Alþýðusamband Íslands

Alþingi
Nefndasvið
Austurstræti 8-10
150 Reykjavík

Reykjavík: 9. Desember 2021
Tilvísun: 202112-0006

Efni: Umsögn um frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2022, mál 1, frumvarp til laga um breytingar á ýmsum gjöldum, mál 3 og þingsályktunartillögu um fjármálastefnu 2022-2026, mál 2.

Óskað hefur verið eftir umsögn Alþýðusambands Íslands um frumvarp til fjárlaga, frumvarp til laga um breytingu á ýmsum gjöldum vegna fjárlaga (3. mál) og þingsályktunartillögu um fjármálastefnu 2022-2026 (2. mál). Hér á eftir fer umsögn ASÍ um framangreind mál.

Samantekt

Fjárlagafrumvarp 2022 er til marks um að nú dragi úr áhrifum heimsfaraldurs á íslenskt efnahagslíf. Þó fjárlagafrumvarpið sé í takt við þann ramma sem settur var í fjármálaáætlun fyrir árin 2022-2026, er vert að minna á að Alþýðusambandið hefur verið gagnrýnið á ramma opinberra fjármála undanfarin ár. Hætta er á að stefna í ríkisfjármálum skapi ekki grundvöll fyrir stöðugleika á vinnumarkaði. Brýnt er að ráðist verði í stórátak í húsnæðismálum og að velferð og félagslegur stöðugleiki verði ekki notuð sem hagstjórnartæki.

Slaki hverfur úr hagkerfinu

Íslenskt hagkerfi hefur snúist hratt við á þessu ári. Aukin ferðalög þrátt fyrir heimsfaraldur hafa stuðlað að bata á vinnumarkaði en einnig hefur einkaneysla heimila verið meiri í gegnum heimsfaraldur en áætlað var. Þar hefur áhrif sterk fjárhagsstaða heimila í aðdraganda faraldurs, mótvægisaðgerðir og ekki síst sú staðreynd að kjarasamningsbundnar launahækkanir komu til framkvæmda og unnu gegn verulegu falli atvinnutekna. Nú er útlit fyrir að bæði einkaneysla og þjóðarútgjöld verði meiri á þessu ári en árið 2019. Á móti er líklegt að samdráttur í útflutningi verði ekki genginn til baka fyrr en árið 2023. Það er til marks um ólík áhrif heimsfaraldursins á innanlands hagkerfið annars vegar og utanríkisviðskipti hins vegar, þá fyrst og fremst ferðaþjónustu.

Þjóðhagsspár hafa verið uppfærðar og spáir Hagstofa Íslands 5,3% hagvexti á næsta ári. Er það 0,5 prósentum meiri hagvöxtur en í fyrri spá og 1,8 prósentustigi meiri yfir tveggja ára tímabil, 2021-2022. Bjartari horfur hvíla á áframhaldandi vexti einkaneyslu og útflutnings, þ.e. auknum tekjum af ferðaþjónustu og aukinni loðnuveiði.

Hraður efnahagsbati hefur þó ekki verið án áskorana. Verðbólga hefur verið þrálát, mælist nú 4,8% og útlit er fyrir að meðalverðbólga verði um 4,4% á þessu ári. Verðbólga skýrist um þessar mundir af þróun hrávöruverðs og mikilli hækkun húsnæðisverðs. Sé horft framhjá áhrifum húsnæðis mælist verðbólga 3%, sem er innan vikmarka Seðlabankans. Hröð hækkun eignaverðs og minni slaki í efnahagslífi hefur orðið til

þess að Seðlabankinn hækkaði stýrivexti um 1,25 prósentustig. Samhliða því hefur ríkisstjórnin boðað aukið aðhald í ríkisfjármálum. Í fjármálastefnu er boðað að dregið verði úr sértækum stuðningi frá og með næsta ári. Meginákorun opinberra fjármála er því kunnugleg. Hún felst í því að ríkisfjármál leggi grunn að stöðugleika í efnahagslífi og á vinnumarkaði án þess að félagslegum innviðum og nauðsynlegum fjárfestingum í vaxtargetu hagkerfisins sé beitt sem hagstjórnartæki.

Hvernig verður brugðist við stóru áskorununum?

Efnahagsbatinn sem lýst er hér að ofan endurspeglast bæði í fjármálastefnu og frumvarpi til fjárlaga. Reiknað er með að tekjur ríkisins verði 63 milljörðum meiri í ár en gert var ráð fyrir í síðustu fjárlögum og á næsta ári er útlit fyrir að tekjur ríkisins á næsta ári verði 182 milljörðum meiri en árið á undan. Til viðbótar dregur úr útgjöldum atvinnuleysistrygginga og fjöldi úrræða tengd heimsfaraldri renna sitt skeið. Full ástæða er til að sýna varfærni þegar úrræðum tengd heimsfaraldri er hætt í ljósi þess að enn ríkir óvissa um þróun faraldurs. Í því samhengi er vert á að benda á að atvinnuleysi mælist enn kringum 5% (9,2% á Suðurnesjum) og þrátt fyrir bata á vinnumarkaði eru 10 þúsund einstaklingar atvinnulausir og þar af 40% langtímaatvinnulausir.

Þótt útfærsla fjárlagafrumvarps sé nokkuð fyrirsjáanleg og í takt við þann ramma sem settur var í fjármálaáætlun fyrir árin 2022-2026, er vert að minna á að Alþýðusambandið hefur verið gagnrýnið á heildar ramma opinberra fjármála undanfarin ár, bæði fyrir og eftir heimsfaraldur. Þar hefur sambandið varað við óábyrgri stefnu sem felst í að veikja tekjustofna ríkisins á sama tíma og þörf er fyrir aukin úgjöld t.d. vegna öldrunar þjóðarinnar. Þessar áskoranir koma skýrt fram í fjármálastefnunni og langtímaáætlun um efnahagsmál og opinber fjármál.

Fyrir liggur vönduð kortlagning á langtímaáskorunum þjóðarbúsins.[1] Meðal þess sem þar kemur fram er að hægt hafi á drifkröftum hagvaxtar til lengri tíma. Skýrist þróunin af minni framleiðnivexti og fækkun einstaklinga á vinnualdri sem leiðir til þess að dregið hefur úr mati á vaxtargetu hagkerfisins um 0,4 prósentustig. Til viðbótar við minnkandi hagvaxtargetu mun öldrun þjóðar líka hafa veruleg áhrif á útgjöld ríkisins. Áætlunin gerir ráð fyrir að heilbrigðisútgjöld komi til með að aukast úr 8,2% af VLF árið 2026 í 10,8% árið 2050. Að óbreyttu kallar þróunin á aðgerðir til að stuðla að sjálfbærni ríkisfjármála.

Áskoranir í opinberum fjármálum skýrast þannig ekki eingöngu af áhrifum heimsfaraldurs og munu kalla á fjárfestingar í innviðum og hagvaxtargetu til framtíðar auk viðbragða við áhrifum breyttrar aldurssamsetningar á tekjur og útgjöld ríkisins. Þar er ljóst að skatttekjur hins opinbera verða fyrir áhrifum þar sem draga mun úr vægi tekjuskatta einstaklinga samhliða fækkun einstaklinga á vinnualdri á meðan vægi neysluskatta mun aukast. Alþýðusambandið saknar að ekki sé minnst á skattlagningu fjármagns í samhengi við veikari tekjustofna hins opinbera. Í skýrslu Alþýðusambandsins, *Skattar og ójöfnuður*[2], er ójöfnuður eigna á Íslandi dregin fram ásamt þeim veikleikum í íslensku skattkerfi sem felast í misræmi skattlagningar tekna og eigna og núverandi hvötum sem ýta undir tekjutilflutning. Í skýrslunni er bent á að reglur sem takmarka tekjutilflutning myndu auka árlegar skatttekjur um á bilinu 3-8 milljarða króna og styrkja tekjuöflun sveitarfélaga í gegnum útsvar. Til viðbótar mætti auka jöfnunaráhrif skattkerfisins með skynsamlega útfærðum stóreignaskatti. Í skýrslunni er einnig lagt til að mótaður verði skýr rammi um gjöld

[1] Sjá https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Vef-fylgiskjal-s1497-f_I.pdf
[2] Sjá https://www.asi.is/media/317372/skattar-og-ojofnudur_skyrsla_070921.pdf

vegna nýtingu auðlinda og bent á að árleg veiðigjöld hafi einungis numið broti af auðlindarentu sem metin er á bilinu 30-70 milljarðar á ári á árunum 2008-2019.

Uppsöfnuð þörf á fjárfestingum

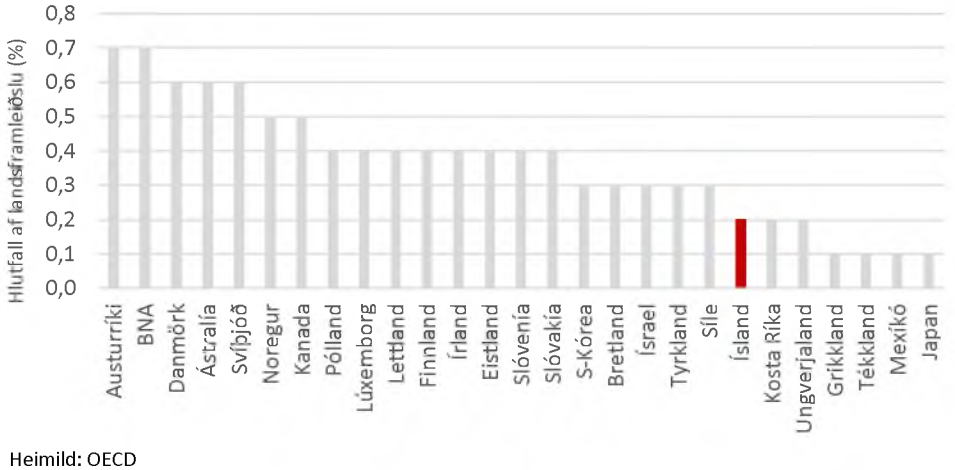
Í frumvarpinu er að finna samantekt á fjárfestingum ríkisins. Þar segir að fjárfestingarátak ríkisins nemi um 75 milljörðum króna á árunum 2021-2023. Bygging nýs Landspítala er stærsta fjárfestingarverkefni fjárlagafrumvarps en þar er gert ráð fyrir að verja 14 ma. kr. á næsta ári. Þar er bent á að fjárfesting sé nú töluvert umfram langtímameðal fjárfestingar en sú framsetning er villandi. Miðað er við meðaltal áranna 2005-2021 þar sem verulegra og langvarandi áhrifa gætir af fjármálahruninu 2008 sem leiddi til mikils niðurskurðar á fjárfestingum í samfélagslegum innviðum. Þar er jafnframt horft framhjá fjárfestingum sveitarfélaga en það er áhyggjuefni ef sveitarfélög eru ekki í aðstöðu til að styðja við framleiðniaukandi fjárfestingar.

Mynd 1 - Opinber fjárfesting, hlutfall af vergri landsframleiðslu



Heimild: Hagstofa Íslands

Mynd 2 - Fjármunamyndun í heilbrigðiskerfi
Meðalfjárfesting á ári, 2010-2020 eða nýjustu tölur



Heimild: OECD

Alþýðusambandið ítrekar að það er ekki ásættanlegt að skera niður nauðsynlegar fjárfestingar til að mæta tímabundnum sveiflum í hagkerfinu. Þannig voru það mistök að ráðast í mikinn niðurskurð eftir

fjármálahrunið. Sú stefna endurspeglast m.a. í litlum fjárfestingum í heilbrigðiskerfinu sl. áratug og rekstrarframlögum sem hafa ekki haldist í hendur við aukna þörf.

Nýtt viðmið um þróun persónuafsláttar

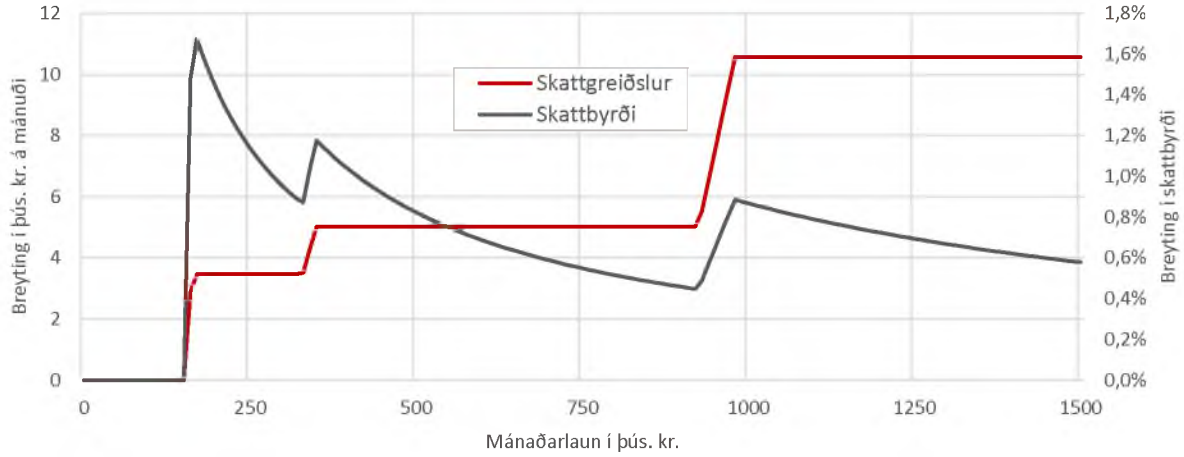
Í fjárlagafrumvarpinu er að finna það nýmæli að persónuafsláttur og þrepamörk tekjuskatts séu hækkuð með tilliti til verðbólgu að viðbættri langtímaaukningu á framleiðni. Er þar brugðist við gagnrýni ASÍ á sjálfvirkri hækkun á skattbyrði lægstu tekna[3] undanfarna áratugi en það var ein af kröfunum við gerð kjarasamninganna 2019 að vinna bug á því.

Í frumvarpinu er mat á langtímaframleiðni 1%. Árshækkun vísitölu neysluverðs er 4,8% og ef það helst óbreytt í desember munu viðmiðunarfjárhæðir í tekjuskattkerfinu hækka um 5,8%. Þessi breyting er gerð með það að markmiði að draga úr skattskriði sem hefur verið viðvarandi vandamál frá upptöku staðgreiðslukerfisins 1988. Skattskrið felur í sér sjálfvirka hækkun skattbyrði við hækkun raunlauna.

Hagstofan spáir því að launavísitalan hækki um 4,8% á næsta ári. Raungerist það mun skattbyrði lækka lítillega að meðaltali.[4] Vegna kjarasamningsbundinna hækkana um áramótin og hagvaxtaraukans sem kemur til launahækkunar í maí munu skattgreiðslur lægstu launa hækka um 2-3 þúsund kr. fyrir mánaðarlaun á bilinu 330 til 410 þúsund kr. vegna taxtahækkunar sem er samtals 38 þúsund kr.

