



Samantekt um umsagnir

Efni

Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2021.
Þingskjal 5 — 5. mál á 151. löggjafarþingi 2020–2021.

Fjöldi umsagna

13.

Umsagnaraðilar

Anna María Allawawi Sonde og Saga María Sæþórsdóttir, Bílgreinasambandið og Samtök ferðaþjónustunnar, BSRB, Gísli Jónasson, Hopp Mobility ehf., Landssamtök lífeyrissjóða, Landvernd, Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins, Ólafur K. Ólafs f.h. 11 lífeyrissjóða, Samtök ferðaþjónustunnar, Seljakirkja, Sóknarsamband Íslands og Þjóðkirkjan.

Samantekt um umsagnir og viðbrögð

Eftirfarandi eru svör fjármála- og efnahagsráðuneytisins við þeim umsögnum sem tilefni þykir til að bregðast við.

1. Verðlagsuppfærsla krónutöluskatta

BSRB varar við því í umsögn sinni að ekki liggja fyrir skýr stefna um hækkun mikilvægra tekjustofna ríkissjóðs. Verði frumvarpið óbreytt að lögum muni tekjuöflun ríkissjóðs vegna ofangreindra gjalda verða um 500 millj. kr. lægri en ef miðað væri við raunhækkun verðlags, samkvæmt minnisblaði ráðuneytisins við frumvarpið. Á sama tíma sé beitt aðhaldi í rekstri stofnana sem veita mikilvæga þjónustu, ekki síst nú á tímum heimsfaraldursins. Þá kemur fram í umsögn Landverndar að hækka þurfi kolefnisgjald og bifreiðagjöld frekar en lagt er til í frumvarpinu.

Eins og fram kemur í frumvarpinu er þar að finna tillögur um 2,5% hækkun á svokölluðum krónutölusköttum. Hér er um að ræða kolefnisgjald, olíugjald, almennt og sérstakt bensíngjald, almennt og sérstakt kílómetragjald, bifreiðagjald og gjald af áfengi og tóbaki. Um er að ræða reglulega verðlagsuppfærslu til að koma í veg fyrir raunlækkun gjaldanna. Er miðað við verðbólguþá fyrir 12 mánaða tímabilið frá síðustu uppfærslu, nú desember 2019 til desember 2020 og nemur hún 3,2% samkvæmt þjóðhagsspa Hagstofunnar í september sl. sem fjárlagafrumvarpið byggist á. Hins vegar er jafnframt miðað við að hækkunin verði ekki meiri en sem nemur 2,5% verðbólguþá Seðlabanka Íslands. Þannig er beitt 2,5% þaki til að stuðla að minni verðhækkunum og minni verðbólgu en ella. Slíku þaki hefur verið beitt við uppfærslu krónutölugjaldanna allmörg undanfarin ár og samræmist sú stefna því að ríkið leggi sitt af mörkum til að stuðla að verðstöðugleika og vernda kaupmátt. Má í því sambandi vísa til aðkomu stjórnvalda að gerð kjarasamninga, til dæmis 34. lið [yfirlýsingar beirra 3. apríl 2019](#).

2. Virðisaukaskattur

2.1. Skattur á tíðarvörur.

Í umsögn Önnu Maríu Allawawi Sonde og Sögu Maríu Sæþórsdóttur er m.a. farið þess á leit að felldur verði niður skattur á tíðarvörur. Í þessu sambandi er bent á að einstaka lönd í Evrópu stefni á að lækka skatt á tíðarvörur.

Ráðuneytið leggur þann skilning í þann hluta umsagnarinnar er varðar hvatningu til niðurfellingar á skatti á tíðarvörur að um sé að ræða beiðni um niðurfellingu á virðisaukaskatti, svo að tíðarvörur beri núllskatt, þ.e. 0% vsk. Þann 1. september 2019 öðluðust gildi lög nr. 67/2019, um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, nr.

