



Samantekt um umsagnir

Dags.

16.12.2021.

Efni

Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.
Þingskjal 3 — 3. mál á 152. löggjafarþingi 2021–2022.

Fjöldi umsagna

17.

Umsagnaraðilar

Alþýðusamband Íslands (ASÍ), Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið, Sameiginleg umsögn BÍlgreinasambandsins, Samtaka ferðaþjónustunnar og SVP – Samtök verslunar og þjónustu, Biskupsstofa, Bændasamtök Íslands, Félag atvinnurekenda, Landssamtök lífeyrissjóða, Landvernd, Lífeyrissjóður bænda, Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins, Lífeyrissjóður Tannlæknafélags Íslands, Öryrkjabandalag Íslands, Samtök ferðaþjónustunnar, Samtök iðnaðarins, Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda og Festa lífeyrissjóður, Sóknarsamband Íslands og Vantrú.

Samantekt um umsagnir og viðbrögð

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

1. Verðlagsuppfærsla krónutöluskatta

Í umsögn frá Landvernd kemur fram að hækka þurfi kolefnisgjald og bifreiðagjald meira en lagt er til í frumvarpinu. Þar að auki styðja samtökin boðaðar hækkanir á vörugjöldum á bensíni, olíugjaldi og kílómetragjaldi en benda á að gjöldin ættu að hækka meira til þess að fylgja vísitölu neysluverðs. Þá gagnrýna Samtök iðnaðarins áform um hækkun krónutölugjalda og telja hækkunina koma mjög niður á íslenskum framleiðendum og neytendum. Félag atvinnurekenda (FA) telur að gengið sé of langt í hækkun áfengisgjalds og löngu tímabært að segja stopp. FA nefnir í umsókn sinni að áfengisskattar á Íslandi séu þeir hæstu í Evrópu.

Í frumvarpinu er lagt til að krónutölugjöld, vörugjöld sem eru föst krónutala á magneiningu, hækki um 2,5%. Tillagan hefur áhrif á kolefnisgjald, olíugjald, almennt og sérstakt bensíngjald, almennt og sérstakt kílómetragjald, bifreiðagjald og gjald af áfengi og tóbaki. Um er að ræða svokallaða verðlagsuppfærslu til að koma í veg fyrir raunlækkun gjaldanna. Miðað er við verðbólgu yfir árið 2021 og er hún áætluð 4,7% í þjóðhagsspá Hagstofu Íslands frá því í nóvember. Þó er miðað við að hækkunin sé ekki meiri en 2,5% verðbólgu markmið Seðlabanka Íslands. Þetta er gert til að stuðla að minni verðhækkunum og minni verðbólgu en ella.

2. Framlenging stuðningsaðgerða vegna heimsfaraldurs

Félag atvinnurekenda tekur fram í umsögn sinni að félagið hafi ítrekað bent fjármála- og efnahagsráðuneytinu á að vegna áframhaldandi óvissu um þróun heimsfaraldurs kórónuveirunnar sé full þörf á að framlengja ýmis stuðningsúrræði fyrir fyrirtæki, ekki síst þau smærri. Félaginu þykir skjóta skökku við að á sama tíma og sóttvarnaryfirvöld telja líklegt að grípa þurfi til frekari samkomutakmarkana innanlands og aðgangshindrana á landamærum vegna þróunar faraldursins, lýsi stjórnvöld því yfir að stuðningsaðgerðir fjari út um áramót. Að mati Félags atvinnurekenda sé nauðsynlegt að framlengja gildistíma úrræða og miða

þau t.d. við tiltekið tekjufall um tiltekinn tíma, þannig að hægt verði að bregðast við vandkvæðum fyrirtækja af völdum faraldursins og samkomutakmarkana stjórnvalda með sveigjanlegum hætti, í stað þess að löggjafinn sé stöðugt eftir á að elta þróun faraldursins.

Efnahagslegar mótvægisáðgerðir hins opinbera hafa aðallega falist í stuðningi við fólk og fyrirtæki sem urðu fyrir tapi vegna beinna eða óbeinna afleiðinga faraldursins sem og auknum fjárframlögum til heilbrigðismála. Samkvæmt 3. skýrslu starfshóps um úrræði vegna faraldurs, frá apríl 2021, hefur fjárhagsstaða fyrirtækja batnað og helmingur þeirra sem standa illa hafi hvorki nýtt sér greiðslufresti né stuðningslán. Meirihluti fyrirtækja telji sig standa fjárhagslega vel til að takast á við tímabundin áföll á næstu mánuðum í kjölfar faraldursins. Hlutfallið hafi aldrei mælst hærra í könnun Gallup. Rétt yfir 20% fyrirtækja telji sig standa illa til að takast á við áföll, en þar hafi hlutfallið verið hæst hjá fyrirtækjum í ferðapjónustu en það hafi einnig verið nokkuð hátt hjá fyrirtækjum í iðnaði. Minni fyrirtækin hafi frekar talið sig í vondri fjárhagsstöðu en þau stærri. Það sama gildi um fyrirtæki með fáa eða enga starfsmenn á skrifstofu, litla ársveltu og þau sem hafi þurft að fækka starfsfólki í kjölfar faraldursins. Aðeins um helmingur þessara fyrirtækja hafi nýtt sér greiðslufrest eða stuðningslán. Þá sjái mikið fleiri fyrirtæki fram á fjölgun starfsfólks en fækkun.

3. Gistináttaskattur

Samtök ferðapjónustunnar leggja til að gistináttaskattur verði lagður af til frambúðar, þ.e. að lög um gistináttaskatt, nr. 87/2011, verði felld brott. Eins og fram kemur í umsögn samtakanna var tímabundin niðurfelling gistináttaskatts, frá 1. apríl 2020 til og með 31. desember 2021, ein af aðgerðum stjórnvalda vegna heimsfaraldursins og í frumvarpinu er lagt til að úrræðið verði framlengt til loka árs 2023 eða um tvö ár.