Persónuafsláttur og þrepamörk tekjuskatts þurfa að hækka til jafns við laun. Að öðrum kosti eykst skattbyrði. Skattbyrðin eykst hlutfallslega mest hjá þeim sem eru nálægt tilteknum þrepamörkum, t.d. nálægt skattleysismörkum. Á tímabilinu 1997-2020 hækkuðu tekjur að meðaltali um 6,5% og verðlag um 4,4%.[5] Hækkun persónuafsláttar og þrepamarka um 1% umfram verðbólgu hefði því leitt til skattskriðs á því tímabili. Meðfylgjandi mynd sýnir þróun skattgreiðsla og skattbyrði næstu 4 ár ef laun allra og verðlag hækka jafn mikið og meðaltal síðustu 4 ár. Á myndinni má sjá að skattbyrði lægstu launa hækka um u.þ.b. 1 prósentustig. Hærri tekjuhópar hækka minna.

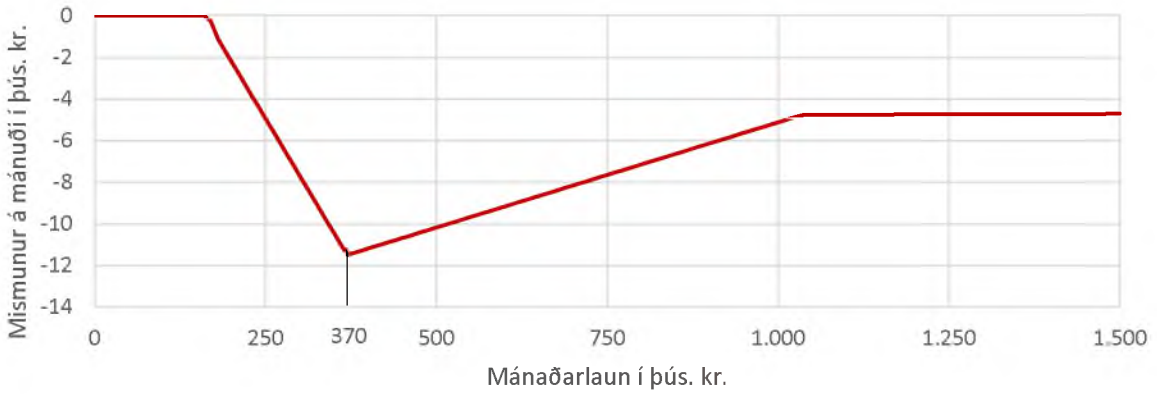
Mynd 3 - Breyting á skatti ef laun og verðlag hækka næstu fjögur árin jafn mikið og síðustu ár
Miðað er við nýju reglu um uppfærslu persónuafsláttar og þrepamarka, skatthlutföll eru óbreytt



[3] Sjá https://www.asi.is/media/313671/skattbyrdi-launafolks-1998-2016.pdf
[4] Hér er gert ráð fyrir því að vinnutími breytist ekki.
[5] Hér er miðað við meðalhækkun á atvinnutekjum og öðrum tekjum (t.d. greiðslur frá Tryggingastofnun, greiðslur úr lífeyrissjóðum, atvinnuleysisbætur, félagsleg aðstoð auk vinninga og námsstyrkja).

Ekki er augljóst við hvaða mat á framleiðni eigi að styðjast við uppfærslu persónuafsláttar og viðmiðunarfjárhæða. Tillaga um að persónuafsláttur hækki til jafns við verðlag og framleiðni er byggð á tillögu nefndar um endurskoðun tekjuskatts og bótakerfa frá 2019.[6] Þar var lagt til að miðað væri við meðaltal síðustu þriggja ára. Í fjárlagafrumvarpinu er miðað við 10 ára sögulegt meðaltal þar sem framleiðni er skilgreind sem landsframleiðsla á hverja unna klukkustund. Lagt er til að viðmiðið verði endurskoðað á fimm ára fresti. Vert er að benda á að ákveðið ósamræmi er í mati fjármála- og efnahagsráðuneytisins á langtímavexti í framleiðni. Meðalframleiðnivöxtur síðustu 20 ára hefur verið 1,9%, og 1,8% síðan 1991. Í langtímaáætlun fjármála- og efnahagsráðuneytisins er gert ráð fyrir að til langs tíma vaxi framleiðni um 1,6%. Hér gætir ósamræmis við 1% viðmiðið sem stuðst er við í fjárlagafrumvarpi.

Mynd 4 - Samanburður á skattgreiðslum 2022:
Mismunur á skattgreiðslur í núverandi kerfi og óbreyttu kerfi 2019 þar sem persónuafsláttur er uppfærður m.v. verðlag (þá væri persónuafsláttur 62,5 þúsund í stað 53,7 þúsund).



Nýtt viðmið persónuafsláttar er síðasti liður í umfangsmiklum skattbreytingum sem stjórnvöld fóru í til að styðja við kjarasamninga árið 2019. Í breytingum síðustu tveggja ára var komið á fót þriggja þrepa skattkerfi. Breytingarnar miðuðu að því að auka ráðstöfunartekjur mest hjá þeim tekjulægstu. Samanburður á tekjuskatti næsta árs við óbreytt skattkerfi frá 2019 sýnir að markmið breytinganna náðist. Skatthlutfall lækkaði hjá einstaklingum með undir 370 þúsund kr. í mánaðarlaun. Við þau laun nemur lækkunin 11 þúsund kr. á mánuði, sjá mynd 4 að ofan.

Barnabótakerfið of þarfagreint

Í fjárlagafrumvarpinu eru gerðar breytingar á barnabótakerfinu þannig að óskertar bætur eru hækkaðar umfram verðbólguspá næsta árs og skerðingarmörk hækka umfram tekjuhækkun sem vænta má í ár. Tekjuskerðing barnabóta er í tveimur þrepum, á bilinu 4-8% við neðri skerðingarmörk og á bilinu 5,5-9,5% við efri skerðingarmörk.

Myndir 5 og 6 sýna barnabætur í ár og á næsta ári miðað við fjárlagafrumvarpið á föstu verðlagi. Þar er einnig tekið tillit til hækkunar tekna á milli ára. Á myndunum má sjá að óskertar bætur einstæðra foreldra eru hærri en hjá sambúðarfólki. Einnig má sjá að hærri tekjur draga úr barnabótum vegna tekjuskerðingar.

[6] Sjá https://www.stjornarradid.is/library/02-Rit--skyrslur-og-skrar/Endursko%c3%b0un%20tekjujuskatts%20og%20bo%cc%81takerfa.pdf

Barnabætur hjá foreldrum með tvö börn eru fullskertar þegar tekjur foreldra eru u.þ.b. 1,4 milljónir á mánuði.

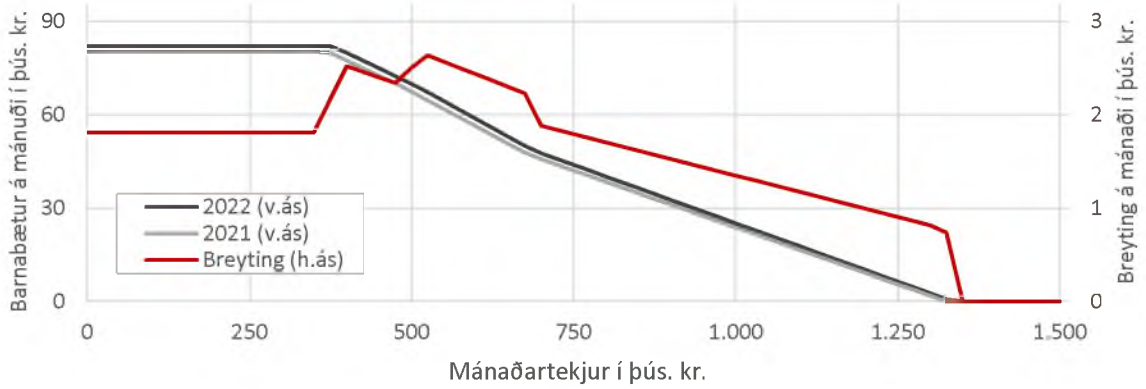
Barnabætur foreldra með tekjur undir skerðingarmörkum fá raunhækkun barnabóta sem nemur um 2,4%. Einstæðir foreldrar með tvö börn, þar af eitt undir 7 ára, fá hækkun 1.800 króna hækkun mánaðarlega að raunvirði og sambúðarfólk um 1.300 kr. Foreldrar sem eru rétt yfir skerðingarmörkum fá meiri hækkun barnabóta.[7] Barnabætur hjá foreldrum með tvö börn hækka að mestu um 3 þúsund kr. Hækkun barnabóta fjarar síðan út eftir því sem tekjur eru hærri. Foreldrar með tekjur yfir 1,4 milljón fá enga hækkun barnabóta.[8] Tekjudreifing foreldra er þannig að um helmingur barna hjá sambúðarfólki býr á heimili þar sem heildartekjur foreldra er yfir 1,4 milljón. Hjá einstæðum foreldrum býr meirihluti barna á heimili þar sem tekjur eru allt að 1,4 milljón, sjá mynd 7.

Það er gagnrýnivert að ekki sé tekið tillit til verðlags eða tekjuþróunar í greinargerð með fjárlagafrumvarpinu. Þær tölur sem þar koma fram taka hvorki mið af verðlagsþróun né tekjuþróun. Slíkar upplýsingar eru ekki til þess fallnar að sýna raunsanna mynd af áhrifum breytinga. Mikilvægt er að kjörnir fulltrúar hafi rétta mynd af boðuðum breytingum í fjárlögum.

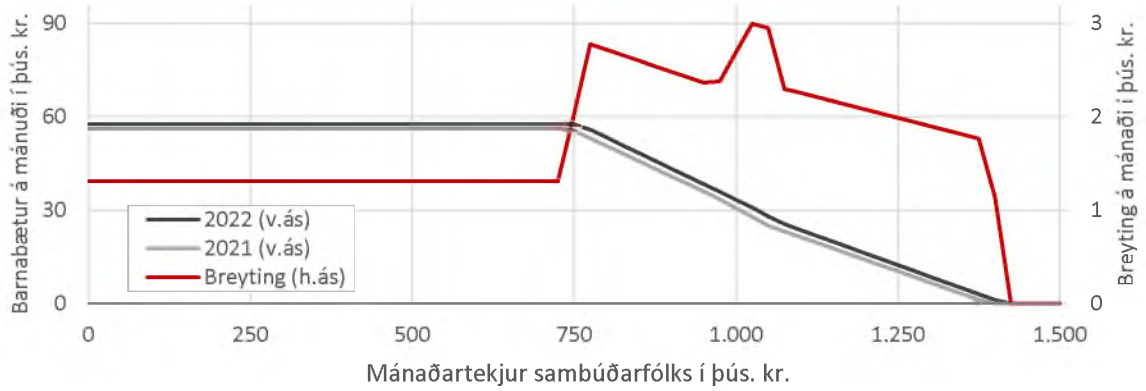
ASÍ hefur áður gagnrýnt þá stefnu stjórnvalda að markmið barnabótakerfisins sé eingöngu að draga úr fátækt[9] en það markmið er ólíkt barnabótakerfum Norðurlandanna sem hafa það að markmiði að styðja við barneignir og draga úr kostnaðarauka barnafjölskyldna. Það er margviðurkennt að fyrstu ár í lífi barns eru sérstaklega mikilvæg þroska þess og heilsu, en geta einnig verið álagstími fyrir fjölskyldur. Á slíkum tíma í lífi fjölskyldna á að veita stuðning, frekar en að skilja þær eftir með mikinn kostnað í formi tekjuskerðinga vegna fæðingarorlofs, kostnað við ungbarnaleikskóla og dagforeldra og síðar leikskóla. Á Norðurlöndunum eru barnabætur ótekjutengdar og greiðast því til allra tekjuhópa.[10] Reynsla annara landa hefur einnig sýnt að þegar velferðarkerfi eru mjög þarfagreind með tekjutengingum dregur úr stuðningi við hópa sem á þeim þurfa að halda. Vænlegra er að sækja fjármagn og auka jöfnuð í gegnum skattkerfið en að setja á íþyngjandi skerðingarmörk. Alþýðusambandið leggur því til að fjármunum sé varið í að hækka skerðingarmörkin og greiða barnabætur til bæði lág- og millitekjufólks.

[7] Skerðingarmörk einstæðra foreldra verða 379 þúsund hjá einstæðum foreldrum og 758 þús. kr. hjá sambúðarfólki eftir áramót ef breytingarnar verða samþykktar.
[8] Þessi mörk eru hærri hjá foreldrum með fleiri börn en lægri hjá foreldrum sem eru með eitt barn.
[9] Markmiðið birtist m.a. í https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2015/cr15315.pdf
[10] Undantekningin er að barnabætur eru tekjutengdar í Danmörk. Skerðingarmörkin eru aftur á móti mjög há og skerðingarhlutfall mun lægra en hér á landi.

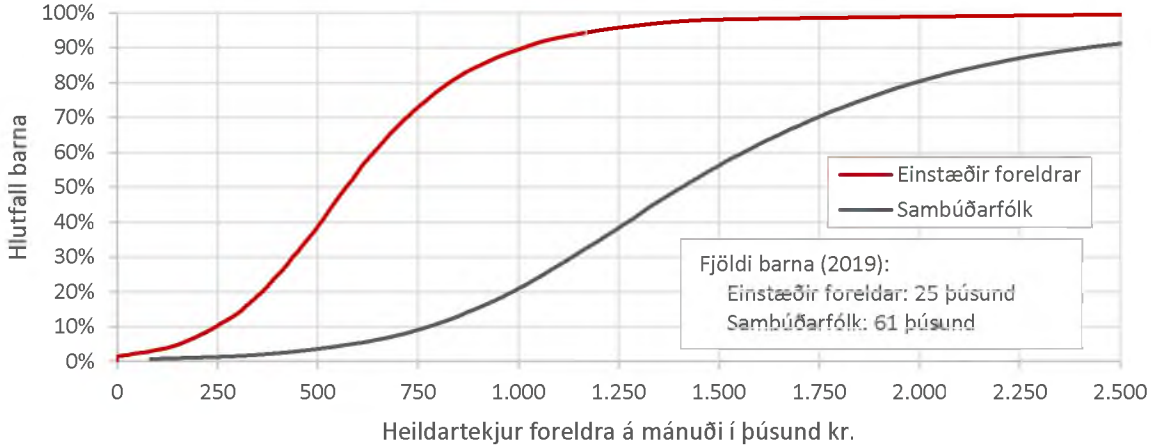
Mynd 5. Breyting barnabóta 2021-22, fast verðlag, einstæðir foreldrar
Tekjur eru uppfærðar með meðalhækkun



Mynd 6. Breyting barnabóta 2021-22, fast verðlag, sambúðarfólk
Tekjur eru uppfærðar með meðalhækkun



Mynd 7 - Uppsafnað hlutfall barna eftir heildartekjum heimila



Heimild: RSK, útreikningar ASÍ. Miðað er við tekjur 2019. Tekjur eru uppfærðar með tekjuþróun 2019-2021.

Alþýðusamband Íslands

Bætur almanna- og atvinnuleysistrygginga halda ekki í við launaþróun

Alþýðusambandið telur ástæðu til að gera athugasemd við þær forsendur sem notaðar eru við ákvörðun bóta almannatrygginga, þ.e. elli- og örorkulífeyris ásamt bótum atvinnuleysistrygginga. Samkvæmt 69. gr. laga um almannatryggingar nr. 100/2021 er kveðið á um að bæturnar taki mið af launaþróun en þó þannig að þær hækki aldrei minna en verðlag. Þar er bent á að hækkunin byggi á mati ráðuneytisins á meðaltaxtahækkunum næsta árs, þ.e. 3,8% og verðlagshækkun upp á 0,8%, alls 4,6% í fjárlagafrumvarpi.