50/1988, með síðari breytingum (tíðarvörur og getnaðarvarnir) en með lögnum voru allar tegundir getnaðarvarna og tíðarvörur, s.s. dömubindi, tíðatappar og álfabikarar felld undir lægra þrep virðisaukaskatts, þ.e. 11% skattþrep í stað almenns 24% skattþreps. Ráðuneytið tekur ekki undir þau sjónarmið að rétt sé að fella alfarið niður vsk af tíðarvörum. Slík breyting gengur m.a. gegn þeirri stefnu sem fylgt hefur verið undanfarin ár, að bæta virkni virðisaukaskattskerfisins með fækkun á undanþágum og draga úr skattastyrkjum. Breytingin myndi jafnframt auka bæði flækjustig virðisaukaskattskerfisins og skapa hættu á samkeppnisröskun vegna annarrar starfsemi, t.a.m. starfsemi sem nú er í lægra þrepi virðisaukaskatts, s.s. sölu á matvörum o.fl. Þannig er hætt við að slík breyting grafi undan virðisaukaskattskerfinu til framtíðar.

2.2. Ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða.

Sameiginleg umsögn barst frá Bílagreinasambandinu og Samtökum ferðaþjónustunnar sem ber efnisheitið: „Ábendingar vegna frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2021, 5. mál – framlenging á ívilnun tengil-tvinnbíla“. Þess ber að geta að sama umsögn var jafnframt lögð fram á samráðsgátt stjórnvalda, mál nr. S-231/2020, umsögn vegna frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld (tryggingagjald, tekjuskattur, vörugjald, bifreiðagjald, skipagjald o.fl.).

Til stendur að leggja fram frumvarp á Alþingi, um breytingu á lögum um virðisaukaskatt og lögum um fjársýsluskatt (fjármálaþjónusta o.fl.), í nóvember 2020, sbr. þingmál nr. 21 á þingmálaskrá fjármála- og efnahagsráðherra, fyrir 151. löggjafarþing, 2020-2021. Áform um lagasetningu og drög að frumvarpi þess efnis hafa jafnframt verið kynnt á samráðsgátt stjórnvalda, sbr. mál nr. S-188/2020 og S-227/2020. Umræddar tillögur Bílgreinasambandsins og Samtaka ferðaþjónustunnar krefjast ítarlegrar skoðunar. Í því ljósi leggur ráðuneytið til að umræddar tillögur verði skoðaðar samhliða framlagningu frumvarps um breytingu á lögum um virðisaukaskatt sem áformað er að leggja fram á Alþingi í nóvember 2020.

2.3. Örfælðisamgöngur.

Í umsögn Hopp Mobility ehf. er þess farið á leit að almenningsamgöngur, sem fjallað er um í 6. tölul. 3. mgr. 2. gr. laga um virðisaukaskatt, verði endurskilgreindar og látnar ná til raf- eða fótknúinna reiðhjóla, hlaupahjóla og annarra ótaldra vistvænna einstaklingsfarartækja. Í umsögninni eru þessir samgöngumátar nefndir „örfælðisamgöngur“.

Samkvæmt þingmálaskrá fjármála- og efnahagsráðherra fyrir 151. löggjafarþing, 2020-2021, er áformað að leggja fram frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt, 50/1988 (byggingarstarfsemi, almenningsamgöngur o.fl.), í mars árið 2021, sbr. 39. mál í þingmálaskrá. Með vísan til þess leggur ráðuneytið til að tillagan verði tekin til skoðunar samhliða þeirri endurskoðun sem fyrirhuguð er að fari fram á tölulíðnum á vörpingi 2021.

3. Vörugjöld

3.1. Tillaga um tímabundna lækkun vörugjalds á bílaleigubílum.

Í umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar (SAF), dags. 30. október sl., er þess m.a. farið á leit að vörugjald á bílaleigubílum verði lækkað tímabundið. Í því sambandi er vísað til þess að slík lækkun á vörugjaldi sé hvati til orkuskipta. Tillagan felst í því að nýju ákvæði verði til bráðabirgða bætt við lög um vörugjöld af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, sem kveður á um 30% lækkun á skráðri losun ökutækja sem skráð verða í notkunarflokkinn „ökutækjaleiga“, en þó að hámarki þannig að mismunur á nýju vörugjaldi og þess upphaflega verði 500.000 kr. Miðað er við að ákvæðið gildi aðeins fyrir ökutækjaleigur sem skráðar séu fyrir 1. apríl 2020. Í tillögunni er lagt til að hafi ökutækjaleiga á árinu 2021 keypt vistvæna bíla, rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar, að lágmarki 10% af heildarkaupum sínum skuli framlengja ákvæðið fyrir árið 2022. Hafi ökutækjaleiga á árinu 2022 keypt vistvæna bíla að lágmarki 20% af heildarkaupum sínum skuli framlengja ákvæðið fyrir árið 2023. Þess ber að geta að samskonar tillaga er lögð fram af hálfu SAF á samráðsgátt stjórnvalda, mál nr. 231/2020, umsögn vegna frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld (tryggingagjald, tekjuskattur, vörugjald, bifreiðagjald, skipagjald o.fl.).