Gistináttaskattur er sérstakur skattur sem lagður er á sölu gistingar. Skatturinn var lögfestur um mitt ár 2011 og tekinn upp þann 1. janúar 2012, m.a. í þeim tilgangi að afla tekna til að stuðla að uppbyggingu, viðhaldi og verndun fjölsótttra ferðamannastaða, friðlýstra svæða og þjóðgarða. Skatturinn er innheimtur af hverri seldri gistináttaeiningu, þ.e. leigu á gístaðstöðu í allt að einn sólarhring, þ.m.t. yfir nótt, og er nú 300 kr. fyrir hverja selda einingu.

Með framlengingu á niðurfellingu gistináttaskatts er brugðist tímabundið við fyrirhuguðum samdrætti í hótél- og gistipjónustu og kemur úrræðið til með að lækka skatttekjur ríkissjóðs um 860 milljónir kr. á árinu 2022 og 1.030 milljónir kr. á árinu 2023 að meðtöldum áhrifum á virðisaukaskatt. Þá eru áhrif til lækkunar á vísitölu neysluverðs áætluð 0,01% á árinu 2022. Í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar kemur fram að samhliða endurreisn ferðapjónustunnar verði fyrirkomulag gjaldtöku í greininni tekið til skoðunar. Horft verði til þess að breikka skattstofninn og tryggja jafnræði aðila á markaði. Þá verði unnið að breytingum á fyrirkomulagi gistináttaskatts í samvinnu við greinina og sveitarfélögin með það að markmiði að sveitarfélögin njóti góðs af gjaldtökunni. Með vísan til þessa og þar sem lögð er til framlenging á niðurfellingunni um tvö ár í frumvarpinu telur ráðuneytið ekki tilefni til frekari breytinga að svo stöddu.

4. Persónuafsláttur

ASÍ nefnir í umsögn sinni að persónuafsláttur þurfi að hækka til jafns við laun þar sem að öðrum kosti eykst skattbyrði. Í grófum dráttum er það rétt en slík tenging myndi draga mjög úr sjálfvirkri sveiflujöfnun tekjuskattskerfisins og myndi það þar af leiðandi missa að miklu leyti hlutverk sitt sem virkt hagstjórnartæki.

Þá segir ASÍ að ósamræmi gæti við mat á langtímaframleiðni þar sem í langtímaáætlun um opinber fjármál sem fjármála- og efnahagsráðuneytið gaf út er langtímaframleiðni metin sem 1,6%. Það er ekki rétt þar sem í langtímaáætluninni kemur fram mat á langtímaleitni stærðar sem kölluð er skilvirkni vinnuafls (e. labour efficiency) sem er annað hugtak en það sem í daglegu tali er kallað framleiðni vinnuafls og er það metið sem 1,6%. Skilvirkni vinnuafls er metin með svokallaðri Kalman-síu sem er tölfræðileg aðferð við að meta leitni sem má teljast fræðileg. Við mat á langtíma framleiðni kaus ráðuneytið að líta til einfaldari mælikvarða á langtímaleitni í þágu gagnsæis.

Þá vill ráðuneytið koma á framfæri að við samanburð á skattgreiðslum 2022 í núverandi tekjuskattskerfi við tekjuskattskerfi án þeirra breytinga sem hafa átt sér stað undanfarin tvö ár skiptir máli að horfa til bæði þróunar persónuafsláttar og þrepamarka. Við tekjuskattsbreytingarnar var ákveðið að þrepamörk tekjuskattskerfisins myndu fylgja vísitölu neysluverðs í stað launavísitölu. Þessi breyting spilaði lykilhlutverk

Í tekjuskattsbreytingunum þar sem hún olli því að þrepamörkin hækkuðu ekki eins mikið og þau hefðu gert ef þau hefðu þau fylgt launavísitölu. Leiddi það til þess að skattbyrði þeirra sem hafa tekjur í efsta þrepi jókst og tekjuskattsbreytingarnar fóru ekki upp allan tekjustigann. Því er mikilvægt að láta þrepamörkin breytast sem um nemur launavísitölu í tekjuskattskerfinu án breytinga þegar borin er saman staðgreiðsla 2022 með núverandi kerfi og staðgreiðslan eins og hún hefði orðið við óbreytt tekjuskattskerfi. Við slíkan samanburð kemur í ljós að tekjuskattur hjá þeim sem hafa tekjur um og yfir 1.200.000 kr. á mánuði eykst árið 2022 um 2.800 kr., en ekki lækka ekki um 5.000 kr. líkt og kemur fram í umsögn ASÍ.

5. Barnabætur

Í umsögn ASÍ kemur fram að fyrirhugaðar breytingar á barnabótum muni leiða til þess að barnabætur með flestum börnum muni rýrna á næsta ári þar sem skerðingarhlutfall efra þreps muni hækka með tilheyrandi lækkun á barnabótum fyrir tekjuhærri foreldra. Það er ekki rétt þar sem í frumvarpinu er engin tillaga lögð fram um hækkun skerðingarhlutfalla. Þær breytingar sem lagðar eru til eru hækkun á skerðingarmörkum og fjárhæðum barnabóta. Engin þessara breytinga er til þess fallin að rýra barnabætur. Ef barnabætur árið 2022 eru áætlaðar með tilliti til launa- og verðlagsþróunar kemur í ljós að barnabætur 92% barna munu hækka að raunvirði á komandi ári þrátt fyrir mikla meðaltalshækkun tekna. Við slíka áætlun er gert ráð fyrir að sama tekjuhækkun gangi yfir alla og því þarf að taka greiningu sem þessari með fyrirvara þar sem tekjur munu þróast á ólíkan hátt hjá ólíkum hópum.