Ekki er skýrt við hvaða aðferðafræði eða gögn ráðuneytið styðst þegar lagt er mat á meðaltaxtahækkanir né heldur hvers vegna kosið er að styðjast við framsýnt mat frekar en raunlaunaþróun undangengins tímabils.

Hvað varðar 3,8% mat á meðaltaxtahækkunum telur ASÍ ástæðu til að benda á við gerð lífskjarasamnings var lögð áhersla á krónutöluhækkanir með sérstökum taxtahækkunum. Næstu áramót hækka lægstu taxtar á íslenskum vinnumarkaði um 25 þúsund krónur eða 7,5%. Sé horft á taxtaumhverfi Starfsgreinasambandsins og Landssambands íslenskra verslunarmanna hækka taxtar um áramótin á bilinu 6,5-7,5%. Hjá iðnfélögum eru hækkanir á bilinu 5-5,5%, en þar er að finna hæstu taxta á almennum vinnumarkaði. Mat ráðuneytisins á meðaltaxtahækkunum endurspeglar því ekki umsamdar hækkanir á almennum vinnumarkaði.

Á næsta ári virkjast að öllum líkindum svokallaður hagvaxtarauki sem felur í sér hækkun taxtalauna um 13 þúsund. Sú hækkun jafngildir viðbótahækkun um 3,6% á lægstu taxta. Það er mat ASÍ að það viðmið sem stuðst er við sé ekki heppilegt við ákvörðun bóta almannatrygginga og endurspegli hvorki taxtahækkanir né almenna launaþróun. Að óbreyttu leiðir ákvörðunin til þess að bætur almannatrygginga dragist aftur úr lágmarkskjörum á íslenskum vinnumarkaði.

Óheppilegt er að ekki liggi skýrt fyrir hvaða aðferðarfræði er notuð við mat á launaþróun og að sú aðferð taki breytingum óháð lagabreytingum. ASÍ telur með öllu óásættanlegt að kjör elli- og örorkulífeyrisþega dragist aftur úr öðrum lágtekjuhópum og mælist til þess að bætur almannatrygginga taki hækkunum til samræmis við lægstu laun á vinnumarkaði.

Ekki brugðist við erfiðum aðstæðum á húsnæðismarkaði

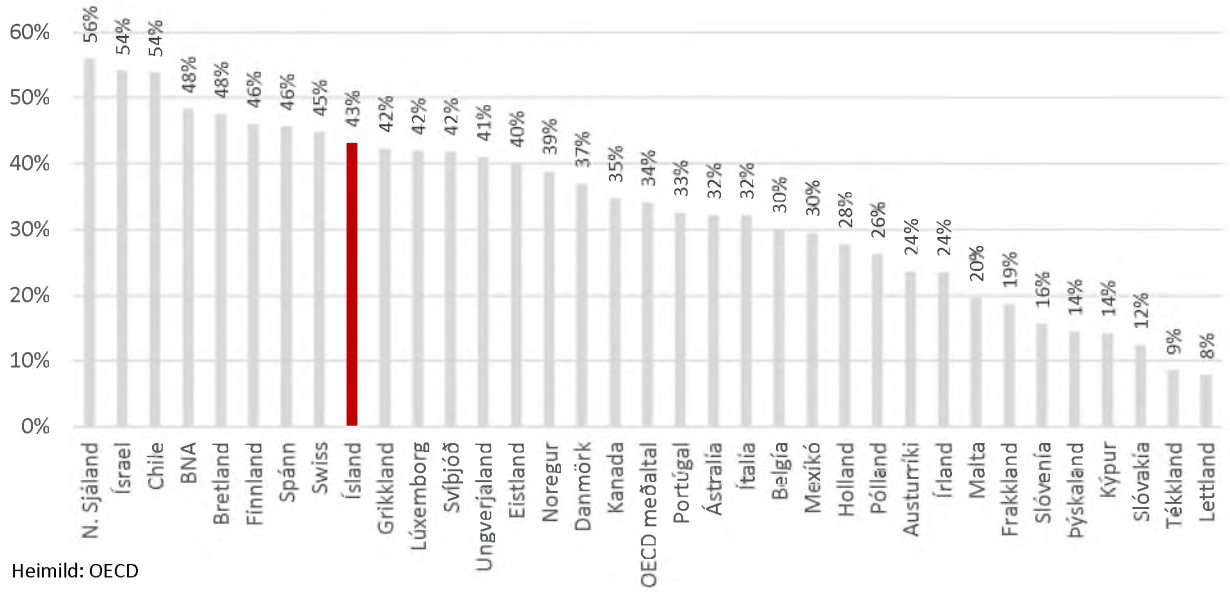
Alþýðusambandið lýsir yfir verulegum vonbrigðum með litla umfjöllun og skort á aðgerðum til að bregðast við stöðunni á húsnæðismarkaðnum. Frumvarpið gerir einungis ráð fyrir 2,9% aukningu í húsnæðisstuðning og ekki eru gerðar breytingar á fyrirliggjandi forsendu um fjármögnun uppbyggingu óhagnaðardrifinna leiguíbúða, þrátt fyrir að allir stjórnmálaflokkar hafi verið sammála fyrir kosningar um þörfina á auknum framlögum til almenna íbúðakerfisins.

Undangengnar vaxtalækkanir höfðu veruleg áhrif á eignaverð, þá sérstaklega fasteignaverð í umhverfi lítils og tregbreytanlegs framboðs. Nú þegar vextir hafa hækkað á ný og fyrirséð að þeir fari hækkandi munu áhrifin á tekjur heimila koma fyrr fram en ella sökum aukins vægis óverðtryggðra lána. Áhrifin eru þó meiri á nýja húsnæðiskaupendur sem munu koma inn á markað við hátt raunverð og hærra vaxtastig.

Greiðslubyrði af óverðtryggðu láni sem notað var til kaupa á 90fm íbúð gæti því verið að raunvirði um þriðjungi hærra árið 2023 heldur en 2019.[11]

Fyrirséð er að leigumarkaður verði fyrir áhrifum hækkunar húsnæðisverðs, aukins hagvaxtar, fjölgunar ferðamanna og auknum búferlaflutningum. Leiguverð hækkaði þannig umfram verðlag á árunum 2011-2019, og umfram vísitölu launa. Um 43% af leigjendum í neðsta tekjufimmtungi glíma við íþyngjandi húsnæðiskostnað, sjá mynd 8.

Mynd 8. Hlutfall leigjenda í neðsta tekjufimmtungi sem greiðir meira en 40% af ráðstöfunartekjum í leigu



Heimild: OECD

Íslenskur leigumarkaður er óskipulagður og hlutfall óhagnaðardrifins húsnæðis er lítið, leigjendur njóta takmarkaðrar verndar og hafa veika samningstöðu. Í yfirlýsingu stjórnvalda til stuðnings kjarasamningum 2019 voru boðaðar umbótaaðgerðir á leigumarkaði sem ekki hefur verið fylgt eftir. Alþýðusambandið kallar eftir stórátaki í húsnæðismálum, sem eru um leið eitt af stærstu kjaramálunum og mun ráða úrslitum um árangur kjarasamninga á næsta ári.

Menntamál

Vert er að benda á að framlög til framhaldsfræðslukerfisins munu að óbreyttu dragast saman milli ára sé leiðrétt fyrir verðlagi. Framlög til símenntunar og fullorðinsfræðslu hafa lækkað um árabil þrátt fyrir fyrirheit og kortlagningu á framtíðaráskorunum. Svipaður skortur er á aðgerðum til að efla iðn- og tækninám, en framlög til vinnustaðanámssjóðs rýrna að raungildi milli ára.

Starfsendurhæfing

Alþýðusambandið telur ástæðu til að benda á þörf fyrir leiðréttingu áætlaðra framlaga til starfsendurhæfingar. Núverandi áætlun er ekki í samræmi við lög og samninga um fjármögnun Virk sem

[11] Sjá https://www.asi.is/frettir-og-utgafa/frettir/almennar-frettir/nytt-manadaryfirlit-mikil-ahrif-vaxtahaekkana-a-greidslubyrdi/

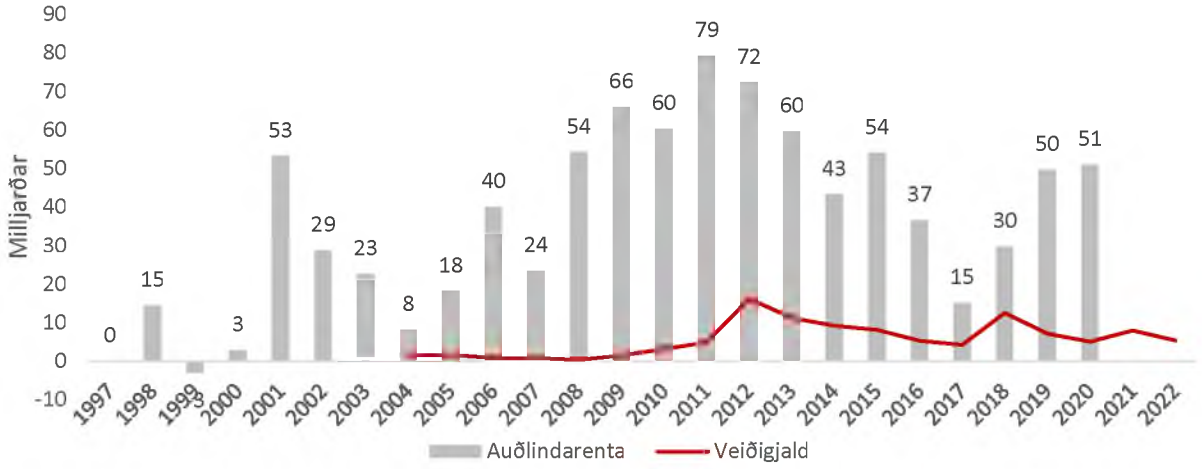
tekur mið af gjaldstofni tryggingagjalds. Framlagið ætti að vera 848,5 milljónir árið 2022 en er í frumvarpi er ráðgert að framlagið verði 648,5 milljónir. ASÍ væntir þess að þessi mistök verði leiðrétt.

Veiðigjöld lítill hluti af auðlindarentu

Veiðigjöld eru áætluð 6,3 milljarðar á næsta ári, en þar af koma til 0,7 milljarðar vegna gjalds á fiskeldi sem innleitt var árið 2020. Veiðigjald fiskveiða lækkar milli ára, sem skýrist af lakari afkomu á árinu 2020 heldur en árið 2019 sem leiðir til þess að tekjur ríkisins af veiðigjaldi lækka um 1,4 milljarða.

Hagstofa Íslands hefur nú birt rit sitt, Hag veiða og vinnslu fyrir árið 2020 en þar kemur fram yfirlit yfir rekstur helstu greina sjávarútvegs. Þar kemur fram að hagnaður fyrirtækja, fyrir afskriftir, fjármagnskostnað og tekjuskatt (EBIDTA) í fiskveiðum og vinnslu sem hlutfall af heildartekjum hafi aukist á síðasta ár. Í fjárhæðum nemur upphæðin 79 milljörðum á síðasta ári, eða um 5 milljörðum meiri en árið á undan.

Mynd 9. Auðlindarenta og veiðigjald (á verðlagi 2021)
Mat á auðlindarentu byggir á árgreiðsluaðferð Hagstofunnar.



Hagstofan birtir einnig afkomu út frá svokallaðri árgreiðsluaðferð, þar sem gert er ráð fyrir 6% væntri ávöxtun fjárfestinga. Hagnað umfram árgreiðslu er hægt að líta á sem umframarð af nýtingu takmarkaðrar auðlinda, þ.e. auðlindarentuna. Nýjar tölur frá Hagstofunni um afkomu í sjávarútvegi sýna að auðlindarenta í fyrra er líkt og árinu áður mikil. Mæld auðlindarenta hækkar um 1,4 milljarða milli ára á föstu verðlagi. Á sama tíma lækkaði veiðigjald um 2,1 milljarða á föstu verðlagi. Í skýrslu ASÍ, Skattar og ójöfnuður, má lesa nánar um gögnin og niðurstöðurnar. Hér er nýjum tölum bætt við niðurstöðu þeirrar skýrslu.

f.h Alþýðusambands Íslands

Róbert Farestveit
Sviðsstjóri

Arnaldur Sölvi Kristjánsson
Hagfræðingur

Minnisblað

Bráðabirgðaákvæði í búvörulög vegna innflutnings á grænmeti.
Málsnúmer: ANR21090197
Númer skjals:
Skráð: 8. desember 2021
Eigandi skjals: Elísabet Anna Jónsdóttir

Auðkenni
Dagsetning: 8. desember 2021
Fyrirtæki: Bændasamtök Íslands og Félag atvinnurekanda
Nafn: Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis

Vinnsla
Staða: Í vinnslu
Geymslustaður skjals:

Í ársbyrjun 2020 tóku í gildi breytingar á búvörulögum nr. 99/1993 sem snúa að úthlutun tollkvóta. Fyrir breytingarnar var starfandi ráðgjafanefnd um inn- og útflutning landbúnaðarvara, sem hafði m.a. það hlutverk að leggja til við ráðherra að úthluta svokölluðum „opnum tollkvótum“ á grundvelli 65. gr. A búvörulaga, þegar framboð ákveðinna landbúnaðarvara taldist ekki nægjanlegt á innanlandsmarkaði. Þeirri framkvæmd fylgdu ýmis vandkvæði og hafði oft reynst erfitt að sannreyna markaðsaðstæður hverju sinni, enda hafði nefndin fá önnur verkfæri en að treysta á yfirlýsingar framleiðenda og dreifingaraðila. Eðli málsins samkvæmt er hvati til yfirlýsinga ólíkur, hvor aðilinn er spurður, innflytjendur eða innlendir framleiðendur. Því þótti brýnt að skýra og einfalda regluverk en um leið að tryggja nægt vöruframboð. Af þessum sökum voru ákveðin tolla tímabil lögfest á ákveðnum vörum, þ.e. hvort varan beri toll eða ekki.

Þær vörur sem oft voru á borði ráðgjafanefndarinnar var útiræktað grænmeti. Gerð var ítarleg greining á því hvenær ársins væru oftast gefnir út „opnir tollkvótar“. Árin 2011-2019 voru rannsökuð og var niðurstaðan sú að í flestum tilvikum hafði verið opnað á tollfrjálsan innflutning á svipuðum tíma milli ára, eða þegar innlend framleiðsla var ekki til staðar. Því voru lögfest ákveðin tímabil þegar viðkomandi vara væri tollfrjáls, byggt á sögulegri reynslu. Í meðförum Alþingis var hins vegar upphaflegri tillögu um tollfrjáls tímabil breytt og tímabilin stytt eða færð til. Þannig hefur komið upp sú staða á sl. tveimur árum að tiltölulega hár tollur sé lagður á vöru á meðan innlend framleiðsla er ekki til á markaði. Með öðrum orðum, tollfrjálsu tímabilin eru of stutt í sumum tilvikum. Þessu getur bæði fylgt tímabundinn skortur á viðkomandi vöru eða verðhækkanir.

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið hefur átt sameiginlega fundi með Bændasamtökum Íslands (BÍ) og Félagi atvinnurekenda (FA) 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 FA er þó lögð fram með fyrirvara um að mögulega ætti að rýmka tímabilið fyrir kartöflur vegna mögulegra áhrifa kartöflumyglu á suðurlandi.