Ráðuneytið er ekki sammála því að rétt sé að veita bílaleigum ívilnun í formi tímabundinnar lækkunar á vörugjöldum og eru eftirfarandi rök færð fram því til stuðnings:

Fullnægiandi hvati er nú þegar til staðar í lögum nr. 29/1993 til að flvtia inn umhverfisvænar bifreiðar.

Samkvæmt meginreglu laga nr. 29/1993 um vörugjald af ökutækjum (hér á eftir vgl.), er vörugjald lagt á fólksbifreiðar o.fl. ökutæki miðað við skráða koltvísýringslosun (CO₂) mælt í grömmum á hvern ekinn

kílómetra (g/km). Álagningin er þannig línuleg miðuð við hvert g/km CO₂ og miðast við ákveðið prósentuhlutfall (0,31%-0,37%) á hvert gramm umfram tiltekin mörk, en þó aldrei hærra en 65% á hvert ökutæki. Mörkin eru á bilinu (74-90 g) eftir prófunaraðferðum, þ.e. eftir því hvort losunin hafi verið skráð samkvæmt evrópsku aksturlotunni (e. NECD), samræmdu prófunaraðferðinni (WLTP) eða báðum. Af þessu leiðir að rafmagnsbílar greiða engin vörugjöld þar sem um enga losun er að ræða. Þá greiða tengiltvinnbílar jafnframt engin eða mjög lág vörugjöld vegna engrar eða mjög lágrar skráðrar losunar á CO₂. Af þessu má sjá að nú þegar er til staðar innbyggður hvati í vgl. til innflutnings á umhverfisvænum bifreiðum. Sú leið sem SAF leggur til, þ.e. að lækka skráða losun ökutækja sem skráðar verða í notkunarflokkinn ökutækjaleiga um 30%, gengur þannig gegn yfirlýstu markmiði vgl. um að hvetja til innflutnings á umhverfisvænum ökutækjum, en nú þegar er slíkur hvati innbyggður í vgl. Tillagan hvetur því í raun til innflutnings á óumhverfisvænum bifreiðum sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti, þvert á yfirlýstan tilgang vgl. Að mati ráðuneytisins breytir seinni hluti tillögunnar litlu sem engu í þessum efnum, þar sem meintur hvati seinni hluta tillögunnar um kaup á tilteknu prósentuhlutfalli á umhverfisvænum bifreiðum leiðir í raun til viðhalds á kaupum á óumhverfisvænum bifreiðum, sbr. framangreindar röksemdir.

Stjórnvöld hafa lögfest markvissar aðgerðir til að greiða fyrir orkuskiptum bílaleigna eða eftir atvikum sett þær í farveg.

Fyrir liggur að nú þegar hafa stjórnvöld lögfest markvissar aðgerðir til að greiða fyrir orkuskiptum bílaleigna eða eftir atvikum sett þær í farveg. Þá hafa opinberir aðilar einnig komið að styrkveitingum til að greiða fyrir orkuskiptum sem nýst hafa bílaleigum. Má í því sambandi t.a.m. nefna eftirfarandi aðgerðir:

- Útleiga á vistvænum bílaleigubílum er nú undanþegin virðisaukaskatti, sbr. lög nr. 154/2019, um breytingu á lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt (vskl.). Breytingin jafngildir um 19% verðlækkun og hvetur þannig til aukinnar leigueftirspurnar á nýorkuökutækjum.
- Full 100% fyrning vistvænna bíla er heimiluð á kaupári, sbr. lög nr. 154/2019, í stað 10-20% fyrningar á ári. Aðgerðin kemur til lækkunar á tekjuskattsstofni. Úrræðið nýtist rekstraraðilum ökutækjaleiga meira en öðrum atvinnurekendum þar sem bílakaup þeirra eru jafnan meiri.
- Styrkir til uppsetningar á hleðslustöðvum við hótél og gistiheimili, á vegum Orkusjóðs. Verkefninu er ætlað að leiða til uppsetningar á hleðslustöðvum í öllum landshlutum þannig að notendur rafbíla geti ferðast um landið með öruggu aðgengi að hleðslustöðvum á næturstað.
- Styrkir til uppsetningar á nýjum hraðhleðslustöðvum um land allt, á vegum Orkusjóðs. Verkefninu er m.a. ætlað að mæta þörfum bílaleigubíla og flýta þannig innleiðingu rafbíla í ferðaþjónustu.