6. Virðisaukaskattur

6.1. Tengiltvinnbílar

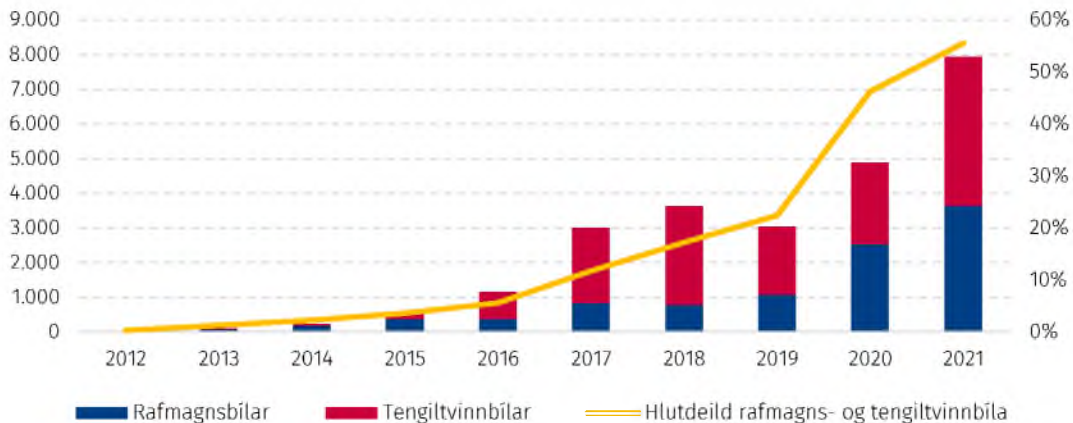
Í sameiginlegri umsögn Bilgreinasambandsins (BGS), Samtaka fyrirtækja í ferðaþjónustu (SAF) og Samtaka verslunar og þjónustu (SVP) eru gerðar athugasemdir við að virðisaukaskattsívilnun vegna tengiltvinnbifreiða muni lækka úr 960 þús.kr. á hverja bifreið í 480 þús.kr. ásamt því að renna sitt skeið á enda þegar viðmið um 15 þúsund tengiltvinnbifreiða hámark verður náð. Þar kemur m.a. fram að niðurfelling á VSK muni orsaka hliðstæða hækkun á útsöluverði tengiltvinnbifreiða sem muni draga úr líkum á að einstaklingar og fyrirtæki, þar með taldar ökutækjaleigur, kaupi tengiltvinnbifreiðar. Jafnframt benda samtökin á að aðrar ívilnanir sem nýtast ökutækjaleigum tengist með beinum hætti virðisaukaskattsívilnun vegna tengiltvinnbifreiða. Um er að ræða heimild til að fella niður útskatt af útleigu og skuldbindingarmarkmið vörugjaldsafsláttarins. Í umsögn frá SAF koma fram sambærilega athugasemdir en auk þess koma fram ábendingar um lítinn fyrirsjáanleika og að breytingin hægi á orkuskiptum í samgöngum. Landvernd nefnir í umsögn sinni að með vaxandi framboði á rafmagnsbifreiðum sé tímabært að afnema stuðning við innflutning á tengiltvinnbifreiðum en styðja áfram við rafmagnsbifreiðar þar til verð þeirra er sambærilegt við hefðbundnar bensín- og dísilbifreiðar.

Ríkissjóður hefur veitt rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbílum VSK-ívilnanir síðan sumarið 2012 eða í tæp tíu ár. Ívilnanir frá upphafi nema 21,2 ma.kr., þar af 11,4 ma.kr. vegna tengiltvinnbíla. Ívilnunin er bundinn við ákveðinn hámarksfjölda bíla sem er 15 þúsund bílar í hverjum flokk og hefur það legið fyrir í tvö ár að ívilnunin fellur brott þegar annað hvort fjöldamarki eða lokum gildistíma er náð. Það stefnir í að markmiði um fjölda tengiltvinnbíla náist á fyrri hluta næsta árs. Fjöldinn er kominn upp í 13.226 samkvæmt frétt sem var birt á vef Skattsins þann 7. desember sl. Til samanburðar er fjöldi rafmagnsbíla líðlega 10 þúsund. Skatturinn mun birta reglulega uppfærðar fjöldatölur á heimasíðu sinni til þess að bílainnflytjendur geti fylgst með stöðu mála.

Ljóst er að orkuskipti í samgöngum eru komin á fullt skrið. Rafmagns- og tengiltvinnbílum hefur fjölgað mikið á stuttum tíma og jókst hlutdeild þeirra í nýskráningum úr 22% árið 2019 í 46% í fyrra og 56% það sem af er þessu ári. Í fólksbílaflota landsmanna eru rafmagns- og tengiltvinnbílar nú 10%, þar af 6% tengiltvinnbílar og 4% rafmagnsbílar. Á höfuðborgarsvæðinu í heild er hlutfallið 11% og á landsbyggðinni er það 5%. Þegar einstök sveitarfélög eru skoðuð má sjá að hæsta hlutfall rafmagns- og tengiltvinnbíla er í Garðabæ og á Seltjarnarnesi eða um 16%.

Meira en helmingur nýskráninga eru rafmagns- og tengiltvinnbílar

Fjöldi nýskráðra fjölkraftsbíla



m.v. stöðuna 16.12.2021. Heimild: Samgöngustofa

Ökutækjaleigur hafa aukið mjög hlutdeild vistvænna bíla í nýskráningum sínum á sl. tveimur árum. Þar gætir eflaust áhrifa nýrra skattahvata í formi niðurfellingar VSK á útleigu frá 2020 og vörugjaldsafsláttar frá 2021. Vörugjaldsafslátturinn er skilyrtur tiltekinni lágmarkshlutdeild vistvænna bíla hjá hverri ökutækjaleigu fyrir sig. Sú aðgerð orkar þó tvímælis. Afslátturinn gerir jarðefnaeldsneytisbíla ódýrari og vinnur því að hluta til gegn rafvæðingu ökutækjaleigna. Ökutækjaleigur í heild hafa nú þegar náð 29% hlutdeild vistvænna bíla í nýskráningum það sem af er þessu ári, en hverri og einni nægir 15% hlutdeild árið 2021 og 25% hlutdeild árið 2022 til að fá verulegan skattafslátt af jarðefnaeldsneytisbílum sínum.

