



## Minnispunktur um fjármagnstekjuskatt

Samkvæmt gildandi lögum er skatthlutfall fjármagnstekjuskatts 20% og er að mestu um brúttóálagningu að ræða. Það eru fyrst og fremst einstaklingar sem greiða fjármagnstekjuskatt, en óskattskyldir aðilar (þeir sem ekki greiða tekjuskatt) eins og ríkissjóður, sveitarfélög, sjálfseignarstofnanir o.fl., greiða líka fjármagnstekjuskatt. Sama má segja um erlenda aðila, sem hafa takmarkaða skattskyldu hér á landi, en afla hins vegar innlendra fjármagnstekna, nema þeir geti vísað í ákvæði tvísköttunarsamninga sem Ísland hefur við búseturíki þeirra.

Helstu tegundir fjármagnstekna eru vaxtatekjur, arður, söluhagnaður og leigutekjur. Í dag eru 125 þús. kr. skattleysismörk á vaxtatekjum sem er einskonar nálgun við raunvaxtaskattlagningu. Þessi fjárhæðarmörk gera það að verkum að mjög margir einstaklingar greiða ekki fjármagnstekjuskatt af vöxtum. Sé miðað við að nafnvextir af innstæðum og skuldabréfum séu að jafnaði 3,5% á þessu ári þá er vaxtaberandi eign einstaklings upp að **3,6 m.kr.** skattfrjáls. Enginn frádráttur er leyfður frá arði, en sölutap af hlutabréfum má færa á móti söluhagnaði innan árs. Varðandi leigutekjur þá er einungis helmingur þeirra skattskyldur þegar um langtímaleigu er að ræða þannig að virkt skatthlutfall er 10%.

Samkvæmt skattframtölum ársins 2017, sem sýna fjármagnstekjur ársins 2016, námu þær í heild 117,0 ma.kr. Álagning fjármagnstekjuskatts nam 22,4 ma.kr., en skattinn greiða um 43 þús. fjölskyldur.

Í því frumvarpi sem nú liggur fyrir efnahags- og viðskiptanefnd er lagt til að fjármagnstekjuskattur hækki úr 20% í 22% í ársbyrjun 2018. Tekjuáhrif hækkunarinnar eru áætluð 1,6 ma.kr. á næsta ári, en 2,6 ma.kr. á árinu 2019. Skýringin er sú að fjármagnstekjuskattur af vöxtum og arði er innheimtur í staðgreiðslu en af öðrum fjármagnstekjum með árs töl. Í viðfestu fylgiskjali er að finna greiningu á áhrifum hækkunarinnar á einstaklinga eftir tekjutiundum og aldri.

Í eftirfarandi töflu eru sýnd fimm dæmi um hækkun á frítekjumarki vaxta en það eru einungis einstaklingar sem geta nýtt sér þá heimild.

Nýtt frítekjumark	Lækkun skatttekna af fjármagnstekjuskatti
135 þús.kr.	-85 milljónir kr.
145 þús.kr.	-165 milljónir kr.
155 þús.kr.	-240 milljónir kr.
165 þús.kr.	-310 milljónir kr.
175 þús.kr.	-380 milljónir kr.

Þegar þessar tölur eru metnar er rétt að hafa í huga að nafnvextir hafa farið lækkandi á undanföllum árum, bæði vegna minni verðbólgu og lægra vaxtastigs.

Jafnframt var óskað eftir því að lagt yrði mat á það hversu miklum tekjum 30% fjármagnstekjuskattur myndi skila. Sé byggt á sömu forsendum og áður, þ.e. skattframtölum einstaklinga vegna tekna á árinu 2016, myndu ársáhrif af 10 prósentustiga hækkun skattsins nema 13 ma. kr. að öðru óbreyttu samanborið við 2,6 ma.kr. af 2ja prósentustiga hækkun skv. frumvarpinu. Hér þarf hins vegar að hafa þann fyrirvara að hækkun skatthlutfallsins úr 20% í 30% mun án efa ýta undir tilflutning fjármagnstekna yfir í annað form eða mögulegan flutning sparnaðar úr landi, enda um hvikulan skattstofn að ræða.

-----

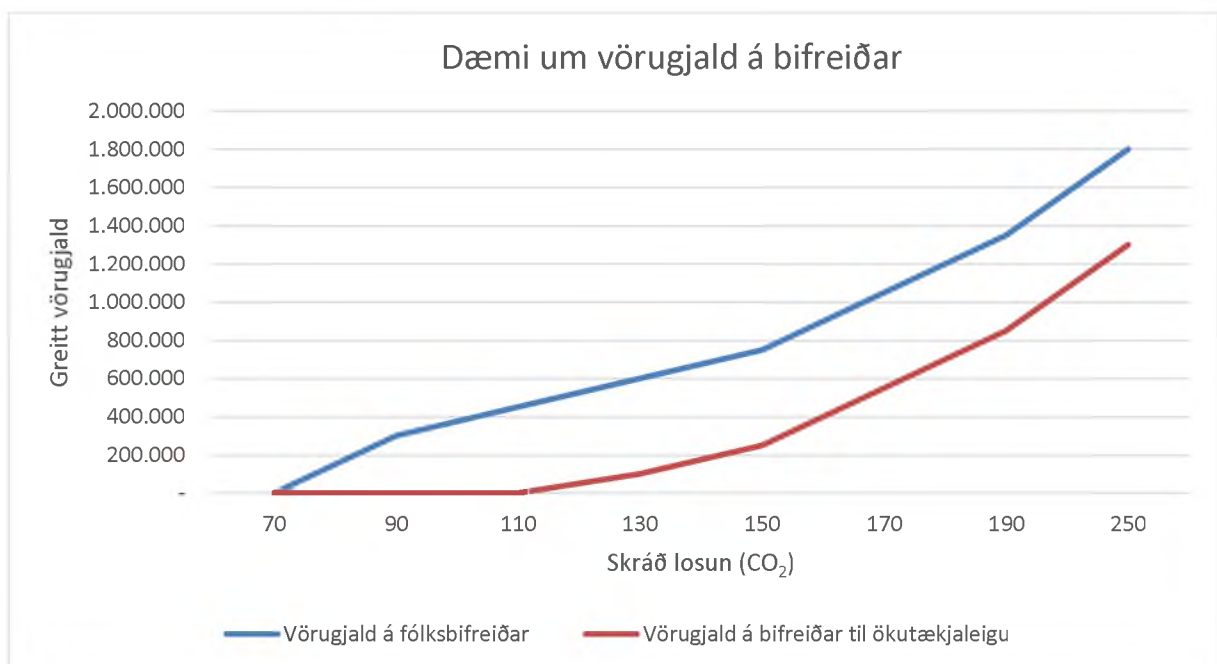
## Minnisblað um skattalegan stuðning ríkisins við bílaleigur

Á fundi efnahags- og viðskiptanefndar hinn 18. desember 2017 óskaði nefndin eftir því að fá nánari upplýsingar um forsendur ákvæða 18. gr. frumvarps á þksj. 3 í 3. máli, um framlengingu gildistíma ákvæðis til bráðabirgða XVI í lögum nr. 29/1993, um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl. Málið varðar afslátt af vörugjöldum á bifreiðar til útleigu, en bílaleigur hafa notið verulegs afsláttar á vörugjöldum af innfluttum bifreiðum umfram það sem gildir um fólksbifreiðar almennt allt frá árinu 2000.

