra stofnana og fyrirtækja ríkisins nema ríkisbanka.

Fjármálaráðherra, sem fer með bifreiðamál ríkisins, skipar bílanefnd. Í henni sitja aðstoðarvegamálastjóri sem er formaður, lögfræðingur hjá fjármála- og efnahagsráðuneyti og sviðsstjóri rekstrarsviðs hjá Ríkislögreglustjóra. Fulltrúi hjá Ríkiskaupum er ritari nefndarinnar. Ríkislögreglustjóri og Vegagerðin kaupa árlega mikinn fjölda bifreiða. Að mati Ríkisendurskoðunar getur orkað tvímælis að stórkaupendur ríkisbifreiða eigi fulltrúa í nefndinni þrátt fyrir að þeir fjalli ekki um mál sinna stofnana á fundum hennar.

Hlutverki bílanefndar er lýst í 12. gr. reglugerðar um bifreiðamál ríkisins. Þar segir að hún eigi að vera fjármála- og efnahagsráðuneyti til aðstoðar við framkvæmd reglugerðarinnar, hafa eftirlit með að ákvæðum hennar sé fylgt hjá einstökum stofnunum og úrskurða um greiðslu fyrir bifreiðaafnot og um önnur atriði þegar ástæða er til og tilefni gefst. Ágreiningi milli nefndarinnar og stofnunar má skjóta til fjármála- og efnahagsráðuneytis til úrskurðar. Samkvæmt ritara nefndarinnar og nefndarmanni sem einnig er starfsmaður fjármála- og efnahagsráðuneytis hefur ekki komið til þess að ráðuneytið hafi þurft að kveða upp slíkan úrskurð.

Umrædd 12. gr. er eina ákvæðið í lögum og reglum þar sem vikið er að hlutverki og verkefnum bílanefndar fyrir utan að í reglum nr. 262/1993 um merkingar ríkisbifreiða segir að hún sjái um framkvæmd þeirra. Þá sitja allir fulltrúar bílanefndar ásamt einum fulltrúa frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu í sérstakri samstarfsnefnd um niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum björgunarsveita.

Bílanefnd hefur ekki sett sér sérstakar starfsreglur né hefur fjármála- og efnahagsráðuneyti sett henni sérstakar reglur eða fyrirmæli um hvernig hún skuli sinna störfum sínum umfram það sem fram kemur í reglugerð, reglum og bréfum frá fjármála- og efnahagsráðuneyti. Þá kemur ekki fram í 12. grein reglugerðarinnar um bifreiðamál ríkisins hvernig nefndin skal haga eftirliti sínu né í hverju aðstoð hennar við ráðuneytið um framkvæmd reglugerðarinnar skuli vera fólgin. Aðkoma ráðuneytisins að

BÍLANEFND VARÐ TIL Í NÚVERANDI MYND MEÐ REGLUGERÐ FRÁ 1991

FJÁRMÁLARÁÐHERRA SKIPAR BÍLANEFND

HLUTVERK BÍLANEFNDAR AÐ HAGA EFTIRLIT MEÐ AÐ RÍKISSTOFNANIR FYLGI ÁKVÆÐUM REGLUGERÐAR

ÓLJÓST HVERNIG BÍLANEFND BER AÐ HAGA EFTIRLITI SÍNU

verkefnum sem fjallað er um í reglugerðinni er jafnframt mjög takmörkuð og felst nánast eingöngu í að staðfesta aksturssamninga eftir að bílanefnd hefur samþykkt þá. Þar er nánast um formsatriði að ræða.