Þá má jafnframt nefna ákvæði XXIV til bráðabirgða í vskl. þar sem heimild er til staðar til að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki vegna innflutnings og skattskyldrar sölu nýrrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar að ákveðnum skilyrðum uppfylltum. Ákvæðið hefur m.a. nýst bílaleigum vegna innflutnings á nýorkubifreiðum og hafa bílaleigur þannig notið þess hagræðis að þurfa ekki að greiða vsk við innflutning. Bílaleigur hafa þannig nýtt sér undanþáguna líkt og óskattskyldir aðilar. Þannig er nú þegar stutt við orkuskipti í samgöngum með fjölþættum aðgerðum sem nýtast bæði heimilum, sveitarfélögum og fyrirtækjum almennt og auk þess bílaleigum sérstaklega. Rekstrarhagkvæmni hleðslustöðva eykst eftir því sem nýorkubílum fjölgar. Með þeim hætti eru hagsmunir allra notenda nýorkubíla samofnir og hverjar þær stuðningsaðgerðir sem flýta fyrir innviðaupbyggingu leiða til ávinnings fyrir alla, ekki síst bílaleigur. Það er mat ráðuneytisins að ofangreindar aðgerðir mæti að verulegu leyti þeim áskorunum sem bílaleigur standa frammi fyrir í dag og lúta að orkuskiptum í samgöngum.

Ójafnræði á milli atvinnugreina / Skýrleiki skattalagaákvæða.

Að mati ráðuneytisins felur tillaga SAF einnig í sér ójafnræði á milli atvinnugreina. Ljóst er að tillagan felur í sér að einungis einni atvinnugrein, þ.e. „starfsemi bílaleigna“, yrði veitt sérstök ívilnun vegna innflutnings bifreiða. Meginástæður þess að lækkunarheimild bílaleigna sem var í gildi allt til 1. janúar 2019 var afnumin voru sjónarmið sem m.a. komu skýrt og ítrekað fram í ráðgjöf sérfræðinga Alþjóðagjaldeyrissjóðsins (AGS) og Efnahags- og framfarastofnunarinnar (OECD). Í skýrslu AGS sem bar heitið („e. *Technical Assistance Report-Modernizing the Icelandic VAT*“) frá árinu 2014 var lagt til að lækkunarheimild bílaleigna á vörugjöldum yrði afnumin, m.a. þar sem hún gengi gegn umhverfisstefnu stjórnvalda sem birtist í því að álagningarhlutfall vörugjalds héldist í hendur við magn koltvísýrings í útblæstri. Þá leiddi ívilnunin til þess að atvinnugreinum væri mismunað og hún hefði auk þess mikil og óeðlileg áhrif á eftirmarkaði með bíla. Á svipuðum tíma kom út umhverfisskýrsla frá OECD um Ísland, („e. *OECD Environmental Performance Reviews: Iceland*“), þar sem að auki var bent á að niðurgreiðsla á kostnaði við bílaleigubíl væri að öllum líkindum

ónauðsynlegur stuðningur við ferðapjónustuna og því ekki réttlætanlegt frávik frá þeirri skattlagningu á losun koltvísýrings sem vörugjaldið er. Að þessu virtu er það mat ráðuneytisins að miklar líkur séu fyrir því að sú ívilnun sem SAF leggur til fæli í sér ólögsmæta ríkisaðstoð í skilningi 61. gr. samningsins um Evrópska efnahagssvæðið, nr. 2/1993, þar sem um væri að ræða skattastyrk til tiltekinnar atvinnugreinar. Í því sambandi ber einnig að hafa í huga að skattastyrkir í formi ívilnana frá álagningu vörugjalds þurfa að lúta sömu lögsmálum og fjárveitingar úr ríkissjóði um skýr markmið, árangur og endurmat.