### Ívilnun ökutækjaleiga.

Samkvæmt bráðabirgðaákvæði XVI hefur vörugjald á bifreiðar sem ætlaðar eru til útleigu hjá ökutækjaleigum árin 2016 og 2017 verið umtalsvert lægra en vörugjald á aðrar fólksbifreiðar. Samkvæmt meginreglu 1. mgr. 3. gr. laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., er vörugjald lagt á ökutæki samkvæmt aðalflokki í tíu gjaldbilum (A–J). Gjaldhlutfallið hækkar eftir því sem skráð koltvísýringslosun bifreiðar er meiri, frá 0% nemi losunin 0–80 g/km upp í 65% fari losunin yfir 250 g/km. Vörugjald er hins vegar lagt á bifreiðar til útleigu hjá ökutækjaleigum samkvæmt svokölluðum undanþáguflokki. Slíkar bifreiðar bera lægra vörugjald en almennt gerist. Gjaldið er lagt á í tíu gjaldbilum (A–J), í bilum A–D nemur gjaldið 0%, í bili E 5% en stighækkar í bilunum þar á eftir og fer hæst í 30% í bili J. Munurinn á milli vörugjalds sem lagt er á fólksbifreiðar almennt og bifreiðar til útleigu nemur frá 5%, í bili B (81–100 g/km), upp í 35%, í bilum I og J (226 g/km og meira). Hins vegar hefur ívilnunin sætt fjárhæðarhámarki og því getur mest munað 500 þús. kr. á milli álagningar vörugjalds eftir meginreglu 1. mgr. 3. gr. laganna (0–65%) og álagningar eftir ívilnunarákvæði ökutækjaleiga (0–30%). Dæmi um virkni ívilnunarinnar má sjá á mynd 1 þar sem borið er saman hver fjárhæð vörugjalds er miðað við gefnar forsendur, tollverð frá 1–6 millj. kr. og koltvísýringslosun frá 130–250 g/km, annars vegar í tilviki fólksbifreiða almennt og hins vegar í tilviki bifreiða til ökutækjaleigu.

Mynd 1: Dæmi um mismun fjárhæðar vörugjalds á fólksbifreiðar og bifreið til ökutækjaleigu.

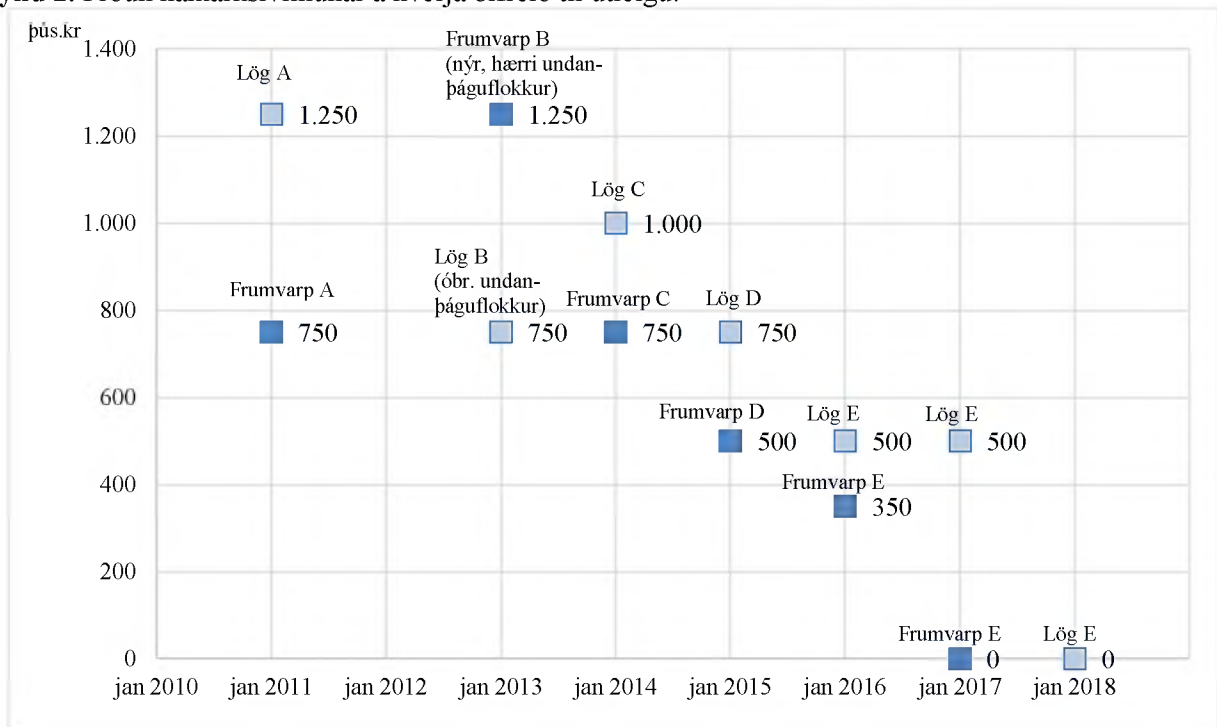


Heimild: Fjármála- og efnahagsráðuneytið.

Ökutækjaleigur hafa notið vörugjaldsivlnana í frá árinu 2000, fyrst og fremst á grundvelli sjónarmiða um að ökutæki sem nýtt eru í atvinnustarfsemi eigi bera lægri vörugjöld en almennt gerist. Þegar ívlnunin var lögfest ætlaði löggjafinn sér einnig að styðja við atvinnugreinina enda hefði hátt verið á ökutækjum hamlað uppbyggingu í starfsemi ökutækjaleiga. Var það mat löggjafans að æskilegt væri að stuðla að því að þjónusta innlendra ökutækjaleiga yrði samkeppnishæfari í alþjóðlegu samhengi.