2.2 STARFSEMI BÍLANEFNDAR

Í ársskýrslu bílanefndar fyrir árið 2010 (ársskýrsla 2011 liggur ekki fyrir) kemur fram að endurskoða þurfi reglur um bifreiðamál ríkisins. Benti nefndin m.a. á að 7. gr. reglugerðar nr. 580/1991 um aksturssamninga sé í raun úrelt þar sem lokuðum og blönduðum samningum hefur verið sagt upp og þeir ekki gerðir lengur heldur eingöngu opnir samningar (sjá kafla 2.4). Nefndin telur jafnframt að skoða þurfi ákvæði 10. og 11. gr. reglugerðarinnar um ráðherraþíla og reglur frá því í janúar 1992 um innkaup og endurnýjun á bifreiðum í eigu ríkisins sem ráðherrar hafa til afnota. Reglur þessar voru settar samkvæmt 10. gr. reglugerðarinnar um bifreiðamál ríkisins en þeim hefur ekki verið fylgt eftir þar sem nefndin hefur ekki haft úrræði til að bregðast við brotum á þeim. Í reglum nr. 262/1993, um merkingar ríkisbifreiða, eru nákvæm ákvæði um merkingar ríkisbifreiða en dæmi eru um að ríkisbifreiðar sem ættu að vera merktar séu það ekki. Þá skal tekið fram að þrátt fyrir að í reglugerðinni um bifreiðamál ríkisins sé kveðið á um að Ríkiskaup skuli sjá um kaup og sölu ríkisbifreiða hafa t.d. Landsvirkjun og forsetaembættið keypt sínar bifreiðar án aðkomu bæði Ríkiskaupa og bílanefndar.

Að hluta til stafa þessi vandkvæði af því að nefndin hefur aldrei haft boðvald eða getu til að fylgjast með og sjá um að stofnanir og fyrirtæki ríkisins virði reglugerð um bifreiðamál ríkisins. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar um bifreiðamál ríkisins frá nóvember 1992 var bent á að nefndin hefði vart forsendur til að fylgja eftirlitshlutverki sínu eftir, m.a. vegna þess að hún hefði ekki aðgang að nauðsynlegum upplýsingum. Reglugerðin hefur aldrei verið endurskoðuð þrátt fyrir miklar breytingar í ríkisrekstri á því 21 ári sem liðið er frá því hún var sett. Þá hefur árangur nefndarinnar við að draga úr kostnaði ríkisins ekki verið metinn. Í umsögn formanns bílanefndar um drög að skýrslu þessari kom fram að hann sæi ekki hvernig hægt væri að meta árangurinn. Ómögulegt væri að áætla hvers konar bifreiðar forstöðumenn ríkisstofnana hefðu keypt eða aksturssamninga þeir hefðu gert ef þeir hefðu haft frjálssar hendur um ákvarðanatöku.

Í byrjun september 2012 hafði bílanefndin haldið sex fundi á árinu. Hún hélt níu fundi árið 2011 og ellefu árið 2010. Ríkiskaup greiðir þóknun nefndarmanna og fulltrúi Ríkiskaupa fær einnig nefndarþóknun fyrir starf sitt sem ritari nefndarinnar. Ríkiskaup gera reikning til fjármála- og efnahagsráðuneytis fyrir þessum kostnaði. Þá er gerður reikningur fyrir þau verk sem starfsmaður nefndarinnar vinnur í þágu hennar milli funda en Ríkiskaup telur þau samsvara um 30% stöðugildi. Jafnframt er gerður reikningur fyrir aðstöðu bílanefndar, vefvinnu og veitingum. Á árunum 2008–11 nam kostnaður við bílanefndina að meðaltali um 3,8 m.kr. á ári. Á árinu 2012 er áætlað að kostnaðurinn nemi um 3,6 m.kr. Ríkiskaup fá einnig sérstakt þjónustugjald samkvæmt gjaldskrá nr. 12 frá janúar 2010 fyrir þjónustu sína, 2,5% fyrir kaup bifreiða og 3% fyrir sölu bifreiða. Nefndin gefur út ársskýrslu en ekki er gerður sérstakur ársreikningur um starfsemi hennar. Kostnaður við nefndina er bókfærður hjá fjármála- og efnahagsráðuneyti.