Meðfylgjandi þessu minnisblaði er tafla sem sýnir hvenær viðkomandi vara er/væri tollfrjáls skv. upphaflegu lagafrumvarpi (efst), núgildandi lögum (miðja) og tillögum BÍ og FA (neðst). Verði tímabilum ekki breytt má búast við upp komi tímabundinn vöruskortur á einhverjum vörum, eða verðhækkanir, þar sem flytja þurfi inn vöru á fullum tollum á meðan innlend framleiðsla er ekki fyrir hendi.

Atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið óskar eftir því, með vísan til framangreinds, að meðfylgjandi bráðabirgðaákvæði um breytingu á búvörulögum nr. 99/1993 verði bætt við í annarri umræðu um frumvarp um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022 með breytingartillögu.

Vörulýsing		Jan	Feb	Mar	Apr	Maí	Jún	Júl	Ágú	Sep	Okt	Nóv	Des	*Lægri tollar % af ári*
0704.1000	**Frumvarp**													*100%*
Blómkál og hnappað	**Núgildandi lög**													*83%*
spergilkál	**Tillögur BÍ**													*88%*
0704.9004	**Frumvarp**													*100%*
Spergilkál	**Núgildandi lög**													*71%*
	Tillögur BÍ													*88%*
0709.4000	**Frumvarp**													*100%*
Selja, önnur en seljurót	**Núgildandi lög**													*83%*
	Tillögur BÍ													*100%*
0701.9009	**Frumvarp**													*38%*
Kartöflur, nýjar eða	**Núgildandi lög**													*0%*
kældar	**Tillögur BÍ**													*8%*
0704.9001	**Frumvarp**													*54%*
Hvítkál	**Núgildandi lög**													*58%*
	Tillögur BÍ													*75%*
0706.1000	**Frumvarp**													*54%*
Gulrætur og næpur	**Núgildandi lög**													*21%*
	Tillögur BÍ													*42%*
0704.9002	**Frumvarp**													*79%*
Rauðkál	**Núgildandi lög**													*67%*
	Tillögur BÍ													*71%*
0704.9003	**Frumvarp**													*88%*
Kínakál	**Núgildandi lög**													*75%*
	Tillögur BÍ													*75%*
0706.9001	**Frumvarp**													*46%*
Gulrófur	**Núgildandi lög**													*0%*
	Tillögur BÍ													*0%*

Lægri tollar Almennur tollur

Reykjavík 10. desember 2021

Umsögn vegna frumvarps til laga

um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.

- Varðar sóknargjöld til þjóðkirkjusafnaða og skráðra trúfélaga

Það vekur athygli á þessu tímum, þegar stjórnvöld hafa gripið til margvíslegra aðgerða til að verja bæði fyrirtæki og einstaklinga fyrir því gríðarlega tekjufalli sem svo margir urðu fyrir í kjölfar covid 19, að lesa það í fjárlagafrumvarpi ríkisstjórnarinnar að „þrátt fyrir ákvæði 2. gr. skal gjald sem rennur til þjóðkirkjusafnaða og skráðra trúfélaga vera 985 kr. á mánuði árið 2022 fyrir hvern einstakling...“.

Sóknargjaldið skal með öðrum orðum skert verulega fjórtánda árið í röð og **raunar að þessu sinni lækkað um 8,8% milli ára eða úr 1080 kr. á mánuði í 985 kr.** Áfram skal því, skv. þessari tillögu, gengið í sjóði trúfélaganna með því að skerða með valdboði lögmæt félagsgjöld þeirra. Trúfélögin munu því enn eitt árið verða fyrir fordæmalausu tekjufalli þar sem tekjurnar verða nú aðeins um 51% af því sem vera ætti skv. lögum um sóknargjöld. Hefði því sannarlega mátt ætla að hér væri ekki síður tilefni til björgunaraðgerða en nú eru uppi gagnvart ýmsum öðrum aðilum í þjóðfélaginu.

Sóknargjaldið verður skv. frumvarpinu, eins og áður sagði, aðeins kr. 985 á mánuði á næsta ári í stað a.m.k. 1915 kr. eins og vera ætti ef lögum um sóknargjaldið væri framfylgt. Og raunar er gengið enn lengra í fyrirliggjand frumvarpi, þar sem er gert ráð fyrir enn auknum niðurskurði árin 2023 og 2024! Þetta er með öllu fordæmalaus niðurskurður, sem hófst árið 2009 og hefur engan enda tekið síðan og er því algjörlega úr takti við allar þær aðgerðir aðrar sem gripið var til eftir bankahrunið.

Um þessa staðreynd er í raun engin ágreiningur, enda hafa tveir starfshópar skipaðir af innanríkisráðherra, og raunar ýmsir aðrir sérfræðingar, sem ráðherrar hafa kallað til, staðfest það með óyggjandi hætti, að trúfélögin hafi orðið fyrir miklu mun meiri skerðingu en nokkrir aðrir aðilar í þeim neyðarráðsstöfunum sem gripið var til eftir bankahrunið. **Auk þess sem slíkum ráðstöfunum er auðvitað löngu lokið gagnvart öðrum aðilum, þótt þeim sé enn haldið áfram af fullum þunga** gagnvart sóknargjaldinu. Alls nemur uppsöfnuð skerðing sóknargjaldsins á þessum 14 árum 19,05 milljörðum kr. ef fyrirliggjandi fjárlagatillaga fyrir árið 2022 verður samþykkt. Það munar sannarlega um minna, enda samsvarar þessi upphæð heildarframlagi ríkissjóðs til landhelgisgæslunnar eða sjávarútvegsmála sl. þrjú og hálft ár.

Hefur þetta gríðarlega tekjufall enda orðið til þess, að margar sóknir landsins eru komnar að fótum fram fjárhagslega. Lítið eða ekkert viðhald hefur verið á mörgum kirkjum og safnaðarheimilum í rúman áratug þannig að nú eru víða kominn upp gríðarleg vandamál vegna leka, myglu og annara afleiðinga af vanræktu viðhaldi og jafnvel kirkjubrunar sem rekja má beint til vanrækts viðhalds. Sömuleiðis hefur víða dregið verulega úr öllu starfi og þjónustu vegna fjárhagsþrenginga safnaðanna. Og það á sama tíma og opinberir aðilar beina sífellt fleirum til kirkjunnar í von um félagslega og fjárhagslega aðstoð þegar stofnanirnar hafa ekki önnur ráð.

Og nú er jafnvel svo komið, að söknirnar fá varla lán eða aðra fyrirgreiðslu, eins og t.d. skuldbreytingar, í viðskiptabönkunum þar söfnuðirnir teljast ekki lengur traustir viðskiptamenn vegna bágs fjárhags. Það má því segja að þeim séu nú allar bjargir bannaðar. Margoft hefur verið við því varað á liðnum árum, að í þessar aðstæður stefndi, en viðbrögð stjórnvalda verið lítil sem engin.

Einu viðbrögðin hafa í raun verið þau, að benda söfnuðunum á það, ár eftir ár, að beita bara aukinni hagræðingu til að bregðast við þessum aðstæðum. Það ætti að vera öllum ljóst, að það getur enginn hagrætt ár eftir ár í fjórtán ár til að mæta því, að tekjurnar hafi að lokum lækkað um helming eins og nú er orðið. Slík “hagræðing“ leiðir að lokum aðeins til niðurskurðar á mikilvægum verkefnum, vanskila og niðurníðslu fasteigna, svo eitthvað sé nefnt. Eða hvað skyldi annars vera til ráða þegar söfnuðunum, í kjölfar niðurskurðar liðinna ára, er nú á næsta ári ætlað að lifa á enn lækkuðum tekjum þátt fyrir hækkuð laun, hækkaðan tilkostnað og áframhaldandi óbreyttar vaxtagreiðslur af lánum**? M.ö.o 8.8% lækkun tekna á meðan gera má ráð fyrir 4-5% hækkun verðlags! Er ekki löngu komið nóg?**

Nú veit ég það, að ýmsir halda því fram að hér sé bara allt með feldu og ríkisvaldið geti bara ákveðið það sjálft á fjárlögum hvaða framlagi skuli varið til þessa málaflokks. En sé slíku haldið fram, þá er með alvarlegum hætti horft fram hjá mikilvægum staðreyndum um raunverulega stöðu sóknargjaldsins. Því þar er ekki um framlag ríkisins til trúfélaganna að ræða, eins og svo oft er látið í veðri vaka, heldur er hér um að ræða skil ríkisins, sem innheimtuaðila, á innheimtum félagsgjöldum trúfélaganna.

Til að útskýra þess staðreynd aðeins nánar skal eftirfarandi rifjað upp:

Þegar staðgreiðsla skatta var tekin upp árið 1987 upp vildi ríkisvaldið útrýma svokölluðum "nefsköttum", sem áður voru innheimtir af gjaldheimtum sveitarfélaganna, en þær voru við þessa breytingu lagðar niður. Því var kirkjunni og öðrum trúfélögum gert það tilboð, að ríkið skyldi taka að sér að innheimta og síðan skila sóknargjöldum til réttra aðila, sem tiltekið hlutfall af tekjuskatti, nákvæmlega með sama hætti og ríkisvaldið tók við þessa breytingu að sér að innheimta útsvarið fyrir sveitarfélögin. Var þetta fyrirkomulag síðan fest í lög með gildandi lögum um sóknargjöld o.fl. nr. 91/1987.

Í greinargerð með frumvarpi til þeirra laga segir, að það meginsjónarmið hafi verið haft við tillögugerðina, að trúfélögin haldi tekjustofnum sínum óskertum, miðað við það sem þau hafi áður haft. Jafnframt sé mikilvægt, að reglur sem settar verði tryggi stöðugleika á tekjustofnum þeirra. Þá segir í greinargerðinni, að kostir þeirrar leiðar, sem valin var við að reikna út og skipta umræddum gjöldum, séu einkum þeir, að hún sé einföld í framkvæmd, hún tryggi til frambúðar stöðugleika á umræddum tekjustofnum og fylgi tekjubreytingum. Þetta auðveldi trúfélögunum að áætla tekjur sínar og byggja fjárhagsáætlanir á þeim. Í framsöguræðu með frumvarpinu tók ráðherra sérstaklega fram, að með þessari breytingu væri ekki um að ræða neina breytingu á þeirri staðreynd, að hér væri um ræða félagsgjöld trúfélaganna, sem ríkið tæki nú að sér að innheimta. Upphæð sóknargjaldsins var síðan reiknað inn í heildarálagningu opinberra gjalda með nákvæmlega sama hætti og gert var með útsvarið og hefur verið innheimt skv. því viðmiði alla tíð síðan.

Nú blasir það hinsvegar við, að við þetta fyrirkomulag, sem tekið var upp árið 1987, hefur ekki verið staðið hvað sóknargjaldið varðar allt frá árinu 2009, heldur hafa allir samningar sem þar lágu að baki verið brotnir og loforð svikin. Staðreyndin er m.ö.o. sú, að skil ríkisins á innheimtum sóknargjöldum hafa verið skorin þannig niður, að ríkið stendur trúfélögunum aðeins skil á rétt rúmlega helmingi þeirra sóknargjalda sem innheimt eru, eða nánar tiltekið 51%. Afgangurinn er hreinlega látinn renna í ríkissjóð. Verður það að teljast nokkuð rausnarleg innheimtuþóknun, svo ekki sé fastar að orði kveðið. Sumir vildu jafnvel taka sér í munn mun sterkari orð um þetta framferði og halda því fram, að farið hafi verið ófrjálsri hendi um sjóði trúfélaganna. Núverandi fjármálaráðherra komst m.a. þannig að orði í samtali við undirritaðan árið 2013, að hér væri í raun um ígildi fjárdráttar eða þjófnaðar að ræða.

Hlýtur það því að vera skýlaus krafa trúfélaganna, að þessi mál verði skoðuð í alvöru og síðan gengið til samninga um að leiðrétta a.m.k. eitthvað af þeirri skerðingu, sem orðin er. Því vart verður því trúað, að stjórnvöld ætli sér í alvöru að leggja starfsemi trúfélaganna endanlega í rúst eins og nú virðist stefna í og stefna með því trúfrelsi á Íslandi í hættu!

Fyrsta skrefið í slíkri leiðréttingu gæti þá t.d. verið það, að sóknargjaldið fyrir árið 2022 verði **að lágmarki** hækkað um sömu upphæð og sóknargjaldið var hækkað í fyrra að viðbættri þeirri hækkun sem hefði átt að verða milli áranna 2021 og 2022 skv. sóknargjaldalögunum væri það ekki skert. Væri þetta gert yrði sóknargjaldið fyrir árið 2022 u.þ.b. 1.171 kr. á mánuði. Myndi slík hækkun hafa það í för með sér, að framlagið vegna sóknargjaldsins á fjárlögum 2022 þyrfti að hækka um u.þ.b. 275 milljónir, frá því sem var í fyrra, en ekki lækka um 198,8 milljónir eins og nú er lagt til. Virðist sú hækkun sannarlega ekki há upphæð miðað við það mikla tekjufall sem trúfélögi hafa orðið fyrir síðustu 14 árin, né miðað við margar þær aðgerðir sem undanfarið hafa verið gerðar vegna tekjufalls ýmisra annara aðila.

Jafnframt verður að tryggja, að slík leiðrétting verði ekki álitin tímabundin fjárveiting, samþykkt til eins árs, sem falli síðan niður sjálfkrafa, eins og embættismenn ráðuneytanna fullyrða við undirritaðann að verið hafi með þá hækkun sóknargjaldsins sem varð í meðförum þingsins á sl. ári. Því þurfi skráning Alþingis á slíkri tillögu, að þeirra sögn, að taka það sérstaklega fram að um varanlega hækkun á grunni sóknargjaldsins sé að ræða.

Sóknir landsins bera uppi sálgæslustarf, mannúðar og velferðarstarf, barna og æskulýðsstarf, eldriborgarastarf, messuhald, andlegt ræktarumhverfi og menningarstarf vítt í kringum landið. Sóknir landsins eru hryggjastykkið í fjölmörgum samfélögum, andlegt líf, sálgæsla og menningarvettvangur fólksins, sem greiðir sóknargjald fyrir þessa þjónustu.

Hitt er og rammar inn einstakt mikilvægi sókna landsins; sóknir landsins spyrja ekki um trúfélagsaðild þess sem nýtur og þiggur þjónustuna. Þessi grunnþjónusta stendur öllum til boða. Þess heldur má ekki skerða lögmætar tekjur sókna.