Frá því að ívlnunin var lögfest árið 2000 hefur umhverfi ökutækjaleiga breyst verulega og allt frá haustþingi 2012 hafa stjórnvöld stefnt að afnámi ívlnunarinnar. Þannig var t.d. boðað, bæði í frumvarpi til fjárlaga fyrir árið 2013 og ritinu „Ríkisbúskapurinn 2013–2016; Ríkisfjármálastefna og þjóðhagsáætlun“, að til stæði að hækka vörugjöld á ökutæki í eigu ökutækjaleiga í tveimur áföngum árin 2013–2014 og laga álagninguna að því sem almennt gerðist. Voru þessar áætlanir rökstuddar m. a. þannig að ekki þætti forsvaranlegt að viðhalda kerfi lægra vörugjalds á bifreiðar í eigu ökutækjaleiga þegar lítið væri til þess að eftirspurn eftir bílaleigubílum hefði aukist, kerfið ynni gegn markmiðum um minni losun koltvísýrings frá ökutækjum og almennt þætti ekki forsvaranlegt að almenningur niðurgreiddi leiguverð á bílaleigubílum. Horfið var frá áformunum á haustþingi 2012 og var ekkert frumvarp til breytinga lagt fram á þeim tíma. Árin á eftir voru hins vegar lagðar fram tillögur um að lækka fjárhæðarhámark ívlnunarinnar og draga þar með úr virkni hennar, enda ljóst að greinin væri búin að ná vopnum sínum í kjölfar margföldunar á fjölda ferðamanna og ívlnunar því ekki lengur þörf. Árið 2015 var að lokum samþykkt með lögum að afnema ívlnunina í tveimur skrefum, annars vegar með tímabundinni lækkun hámarksfjárhæðar í tvö ár og að lokum algeru brottfalli við upphaf árs 2018. Framgangur umræddra tillagna sem fram hafa komið á undanförunum árum má sjá á mynd 2.

**Mynd 2.** Þróun hámarksívlunnar á hverja bifreið til útleigu.



Heimild: Fjármála- og efnahagsráðuneytið.

### Óæskileg áhrif.

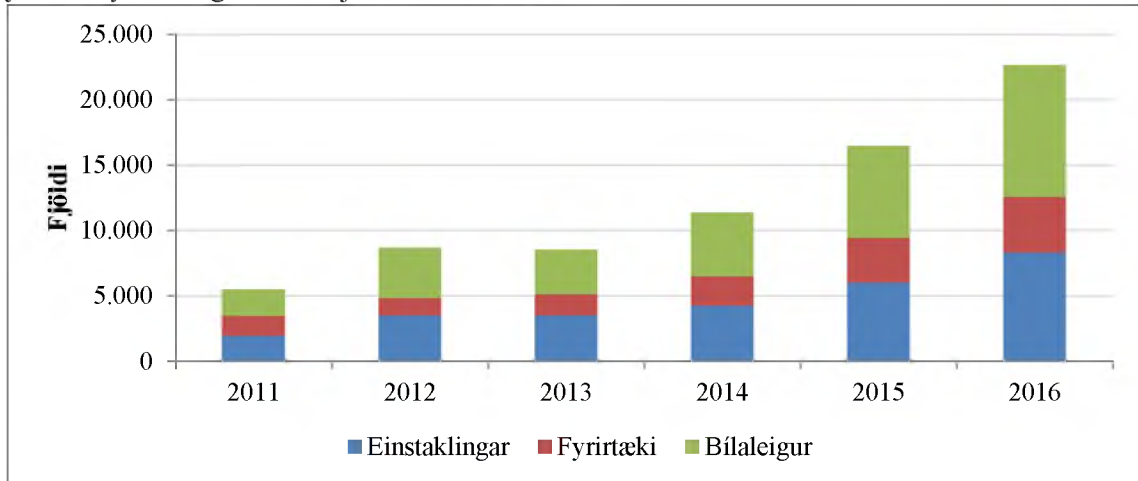
Sú ívlnun sem ökutækjaleigur njóta hefur þau hliðaráhrif að draga verulega úr virkni hvata til kaupa á bifreiðum sem losa lítið af koltvísýringi, enda getur ávinningur af innflutningi og endursölu eyðslufrekra ökutækja orðið umtalsverður. Fyrirkomulagið vinnur því beinlínis gegn því markmiði að dregið verði úr losun koltvísýrings í samgöngum. Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn gerði athugasemdir við fyrirkomulagið í skýrslum frá árunum 2011 og 2014 (Iceland: Advancing Tax Reform and the Taxation of Natural Resources (2011)“ og „Modernizing the Icelandic VAT (2014)). Benti sjóðurinn m.a. á að fyrirkomulagið drægi úr skilvirkni vörugjalds og að ökutækjaleigubifreiðar væru að jafnaði

eknar meira en fólksbifreiðar og losuðu því meiri koltvísýring á skemmri tíma. Efnahags- og framfarastofnunin (OECD) hefur sett fram sambærilegar athugasemdir.

### Þróun nýskráninga.

Nýskráningum ökutækja hefur fjölgað umtalsvert síðustu ár m.a. vegna aukinna umsvifa ferðapjónustunnar. Á mynd 3 má sjá hvernig nýskráningar hafa skipst undanfarin ár milli einstaklinga, fyrirtækja og ökutækjaleiga.

**Mynd 3:** Nýskráningar ökutækja 2011–2016.

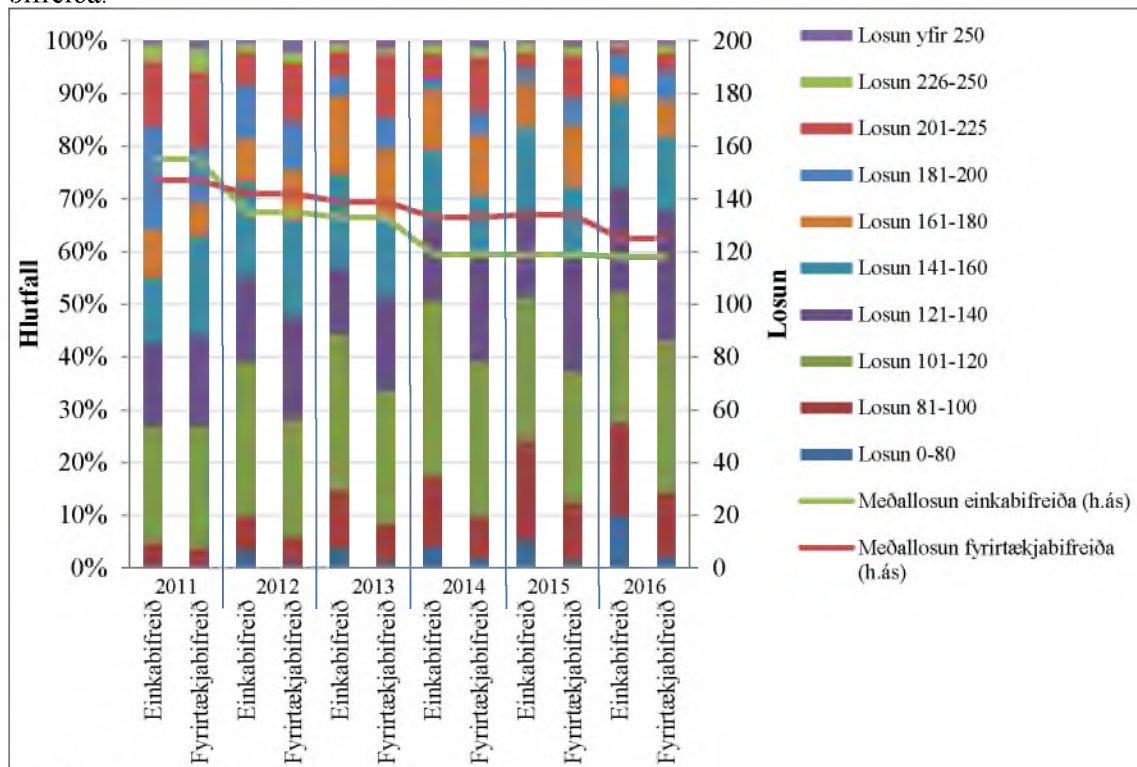


Heimild: Samgöngustofa (2011-2016) og tollstjóri (2011).