**BÍLANEFND TELUR AÐ
ENDURSKOÐA ÞURFI
REGLUGERÐ OG
REGLUR**

**NEFNDIN ALDREI HAFT
BOÐVALD EÐA GETU TIL
AÐ TRYGGJA AÐ
REGLUGERÐINNI SÉ
FYLGT**

**KOSTNAÐUR VIÐ
NEFNDINA ÁÆTLAÐUR
3,6 M.KR. ÁRIÐ 2012**

2.3 KAUP OG REKSTRARLEIGA RÍKISBIFREIÐA

Samkvæmt ökutækjaskrá Umferðarstofu voru 1.490 skráningarskyld ökutæki í eigu ríkisins í árslok 2010 en í árslok 2011 hafði þeim fækkað í 1.458. Rekstrarleigusamningar um ríkisbifreiðar voru 33 í árslok 2010 samkvæmt fjárhags- og mannauðskerfi ríkisins en 96 í árslok 2011. Samkvæmt upplýsingum frá Ríkiskaupum er gert ráð fyrir að um 80–100 nýjar og notaðar bifreiðar verði keyptar eða teknar á rekstrarleigu á árinu 2012 en þær voru samtals 58 á árinu 2011, 77 á árinu 2010 og 59 árið 2009.

Að jafnaði er þeirri reglu fylgt að bifreiðar eru keyptar að undangengnu almennu útboði í umsjón Ríkiskaupa. Þá leitar stofnunin tilboða í bifreiðar sem hún hefur til sölu. Til að uppfylla formsatriði er bílanefnd ávallt tilkynnt um breytingar sem gerðar eru á útboðsgögnum. Ríkiskaup sjá einnig um afsöl og tilkynningar vegna bifreiðaviðskipta, afhendingu bifreiðanna og innheimtu söluandvirðis. Ríkiskaup bjóða ekki út notaðar bifreiðar en stofnanir kaupa þær í samráði við Ríkiskaup á almennum markaði eða af Ríkiskaupum og er þá gengið inn í hæsta tilboð. Bifreiðar ríkisins eru tryggðar hjá einu tryggingafélagi að undangengnu útboði. Ríkiskaup sjá einnig um samninga við bílaleigur að undangengnu útboði.

Samningar sem gerðir voru við bifreiðaumboð í febrúar 2011 á grundvelli útboðs í nóvember 2010 um kaup og rekstrarleigu á bifreiðum hafa verið framlengdir til 18. febrúar 2013. Þau bifreiðaumboð sem um ræðir eru B&L/IH, Bílabúð Benna, Bílaumboðið Askja, Bílaumboðið Saga, Brimborg, Hekla og Toyota. Þessir samningar eru ekki svonefndir rammasamningar en það eru samningar sem Ríkiskaup gera að undangengnum útboðum við einn eða fleiri birgja þar sem verð er fastsett en magn keyptrar vöru eða þjónustu er að meira eða minna leyti ótilgreint. Ríkisstofnunum er skylt að beina viðskiptum sínum til aðila rammasamninga hafi slíkir samningar verið gerðir um viðkomandi vöru eða þjónustu. Stofnanir snúa sér þá beint til viðkomandi birgja án aðkomu Ríkiskaupa. Annað verklag gildir þegar ríkisbifreiðar eru keyptar því samkvæmt núgildandi reglum skulu kaupendur snúa sér til Ríkiskaupa sem sjá um kaupin af birgjum að fengnu samþykki bílanefndar.

Þegar stofnun hyggst kaupa eða taka bifreið á rekstrarleigu leggur forstöðumaður hennar inn umsókn til bílanefndar. Þar er fyrirhugaðri notkun bifreiðarinnar lýst, gerð grein fyrir áætluðum akstri á ári og settar fram óskir um sérbúnað hennar og aukabúnað. Af fundargerðum bílanefndar að ráða fyrir árin 2010, 2011 og það sem af er árinu 2012 samþykkir hún nær undantekningarlaust innsendar umsóknir. Eftir að bílanefnd hefur samþykkt umsókn leggur stofnun fram pöntun til Ríkiskaupa þar sem upplýsingar um bifreiðina koma fram. Hvorki fagráðuneyti né fjármála- og efnahagsráðuneyti koma að þessu ferli. Í umsögn formanns bílanefndar um drög að skýrslu þessari segir hann að líta verði til „fælisáhrifa“ bílanefndar. Forstöðumenn viti að lítt stoði að bera fram aðrar óskir við nefndina en þær sem líklegt er að hún samþykki. Sama gildi um gerð aksturssamninga. Forstöðumenn hafi m.a. varist þrýstingi frá starfsmönnum með því að vísa til „bremsuáhrifa“ bílanefndar. Að hans mati verði að hafa gott eftirlit með þessum málum því tilhneigingar gæti hjá sumum forstöðumönnum ríkisstofnana að kaupa dýrari bíla en þörf er á og gera aksturssamninga við starfsmenn með fastri krónutölu.