Pétur G. Markan
Biskupsritari / Bishop´s secretary

Biskupsstofa / BISHOP'S OFFICE
Þjóðkirkjan / The Evangelical Lutheran Church of Iceland
Katrínartúni 4, 105 Reykjavík, Iceland - Sími / Tel +354 5284000

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Reykjavík 23.desember 2022

Nefndarsvið Alþingis
b.t efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík
nefndarsvid@althingi.is

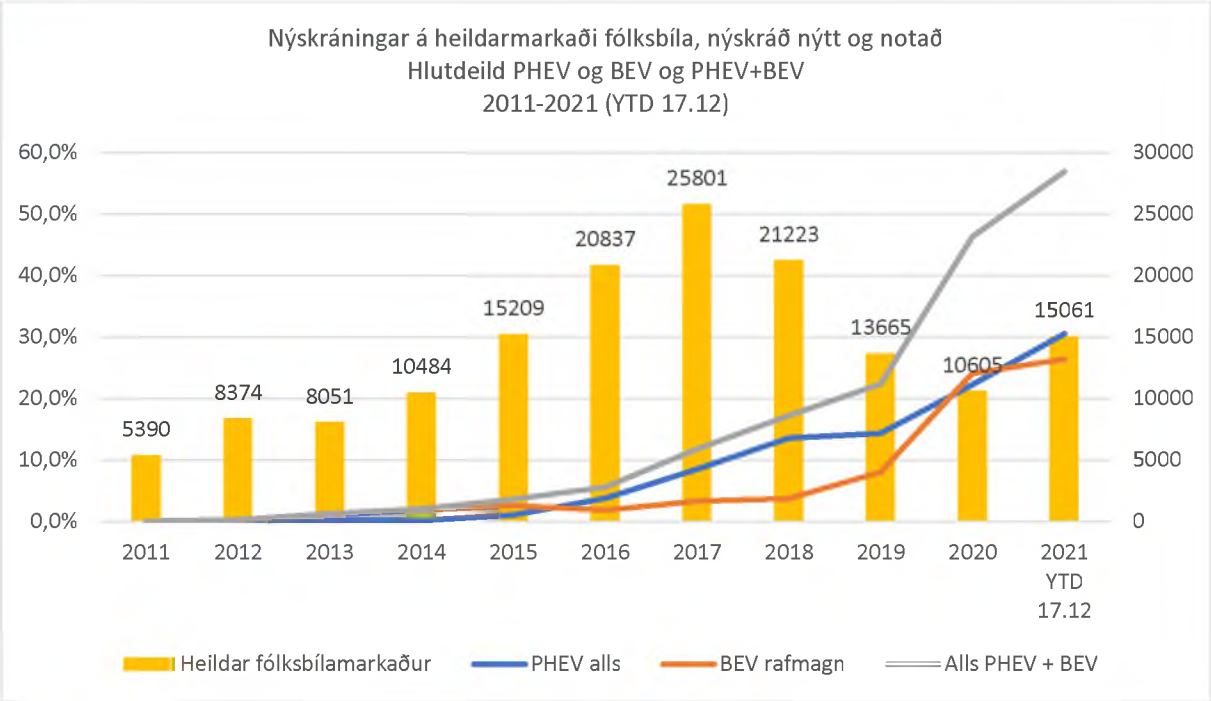
Efni: Viðbótarumsögn um 3. mál. breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022

Í ítarlegum svörum fjármála – og efnahagsráðuneytisins við umsögnum um virðisaukaskatt er settar fram röksemdafærslur sem Bílgreinasambandið gerir athugasemdir við og er margan hátt mikil einföldun og mati á áhrifum aðgerða til framtíðar er virtur að vettugi. Bílgreinasambandið gerir athugasemdir við þau rök er fjármála- og efnahagsráðuneyti leggur fram í sínum svörum.

Í sameiginlegri umsögn Bílgreinasambandsins (BGS), Samtaka fyrirtækja í ferðaþjónustu (SAF) og Samtaka verslunar og þjónustu (SVÞ) eru gerðar athugasemdir við fyrirhugað afnám virðisaukaskattsívilnunar vegna tengiltvinnbíla og fljótlega á næst ári vegna rafbíla. Umsögnin tiltók þau áhrif sem afnámið hefði á bílamarkaðinn, bílaleigur með tilliti til rekstrar, val á ökutækjum til útleigu, endursölu og þeirrar óvissu sem afnám ívilnana hefði í för með sér og ekki síst á stefnu stjórnvalda í loftlagsmálum og markmið með þeirri stefnu.

Það er ljóst að hraðvirkar lausnir eru nauðsynlegar í loftlagsmálum og samgöngur á landi eru einn af þeim þáttum sem hafa áhrif á koltvísýringslosun þó hann sé ekki sá eini. Það var hins vegar ljóst að aðgerðir til orkuskipta hvað varðar fólksbíla væru nokkuð einfaldar miðað við aðra kosti (þungaflutninga, skip og flugvélar) og hægt væri að flýta þeim aðgerðum með því að greiða fyrir þeim með ívilnunum. Tekin voru afgerandi skref í þá átt árið 2011 með breytingum á vörugjaldakerfinu með áherslur á koltvísýringslosun og það hefur skilað sér jafnt og þétt í lægri meðallosun nýskráðra innfluttra bíla. Aftur var tekið skref árið 2012 með sérstakri ívilnun á virðisaukaskatti fyrir tengiltvinnbíla og hreina rafmagnsbíla með það að markmiði að flýta enn frekar orkuskiptum. Fyrir lá að kostnaður hlytist af því að flýta orkuskiptum miðað við þann kost að láta orkuskiptin gerast á sama hraða og venjuleg endurnýjun fólksbíla fer fram á. Seinni kosturinn hefði og getur þýtt að Ísland nái ekki markmiðum um koltvísýringslosun með tilheyrandi álitshnekki og sektargreiðslum til alþjóðasamfélagsins.

Vörugjaldabreytingin árið 2011 hafði jákvæð áhrif til lækkunar á CO_2 gildi nýskráðra bíla sem hefur jafnt og þétt lækkað en þó ekki á nægjanlegum hraða til að ná markmiðum orkuskipta. Virðisaukaskattsívilnun rafbíla og tengiltvinnbíla hafði lítil sem engin áhrif fyrstu árin og ástæðan er augljós því frá árunum 2011 til 2015 var framboð tengiltvinn- og rafmagnsbíla lítið sem ekkert og afar fáir kostir í boði á markaðnum sem uppfylltu þarfir bílkaupenda. Breyting verður á þegar úrval tengiltvinnbíla fer að aukast árið 2016 og næstu ár eftir eykst framboð og samhliða eykst hlutdeild þeirra jafnt og þétt. Það er síðan ekki fyrr en árið 2019 sem úrval hreinna rafbíla fer að aukast og þá fyrst taka orkukskiptin á flug á sama tíma og úrval tengiltvinnbíla eykst líka ásamt því að drægni í akstri á rafmagni einu saman eykst umtalsvert og með því verður tengiltvinnbíll afar góður kostur fyrir marga bílkaupendur.



Niðurstaðan af þeirri leið sem valin var er augljós og er hraði orkuskiptanna miklu meiri en ella hefði orðið. Hins vegar er ljóst að enn er langt í land ef markmið eiga að nást enda stefnir í að hreinir rafbílar verði einungis 4,6% af heildarflota skráðra fólksbíla og tengiltvinnbílar 6,7% eða samanlagt 11,2% í lok árs 2021. Af því leiðir að aðrar gerðir orkugjafa eru enn 88,8% af heildarfjölda fólksbíla. Því þarf frekar að gefa í hvað varðar ívilnanir en draga úr.

Nýskráningar rafbíla og tengiltvinnbíla eftir landshlutum

Það er mjög sérstakt að sjá þá fordóma sem afhjúpast í umsögn ráðuneytisins varðandi skráningar tengiltvinnbíla og rafbíla í Garðabæ og Seltjarnarnesi og virðist vera gefið í skyn að þar séu efnameiri kaupendur að nýta sér ívilnun án þess að keyra síðan á rafmagni. Þetta er mjög gölluð nálgun og tekur að engu leiti tillit til heildarfjölda nýskráninga bíla á hverju landsvæði og þeirrar staðreyndar að á höfuðborgarsvæðinu búa flestir og að hlutfallslega fleiri nýskráningar eru þar umfram hlutfallslegan íbúafjölda sem hefur að öllum líkindum með almennan kaupmátt að gera sem er hærri á höfuðborgarsvæðinu en almennt á landsbyggðinni.

Ef fyrst er rýnt í töflu yfir nýskráningar bíla á höfuðborgarsvæðinu og aðeins horft til einkabílamarkaðar. Þá kemur í ljós að á svæðinu öllu frá póstnúmeri 101-270 eru nýskráðir, nýir eða notaðir fólksbílar 5.438.

Einkabílamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021									
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir svæðum á höfuðborgarsvæði og orkugjöfum	REY 101-108	Rey 109-116,162	SEL 170	Kópavogur 200-203	Gar 210 & 225	HFJ 220-221	MOS 270	Unknown	Grand Total
Bensín/Rafmagn tengill	475	388	44	384	234	223	104	0	1852
Dísil/Rafmagn tengill	9	22	0	18	12	9	6	0	76
PHEV	484	410	44	402	246	232	110	0	1928
BEV	109	161	70	444	260	235	126	0	1405
Aðrir	787	627	40	262	149	162	78	0	2105
Alls	1380	1198	154	1108	655	629	314	0	5438
PHEV	35,1%	34,2%	28,6%	36,3%	37,6%	36,9%	35,0%	#DIV/0!	35,5%
BEV	7,9%	13,4%	45,5%	40,1%	39,7%	37,4%	40,1%	#DIV/0!	25,8%
Aðrir	57,0%	52,3%	26,0%	23,6%	22,7%	25,8%	24,8%	#DIV/0!	38,7%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	#DIV/0!	100,0%
Hlutdeild einstakra svæði á höfuðborgarsvæðinu af heildarsölu	25,4%	22,0%	2,8%	20,4%	12,0%	11,6%	5,8%	0,0%	100,0%

Ef þeim eru 35,5% tengiltvinnbílar (PHEV) og þegar horft er á einstök svæði þá er nánast ekkert frávik á milli þeirra nema á Seltjarnarnesi sem kaupa hlutfallslega FÆRRI PHEV bíla en önnur svæði.

Þegar rýnt er í rafbílahlutdeildina (BEV) þá er áhugavert að sjá að í heild er hlutfallið 25,8% en utan Reykjavíkur er hlutfallið allsstaðar um og yfir 40%, hæst á Seltjarnarnesi. Vestur- og miðbær Reykjavíkur er með mjög lága hlutdeild eða aðeins 7,9% en úthverfi Reykjavíkur eru tvöfalt hærri en þó um helmingi lægra en meðaltal höfuðborgarsvæðisins. Þetta gæti mögulega skýrst af nokkrum þáttum. Akstur íbúa í borginni er minni og því minni ávinningur af lægri rekstrarkostnaði sem er nettaður fljótt út vegna hærra innkaupsverðs en einnig er mjög líklegt að hleðsluinnviðir séu meira vandamál við heimili þar sem eru eldri byggingar og eða fjölbýli.

Þegar rýnt er í landið allt og einstök landsvæði og í hlutfallskráningu annars vegar á einkabílamarkaði (bílar skráðir til einstaklinga) og hins vegar á fyrirtækjamarkaði (bílar skráðir á fyrirtæki ÁN bílaleiga) þá kemur ýmislegt athyglisvert í ljós.

Einkabílamarkaður árið 2021:

Einkabilamarkaður fólksbila (ÁN bilaleigubila) YTD 17.12.2021									
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum	Stór-Rvík	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	Suðurland	Óþekkt	Samtals
Bensín/Rafmagn tengill	1853	157	85	25	153	44	181	18	2516
Dísil/Rafmagn tengill	76	4	6	1	11		4	2	104
Tengiltvinnbílar	1929	161	91	26	164	44	185	20	2620
Rafmagnsbíll	2107	161	111	10	117	30	208	11	2755
Aðrir	1405	158	102	32	133	58	171	35	2094
Alls	5441	480	304	68	414	132	564	66	7469
Tengiltvinnbílar	35,5%	33,5%	29,9%	38,2%	39,6%	33,3%	32,8%	30,3%	35,1%
Rafmagnsbíll	38,7%	33,5%	36,5%	14,7%	28,3%	22,7%	36,9%	16,7%	36,9%
Aðrir	25,8%	32,9%	33,6%	47,1%	32,1%	43,9%	30,3%	53,0%	28,0%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hluffall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns - og tengiltvinn	72,8%	6,4%	4,1%	0,9%	5,5%	1,8%	7,6%	0,9%	100,0%

72,8% allra nýskráninga nýrra og notaðra bíla voru á höfuðborgarsvæðinu, næst kom Suðurland með 7,8%, þá Suðurnes með 6,4%, því næst Norðurland með 5,5% og Vesturland með 4,1% en aðrir landshlutar mun minni hlutdeild.

Þegar horft er á hlutdeild tengiltvinnbíla (PHEV) þá er hlutfall þeirra langhæst á Vestfjörðum og Norðurlandi miðað við landsmeðaltal enda strjálbýlt og vegalengdir miklar. Austurland er með aðeins lægra hlutfall en það skýrist af sérstaklega háu hlutfalli hefðbundinna bensín – og dísel bíla. Þeir landshlutar sem eru næst höfuðborgarsvæðinu, Suðurland og Vesturland ásamt höfuðborgarsvæðinu sjálfu eru síðan með hæst hlutfall hreinna rafbíla sem skýrist auðveldlega með að drægni dugar fyrir þær vegalengdir sem verið er að keyra og veikir hleðsluinnviðir hafa þá síður áhrif.

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Fyrirtækjamarkaður árið 2021 (ÁN bílaleigubíla)

Fyrirtækjamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021								
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum	Stór-Rvík	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	Suðurland	Samtals
Bensín/Rafmagn tengill	740	29	11	7	26	3	16	832
Dísil/Rafmagn tengill	30		1		3			34
Tengiltvinnbílar	770	29	12	7	29	3	16	866
Rafmagnsbíll	765	17	7	2	14	1	13	819
Aðrir	723	23	10	4	49	3	30	842
Alls	2258	69	29	13	92	7	59	2527
Tengiltvinnbílar	34,1%	42,0%	41,4%	53,8%	31,5%	42,9%	27,1%	34,3%
Rafmagnsbíll	33,9%	24,6%	24,1%	15,4%	15,2%	14,3%	22,0%	32,4%
Aðrir	32,0%	33,3%	34,5%	30,8%	53,3%	42,9%	50,8%	33,3%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hluffall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns - og tengiltvinn	89,4%	2,7%	1,1%	0,5%	3,6%	0,3%	2,3%	100,0%

Á fyrirtækjamarkaði er 89,4% allra nýskráningar á höfuðborgarsvæðinu. Þar er einnig enn meira áberandi að tengiltvinnbílar eða hefðbundnir jarðefnaeldsneytisbílar eru enn valkostur númer eitt utan höfuðborgarsvæðisins. Suðurnes, Vesturland, Austurland og sérstaklega Vestfirðir eru með sérstaklega hátt hlutfall tengiltvinnbíla. Þetta er hægt að skýra með meiri akstri fyrirtækjabíla og lengri vegalengdum og þá vegur drægni og hleðsluinnviðir enn meira í kaupákvörðun.

Niðurstaðan af þessu er skýr. Á meðan úrval rafbíla er eins lítið og raun ber vitni og sérstaklega bíla sem eru með drægni yfir 400 km á sama tíma og innviðir eru enn mjög veikir þá er augljóst að viðhalda þarf ívilnunum á bæði tengiltvinnbílum og hreinum rafbílum í nokkur ár í viðbót á meðan rafbílatæknin þróast og innviðir styrkjast.