Það er grundvallaratriði að leggja ber skatta á eftir almennum efnislegum mælikvarða þar sem jafnræðis er gætt. Eins og tillagan er framsett liggur fyrir að framlenging ákvæðisins og gildissvið þess, hjá hverri og einni bílaleigu, helst í hendur við rekstrarlegar forsendur hverrar og einnar bílaleigu um ákvörðun „heildarkaup“ hverju sinni. Möguleg ívilnun ræðst því af rekstrarlegum forsendum hverrar og einnar bílaleigu sem geta verið misjafnar og byggst á mismunandi mati hverju sinni. Það er mat ráðuneytisins að slík framsetning standist ekki lagaáskilnað skattalaga um almennan efnislegan mælikvarða skattalaga og jafnræðis skattaðila gagnvart skattalögum.

3.2. Tillaga SAF um tímabundna niðurfellingu vörugjalda af húsbílum.

Í umsögn SAF, dags. 30. október, er óskað eftir að ákvæði XVIII til bráðabirgða í lögum nr. 29/1993, (vgl.), þess efnis að lækka skráða losun um 40%, en þó ekki meira en niður í 150 g/km áður en til álagningar vörugjalds kemur verði framlengt til 31. desember 2021. Ákvæðið kom inn í meðförum efnahags- og viðskiptanefndar við frumvarp til laga nr. 33/2020, þar sem athygli nefndarinnar hafði verið vakin á því að breytt aðferðafræði við mælingu losunar koltvísýrings sem lögfest var með lögum nr. 117/2018 hafi haft í för með sér ófyrirséðar afleiðingar varðandi húsbíla, þar sem skráð losun margfaldaðist við notkun nýju aðferðarinnar samanborið við þá gömlu. Hvað við kemur framangreindri beiðni SAF er þess að geta að þann 29. október sl. kynnti ráðuneytið frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld (tryggingagjald, tekjuskattur, vörugjald, bifreiðagjald, skipagjald o.fl.), á samráðsgátt stjórnvalda, mál nr. S-231/2020. Í frumvarpinu er gert ráð fyrir því að umrætt ákvæði verði framlengt tímabundið til og með 31. desember 2021, þar sem endanleg lausn vegna þessa liggur ekki fyrir. Í umsögn SAF við mál nr. S-231/2020 á samráðsgátt stjórnvalda er því fagnað að ákvæðið verði framlengt til og með 31. desember 2021. SAF leggja áherslu á að unnið verði að varanlegri lausn á vörugjöldum húsbíla fyrir lok árs 2021. Ráðuneytið tekur undir það sjónarmið SAF. Ráðuneytið vill þó að lokum benda á að hafa ber í huga að um er að ræða sérstaka heimild sem eingöngu er komin til vegna breytinga á útreikningum losunargildis koltvísýrings á húsbílum. Ákvæðið er því alls óskýlt þeirri almennu tillögu sem SAF leggur til í kafla 3.1. hér að framan, þ.e. að lögfesta almenna heimild til lækkunar á álagningu vörugjalds á öllum innfluttum bifreiðum bílaleigna á árinu 2021 og eftir atvikum á árunum 2022 og 2023.

4. Greiðsla kostnaðar vegna reksturs Fjármálaeftirlits og skilavalds

Í umsögn Ólafs K. Ólafs f.h. 11 lífeyrissjóða er lagt til að eftirlitsgjaldi af álagningarstofni, sem lífeyrissjóðir greiða til Fjármálaeftirlits Seðlabanka Íslands, verði skipt á milli sjóðanna að teknu tilliti til mismunandi stærðar þeirra. Sjóðirnir telja ójafnræðis gæta í gjaldtökunni þegar horft er til stærðarmunar þeirra og vilja að gjaldið taki eingöngu mið af eignasafni sérhvers lífeyrissjóðs.

Í frumvarpinu er að finna tillögu um breytingu á samsetningu eftirlitsgjalds lífeyrissjóða vegna fjármálaeftirlits Seðlabanka Íslands. Tillagan barst ráðuneytinu frá Seðlabanka Íslands og undirbúningur tillögunnar var í samræmi við það fyrirkomulag sem gildir um framkvæmdina og fjallað er um í 2. gr. laga nr. 99/1999, um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi. Tillagan felur í sér lækkun á breytilegu eftirlitsgjaldi en hækkun á föstu eftirlitsgjaldi. Eftirlitsgjaldinu, sem um ræðir og skipting þess í fast og breytilegt gjald, er ætlað að endurspeglar þann kostnað sem raunverulega hlýst af lögbundnu eftirliti með lífeyrissjóðum. Samkvæmt þeim upplýsingum sem ráðuneytið hefur er breytingartillögunni í frumvarpinu ætlað að endurspeglar betur þann raunkostnað sem liggur að baki skoðun eftirlitsaðilans með lífeyrissjóðum.