Af mynd 3 má sjá að nýskráðum ökutækjum hefur fjölgað umtalsvert frá árinu 2011, eða úr rúmlega 5.000 í nálega 23.000. Á árinu 2012 margfaldast innkaup ökutækjaleiga og hafa þau nánast sleitulaust síðan verði umtalsverð.

Hlutdeild bifreiða með skráða koltvísýringslosun undir 100 g/km hefur stækkað síðustu ár bæði í tilfelli nýskráðra einka- og fyrirtækjabifreiða eins og sjá má á mynd 4. Þó hefur vöxturinn verið mun hraðari í tilviki einkabifreiða. Það gefur vísbendingu um að þeir efnahagslegu hvatar sem eru innbyggðir í skattkerfið hafi meiri áhrif á einstaklinga. Rétt er að hafa í huga að meira en helmingur fyrirtækjabifreiða eru í eigu ökutækjaleiga. Jafnframt er skattlagning sendibifreiða ekki tengd koltvísýringslosun.

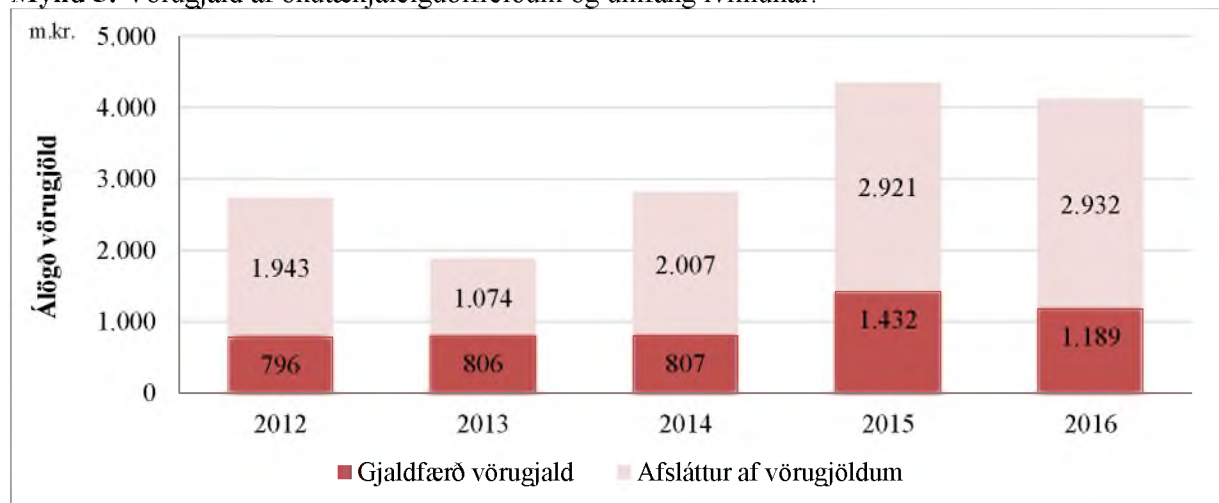
**Mynd 4:** Nýskráðar einka- og fyrirtækjabifreiðar: Skipting í losunarflokka og þróun meðallosunar bifreiða.



Heimild: Samgöngustofa (2011–2016).

Á árinu 2016 voru fluttar inn tæplega 9 þúsund ökutækjaleigubifreiðar sem nutu vörugjaldsívilnunar sem nam allt að 500 þús. kr. á hverja bifreið. Samtals voru greiddir um 1,2 milljarðar kr. í vörugjöld af ökutækjaleigubifreiðum, en án ívilnunarinnar hefðu tekjur ríkissjóðs af innflutningnum numið 4,1 milljarði kr. Gróft á titið má því segja að ívilnunin hafi kostað ríkissjóð um 2,9 milljarða kr. á árinu 2016. Það sem af er árinu 2017 hefur innflutningur fólksbifreiða haldið áfram að aukast og stefnir í metár í þeim efnum. Innflutningur ökutækjaleigubifreiða nemur um 42% innflutningsins á tímabilinu frá janúar til loka október. Á mynd 5 má sjá yfirlit yfir vörugjald og vörugjaldsívilnun vegna ökutækjaleigubifreiða á árunum 2012–2016.

**Mynd 5:** Vörugjald af ökutækjaleigubifreiðum og umfang ívilnunar.

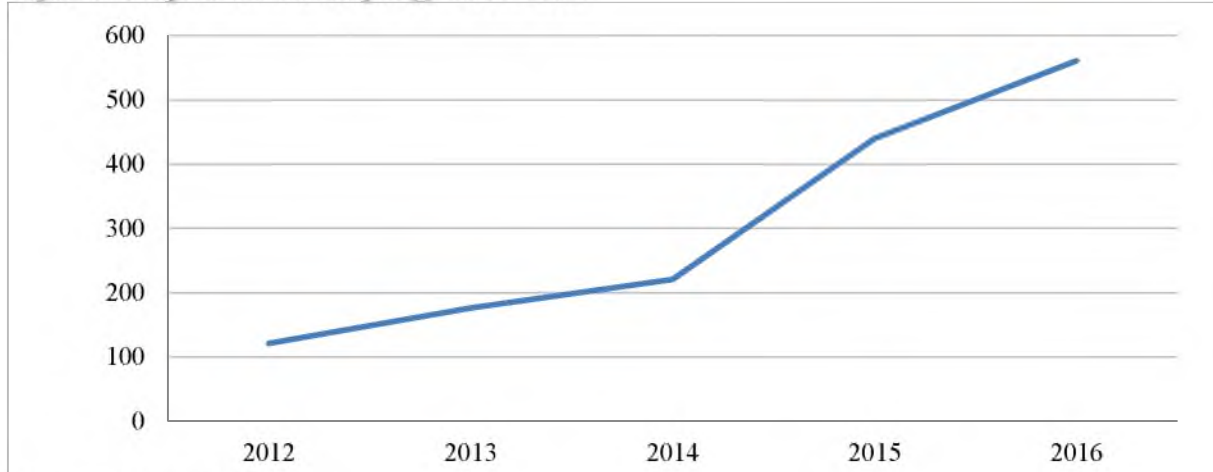


Heimild: Tollstjóri.