Það er sérstaklega til talið í umsögn ráðuneytisins að miklir fjármunir hafi verið lagðir í að byggja upp innviði. Það er hins vegar dropi í hafið í strjálbýlu landi eins og á Íslandi. Þéttleiki hleðsluinnviða þarf að vera meiri, einstakar hlaðhreðslustöðvar (DC) þurfa að vera öflugri því flestar þeirra í dag eru aðeins 50 kW en framtíðin krefst að lágmarki 150 kW stöðva auk þess sem uppitími stöðvanna sem núna eru í kerfinu er of lágur sem sést á miklum kvörtunum rafbílaeigenda. Einnig þarf að efla enn frekar innviði hæghleðslustöðva (AC) við gististaði, vinnustaði og á heimilum þar sem fólk er líklegra til að dvelja í lengri tíma.

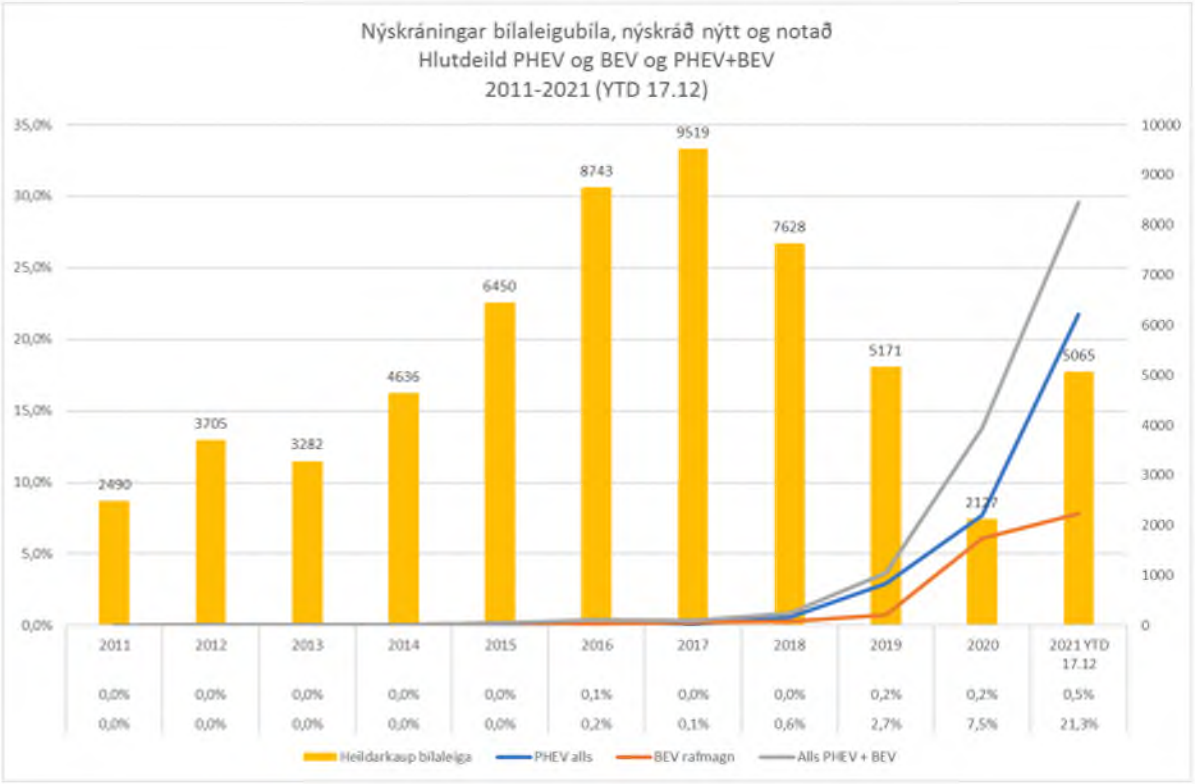
En þetta tekur tíma og þá er rétt að nefna að aðgengi að orku á hverjum og einum stað fyrir hleðsluinnviði er annmörkum háð og dæmi eru um margra mánaða bið eftir að umsóknum sé svarað og síðan annað eins í framkvæmdir ef þá orkan er á lausu. Það má búast við að þétt, öflugt og gott kerfi hraðhleðslu og hæghleðslustöðva verði ekki raunin fyrr en árið 2025 og þangað til þarf að styðja við aðra valkosti eins og tengiltvinnbíla á meðan áfram er stutt við hreina rafbíla.

Ökutækjaleigur

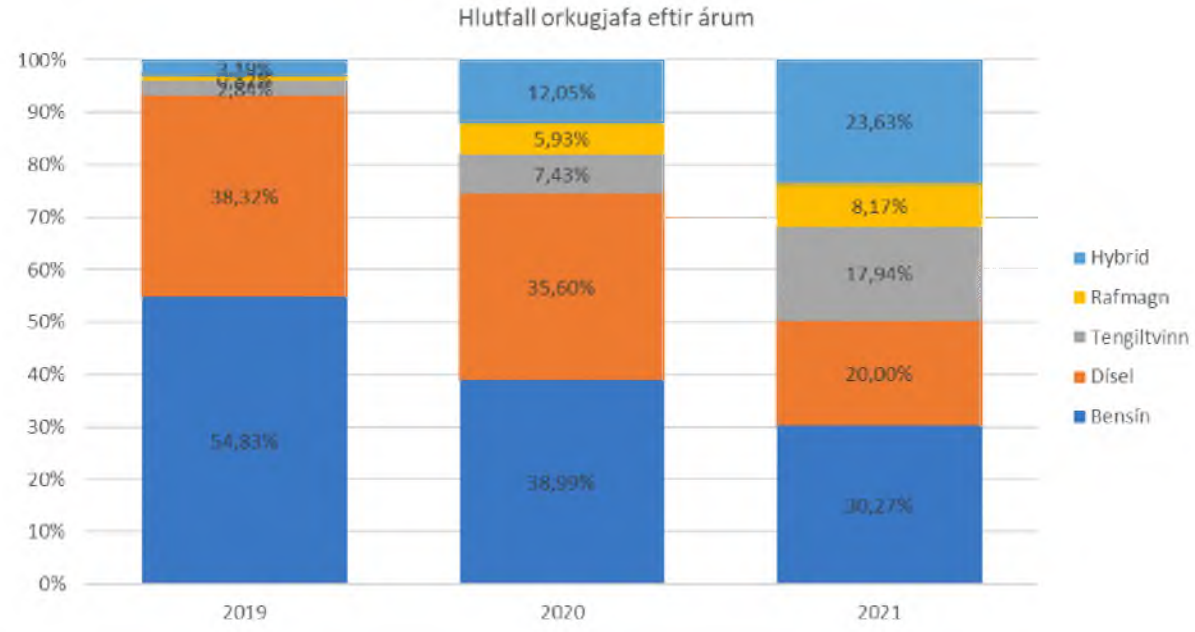
Það er rétt að ökutækjaleigur hafa tekið verulega vel við sér með tilliti til orkuskipta en stóra stökkið var einmitt árið 2020 og á þessu ári einmitt vegna ívilnana. Því er sérstakt að aukinn árangur á þessu sviði sé sett fram sem sérstök rök fyrir því að afnema þær ívilnanir. Sé hlutfall skoðað og greint þá eru augljósar eftirfarandi staðreyndir

Nýskráningar í ökutækjaleigur það sem af er ári eru 5065 fólksbifreiðar og sjá má hvernig þróun frá árinu 2011 til dagsins í dag hefur verið í grafi.

Tengiltvinnbílar (PHEV) Rafmagnsbílar (BEV) nýskráningar bílaleigubíla 2011 – 2021



Þar af eru 376 rafmagnsbifreiðar sem er 8,17% af heildarfjölda nýskráðra fólksbíla í ökutækjaleigur en var árið 2020 tæplega 6 % svo aukning í rafmagnsbílum er nánast engin milli ára. 826 tengiltvinnbílar sem er 17,94% af heildarfjölda nýskráðra fólksbíla í ökutækjaleigur en það hlutfall var 7,43% árið 2020 svo aukningin er í tengiltvinnbílum enda er tengiltvinnbíll besti kosturinn til útleigu.



Ef ferðaþjónustan og koma ferðamanna til Íslands fara upp á næsta ári og næstu árum þá eykst heildarhlutfall bílaleiga í kaupum á nýjum bílum sem hefur gríðarleg áhrif á samsetningu nýrra seldra fólksbíla og ekki síður á endursölumarkað. Þar sem ívilnanir verða fallnar alveg út á tengiltvinnbílum og langt komið á rafmagnsbílum þá munu ökutækjaleigur kaupa bensín-og dísel bíla og þá hægir á hækkun hlutfalls af heildarflota af bílum með lágt eða ekkert CO_2 gildi.

Verðbreytingar vegna niðurfellinga ívilnana

Í umsögn ráðuneytis kemur fram að gerð hafi verið skoðun á verðbreytingum og skoðuð hafi verið dæmi er Bílgreinasambandið lagði til. Skoðum aðeins nánar það sem ráðuneyti tekur til. Í sex tilfellum er munur verðs á tengiltvinnbíl og hefðbundins bensín- eða díesel bíls um 10% en ekki er nefnt að í þessum tilfellum er tengiltvinnbíll núna á bilinu 3-10 % ódýrari í dag en verður ef ívilnun fellur út 3-10% dýrari.

Tengiltvinnvíll sem kostar í dag 5,5 milljónir hækkar snemma árs 2022 um 960.000 kr og mun eftir niðurfellingu ívilnana kosta um 6,5 milljónir. Þótt verð slíks bíls sé þá eins og ráðuneyti setur fram einungis 10% hærra en sambærilegs bensín – eða díselbíls þá er hækkun bíls um 17% og í krónum talið þegar horft er til þess að bíls í þessum verðflokki þá er mikill munur á verði sem mun alltaf hafa veruleg áhrif á val kaupanda. Mikill munur er á að kaupa bíl sem kostar 5,5 milljónir eða bíl sem kostar 6,5 milljónir á sama tíma og hægt er að fá bensin-eða dísel bíl sem er um 10 % ódýrari eða 500.000 -650.000kr.

Að sama skapi virðist í útreikningum ekki vera tekið neitt tillit til þess að þær ívilnanir sem snúa að rafmagnsbílum og bundnar eru við 15.000 bíla kvóta munu renna sitt skeið um mitt ár 2022 og þá munu rafmagnsbílar hækka einnig umtalsvert í verði eða allt að 1.560.000 kr. og það mun því enn frekar verða til þess að hefðbundinn bensín-eða dísel bíl verður fyrir valinu.

Í umsögn ráðuneytiseins er einnig nefnt að rekstrarkostnaður tengiltvinnbíla- og rafbíla sé minni þar sem orkukostnaður er lægri og annar rekstrarkostnaður. Þetta er rétt en á móti, sérstaklega ef ívilnanir verða felldar niður, þá þýðir hærra kaupverð hærri árlegar afskriftir og hærri vaxtakostnað. Afskriftir má reikna með að séu um 20% á ári og vextir um 8%. Afskriftir og vextir á bíl sem hækkar um 1 milljón hækka því um 280 þús. á ári. Hækkun afskrifta og vaxta á rafbíl sem hækkar um 1.560.000 kr. gætu því hækkað um rúmar 430.000 kr.

Dæmi um verð og þær breytingar sem niðurfelling ívilnana hefur í för með sér

Orkugjafi	Verð 18.11 2021	Verð 01.01.2022	Verð við fulla niðurfellingu	Losun samkvæmt WLTP	Verðmunur í %í dag	Verðmunur í % án ívilnunar
Dæmi 1						
Hybrid	4.590.000 kr	4.590.000 kr	4.590.000 kr	86		27%
Tengiltvinnbíll	4.890.000 kr	5.370.000 kr	5.850.000 kr	29	7%	
Rafmagnsbíll	5.490.000 kr	5.490.000 kr	5.490.000 kr	0	20%	
Dæmi 2						
Tengiltvinnbíll	6.090.000 kr	6.570.000 kr	7.050.000 kr	31	2%	18%
Bensín	5.990.000 kr	5.990.000 kr	5.990.000 kr	151		
Diesel	6.130.000 kr	6.130.000 kr	6.130.000 kr	136		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 3						
Tengiltvinnbíll	5.490.000 kr	5.970.000 kr	6.450.000 kr	32	-6%	10%
Diesel	5.870.000 kr	5.870.000 kr	5.870.000 kr	137		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 4						
Diesel	6.990.777 kr	6.990.777 kr	6.990.777 kr	133		
Tengiltvinnbíll	6.790.777 kr	7.270.777 kr	7.750.777 kr	35	-3%	11%
Rafmagnsbíll	Ekki í boði	Ekki í boði	Ekki í boði	N/A		

Á sama tíma og ráðuneyti setur fram að ekki sé mikill verðmunur og orkuskipti hafa gengið vel þá horfir ráðuneyti alfarið fram hjá þeirri staðreynd að framboð rafmagnsbíla er enn nokkuð takmarkað og sérlega í verðflokkum 4,5 – 6,5 milljónir sem er sá verðflokkur sem hin almenna fjölskylda kaupir bíla í auk þess sem drægni er enn takmörkuð miðað við langkeyrslunotkun og ýmsar aðrar þarfir ekki uppfylltar t.d. með stærri út rúmbetri bíla, m.a. 7 sæta, sem rúma fjölskyldur, barnastóla og farangur til ferðalaga og hvað þá með dráttargetu sem leyfir drátt á ferðavögnum um 1500-2000 kg. Það má því færa sterk rök fyrir því að það hlutdeild hefðbundna bensín og dísel bíla muni aukast ef ívilnanir verða felldar út.

Loftlagsmarkmið stjórnvalda

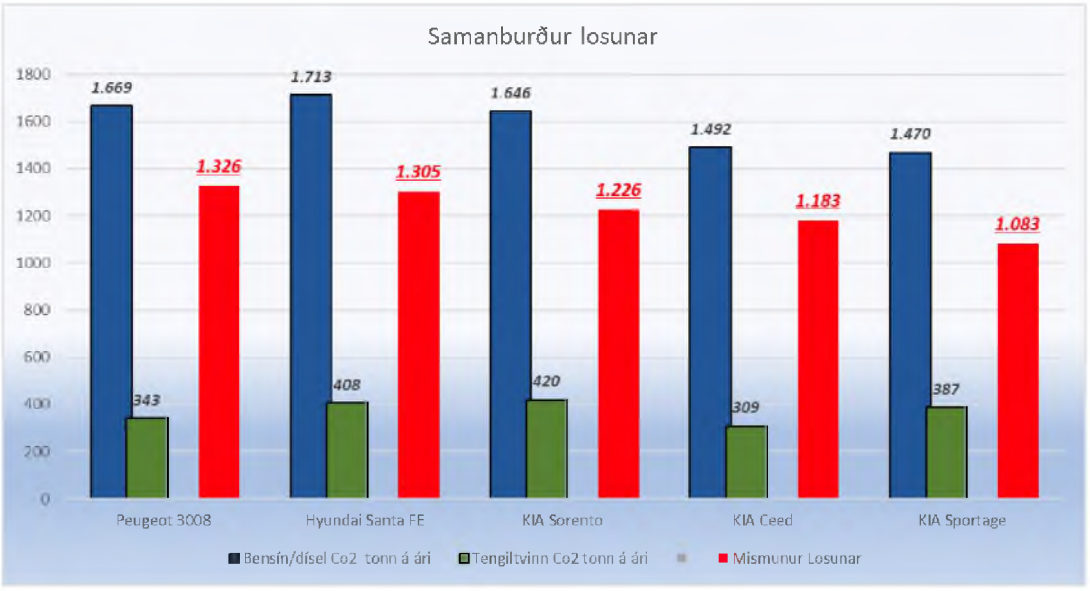
Í umsögn fjármála -og efnahagsráðuneytis er tiltekið að ríki heims séu hvött til að draga í skrefum úr óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsenytis með það að meginmarkmiði að draga úr losun en eru á sama tíma með fyrirhuguðum aðgerðum að taka skref afturá bak með því að stuðla að hækkun tengiltvinnbíla og í nánni framtíð rafmagnsbíla.