5. Sóknargjöld

Í umsögnum þjóðkirkjunnar, Sóknarsambands Íslands, Seljakirkju og Gísla Jónassonar er fjallað um sóknargjöld og að þau eigi að vera hærrí ef lögum um sóknargjald o.fl., nr. 91/1987, væri framfylgt að óbreyttu, þar sem kveðið sé á um að sóknargjöld eigi að miðast við breytingu á meðaltekjuskattsstofni. Þá kemur einnig

fram það sjónarmið í umsögnunum að sóknargjöld séu ekki framlag ríkisins til trúfélaga og safnaða heldur skil innheimtuaðila á innheimtum félagsgjöldum viðkomandi aðila.

Hvað varðar fyrirkomulag sóknargjalda þá gera lög nr. 91/1987, um sóknargjöld o.fl., ráð fyrir að ríkissjóður greiði mánaðarlegt framlag til þjóðkirkjusafnaða og skráðra trúfélaga miðað við tiltekið einingarverð fyrir hvern einstakling 16 ára og eldri. Lögin kveða á um að greiðslur til þessara aðila skuli byggja á fjölda einstaklinga samkvæmt skráningu í trúfélög í lok undangengins árs auk þess sem fjárhæð gjaldsins skal taka breytingu sem nemur hækkun á meðaltekjuskattsstofni einstaklinga á öllu landinu milli næstliðinna tekjuára. Þrátt fyrir að í lögnum sé kveðið á um að framlagið sé ákveðin hlutdeild í tekjuskatti þá hefur sú framsetning þó ekki haft sérstaka þýðingu fyrir fyrirkomulag þessara mála þar sem engin sérgreind sóknargjöld eru innheimt af ríkinu, hvorki af þeim sem greiða tekjuskatt né þeim sem eru undir skattleysismörkunum. Framlög vegna sóknargjalda eru greidd úr ríkissjóði af almennu skattfé og öðrum tekjum ríkisins, óháð innheimtu tekjuskatts og kerfisbreytingum á honum. Þetta kemur m.a. fram í því að framlögin eru greidd úr ríkissjóði þrátt fyrir að umtalsverður hluti framteljenda greiði engan tekjuskatt til ríkisins.

Í kjölfar bankahrunsins og erfiðrar stöðu ríkissjóðs var með lögum um ráðstafanir í ríkisfjármálum gripið inn í lögin um sóknargjöld með bráðabirgðaákvæðum þar sem krónutala sóknargjaldsins hefur verið fastsett árlega til samræmis við þær fjárheimildir sem gert er ráð fyrir að veita vegna sóknargjalda á fjárlögum hverju sinni samkvæmt útfærslu viðkomandi ráðuneytis á sínum útgjaldaramma að teknu tilliti til þeirra aðhaldsmarkmiða sem sett hafa verið. Sama fyrirkomulag er enn við lýði þ.e. að krónutala sóknargjaldsins ræðst af þeim fjárveitingum sem veittar eru á grundvelli fjárheimilda viðkomandi málefna viðs og málaflokks í fjárlögum ár hvert.

Í umsögnum um frumvarpið kemur fram að framlög vegna sóknargjalda lækkuðu í kjölfar bankahrunsins og erfiðrar stöðu ríkissjóðs. Í þessu samhengi er vakin athygli á því að mjög veruleg aukning varð í framlögum vegna sóknargjalda allra trúfélaga á fyrstu tveimur áratugunum eftir að núgildandi lög voru sett, eða um 106% á föstu verðlagi á milli árána 1988 og 2008. Þá má nefna að á föstu verðlagi námu heildarframlög vegna trúfélaga 84 milljörðum kr. frá árinu 1988 til ársins 2014. Á tilteknum hluta þessa tímabils þurftu stjórnvöld að standa fyrir miklu útgjaldaaðhaldi og lækkun framlaga til ríkisstofnana til að draga úr eða varna halla á ríkisrekstrinum, einkum vegna efnahagssamdráttar í upphafi níunda áratugar síðustu aldar og síðan í nokkru minni mæli árin 2002 og 2003. Þessi aukning framlaga til trúfélaga varð því umtalsvert meiri en átti almennt við um önnur rekstrarframlög til stjórnsýslustofnana ríkisins.