### Staða ökutækjaleiga.

Mikill straumur ferðamanna til landsins undanfarin ár hefur aukið eftirspurn og viðskipti hjá ökutækjaleigum allan ársins hring. Ljóst er að ferðamannastraumurinn er kominn til að vera og má því segja að stoðir ökutækjaleiga séu mun styrkari en áður og að rekstrarforsendur þeirra hafi gjörbreyst til hins betra eins og áður hefur verið bent á. Þetta kemur glögg fram þegar upplýsingar úr skattframtölum eru skoðaðar. Þar sést að skattalegur hagnaður ökutækjaleiga hefur farið hækkandi frá árinu 2012. Það ár nam hann nálægt 458 millj. kr. en fór í 2,7 milljarða kr. á rekstrarárinu 2016. Þess ber að geta að um helmingur hagnaðarins kemur frá stærstu ökutækjaleigunum á árinu 2016. Ef tekjuskattur ökutækjaleiga er skoðaður sést að hann hefur hækkað um 363% frá árinu 2012 þegar hann var 121 millj. kr. en á árinu 2016 nam hann rúmlega 560 millj. kr.

**Mynd 6:** Tekjuskattur ökutækjaleiga 2011–2016.



Heimild: Hagstofa Íslands.

### Samráð.

Ráðuneytið hefur í gegnum tíðina átt fundi með forsvarsmönnum ökutækjaleiga og SAF - samtaka ferðaþjónustunnar. Þá hefur starfshópur um endurskoðun skattlagningar ökutækja og eldsneytis einnig fundað með sömu aðilum. Starfshópurinn hefur hins vegar ekki lokið störfum. Fyrirsvarsmenn ökutækjaleiga hafa borið því við að erfitt verði að takast á við herra vörugjald á bifreiðar enda ráði söluverð bifreiða á eftirmarkaði miklu um afkomu greinarinnar. Fyrir vörugjaldsívinnunina hafi þeir megnað að takast á við lægra endursöluverð en ella í ljósi þess að ökutækjaleigubifreiðar séu að jafnaði meira eknar en bifreiðar almennt og jafnvel verr farnar. Rétt er að taka fram að ársreikningar ökutækjaleiga eru að mörgu leyti illgreinanlegir þar sem margar stærri ökutækjaleigurnar eru reknar sem óaðskiljanlegur hluti af annarri starfsemi. Af þeim sökum er í raun ógermingur að sannreyna hvort og í hvaða mæli þær hafa hagnast eða tapað á sölu bifreiða á eftirmarkaði. Á hinn bóginn heyrast einnig þær gagnrýnisráddir að mikil endursala á bílaleigubílum hafi eyðilagt eftirmarkaðinn fyrir hinum almenna bílaleiganda sem fjárfest hefur í eigin fólksbifreið án ívilnana.

### Tillaga frumvarpsins.

Eins og fram kemur í frumvarpinu hafa komið fram sterkar vísendingar um að ökutækjaleigur hafi offjárfest í bifreiðum að undanfönu þegar litið er til stærðar innlends eftirmarkaðar. Í ljósi þess telur fjármála- og efnahagsráðherra skynsamlegt að gera ökutækjaleigum a.m.k. að einhverju leyti fært að takast á við afleiðingar offjárfestingarinnar með lægra vörugjaldi á bifreiðar til útleigu en almennt gerist árið 2018 með lækkun hámarksívilnunar úr 500 þús.kr. í 250 þús.kr. á hverja bifreið.

148. löggjafarþing 2017–2018.

Þingskjal x — x. mál.

2. umræða.

## Breytingartillaga

við frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2018.

Frá efnahags- og viðskiptanefnd.

1. 17. gr. fellur brott. (*verðlagsuppfærsla bensínjalds felld brott*)
2. 19. gr. orðist svo:  
Í stað „60,10 kr.“ í 4. mgr. 1. gr. laganna kemur: 63,2 kr.

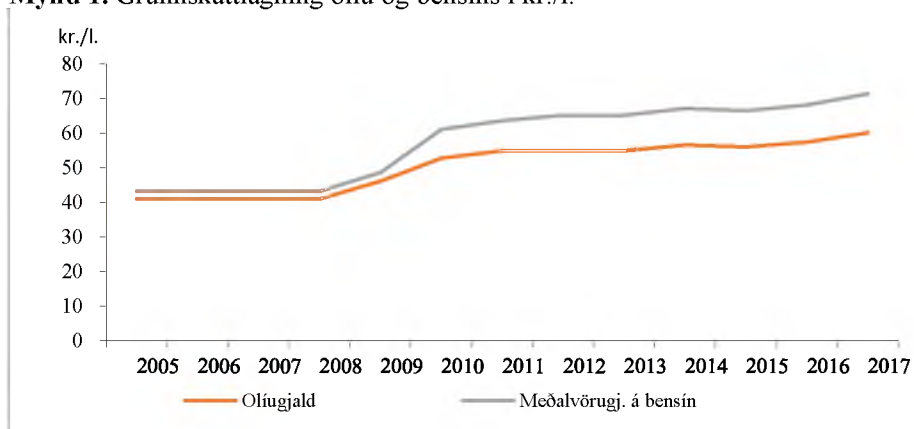
### Skýring í nefndarálit:

Lagt er til tekið verði skref í átt til þess að jafna grunnskattlagningu gas-, dísil- og steinolíu annars vegar og bensíns hins vegar með hliðsjón af losun koltvísýrings við brennslu slíks eldsneytis. Frá sjónarhóli ríkissjóðs hefur tillagan ekki í för með sér auknar tekjur þegar á heildina er lítið enda er markmið hennar ekki að afla skatttekna. Hins vegar felur hún í sér tilfærslu á gjaldtöku frá bensíni yfir á díselolíu sem er talin hækka útsöluverð á dísilíttra um 2% á meðan útsöluverð á bensínlíttra helst óbreytt. Áhrifin á vísitölu neysliverðs eru talin óveruleg.

Tafla 1. Yfirlit yfir breytingar sem tillagan hefur í för með sér.

Skattar	Núverandi	Tillaga	Breyting
Olíugjald	60,10	63,20	3,1
Bensínjald, almennt	26,80	26,80	0,0
Bensínjald, sérstakt (blýlaust)	43,25	43,25	0,0

Fjárhæð olíugjalds, sem lagt er á hvem lítra af gas-, dísil- og steinolíu sem er nothæf sem eldsneyti á ökutæki, er um þessar mundir mun lægri en samanlögð fjárhæð vörugjalda sem lögð eru á bensín. Svo hefur hins vegar ekki alltaf verið eins og sjá má á eftirfarandi mynd sem sýnir fjárhæðir grunnskattlagningar á olíu og bensín, þ.e. olíugjald og almennt og sérstakt vörugjald á bensín.

**Mynd 1.** Grunnskattlagning olíu og bensins í kr./l.

Heimild: Fjármála- og efnahagsráðuneytið.