Hjá ökutækjaleigum sem hafa náð tilskilinni hlutdeild skapar kerfið hvata til að kaupa jarðefniseldsneytisbíla sem síðan fara í endursölu að 1-2 árum liðnum. Ökutækjaleigur munu velja bíla sína með hliðsjón af stöðu hleðsluinnviða við gistaðaði og á vinsælum ferðamannastöðum um landið til að þjóna viðskiptavinum þeirra. Nú þegar er myndarlegur skattahvati til staðar þar sem VSK af útleigu vistvænna bílaleigubíla er felldur niður sem lækkar leiguverðið um 19% að óbreyttu. Ríkið styður auk þess við hleðsluinnviðauppbygginguna samkvæmt aðgerðaáætlun í loftslagsmálum út frá styrkjum úr Orkusjóði.

Ríkisstjórnin hefur sett sér metnaðarfull markmið um að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullkomnum orkuskiptum eigi síðar en árið 2040 og verið þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja. Til þess að ná settum markmiðum þurfa aðgerðir stjórnvalda að vera markvissar. Sé litið til **Noregs þar sem hraðast hefur gengið að ná upp hlutdeild rafbíla beinast VSK-ívilnanir eingöngu að hreinorkubílum.** Í norska fjárlagafrumvarpinu 2022 eru lagðar til fjölbættar breytingar til að ljúka orkuskiptunum og auka tekjur ríkisins af ökutækjum á ný. Þar er m.a. lagt til að öllum stuðningi við tengiltvinnbíla, sem felast m.a. í lægri bifreiðagjöldum, verði hætt og stefnt að því að allir nýskráðir bílar verði hreinorkubílar árið 2025. **Ein helsta hindrunin fyrir því að Noregur nái markmiðum sínum um að allar nýjar fólksbifreiðar og léttar sendibifreiðar verði hreinorkubifreiðar árið 2025 er fjöldi tengiltvinnbíla sem hefur aukist þar í landi síðustu ár.** Vegna þessa er það markmið norskra stjórnvalda að draga til muna úr skattalegum hvötum fyrir tengiltvinnbifreiðar, [segir fjármálaráðherra Noregs í október 2021.](#)

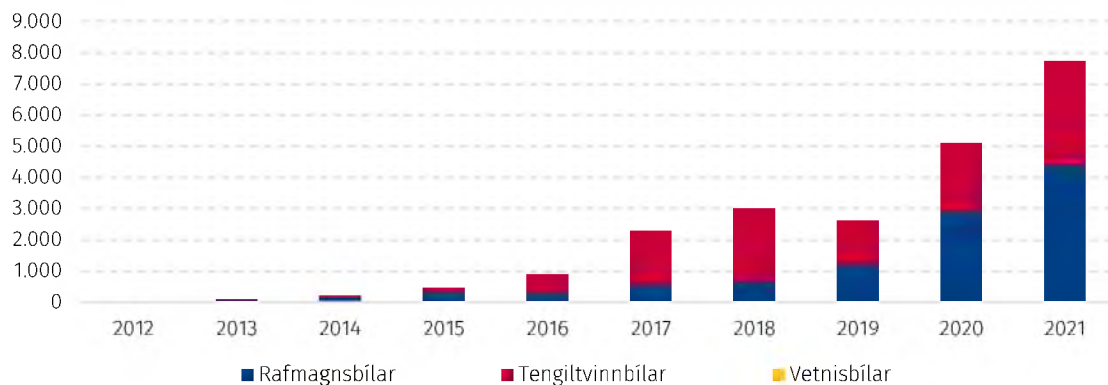
Þrátt fyrir að VSK ívilnun tengiltvinnbíla renni sitt skeið á enda verða tengiltvinnbílar áfram á markaði fyrir þá sem þá kjósa en brottfall ívilunar fyrir tengiltvinnbíla gerir rafmagnsbíl hagkvæmari valkost en rannsóknir, m.a. [nýleg dönsk rannsókn frá Technical University of Denmark. „DTU“](#), hafa sýnt að rafmagnsbíll sé mun líklegri staðkvæmdarvara en hefðbundin bensín og dísilbifreið.

Með því að ívilna einungis hreinum rafmagnsbílum verða þeir mun hagkvæmari kostur fyrir þá sem vilja fara í orkuskipti. Samhljómur er um það meðal framleiðenda og annarra fagaðila að hreinorkubílar séu varanleg lausn og tengiltvinnbílar séu tímabundin lausn. Á heimsvísu eru tvöfalt fleiri nýir rafmagnsbílar að koma á markað en tengiltvinnbílar og áhersla bílaframleiðenda er á rafmagnsbíla. Gera má ráð fyrir að rafmagnsbílar verði æ samkeppnishæfari í úrvali og verði og VSK-ívilnunin mun styðja það enn frekar að hreinn rafmagnsbíll verði fyrir valinu. Tækni bílaframleiðenda, framboð, úrval og verð vistvænna bíla og viðhorf almennings eru allt þættir sem hafa breyst hratt á sl. tveimur árum.

Til þess að halda áfram og ljúka orkuskiptum getur reynst árangursríkara að fara í sértækari aðgerðir, s.s. beina sjónum að nýjum markhópum líkt og tekjulægri heimilum og hleðsluinnviðauppbygging um allt land. Það síðarnefnda er í samræmi við nýlega úttekt Nýorku á stöðu hleðsluinnviða sem benda til þess að töluverð þörf sé fyrir að bæta við innviðum og að opinberir aðilar þyrftu að koma áfram að fjármögnun þess. Sú uppbygging nýtist öllum notendum vistvænna bíla á meðan VSK-ívilnanir nýtast einstökum kaupendum. **Beint tekjutap ríkissjóðs vegna ívilnana fyrir rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbífreiddar á tímabilinu frá miðju ári 2012 þar til 26. nóvember sl. er 22,5 ma.kr. Þar af eru 12 ma.kr. vegna tengiltvinnbífreidda.**

VSK-ívilnun rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbíla nemur 22,5 ma.kr.

VSK-ívilnanir í m.kr.



M.v. stöðuna 26.11.2021. Heimild: Skatturinn.