Í kjölfar hruns bankakerfisins haustið 2008 afréðu stjórnvöld, m.a. í ljósi þess að framlög til trúfélaga höfðu hækkað miklu meira en framlög til flestra almennra ríkisstofnana áratuginn á undan, að draga umtalsvert úr framlögum til trúfélaga og að fella á brott ákvæði um sérstök framlög til Háskóla Íslands vegna þeirra sem standa utan trúfélaga. Um var að ræða ákvarðanir um meiri aðhaldsaðgerðir á tilteknum liðum en öðrum, sem var hluti af forgangsröðun stjórnvalda, sbr. t.d. samdrátt í framlögum til samgönguframkvæmda, þróunaraðstoðar eða stjórnsýslunnar, enda var ekki beitt flötum niðurskurði í þessum ráðstöfunum ríkisstjórnar og Alþingis. Gert var ráð fyrir að þessar aðhaldsráðstafanir væru varanlegar eins og áþekkar hagræðingarkröfur sem gerðar hafa verið til ríkisstofnana og annarra aðila sem fjármagnaðir eru úr ríkissjóði.

Þegar þróun síðustu ára er skoðuð þá er ljóst að framlög til sóknargjalda hafa hækkað meira en viðmiðunarforsendur fjárlaga gera ráð fyrir. Tímabundin framlög voru veitt til þjóðkirkjunnar til að mæta aðahaldskröfu sóknargjalda árin 2009-2012 sem námu 45 m.kr. árið 2013 og 100 m.kr. árið 2014. Árið 2015 voru viðbótarframlög veitt varanlega til sóknargjalda og 167 m.kr. fóru til þjóðkirkjunnar. Sama gerðist árið 2016 þegar árleg varanleg viðbótarframlög voru veitt til sóknargjalda og þá fóru 132,9 m.kr. til þjóðkirkjunnar.

Í fyrra, við gerð fjárlaga fyrir árið 2020, voru 150 m.kr. veittar aukalega í sóknargjöld. Það var gert samhliða miklum breytingum á fjármögnun á starfsemi þjóðkirkjunnar þegar gerður var viðbótarsamningur milli íslenska ríkisins og þjóðkirkjunnar (um endurskoðun á samkomulagi um kirkjujarðir og launagreiðslur presta og starfsmanna þjóðkirkjunnar frá 10. janúar 1997 og samningi íslenska ríkisins og þjóðkirkjunnar um rekstrarkostnað vegna prestsembætta og prófaste, rekstrarkostnað biskupsstofu, framlag til Kristnisjóðs og sérframlög til þjóðkirkjunnar frá 4. september 1998).

Framlög vegna sóknargjalda nema 2.738 m.kr. skv. fylgiriti fjárlaga 2021 og hafa þau verið aukin um 429 m.kr. að raunvirði m.v. vísitölu neysluverðs frá árinu 2012 eða sem nemur um 19% raunaukningu.

Loks er rétt að benda á að þegar fjárframlög til þjóðkirkjunnar og þjónusta hennar eru skoðuð að hlutfall sóknargjalda sem fer til þjóðkirkjunnar ræðst af fjölda meðlima. Á undanförunum árum hefur hlutfall Íslendinga í þjóðkirkjunni lækkað. Skv. tölum Hagstofu Íslands eru 63% Íslendinga skráð í þjóðkirkjuna árið 2020. Sambærilegt hlutfall var 80% árið 2008 og 90% árið 1998. Fjöldi þeirra sem eru í þjóðkirkjunni og teljast greiðendur sóknargjalda (einstaklingar 16 ára og eldri áður en gjaldár hefst) hefur farið lækkandi á liðnum áratug. Árið 1998 voru greiðendur 182 þús. en fjöldi greiðenda náði hámarki árið 2009 þegar þeir voru 196 þúsund. Síðan þá hefur heildarfjöldi greiðenda sóknargjalda í þjóðkirkjunni fækkað um 11 þúsund og eru 185 þúsund árið 2020. Á þessu sama tímabili hefur heildarfjöldi greiðenda sóknargjalda aukist um 7 þúsund og Íslendingum fjölgað um 45 þús.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið telur ekki tilefni til að bregðast sérstaklega við öðrum umsögnum um frumvarpið.