Við setningu laga nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald, sem tóku gildi á miðju ári 2005, var skattlagning dísilbifreiða og bensínbifreiða samræmd en með þeim voru gerðar róttækar breytingar á skattlagningu ökutækja með niðurfellingu þungaskatts og upptöku oliugjalds og kílómetragjalds. Fjárhæð oliugjalds var þó ákvörðuð þannig að útsöluverð á dísilolíu yrði ívið lægra en á bensíni. Lá það markmið til grundvallar að gera dísilknúnar fólksbifreiðar ákjósanlegan kost við val á einkabifreið enda þyrfti að ýta undir fjölgun dísilfólksbifreiða, á kostnað bensínbifreiða, þar sem losun koltvísýrings frá dísilfólksbifreiðum væri minni en frá samsvarandi bensínbifreiðum. Var talið líklegt við setningu laganna að fjárhæð oliugjalds mundi leiða til þess að útsöluverð dísilítra yrði um 5% lægra en útsöluverð bensínítra. Til að þeirri niðurstöðu yrði náð var oliugjaldið látið nema 45 kr./l en meðalvörugjöld á bensín námu þá 43,22 kr./l. Breytingar voru gerðar á fjárhæð oliugjalds á miðju ári 2005 þegar oliugjald var lækkað í 41 kr./l. Lækkunin átti upphaflega aðeins að vera tímabundin en með henni átti að vega upp á móti hækkun sem orðið hafði á heimsmarkaðsverði á dísilolíu, en verð á dísilolíu var þá óvenjuhátt í samanburði við verð á bensíni. Gildistími lækkunarinnar var svo framlengdur, fyrst til miðs árs 2006, næst til loka árs 2006 og loks til loka árs 2007. Í árslok 2007 var lækkunin hins vegar fest í sessi í ljósi spár sem gerði ráð fyrir því að heimsmarkaðsverð á dísilolíu yrði að jafnaði herra en verð á bensíni til framtíðar lítið. Í árslok 2008 voru oliugjald og vörugjöld á bensín hækkuð um 12,5% í því skyni að auka tekjur ríkissjóðs í kjölfar bankahrunsins. Á vormánuðum 2009 voru oliugjald og almennt vörugjald á bensín aftur hækkuð í sama skyni. Í þetta sinn var síðarnefnda gjaldið hins vegar hækkað mun meira en oliugjald með eftirfarandi rökstuðningi: *Lögð er til minni hækkun oliugjalds en bensínjalds til að gera rekstrarumhverfi dísilfólksbifreiða hagstæðara í samanburði við bensínfólksbifreiðar, en dísilbifreiðar eru almennt álitnar umhverfisvænni valkostur en bensínfólksbifreiðar. Þar sem útsöluverð á dísilolíu hefur verið nokkuð herra en útsöluverð á bensíni undanfarið ár hefur fjölgun dísilfólksbifreiða ekki verið eins hröð og vonast var til með upptöku oliugjalds í stað þungaskatts árið 2005. Með því að hækka oliugjald minna en bensínjald er reynt að koma jafnvægi á útsöluverð þessara eldsneytisgjafa þannig að lítri af dísilolíu verði ódýrari en lítri af bensíni og þannig ýtt undir frekari dísilvæðingu fólksbílaflota landsmanna, eins og til stóð með lögum nr. 87/2004, um oliugjald og kílómetragjald. Frá þessum tíma hafa fjárhæðir*



olíugjalds og vörugjalda á bensín tekið breytingum í takt við verðlagsþróun. Fjárhæð olíugjalds endurspeglar ekki magn koltvísýrings sem losnar í andrúmsloftið við brennslu.

Meðalakstur dísilbifreiða virðist hafa dregist nokkuð saman á árunum 2006–2015 en meðalakstur bensínbifreiða stóð nokkurn veginn í stað á sama tíma. Hins vegar er til þess að líta að meðalakstur fólksbifreiða sem ganga fyrir dísilolíu var árið 2015 um 33% meiri en sambærilegra bensínbifreiða. Í tilviki sendibifreiða er munurinn hins vegar enn meiri eða tæp 42%. Við brennslu á einum lítra af bensíni losna að jafnaði um 2,3–2,4 kg af koltvísýringi út í andrúmsloftið. Við brennslu sama magns dísilolíu er losunin um 2,6–2,7 kg eða sem nemur tæpum 12–13% meira. Kolefnisgjald á lítra dísilolíu er um 14,5% hærra í tilviki dísilolíu en bensíns og endurspeglar sá munur nokkurn veginn muninn á koltvísýringslosun við brennslu. Ef fjárhæðir vörugjalda á lítra bensíns og lítra olíu eru bornar saman kemur hins vegar í ljós að hinar fyrrnefndu eru 16,6% eða 20,9% hærri en olíugjald. Sá munur endurspeglar engan veginn þann mun sem er á losun koltvísýrings við brennslu á einum lítra bensíns annars vegar og eins lítra dísilolíu hins vegar. Auk þess losna önnur óæskileg efni og efnisagnir í andrúmsloftið við brennslu dísilolíu. Komi tillagan til framkvæmda minnkar munurinn á milli gjaldanna. Bensíngjald fer úr því að vera 16,6% hærra en olíugjald í það að vera 10,8% hærra.

Breytingartillagan hefur í för með sér að olíugjald er hækkað um 3,1 kr. á lítra, eða sem nemur 5,2%, á meðan bensíngjald er óbreytt og hækkar þar með ekki miðað við almennar verðlagshækkningar (þ.e. lækkar að raungildi). Áætlaðar tekjur ríkissjóðs af olíugjaldi aukast um 300 m.kr. en á móti lækka tekjur af bensíngjaldi um sömu upphæð. Áhrif breytingarinnar á heildartekjur ríkissjóðs eru því engar. Erfitt er að meta áhrif breytingarinnar á einstaklinga og fyrirtæki þar sem tillagan mun hafa ólík áhrif á eldsneytisútgjöld þeirra sem ráðast m.a. af orkugjafa, notkun og eyðslu bifreiða í þeirra umsjón.



FJÁRMÁLA- OG  
EFNAHAGSRÁÐUNEYTIÐ

# Barnabætur og vaxtabætur

Uppbygging og megineinkenni kerfanna

# Barnabætur 2017

Barnabætur voru samtals 9,3 ma.kr. skv. frumálagningu opinberra gjalda á einstaklinga 2017, en endanleg tala verður nálægt 9,6 ma.kr.

## Helstu reglur:

Fyrsta barn hjá hjónum	206 þús. á ári (17 þús. á mán.)
Börn hjóna umfram eitt	245 þús. á ári (20 þús. á mán.)
Börn hjóna, yngri en sjö ára	123 þús. á ári (10 þús. á mán.)
Fyrsta barn hjá einstæðu foreldri	343 þús. á ári (28 þús. á mán.)
Börn einstæðra foreldra umfram eitt	342 þús. á ári (29 þús. á mán.)
Börn einstæðings, yngri en sjö ára	123 þús. á ári (10 þús. á mán.)
Skerðingarmörk tekna; hjón/sambúð	5,4 m.kr. á ári (450 þús. á mán.)
Skerðingarmörk tekna; einstæðir	2,7 m.kr. á ári (225 þús. á mán.)