Ívilnanir fyrir tengiltvinnbíla eru áætlaðar alls 3,5 ma.kr. í ár. Til samanburðar var úthlutun úr Orkusjóði til orkuskipta í vegasamgöngum 0,5 ma.kr. í ár og að jafnaði 0,1 ma.kr. á ári að jafnaði undanfarin sex ár, til alls 174 verkefna, stórra og smárra. Ívilnanir fyrir tengiltvinnbíla eru því dýr aðgerð í krónum talin í samanburði við aðrar stuðningsaðgerðir við orkuskipti í vegasamgöngum. Tekjutap ríkisins vegna ívilnanna er ígildi fórnadra möguleika á að veita framlög til annarra aðgerða að sama markmiði, svo sem til hleðsluinnviða, rafvæðingar hafna eða annars. Þar sem þær eru í skattkerfinu og utan við fjárlagaferli útgjalda er stundum álitid „einfaldara“ að framlengja þær en að stofna til nýrra eða endurtekinna útgjalda. Fjármála- og efnahagsráðuneytið telur að framlenging á VSK-ívilnun tengiltvinnbíla yrði ekki kostnaðarskilvirk aðgerð í loftslagsmálum. Í hið minnsta ætti ekki að gera slíka lagabreytingu án fullnægjandi endurmats á stöðunni, valkostum, árangri og kostnaði.

Hvað við kemur hleðsluinnviðum liggur fyrir að margvísleg verkefni hafa verið sett af stað og þannig tryggt að uppbyggingin haldi áfram. Hleðslustöðvum fjölgaði úr 185 í 386 og bílum á hverja hraðhleðslustöð fækkaði úr 64 í 39 milli árána 2019 og 2020. Þessi þróun hefur haldið áfram í ár. [Orkusjóður hefur úthlutað styrkium til sérgreindra tegunda innviðaverkefna, svo sem til ferðabíónustuaðila og hraðhleðslustöðva á veeum einkaaðila eða opinberra aðila.](#) Á síðastliðnum 6 árum hefur alls 785 m.kr. verið úthlutað til alls 164 slíkra verkefna á sviði vegasamgangna, að meðaltali 131 m.kr. árlega. Sum einstök verkefni eru stór og dreifast á fleiri en einn stað á landinu. Af alls 469 m.kr. úthlutuðum styrkjum úr Orkusjóði sl. haust fóru 43 m.kr. til 51 verkefnis um land allt í flokki styrkja til uppsetningar hleðslustöðva við gististaði og fjölsóttu ferðamannastaði og nam hver styrkur að meðaltali 834 þús.kr. eða nokkru lægri fjárhæð en niðurfelldur VSK af einum tengiltvinnbíl. Auk þess fengu þá úthlutun tvö þungaflutningaverkefni sem nýtast fólksbílum einnig og eru þau því meðtalin í heildartölunum fyrir sl. sex ár. Styrkir geta að hámarki numið 33% eða 50% af stofnkostnaði verkefnis. Af þessu má sjá að uppbyggingu hleðsluinnviða gengur vel. Hins vegar má að mati ráðuneytisins efla uppbyggingu þeirra til þess að stuðla að og styðja enn frekar að orkuskiptum í samgöngum.

Á [COP26 loftlagsráðstefnu Sameinuðu þjóðanna](#) í Glasgow voru ríki heims hvött til að draga í skrefum úr óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsneytis. Áframhaldandi stuðningur við tengiltvinnbífreiddar, sem ganga að hluta til fyrir jarðefnaeldsneyti, ynni að mati ráðuneytisins gegn þeim markmiðum sem ríki heims stefna á að ná fram samkvæmt þeim skuldbindingum sem samþykktar voru í Glasgow.

BGS lét ráðuneytinu í té nokkur dæmi um tegundir um áþekka bíla með mismunandi orkugjafa. *Í kjölfar erindis til ráðuneytisins 11. nóvember s.l.* Áætlað verð tengiltvinnbíls án ívilnunar í febrúar 2022 reynist í

flestum tilvikum hærra en hliðstæðs bensín- eða dísilbíls en munurinn er innan við 10% í sex tilvikum af tólf, á bilinu 10-15% í þremur tilvikum og yfir 15% í þremur tilvikum. Munurinn er því ekki ýkja mikill. Aðeins eitt dæmi barst um samburð á rafmagnsbifreið og tengiltvinnbifreið. Í því dæmi var rafmagnsútgáfan dýrari í dag en verður ódýrari þegar tengiltvinnútgáfan nýtur ekki lengur ívilnunar. Út frá skoðun ráðuneytisins liggur þó fyrir að þó athyglin sé oft mest á kaupverðs bíls, er nauðsynlegt að taka rekstrarkostnað með í verðsamburð bíla eftir orkugjöfum. Vistvænn bíll er enn almennt nokkru dýrari en jarðefnaeldsneytisbíll, en rekstrarkostnaður mun minni. Yfir líftíma bíls vegar rekstrarkostnaðurinn þó svo þungt að heildarkostnaður við að eignast og reka rafmagnsbíl verður í mörgum tilvikum minni þótt kaupverð í upphafi sé hærra. Kemur þar til mismunur á orkukostnaði, skoðunar- og viðhaldskostnaði, bifreiðagjaldi og fleiri þáttum rafmagnsbíl í hag.

Þá ber efnahags- og viðskiptanefnd að hafa í huga að **brottfall VSK-ívilnunar fyrir tengiltvinnbíla við 15.000 bíla markið hefur ekki áhrif á val bílaleigna á milli rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar með beinum hætti vegna innskattsréttar þeirra samkvæmt lögum um virðisaukaskatt**. Hins vegar getur góður gangur í innleiðingu hleðslustöðvainviða um land allt haft þau áhrif að eftirspurn eftir hreinum rafmagnsbílum á eftirmarkaði verði fyrirsjáanlega meiri og það hafi áhrif á val bílaleigna í dag. Það mun draga úr losun frá fólksbílum.