**80–100 RÍKIS-
BIFREIÐAR KEYPTAR
EÐA TEKNAR Á REKSTR-
ARLEIGU ÁRIÐ 2012**

**EKKI VERIÐ GERÐIR
RAMMASAMNINGAR
VEGNA KAUPA OG
LEIGU Á RÍKISBIF-
REIÐUM**

**RÍKISKAUP SJÁ UM
BIFREIÐAKAUPIN AÐ
FENGNU SAMÞYKKI
BÍLANEFNDAR**

**BÍLANEFND
SAMÞYKKIR
LANGFLESTAR
UMSÓKNIR**

Bílanefnd kannar ekki hvort stofnun þurfi á bifreið að halda né hvort hún hafi fjárheimildir til að kaupa eða taka bifreið á rekstrarleigu. Nefndin telur að þetta sé alfarið á ábyrgð forstöðumanna stofnana. Hún gerir þó athugasemdir við þá ef óskað er eftir endurnýjun á lítið eknum bifreiðum. Þá kannar hún hjá forstöðumönnum hvort hagstæðara sé að semja við starfsmenn um afnot á einkabifreiðum þeirra eða nota frekar bílaleigubíla eða leigubíla. Í viðtölum Ríkisendurskoðunar við nefndarmenn bílanefndar og ritara hennar kom fram að sjaldgæft sé að nefndin neiti stofnunum um kaup eða skipti á bifreiðum. Fyrir komi þó að forstöðumenn vilji aðrar tegundir bifreiða eða bifreiðar með ríkulegri útbúnaði en þeim standi til boða. Slík mál séu yfirleitt ekki tekin fyrir á fundum nefndarinnar með formlegum hætti heldur leyst óformlega þannig að þegar umsóknin sé tekin fyrir á fundi nefndarinnar þá falli hún að þeim bifreiðum sem í boði eru.

Starfsmaður bílanefndar hjá Ríkiskaupum fylgist óreglulega með bifreiðaeign ríkisstofnana í gegnum ökutækjaskrá Umferðarstofu. Ef í ljós kemur að stofnanir hafi ekki farið eftir ákvæðum reglugerðar og reglna um bifreiðamál ríkisins hefur bílanefnd ekki önnur úrræði en að senda bréf til viðkomandi fagráðuneytis og fjármála- og efnahagsráðuneytis og greina frá því.

2.4 AKSTURSSAMNINGAR VIÐ RÍKISSTARFSMENN

Bílanefnd þarf að samþykkja umsóknir um akstursgreiðslur og samninga um afnot af einkabifreiðum ríkisstarfsmanna. Samkvæmt umsóknareyðublaði er hægt að sækja um þrenns konar samninga:

- Lokaðan samning sem miðast við fasta kílómetratölu á ári, að hámarki 2.000 km.
- Blandaðan samning þar sem greiðsla miðast við fasta kílómetratölu á ári fyrir allan akstur innan þéttbýlis eða annars afmarkaðs svæðis að hámarki 2.000 km. Fyrir akstur utan þess svæðis greiðist eftir staðfestri akstursskýrslu og kílómetragjaldi.
- Opinn samning þar sem eingöngu er greitt samkvæmt staðfestri akstursskýrslu og kílómetragjaldi.

Á fundi ríkisstjórnar Íslands hinn 18. ágúst 2009 var ákveðið að segja upp öllum aksturssamningum við starfsmenn ríkisins og að eftirleiðis skyldi aðeins greitt fyrir akstur þeirra samkvæmt akstursbók. Í bréfi fjármálaráðuneytis (nú fjármála- og efnahagsráðuneytis) frá 3. febrúar 2010 er því beint formlega til bílanefndar að samþykkja ekki lokaða eða blandaða samninga þar til ákvörðun verði tekin um annað. Nú eru því aðeins gerðir opnir aksturssamningar við ríkisstarfsmenn sem fjármála- og efnahagsráðuneyti þarf að staðfesta eftir að bílanefnd hefur samþykkt þá. Slíka samninga á að gera aki starfsmaður stofnunar meira en 2.000 km á árinu. Sé ekið minna þarf ekki að gera samning en eftir sem áður er greitt samkvæmt staðfestri akstursskýrslu en þau mál koma ekki inn á borð bílanefndar. Bílanefnd fylgist ekki með hvort stofnanir geri ávallt samninga við starfsmenn sína þegar þeir aka meira en 2.000 km á ári í þágu

vinnu sinnar. Samkvæmt upplýsingum frá Ríkiskaupum voru gerðir 58 opnir samningar á árinu 2009, 76 á árinu 2010 en aðeins sex á árinu 2011.