## Skerðingarhlutfall tekna:

Með einu barni 4%

Með tveimur börnum 6%

Með þremur börnum 8%

Með börnum yngri en sjö ára 4%

\* Barnabætur eru skattfrjálssar og sama gildir um meðlög (31.679 kr. á mán.)

# Barnabætur 2018

Skv. fjárlagafrumvarpi eru útgjöld vegna barnabóta áætluð 10,5 ma.kr. eða tæplega 10% hærrí en á yfirstandandi ári. Bótafjárhæðir hækka um 8,5% og tekjuviðmiðunarmörk um líðlega 7%.

## Helstu reglur:

Fyrsta barn hjá hjónum	223 þús. á ári (19 þús. á mán.)
Börn hjóna umfram eitt	266 þús. á ári (22 þús. á mán.)
Börn hjóna, yngri en sjö ára	133 þús. á ári (11 þús. á mán.)
Fyrsta barn hjá einstæðu foreldri	372 þús. á ári (31 þús. á mán.)
Börn einstæðra foreldra umfram eitt	382 þús. á ári (32 þús. á mán.)
Börn einstæðings, yngri en sjö ára	133 þús. á ári (11 þús. á mán.)
Skerðingarmörk tekna; hjón/sambúð	5,8 m.kr. á ári (483 þús. á mán.)
Skerðingarmörk tekna; einstæðir	2,9 m.kr. á ári (242 þús. á mán.)

## Skerðingarhlutfall tekna:

Með einu barni 4%

Með tveimur börnum 6%

Með þremur börnum 8%

Með börnum yngri en sjö ára 4%

\* Barnabætur eru skattfrjálssar og sama gildir um meðlög.

# Vaxtabætur 2017 - bráðabirgðaákvæði

Vaxtabætur voru samtals 4,3 ma.kr. skv. frumálagningu opinberra gjalda á einstaklinga 2017 en verða væntanlega nær 4,5 ma.kr. á árinu öllu.

Skilyrði - lán vegna kaupa á íbúðarhúsnæði til eigin nota

## Helstu reglur:

Tekjutenging	8,5% af skattskyldum tekjum
Eignatenging, einstaklingur/einstæðir	4.500 þús.kr. – 7.200 þús.kr.
Eignatenging, hjón/sambýlisfólk	7.300 þús.kr. – 11.680 þús.kr.
Hámark vaxtagjalda af skuldum	7,0%
Hámark vaxtagjalda; einstaklingur	800 þús. á ári (67 þús. á mán.)
Hámark vaxtagjalda; einstæðir	1.000 þús. á ári (83 þús. á mán.)
Hámark vaxtagjalda; hjón	1.200 þús. á ári (100 þús. á mán.)
Hámark vaxtabóta; einstaklingur	400 þús. á ári (33 þús. á mán.)
Hámark vaxtabóta; einstæðir	500 þús. á ári (42 þús. á mán.)
Hámark vaxtabóta; hjón	600 þús. á ári (50 þús. á mán.)

# Vaxtabætur 2018 - bráðabirgðaákvæði

- Í fjárlagafrumvarpi er reiknað með að útgjöld vegna vaxtabóta lækki úr 4,5 ma.kr. á yfirstandandi ári niður í 4 ma.kr. árið 2018, eða um 11%.
- Miðað er við að allar viðmiðunarstærðir haldist óbreyttar í krónum og reikningsreglur verði þær sömu og við álagningu þessa árs.
- Reikningsreglurnar hafa haldist óbreyttar frá árinu 2010 þegar gerðar voru umfangsmiklar breytingar á kerfinu .
- Án framlengingar á bráðabirgðaákvæði vaxtabótanna nú tækju gildi eldri reglur með þeim áhrifum að bæturnar myndu dreifast á mun fleiri fjölskyldur en nú ásamt því að hámarksbætur væru umtalsvert lægri m.v. 4 ma.kr. útgjaldaheimild.
- Heildarendurskoðun á vaxtabótum og barnabótum. Starfshópur að störfum.
- Alþjóðastofnanir hafa gagnrýnt núverandi kerfi sem talið er ómarkvisst og hvetja til skuldasöfnunar.
- Greiningar á kerfinu sýna að það eru þeir tekjuhærrí sem bera meira úr bótum í formi vaxtabóta en þeir tekjulægri enda er skuldsetning þeirra fyrrnefndu hlutfallslega meiri en hinna sem lægri hafa tekjurnar.



FJÁRMÁLA- OG  
EFNAHAGSRÁÐUNEYTIÐ



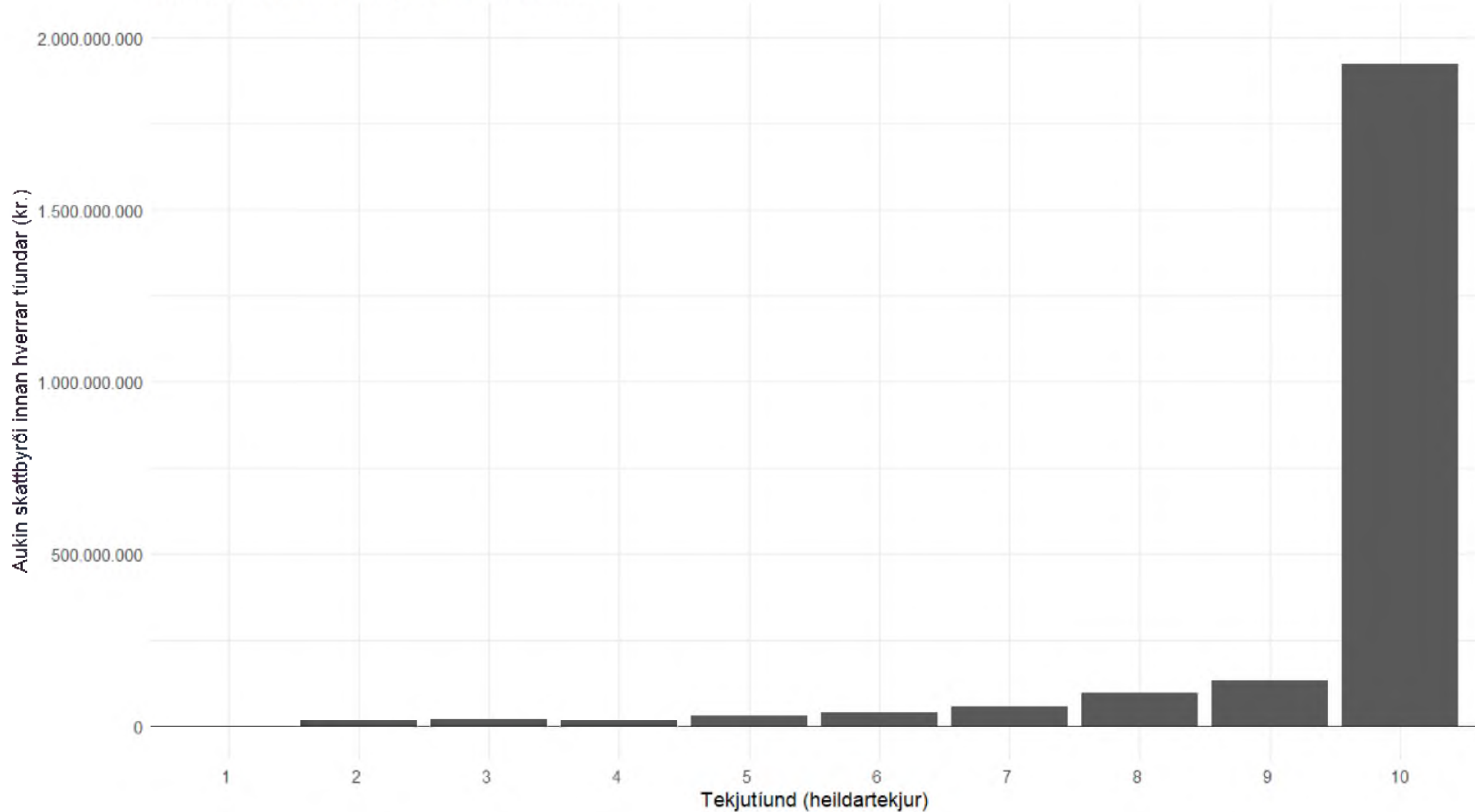
# Áhrif af breytingum á fjármagnstekjuskatti