Á grundvelli alls framangreinds, og þess gífurlega kostnaðar sem tillögur BGS, SAF og SVP hafa í för með sér fyrir ríkissjóð, um áframhaldandi aðgerðir í formi VSK-ívilnanna fyrir tengiltvinnbíla, **sem numið gætu samkvæmt gróflegu mati ráðuneytisins um 20 ma. kr.**, er það niðurstaða ráðuneytisins að ekki sé rétt að ráðast í framlengingu á VSK-ívilnun vegna tengiltvinnbíla. Að mati ráðuneytisins yrði aðgerðin ekki kostnaðarskilvirk aðgerð í loftlagsmálum, að teknu tilliti til alls framangreinds og þeirra atriða sem hér hafa verið færð rök fyrir.

Þá ber að hafa í huga að þær aðgerðir sem varða vistvæn ökutæki og ívilnanir, m.a. í virðisaukaskatti, hafa eingöngu verið **heimilaðar af hálfu Eftirlitsstofnunar EFTA (ESA)**, miðað við núgildandi ívilnunarkerfi, þ.e. að VSK-ívilnun fyrir tengiltvinnbíla falli niður þegar 15.000 bíla markinu er náð og eigi síðar en 31. desember 2022. Sama fjöldatakmörk á við um rafmagnsbíla en heimildin þar gildir til og með 31. desember 2023. Þá hafa íslensk stjórnvöld skuldbundið sig gagnvart ESA til þess að láta framkvæma mat á aðgerðunum eigi síðar en 1. júlí 2023. Í tillögum BGS, SAF og SVP er lagt til að VSK-ívilnun fyrir tengiltvinnbíla verði framlengd til og með 31. desember 2025. Þar sem umræddar ívilnanir fela í sér ríkisaðstoð ber aðildarríkjunum almennt að tilkynna ESA um fyrirhugaða ríkisaðstoð og bíða samþykkis stofnunarinnar áður en aðstoð er veitt. Vegna þessa er það mat ráðuneytisins að ekki standi heimild til þess að samþykkja tillögur BGS, SAF og SVP þess efnis að VSK-ívilnanir vegna tengiltvinnbíla verði framlengdar til og með 31. desember 2025 þar sem samþykki ESA um framlengingu þeirra liggur ekki fyrir.

Að öllu framangreindu virtu er það skoðun ráðuneytisins að ekki sé rétt að fallast á tillögu BGS, SAF og SVP um framlengingu á VSK-ívilnun vegna tengiltvinnbíla.

6.2. Vörugjaldsívilnun ökutækjaleiga

Í sameiginlegri umsögn BGS, SAF og SVP kemur fram að með 15. gr. laga nr. 140/2020, sbr. ákvæði til bráðabirgða XIX við lögina, hafi Alþingi ákveðið að hvetja ökutækjaleigur enn frekar til orkuskipta. Hafi það verið gert með því að tryggja leigunum í raun rétt til afsláttar af vörugjöldum sem lögð eru á bifreiðar við innflutning gegn skuldbindingu um að hlutur rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða nemi 15% af heildarinnkaupum þeirra árið 2021 og 25% 2022. Til grundvallar áherslubreytingunum hafi legið sú vitneskja að ökutækjaleigur kaupa inn verulegan stóran hluta nýskráðra fólksbifreiða, selja þær á endursöluarkaði notaðra ökutækja fáum árum síðar og hafa því veruleg áhrif á þróun og samsetningu fólksbifreiðaflorens á Íslandi. Að jafnaði sé nýskráð bifreið í notkun í langan tíma og því skipti verulegu máli að losun frá nýskráðum bifreiðum sé sem lægst. Þá kemur m.a. fram að kaupum ökutækjaleiga tengiltvinnbifreið utan ívilnunar verði henni ekki heimilt að fella útskatt af útleigu hennar undan skattskyldri veltu. Þau markmið sem þær hafi undirgengist tengist nefnilega virðisaukaskattsívilnuninni órofa böndum. Þar að auki telji slík bifreið ekki heldur með í skuldbindingarmarkmiðum vörugjaldsafsláttarins.

Það er mat ráðuneytisins að sú vörugjaldsívilnun sem samþykkt var með 15. gr. laga nr. 140/2020 af Alþingi eftir tillögu efnahags- og viðskiptanefndar sé óskilvirk aðgerð og orki tvímælis. Samkvæmt upplýsingum Skattsins nam afslátturinn alls **839 m.kr. á tímabilinu frá ársbyrjun til miðs nóvember**. Vörugjaldið hefur það markmið að draga úr losun koltvísýrings með þeim gegnsæja og einfalda hætti að beintengja verð bílsins við losunina. Heimili og fyrirtæki greiða vörugjaldið til fulls af fólksbílum sem þau kaupa. **Vörugjaldsafslátturinn** er skilyrtur tiltekinni lágmarkshlutdeild vistvænna bíla hjá hverri bílaleigu fyrir sig.

Afslátturinn gerir jarðefnaeldsneytisbíla ódýrari og vinnur því að hluta til gegn rafvæðingu bílaleigna. Bílaleigur í heild hafa nú þegar náð 27% hlutdeild vistvænna bíla í nýskráningum það sem af er þessu ári, en hverri og einni nægir 15% hlutdeild árið 2021 og 25% hlutdeild árið 2022 til að fá verulegan skattafslátt af jarðefnaeldsneytisbílum sínum. Hjá bílaleigum sem hafa náð tilskilinni hlutdeild skapar kerfið hvata til að kaupa jarðefniseldsneytisbíla sem síðan fara í endursölu að 1-2 árum liðnum. Ferðamenn á ferð um landið á bílaleigubíl keyra langar dagleiðir og til að minnka losun í slíkum akstri hentar rafmagnsbílum betur en tengiltvinnbifreið. Jafnframt myndi það henta tekjulægri heimilum sem kaupa munu notaða bíla á næstu árum að geta valið úr notuðum rafmagnsbílum fremur en tengiltvinnbifreiðum.