Því hefur verið haldið fram að dæmi séu um að aksturssamningar hafi verið notaðir sem launauppbót til ríkisstarfsmanna. Í skýrslu Ríkisendurskoðunar um bifreiðamál ríkisins frá nóvember 1992 var bent á að fyrirkomulag opinna aksturssamninga gæti boðið upp á sjálfstöku launa. Slíkir samningar krefðust því virks eftirlits af hálfu forstöðumanna og nauðsynlegt væri að fyrir lægi nákvæm úttekt á akstursþörf starfsmanna. Þessi sjónarmið eru enn í gildi.

Forstöðumenn ráða starfsmenn til stofnana og gera við þá ráðningarsamninga. Með sama hætti leggur Ríkisendurskoðun til að forstöðumenn geri aksturssamninga við starfsfólk sitt, standi efni til þess, án aðkomu bílanefndar og fjármála- og efnahagsráðuneytis.

2.5 ÁBYRGÐ FORSTÖÐUMANNA RÍKISSTOFNANA

Bílanefnd er ein af svokölluðum „bremsunefndum“ sem stofnaðar voru á árum áður af ráðuneytum og höfðu það hlutverk að draga úr kostnaði ríkisins. Ekki er vitað hvort þessar nefndir hafi í reynd sparað ríkinu fjármuni því árangur af starfi þeirra hefur ekki verið metinn. Með lögum nr. 70/1996, um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins, var stigið stórt skref í átt til meiri valddreifingar og ábyrgð stjórnenda aukin verulega. Þannig er tekið fram í 38. gr. laganna að forstöðumaður beri ábyrgð á að stofnun sem hann stýrir starfi í samræmi við lög, stjórnvaldsfyrirmæli og erindisbréf. Þá kemur fram að hann sé ábyrgur fyrir því að rekstrarafkoma og rekstrargjöld þeirrar stofnunar sem hann stýrir séu í samræmi við fjárlög og að fjármunir séu nýttir á árangursríkan hátt. Verði misbrestur á þessu getur ráðherra veitt forstöðumanni áminningu eða lausn frá embætti.

Í lögum nr. 88/1997, um fjárreiður ríkisins, er enn frekar hnykkt á ábyrgð stjórnenda. Í 49. gr. laganna segir að forstöðumenn og stjórnir ríkisaðila beri ábyrgð á því að fjárhagsráðstafanir þeirra séu í samræmi við heimildir um fjárreiður ríkisins. Þá kemur fram að brot á ákvæðum laganna varði við lög nr. 70/1996, um réttindi og skyldur starfsmanna ríkisins. Þetta ákvæði var nýmæli því í lögum nr. 52/1966, sem áður giltu um ríkisbókhald, gerð ríkisreiknings og fjárlaga var ekkert ákvæði af þessum toga.

Aukið hlutverk og ábyrgð forstöðumanna ríkisstofnana hefur ekki leitt til breytinga á gildandi fyrirkomulagi bifreiðamála ríkisins. Í viðtölum við nefndarmenn kom fram það sjónarmið að hluti forstöðumanna þyrfti að búa við visst aðhald í bifreiðamálum. Bílanefndin væri liður í slíku aðhaldi. Ekki væri þó vafi á því að haga mætti þessum málum á annan veg. Í fréttabréfi Félags stjórnenda ríkisstofnana hinn 5. október 2006 var grein eftir þáverandi formann félagsins sem nefndist „Umbætur í ríkisrekstri – ein síðasta bremsunefndin“. Þar fjallaði hann aðeins um bílanefndina og sagði að það væri engu líkara en hún hefði dagað uppi. Síðan segir:

Sérstaklega verður þetta áberandi þegar horft er til innkaupastefnu ríkisins sem samþykkt hefur verið af ríkisstjórn Íslands. Augljóst er að bílanefnd er fyrir löngu búin að vinna sín störf og raunar gott betur. Skrifræðið sem henni fylgir er ekki í samræmi við nútíma-

**FORSTÖÐUMENN
BERA ÁBYRGÐ Á
REKSTRI SINNA
STOFNANA**

**HNYKKT Á ÁBYRGÐ
STJÓRNENDA Í
FJÁRREIÐULÖGUM**

**AUKIN ÁBYRGÐ EKKI
LEITT TIL BREYTINGA Á
REGLUM UM
BIFREIÐAKAUP**

stjórnarhætti sem leitast hefur verið við að innleiða annars staðar og þarfagreiningu bifreiðakaupa má vel vinna hjá stofnunum eða Ríkiskaupum eftir því sem efni standa til. Þannig má færa verkefni nefndarinnar til stofnananna sjálfra og/eða Ríkiskaupa. Stofnanir sæta síðan almennu eftirliti af hálfu Ríkisendurskoðunar, eins og gildir um önnur rekstrar-útgjöld og aðra starfsemi þeirra.

Formaður Félags forstöðumanna ríkisstofnana (áður Félag stjórnenda ríkisstofnana) er sammála þeirri skoðun fyrrverandi formanns að bílanefndin sé óþörf. Hann telur að kaup á ríkisbifreiðum eigi að fara fram gegnum rammamál Ríkiskaupa með útbóði þar sem m.a. sé gætt samræmis og jafnræðis gagnvart birgjum, gæðakröfur skilgreindar og tiltekna kröfur gerðar vegna umhverfismála (græn innkaup).

Ríkisendurskoðun tekur undir það sjónarmið að kaup bifreiða skuli lúta almennum reglum um innkaup opinberra stofnana, m.a. með gerð rammamála við birgja sem kaupendur ganga inn í. Að mati Ríkisendurskoðunar eru bifreiðakaup á engan hátt frábrugðin öðrum innkaupum ríkisstofnana. Stofnunin telur einnig æskilegt að horft verði í meira mæli til rekstrarkostnaðar, endingartíma bifreiða og umhverfissjónarmiða en gert hefur verið í útbóði Ríkiskaupa til þessa. Í umsögn Ríkiskaupa um drög að skýrslu þessari kemur fram að stofnunin vinni nú að nýju rammamálsgjöf um bifreiðainnkaup þar sem tekið verði tillit til athugasemda Ríkisendurskoðunar. Þá hafi Ríkiskaup tekið upp nýtt verklag við innleiðingu vistvænna skilyrða vorið 2012.

Ríkisendurskoðun áréttar nauðsyn þess að gætt sé ráðdeildar við kaup á bifreiðum eins og við önnur innkaup stofnana og ráðuneyta. Ekki verður hins vegar séð að aðkoma bílanefndar að bifreiðamálum ríkisins sé forsenda þess að það sé gert. Ríkisendurskoðun telur því að bifreiða- og akstursmál eigi alfarið að vera á ábyrgð forstöðumanna ríkisstofnana eins og önnur innkaup. Eftir sem áður er mikilvægt að fagraðuneyti hafi virkt eftirlit með bifreiðakaupum þeirra stofnana sem undir þau heyrja eins og öðrum innkaupum þeirra.

2.6 SAMSTARFSNEFND

Í upphafi árs 1989 ákváðu fjárlaganefnd Alþingis og fjármálaráðuneyti að stofna sérstaka samstarfsnefnd um endurgreiðslu aðflutningsgjalda af björgunartækjum. Í henni sitja fulltrúar bílanefndar ásamt einum fulltrúa frá Slysavarnafélaginu Landsbjörgu.

Samkvæmt tollalögum nr. 88/2005, lögum um virðisaukaskatt nr. 50/1988 og lögum nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. eru björgunarbúnaður og -tæki sem flutt eru inn vegna starfsemi björgunarsveita undanþegin tollum, virðisaukaskatti og vörugjöldum.