Það er því undarlegt að sjá að metnaðarfull markmið í loftlagsmálum eru hvergi tekin inn í þessa umræðu sem og þær afleiðingar í formi peninga og álitshnekkis sem af hlytist ef Ísland uppfyllir ekki loforð sín í þeim efnum. Eins og sjá má í dæmum hér að neðan þá mengar hefðbundinn bensín og/eða dísel bíll á bilinu 3 -5 sinnum meira en tengiltvinnbíll. Hvers vegna er ekki horft til þeirrar staðreyndar sætir furðu en það er einfalt að horfa einungis á fjárhagslegu hlið málsins og líta algjörlega framhjá loftlagsmálum. Verði ívilnanir felldar út hefur það gríðarleg áhrif á þau markmið sem stjórnvöld hafa sett sér og sá ávinningur sem náðst hefur verður að mestu þurrkaður út og við förum til baka um mörg ár og þeirra áhrifa mun gæta næstu 10-12 árin sé horft til aldursflota bíla á Íslandi. Það mun síðan beinlínis hafa áhrif á sektargreiðslur sem ríkissjóður þarf að greiða ef markmið

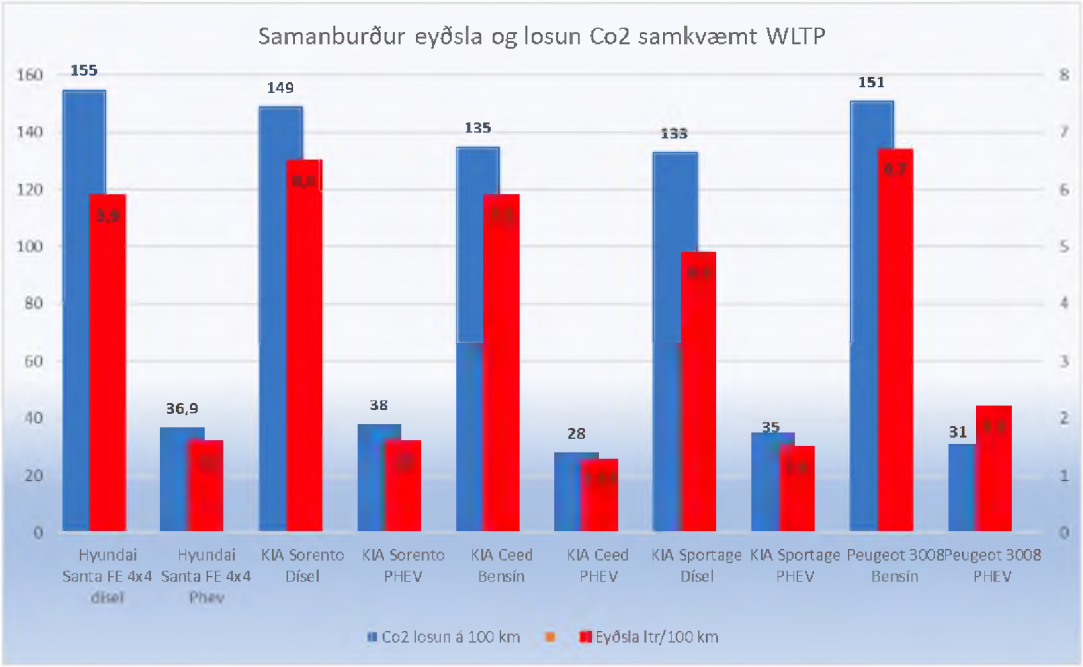
um lækkun koltvísýringslosunar nást ekki auk álitshnekkis Íslands sem hefur sett sér það markmið að verða fyrst þjóða til að verða jarðefnaeldsneytislaust árið 2040.

Til að setja þetta í samhengi þá losar hefðbundinn bensín og/eða dísel bíll nærri 5 sinnum meira af CO_2 til samanburðar við tengiltvinnbíl en ekki þykir ástæða til í umsögnum ráðuneytis að huga að þeim þætti. Það má færa rök fyrir því að með niðurfellingu ívilnana muni aukast hlutdeild hefðbundinna bensín – og dísel bíla með tilheyrandi aukinni losun og þeir bílar munu hafa áhrif á heildarlosun í samgöngum til fjölda ára.

Losun á ársgrundvellli og munur bensín- og/eða díselbíls og tengiltvinnbíls



Samanburður bensín- og/eða díselbíls og tengiltvinnbíls í eyðsluog losun á 100 km



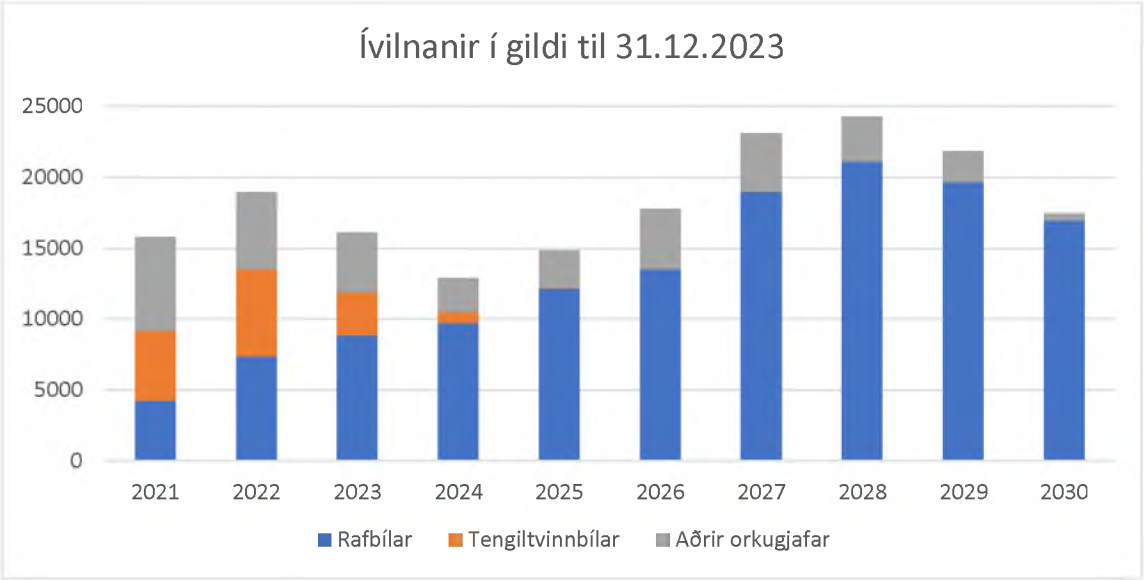
Áhrif til framtíðar

Samtökin hafa gert greiningu á markaði til framtíðar bæði miðað við þær forsendur eins og nú eru og eins ef Ívilnanir verða framlengdar í 2 ár og heildarfjöldi verði hækkaður.

Það er okkar mat að ef ívilnanir verða felldar úr gildi þá muni markmið stjórnvalda um að árið 2030 verði 100.000 vistvæn ökutæki (tengiltvinn og hreinir rafbílar) í umferð ekki nást og verður fjöldinn frekar um 83.000 bílar.

Ástæða þess að mikilvægt er að framlengja ívilnanir er að brúa bil þar til framboð rafmagnsbíla er orðið fullnægjandi og bílar í boði í öllum verðflokkum og sem uppfylla flestar þarfir kaupenda hvar sem er á landinu og því glapræði að fella ívilnanir úr gildi sem mun hægja á orkuskiptum þar sem almenningur og bílaleigur munu frekar velja bensín- og/ díselbíla.

Ef sú sviðsmynd sem byggir á framhaldi ívilnana er skoðuð til 2030 þá munu í enda árs 2030 verða um 135.891 rafmagns- og tengiltvinnbílar skráðar.

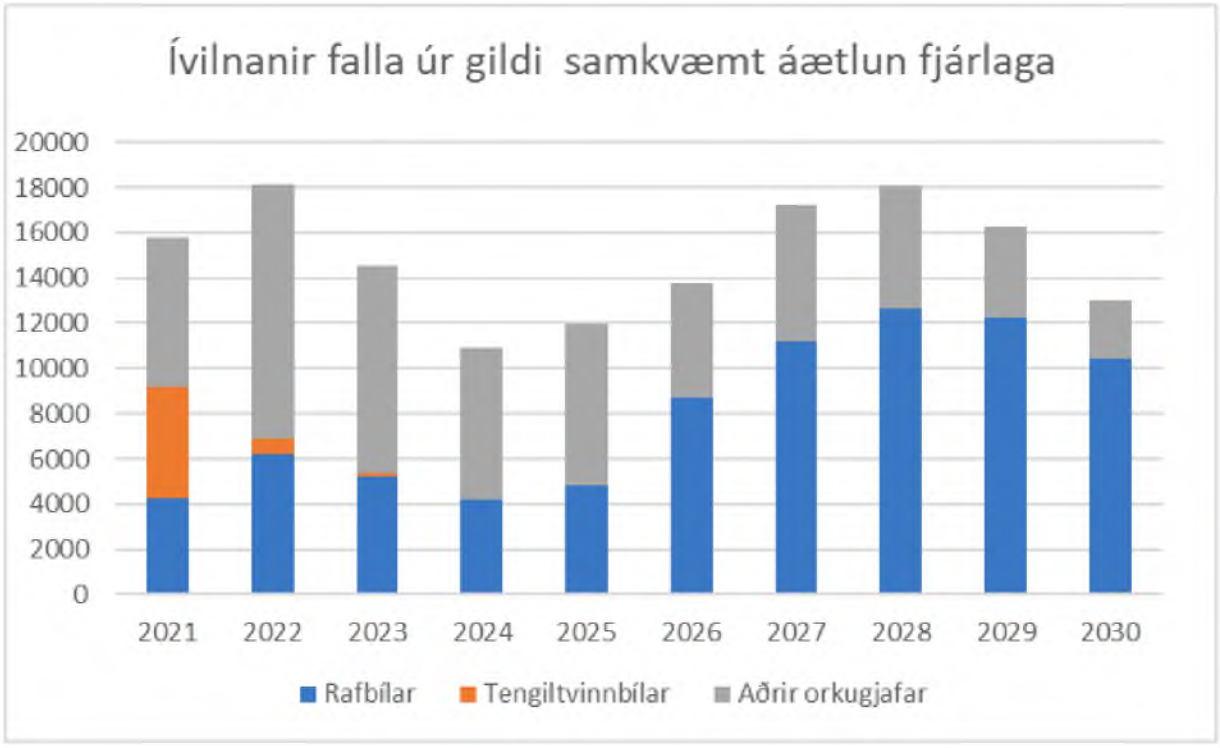


Séu þessi sviðsmynd um framhald ívilnana skoðuð nánar þá má sjá á grafi hér að ofan að hlutdeild rafmagns og tengiltvinnbíla mun aukast á næsta ári. En eftir það mun hlutdeild tengiltvinnbíla minnka t.d. vegna aukinna krafna um CO_2 losun vegna ívilnana en einnig vegna aukins úrval hreinna rafbíla og líklegt er að hlutdeild tengiltvinnbíla árið 2024 verði hverfandi því þá yrði nýr kvóti uppurinn auk fyrrgreindra þátta. Þá verða hreinir rafbílar orðnir mun aðgengilegri og hlutdeild þeirra mun aukast jafnt og þétt á kostnað hefðbundinna bensín og dísel bíla.

Sé sviðsmynd hins vegar skoðuð miðað við það að niðurfelling ívilnana verði að veruleika á er augljóst að hlutdeild tengiltvinnbíla mun strax á árinu 2022 verða lítil sem engin í sölu nýrra fólksbíla en aukning verður mikil í sölu á bensín og dísel bílum. Sé horft til framtíðar þá verður sala rafmagnsbíla á

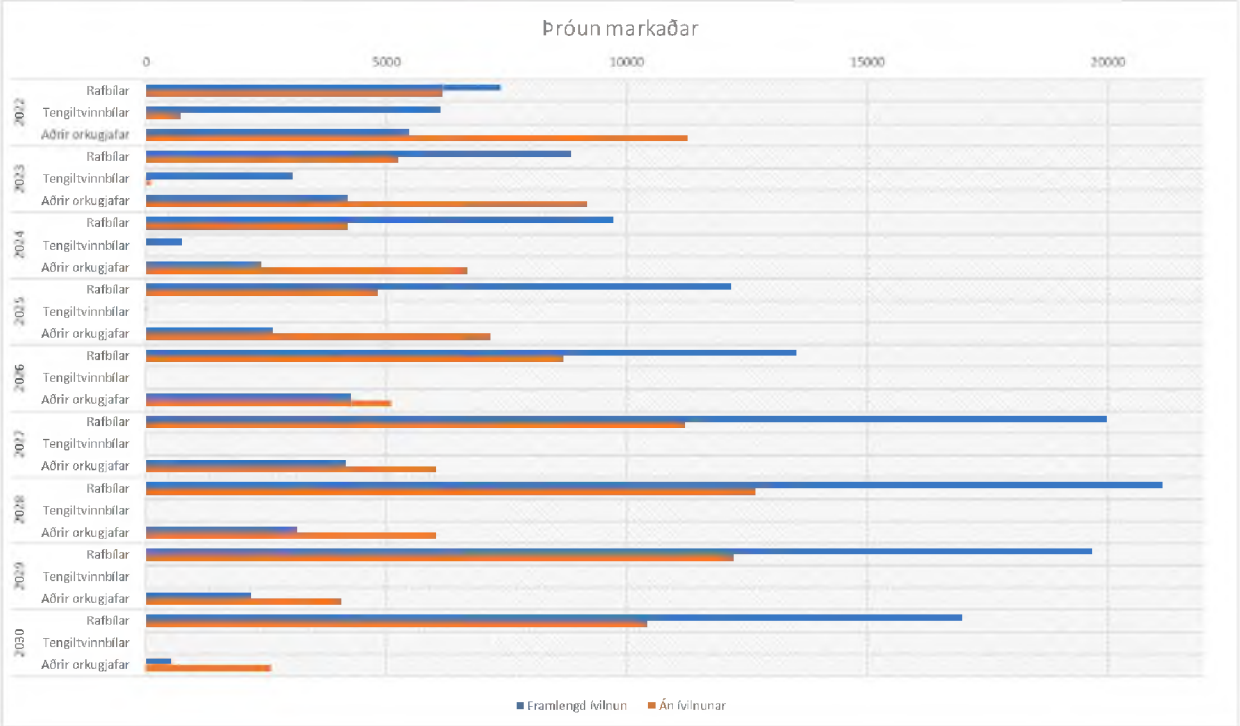
árunum 2024 og 2025 um 30% minni og sé horft enn lengra fram í tíman þá er munur í hlutdeild enn meiri. Sé markmið um 100.000 bíla árið 2030 skoðað þá mun það ekki nást í þessari sviðsmynd

Það er líka rétt að nefna að í fyrrgreindum sviðsmyndum eru fólksbílar taldir sem ein heild í kaupendahópum. Ekki er ólíklegt að bílaleigur kaupi enn lægra hlutfall af rafbílum og tengiltvinnbílum ef ívilnanir falla niður sem mun draga enn frekar úr hlutdeild vistvænna bíla af heildarsölu og heildarflota..