Tengiltvinnbifreið sem bílaleiga flytur inn mun augljóslega keyra mikið á bensíni/dísil og lítil ástæða er til að styðja sérstaklega við að bílaleigur kaupi inn tengiltvinnbifreiðar. Þá niðurgreiðir ríkissjóður bensín- og dísilbíla bílaleigu svo fremi sem hún nái tilskildu hlutfalli nýskráðra vistvænna bíla. Í ljósi mikils veltuhraða í nýskráningum og endursölu bílaleigubíla er hætt á að slíkt fyrirkomulag geti verið til þess fallið að tefja orkuskiptin, einkum sé tekið tillit til þess að tekjutap ríkisins í formi eftirgjafar af vörugjaldi er ígildi fórnadra framlaga til annarra aðgerða í þágu loftslagsmála. Allt þetta kallar á nánari greiningu og skilgreiningu á hlutverki bílaleigna til að endurmeta megi stuðningsaðgerðir ríkisins við orkuskiptin út frá kostnaði og árangri.

Að öllu þessu virtu er það mat ráðuneytisins að rétt sé að tímabundin vörugjaldsívinnun ökutækjaleigna verði tekin til endurskoðunar. Ef í ljós kemur út frá greiningu og mati þess efnis að þörf er á auknum stuðningi til ökutækjaleigna vegna orkuskipta í samgöngum, er að mati ráðuneytisins rétt að slíkur stuðningur fari fram í formi beins stuðnings við ökutækjaleigur, sem miðist þá alfarið að hreinorkuökutækjum, t.a.m. rafmagns- og vetnisbifreiðum, fremur en að slíkur stuðningur sé veittur út frá ívinnun í formi vörugjalda.

7. Greiðsla kostnaðar vegna reksturs Fjármálaeftirlits og skilavalds

Í umsögnum Lífeyrissjóðs Tannlæknafélags Íslands, Lífeyrissjóðs bænda, Festu lífeyrissjóðs og Söfnunarsjóðs lífeyrisréttinda eru gerðar athugasemdir við fyrirhugaðar breytingar á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða samkvæmt b-lið 11. gr. frumvarpsins, einkum að hærra hlutfall gjaldsins verði þrepaskipt fast gjald frekar en að reiknast sem hluti af hreinni eign lífeyrissjóða. Í umsögn Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins er aftur á móti lýst stuðningi við breytinguna þar sem hún endurspeglir þann kostnað sem falli til við eftirlit með hverjum sjóði fyrir sig. Í umsögn Landssamtaka lífeyrissjóða segir að breytingin hafi mismunandi áhrif á einstaka sjóði, ýmist til hækkunar eða lækkunar. Hagsmunir sjóðanna séu því ólíkir og því örðugt fyrir samtökin að lýsa yfir eindregnum stuðningi eða andstöðu við hana. Þá segir í umsögn landssamtakanna að fyrirhugað eftirlitsgjald endurspeglar ekki hagræðingu sem eigi að hafa náðst við sameiningu Fjármálaeftirlitsins við Seðlabanka Íslands.

Skv. 2. gr. laga um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi og skilavald, nr. 99/1999, skal Seðlabankinn árlega gefa ráðherra skýrslu um áætlaðan rekstrarkostnað vegna Fjármálaeftirlitsins næsta ár. Ef niðurstaða skýrslunnar gefur tilefni til að breyta hundradshluta eftirlitsgjalds skuli ráðherra leggja frumvarp þar að lútandi fyrir Alþingi. Fyrirhugaðar breytingar á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða byggjast á áætlun Seðlabanka Íslands um rekstrarkostnað vegna Fjármálaeftirlitsins til samræmis við það fyrirkomulag sem löggin gera ráð fyrir. Að mati Seðlabankans endurspeglar breytt samsetning eftirlitsgjaldsins betur kostnað við eftirlit með einstökum lífeyrissjóðum.

8. Sóknargjöld

Í umsögnum Þjóðkirkjunnar og Söknarsambands Íslands er fjallað um sóknargjöld og að þau eigi að vera hærra 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.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið ítrekar það sem fram kemur í svari við umsögnum sama efnis við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2021 á 151. löggjafarþingi 2020-2021, þingskjal 5 - 5. mál.

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 lögunum 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 sviðs 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.

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 prófesta, rekstrarkostnað Biskupsstofu, framlag til Kristnisjóðs og sérframlög til þjóðkirkjunnar frá 4. september 1998).

Framlög vegna sóknargjalda námu 2.971,9 m.kr. skv. fylgiriti fjárlaga 2021.

Í fjárlagafrumvarpi ársins 2022 er gert ráð fyrir 2.773,1 millj. kr. framlagi til þeirra liða sem sóknargjald reiknast á að teknu tilliti til almennra aðhaldskrafna í forsendum frumvarpsins og nemur heildarlækkun sóknargjaldsins frá gildandi fjárlögum því 198,8 millj. kr. Lækkunin kemur til af því að við gerð fjárlagafrumvarps fyrir árið 2021 á 151. löggjafarþingi gerði Alþingi tillögu um 280 millj. kr. tímabundna hækkun sóknargjalda í samræmi við tillögur efnahags- og viðskiptanefndar í frumvarpi til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2021 (5. mál, þskj. 5). Í fjárlagafrumvarpi fyrir árið 2021 var gert ráð fyrir því að sóknargjöld yrðu 980 kr. á mánuði fyrir hvern skráðan einstakling í þjóðkirkjuna, 16 ára og eldri, en eftir tillögu Alþingis var gert ráð fyrir 100 kr. hækkun á sóknargjöldum sem leiddi alls til 280 millj. kr. hækkunar. Nú hefur þessi tímabundna hækkun verið felld niður.