Í 42. gr. reglugerðar nr. 630/2008 um ýmis tollfríðindi er fjallað um búnað björgunarsveita. Með henni var reglugerð nr. 797/2000 felld úr gildi en samkvæmt henni þurfti samþykki samstarfsnefndarinnar til að fella niður aðflutningsgjöld vegna hjálpar- og björgunarbúnaðar og -tækja björgunarsveita. Nú afgreiðir Tollstjóri mál sem snerta björgunarbúnað og björgunartæki, önnur en ökutæki, án afskipta nefndarinnar.

**BIFREIÐA- OG
AKSTURSMÁL VERÐI
ALFARIÐ Á ÁBYRGÐ
FORSTÖÐUMANNA**

**BÍLANEFND ÁSAMT
EINUM FULLTRÚA FRÁ
LANDSBJÖRGU SITJA Í
SAMSTARFSNEFND**

Samkvæmt reglugerð nr. 331/2000, um niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum, ber Tollstjóra að fella niður vörugjald af ökutækjum sem flutt eru inn í þágu starfsemi björgunarsveita þegar fyrir liggur staðfesting samstarfsnefndar á að hún hafi yfirfarið og fallist á slíkar beiðnir. Niðurfellingin nær einnig til vörugjalds sem stofnast vegna breytinga á ökutækjum hér á landi. Skilyrði fyrir slíkri niðurfellingu er að ökutæki sé skráð eign björgunarsveitar í fimm ár frá nýskráningu ef um bifreið er að ræða en í þrjú ár ef um annað ökutæki er að ræða. Á umræddum árabílum er óheimilt að nýta ökutæki til annars en fyrir hefðbundna starfsemi björgunarsveita. Tollstjóri fylgist með skuldaviðurkenningum og eigendaskiptum og innheimtir vörugjald ef tæki er selt innan þessara fimm ára.

Í byrjun september 2012 hafði samstarfsnefndin haldið fjóra fundi á árinu. Hún hélt fimm fundi árið 2011 en átta árið 2010. Bílanefnd fær ekki greidda sérstaka þóknun fyrir þessa vinnu. Í ársskýrslu hennar er sérstakur kafli um störf samstarfsnefndarinnar en ekki er gerður sérstakur ársreikningur um starfsemi hennar. Kostnaður við nefndina er bókfærður hjá fjármála- og efnahagsráðuneyti.

Samstarfsnefndin metur umsóknir frá björgunarsveitum um niðurfellingu vörugjalds vegna kaupa þeirra á ökutækjum en þau eru skráningarskyld. Hún sendir afgreiðslu sína til Landsbjargar og afrit til Tollstjóra sem þá fellir gjöldin niður. Umsóknirnar eru afgreiddar á fundum bílanefndar og fulltrúi Landsbjargar kallaður til þegar þær eru teknar fyrir. Að mati Ríkisendurskoðunar er samstarfsnefndin óþarfa milliliður í þessu efni. Hún yfirfer aðeins hvort umsóknirnar uppfylli skilyrði reglugerðar nr. 331/2000 um niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum. Tollstjóri samþykkir umsóknir um niðurfellingu vörugjalds á björgunarbúnaði og björgunartækjum, öðrum en ökutækjum, án afskipta nefndarinnar eins og fyrr segir. Þar er ósjaldan um að ræða hærrí fjárhæðir en samstarfsnefndin tekur afstöðu til. Ekki verður séð hvaða rök hníga að því að hafa þennan hátt á þegar um ökutæki fyrir björgunarsveitir er að ræða. Því telur Ríkisendurskoðun eðlilegt að umsóknir björgunarsveita um niðurfellingu vörugjalds af ökutækjum fari beint frá Landsbjörgu til Tollstjóra og að samstarfsnefndin verði aflögð.

**VÖRUGJALD Á ÖKU-
TÆKJUM FELLT NIÐUR
AÐ FENGNU
SAMÞYKKI SAM-
STARFSNEFNDAR**

**SAMSTARFSNEFND
FER AÐEINS YFIR
HVORT SKILYRÐI
REGLUGERÐAR SÉU
UPPFYLLT**

**TOLLSTJÓRI FER YFIR
AÐRAR UMSÓKNIR
UM NIÐURFELLINGU
VÖRUGJALDS Á
BJÖRGUNARTÆKJUM**