# Um forsendur og útreikninga

- Eftirfarandi útreikningar sýna samanburð milli tveggja kerfa sem keyrð eru á skattgrunnskrá frumálagningar á einstaklinga 2017.
- Þannig er sýndur munurinn á:
  - Hvernig álagning fjármagnstekjuskatts **var** árið 2017 með 20% fjármagnstekjuskatti.
  - Hvernig álagning fjármagnstekjuskatts **hefði verið** árið 2017 með 22% fjármagnstekjuskatti.
- Með þessum hætti er komist hjá því að byggja samanburðinn á spám um þróun fjármagnstekna milli ára, forsendur hverra væru ekki óumdeilanlegar.

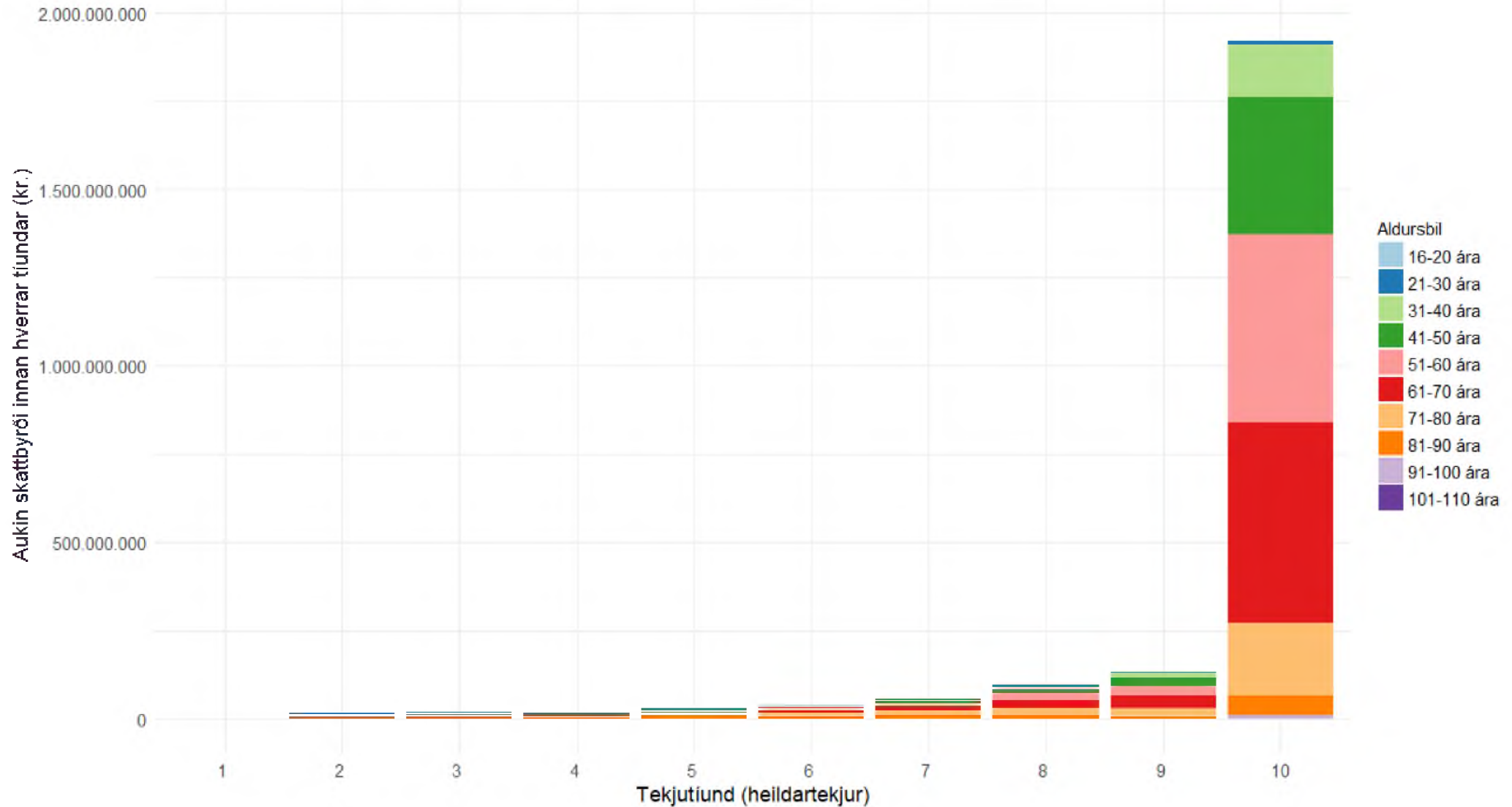


### Samtöluhækkun skattbyrðar innan tíundar\*



\*Skipting í tekjutíundir miðar við öll framtöl við frumálagning 2017. Með heildartekjum er átt við samtölu tekjuskattsstofns og fjármagnstekna.

### Samtöluhækkun skattbyrðar innan tíundar\*



\*Skipting í tekjutiundir miðar við öll framtöl við frumálagning 2017. Með heildartekjum er átt við samtölu tekjuskattsstofns og fjármagnstekna.

## Aukning skattbyrðar eftir aldursbili