Í lögum um sóknargjöld nr. 91/1987, segir að gjald vegna einstaklings, sem skráður er í þjóðkirkjuna, greiðist til þess safnaðar sem hann tilheyrir og miðast við 1. desember næst á undan gjaldári. Við útreikning sóknargjalds í tengslum við fjárlaga vinnu ráðuneytisins á hausti þarf að áætla fjölda skráðra einstaklinga í þjóðkirkjuna þann 1. desember á liðandi ári. Ef áætlaður fjöldi er umfram raunfjölda þá er útreiknað gjald of lágt á hvern einstakling og sóknirnar fá lægri heildarfjárframlög til sín miðað við raunfjölda. Alla jafna er fjárlagagerð langt á veg komin, jafnvel lokið, þegar upplýsingar um fjölda skráðra einstaklinga í þjóðkirkjuna þann 1. desember ár hvert eru birtar. Þar sem vinna fjárlaga er nú seinni en venju samkvæmt höfum við upplýsingar um fjölda í þjóðkirkjunni þann 1. desember 2021. Sé líkanið uppfært miðað við þær forsendur þá verður útreiknað sóknargjald 1.002 kr. á mánuði á hvern einstakling. Með þessu móti þarf ekki að auka fjárheimild í fjárlögum en gjald á hvern einstakling reiknast út frá raunfjölda en ekki áætluðum fjölda og ætti fjárheimild í fjárlögum að nýtast að fullu.

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 lækandi 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.

9. Starfsendurhæfing

Í umsögn ASÍ með fjárlagafrumvarpi ársins 2022 kemur fram að leiðrétta þurfi áætluð framlög til starfsendurhæfingar þar sem núverandi áætlun er ekki í samræmi við lög og samninga um fjármögnun VIRK starfsendurhæfingarsjóðs sem tekur mið af gjaldstofni tryggingagjalds. Fjármála- og efnahagsráðuneytið tekur undir framangreint og hefur verið gerð tillaga þess efnis við 2. umræðu fjárlagafrumvarps fyrir árið 2022.

10. Tryggingagjald

Í umsögn Félags atvinnurekenda kemur fram að ein þeirra ráðstafana vegna faraldursins, sem falli úr gildi um áramót, sé tímabundin lækkun tryggingagjalds um 0,25 prósentustig. Tryggingagjaldið verði hækkað á ný, úr 6,10% í 6,35% af launagreiðslum fyrirtækja. Að mati Félags atvinnurekenda sé það afar misráðin ráðstöfun. Fjöldi fyrirtækja glími enn við erfiðleika vegna faraldursins auk þess sem um slæman skatt sé að ræða sem leggist sérstaklega þungt á minni og meðalstór fyrirtæki, þar sem meirihluti útgjalda sé launaútgjöld. Hækkun skattsins eftir bankahrún, sem hafi átt að vera tímabundin, hafi ekki gengið að fullu til baka og vanti þar heilt prósentustig upp á.

Með ákvæði til bráðabirgða við lög um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld, nr. 140/2020, var almenna tryggingagjaldið lækkað tímabundið í eitt ár, eða í staðgreiðslu á árinu 2021 og við álagningu opinberra gjalda á árinu 2022 vegna tekna ársins 2021, úr 4,90% í 4,65%. Jafngilti lækkunin því að gjaldið yrði ekki lagt á stofn sem næmi kjarasamningsbundnum launahækkunum sem komu til framkvæmda síðastliðin áramót. Gert var ráð fyrir því að heildartekjur ríkissjóðs myndu dragast saman um 4 milljarða kr. sökum lækkunarinnar. Þar af að greiðslur ríkisins myndu lækka um 0,9 milljarða kr. og því yrðu nettótekuáhrif á ríkissjóð 3,1 milljarður kr. til lækkunar. Jafnframt var gert ráð fyrir því að aðgerðin myndi lækka útgjöld sveitarfélaga um 0,5 milljarða kr. á árinu 2021. Lækkun tryggingagjaldsins árið 2021 var því alltaf tímabundin

stuðningur við launagreiðendur vegna þeirra þrenginga sem Covid faraldurinn olli á sama tíma og kjarasamningsbundnar launahækkningar tóku gildi. Önnur umræða er hver álagningarprósenta tryggingagjalds eigi að vera til lengri tíma. Margt hefur breyst á þeim 14 árum sem liðin eru frá falli viðskiptabankanna og hafa þau útgjöld sem tryggingagjaldinu er ætlað að fjármagna aukist frá þeim tíma, bæði vegna pólitískra ákvarðana, sbr. lenging fæðingarorlofs, en einnig vegna lýðfræðilegra þátta. Tryggingagjaldið fjármagnar nú minni hlut almannatrygginga en áður og er svo komið að hlutdeild almannatrygginga í tryggingagjaldinu stendur einungis undir 44% af kostnaði lífeyris- og slysatryggingakerfisins. Engum blöðum er um það að fletta að tryggingagjaldið eykur kostnað fyrirtækja líkt og önnur skattheimta en umræðu um breytingu á gjaldinu þarf að taka í samhengi við hlutverk gjaldsins og framtíð þeirra kerfa sem því er ætlað að fjármagna.

11. Bráðabirgðaákvæði í búvörulögum vegna innflutnings á grænmeti

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið óskar eftir því, með vísan til minnisblaðs síns til nefndarinnar, að bráðabirgðaákvæði um breytingu á búvörulögum, nr. 99/1993, verði bætt við í annarri umræðu um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. Verði tollatímabilum ákveðins grænmetis ekki breytt megi búast við að upp komi tímabundinn vöruskortur á einhverjum vörum, eða verðhækkningar, þar sem flytja þurfi inn vöru á fullum tollum á meðan innlend framleiðsla er ekki fyrir hendi.

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið hefur átt sameiginlega fundi með Bændasamtökum Íslands og Félagi atvinnurekenda vegna málsins og liggur fyrir tillaga frá báðum aðilum um breytingar á tímabilum, til bráðabirgða út árið 2022. Markmið beggja aðila er að reyna koma í veg fyrir skortstöðu á markaði. Tillaga Félags atvinnurekenda er þó lögð fram með fyrirvara um að mögulega ætti að rýmka tímabilið fyrir kartöflur vegna mögulegra áhrifa kartöflumyglu á suðurlandi.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið gerir ekki athugasemdir við framangreint en bendir á að líklega sé eðlilegra að tillögunni verði bætt við í annarri umræðu um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum um skatta og gjöld (gjald dagar, refsinsæmi o.fl.), þingskjal 4 – 4. mál, enda hefur tillagan ekki bein tengsl við fjárlagafrumvarp fyrir árið 2022.

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