BÍLGREINASAMBANDIÐ

Samanburður sviðsmynda



Niðurstaðan af þeirri leið er stjórnvöld völdu að fara í sinni vegferð að hraða orkuskiptum sem mest var og er augljós og er hraði orkuskiptanna miklu meiri en ella hefði orðið. Hins vegar er ljóst að enn er langt í land ef markmið eiga að nást enda eru **hreinir rafbílar einungis 4,6% af heildarflota skráðra fólksbíla og tengiltvinnbílar 6,7% eða samanlagt 11,2% og því eru aðrar gerðir orkugjafa enn 88,8% af heildarfjölda fólksbíla. Afnám ívilnana á þessum tímapunkti mun hægja stórlega á hraða orkuskipta.**

Bílgreinasambandið telur að afnám ívilnana á nú sé stórt skref afturábak og muni hægja á orkuskiptum og áhrif þess muni setja markmið stjórnvalda um kolefnislaust Ísland 2040 í uppnám og til að tryggja að hraði í orkuskiptum verði í það minnsta sá sami og verið hefur síðastliðin 2 ár þá þarf að framlengja ívilnunum og styðja með því enn frekar við orkuskiptin.

f.h Bílgreinasambandsins

Jóhannes Jóhannesson

Staðgengill framkvæmdastjóra

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Reykjavík 23.desember 2022

Nefndarsvið Alþingis
b.t efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík
nefndarsvid@althingi.is

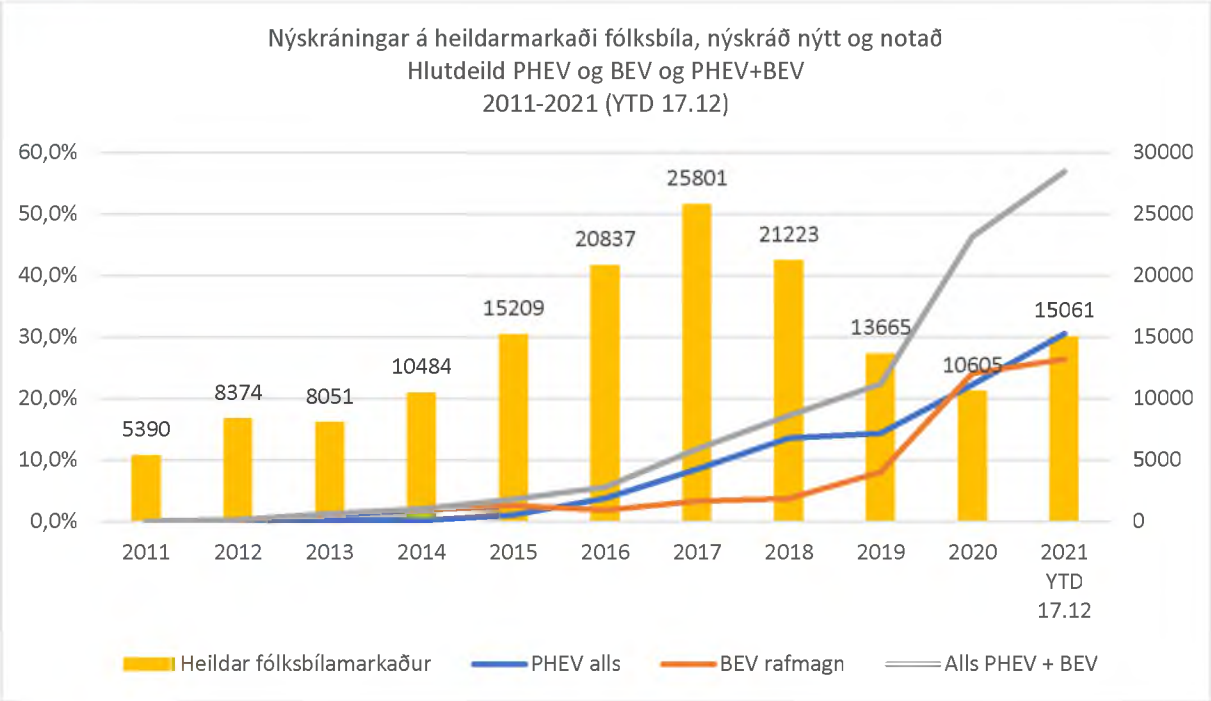
Efni: Viðbótarumsögn um 3. mál. breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022

Í ítarlegum svörum fjármála – og efnahagsráðuneytisins við umsögnum um virðisaukaskatt er settar fram röksemdafærslur sem Bílgreinasambandið gerir athugasemdir við og er margan hátt mikil einföldun og mati á áhrifum aðgerða til framtíðar er virtur að vettugi. Bílgreinasambandið gerir athugasemdir við þau rök er fjármála- og efnahagsráðuneyti leggur fram í sínum svörum.

Í sameiginlegri umsögn Bílgreinasambandsins (BGS), Samtaka fyrirtækja í ferðaþjónustu (SAF) og Samtaka verslunar og þjónustu (SVÞ) eru gerðar athugasemdir við fyrirhugað afnám virðisaukaskattsívilnunar vegna tengiltvinnbíla og fljótlega á næst ári vegna rafbíla. Umsögnin tiltók þau áhrif sem afnámið hefði á bílamarkaðinn, bílaleigur með tilliti til rekstrar, val á ökutækjum til útleigu, endursölu og þeirrar óvissu sem afnám ívilnana hefði í för með sér og ekki síst á stefnu stjórnvalda í loftlagsmálum og markmið með þeirri stefnu.

Það er ljóst að hraðvirkar lausnir eru nauðsynlegar í loftlagsmálum og samgöngur á landi eru einn af þeim þáttum sem hafa áhrif á koltvísýringslosun þó hann sé ekki sá eini. Það var hins vegar ljóst að aðgerðir til orkuskipta hvað varðar fólksbíla væru nokkuð einfaldar miðað við aðra kosti (þungaflutninga, skip og flugvélar) og hægt væri að flýta þeim aðgerðum með því að greiða fyrir þeim með ívilnunum. Tekin voru afgerandi skref í þá átt árið 2011 með breytingum á vörugjaldakerfinu með áherslur á koltvísýringslosun og það hefur skilað sér jafnt og þétt í lægri meðallosun nýskráðra innfluttra bíla. Aftur var tekið skref árið 2012 með sérstakri ívilnun á virðisaukaskatti fyrir tengiltvinnbíla og hreina rafmagnsbíla með það að markmiði að flýta enn frekar orkuskiptum. Fyrir lá að kostnaður hlytist af því að flýta orkuskiptum miðað við þann kost að láta orkuskiptin gerast á sama hraða og venjuleg endurnýjun fólksbíla fer fram á. Seinni kosturinn hefði og getur þýtt að Ísland nái ekki markmiðum um koltvísýringslosun með tilheyrandi álitshnekki og sektargreiðslum til alþjóðasamfélagsins.

Vörugjaldabreytingin árið 2011 hafði jákvæð áhrif til lækkunar á CO_2 gildi nýskráðra bíla sem hefur jafnt og þétt lækkað en þó ekki á nægjanlegum hraða til að ná markmiðum orkuskipta. Virðisaukaskattsívilnun rafbíla og tengiltvinnbíla hafði lítil sem engin áhrif fyrstu árin og ástæðan er augljós því frá árunum 2011 til 2015 var framboð tengiltvinn- og rafmagnsbíla lítið sem ekkert og afar fáir kostir í boði á markaðnum sem uppfylltu þarfir bílkaupenda. Breyting verður á þegar úrval tengiltvinnbíla fer að aukast árið 2016 og næstu ár eftir eykst framboð og samhliða eykst hlutdeild þeirra jafnt og þétt. Það er síðan ekki fyrr en árið 2019 sem úrval hreinna rafbíla fer að aukast og þá fyrst taka orkukskiptin á flug á sama tíma og úrval tengiltvinnbíla eykst líka ásamt því að drægni í akstri á rafmagni einu saman eykst umtalsvert og með því verður tengiltvinnbíll afar góður kostur fyrir marga bílkaupendur.



Niðurstaðan af þeirri leið sem valin var er augljós og er hraði orkuskiptanna miklu meiri en ella hefði orðið. Hins vegar er ljóst að enn er langt í land ef markmið eiga að nást enda stefnir í að hreinir rafbílar verði einungis 4,6% af heildarflota skráðra fólksbíla og tengiltvinnbílar 6,7% eða samanlagt 11,2% í lok árs 2021. Af því leiðir að aðrar gerðir orkugjafa eru enn 88,8% af heildarfjölda fólksbíla. Því þarf frekar að gefa í hvað varðar ívilnanir en draga úr.

Nýskráningar rafbíla og tengiltvinnbíla eftir landshlutum

Það er mjög sérstakt að sjá þá fordóma sem afhjúpast í umsögn ráðuneytisins varðandi skráningar tengiltvinnbíla og rafbíla í Garðabæ og Seltjarnarnesi og virðist vera gefið í skyn að þar séu efnameiri kaupendur að nýta sér ívilnun án þess að keyra síðan á rafmagni. Þetta er mjög gölluð nálgun og tekur að engu leiti tillit til heildarfjölda nýskráninga bíla á hverju landsvæði og þeirrar staðreyndar að á höfuðborgarsvæðinu búa flestir og að hlutfallslega fleiri nýskráningar eru þar umfram hlutfallslegan íbúafjölda sem hefur að öllum líkindum með almennan kaupmátt að gera sem er hærri á höfuðborgarsvæðinu en almennt á landsbyggðinni.

Ef fyrst er rýnt í töflu yfir nýskráningar bíla á höfuðborgarsvæðinu og aðeins horft til einkabílamarkaðar. Þá kemur í ljós að á svæðinu öllu frá póstnúmeri 101-270 eru nýskráðir, nýir eða notaðir fólksbílar 5.438.

Einkabílamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021									
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir svæðum á höfuðborgarsvæði og orkugjöfum	REY 101-108	Rey 109-116,162	SEL 170	Kópavogur 200-203	Gar 210 & 225	HFJ 220-221	MOS 270	Unknown	Grand Total
Bensín/Rafmagn tengill	475	388	44	384	234	223	104	0	1852
Dísil/Rafmagn tengill	9	22	0	18	12	9	6	0	76
PHEV	484	410	44	402	246	232	110	0	1928
BEV	109	161	70	444	260	235	126	0	1405
Aðrir	787	627	40	262	149	162	78	0	2105
Alls	1380	1198	154	1108	655	629	314	0	5438
PHEV	35,1%	34,2%	28,6%	36,3%	37,6%	36,9%	35,0%	#DIV/0!	35,5%
BEV	7,9%	13,4%	45,5%	40,1%	39,7%	37,4%	40,1%	#DIV/0!	25,8%
Aðrir	57,0%	52,3%	26,0%	23,6%	22,7%	25,8%	24,8%	#DIV/0!	38,7%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	#DIV/0!	100,0%
Hlutdeild einstakra svæði á höfuðborgarsvæðinu af heildarsölu	25,4%	22,0%	2,8%	20,4%	12,0%	11,6%	5,8%	0,0%	100,0%

Ef þeim eru 35,5% tengiltvinnbílar (PHEV) og þegar horft er á einstök svæði þá er nánast ekkert frávik á milli þeirra nema á Seltjarnarnesi sem kaupa hlutfallslega FÆRRI PHEV bíla en önnur svæði.

Þegar rýnt er í rafbílahlutdeildina (BEV) þá er áhugavert að sjá að í heild er hlutfallið 25,8% en utan Reykjavíkur er hlutfallið allsstaðar um og yfir 40%, hæst á Seltjarnarnesi. Vestur- og miðbær Reykjavíkur er með mjög lága hlutdeild eða aðeins 7,9% en úthverfi Reykjavíkur eru tvöfalt hærri en þó um helmingi lægra en meðaltal höfuðborgarsvæðisins. Þetta gæti mögulega skýrst af nokkrum þáttum. Akstur íbúa í borginni er minni og því minni ávinningur af lægri rekstrarkostnaði sem er nettaður fljótt út vegna hærra innkaupsverðs en einnig er mjög líklegt að hleðsluinnviðir séu meira vandamál við heimili þar sem eru eldri byggingar og eða fjölbýli.

Þegar rýnt er í landið allt og einstök landsvæði og í hlutfallskráningu annars vegar á einkabílamarkaði (bílar skráðir til einstaklinga) og hins vegar á fyrirtækjamarkaði (bílar skráðir á fyrirtæki ÁN bílaleiga) þá kemur ýmislegt athyglisvert í ljós.

Einkabílamarkaður árið 2021:

Einkabilamarkaður fólksbila (ÁN bilaleigubila) YTD 17.12.2021									
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum	Stór-Rvík	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	Suðurland	Óþekkt	Samtals
Bensín/Rafmagn tengill	1853	157	85	25	153	44	181	18	2516
Dísil/Rafmagn tengill	76	4	6	1	11		4	2	104
Tengiltvinnbílar	1929	161	91	26	164	44	185	20	2620
Rafmagnsbíll	2107	161	111	10	117	30	208	11	2755
Aðrir	1405	158	102	32	133	58	171	35	2094
Alls	5441	480	304	68	414	132	564	66	7469
Tengiltvinnbílar	35,5%	33,5%	29,9%	38,2%	39,6%	33,3%	32,8%	30,3%	35,1%
Rafmagnsbíll	38,7%	33,5%	36,5%	14,7%	28,3%	22,7%	36,9%	16,7%	36,9%
Aðrir	25,8%	32,9%	33,6%	47,1%	32,1%	43,9%	30,3%	53,0%	28,0%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hluffall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns - og tengiltvinn	72,8%	6,4%	4,1%	0,9%	5,5%	1,8%	7,6%	0,9%	100,0%

72,8% allra nýskráninga nýrra og notaðra bíla voru á höfuðborgarsvæðinu, næst kom Suðurland með 7,8%, þá Suðurnes með 6,4%, því næst Norðurland með 5,5% og Vesturland með 4,1% en aðrir landshlutar mun minni hlutdeild.

Þegar horft er á hlutdeild tengiltvinnbíla (PHEV) þá er hlutfall þeirra langhæst á Vestfjörðum og Norðurlandi miðað við landsmeðaltal enda strjálbýlt og vegalengdir miklar. Austurland er með aðeins lægra hlutfall en það skýrist af sérstaklega háu hlutfalli hefðbundinna bensín – og dísel bíla. Þeir landshlutar sem eru næst höfuðborgarsvæðinu, Suðurland og Vesturland ásamt höfuðborgarsvæðinu sjálfu eru síðan með hæst hlutfall hreinna rafbíla sem skýrist auðveldlega með að drægni dugar fyrir þær vegalengdir sem verið er að keyra og veikir hleðsluinnviðir hafa þá síður áhrif.

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Fyrirtækjamarkaður árið 2021 (ÁN bílaleigubíla)

Fyrirtækjamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021								
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum	Stór-Rvík	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	Suðurland	Samtals
Bensín/Rafmagn tengill	740	29	11	7	26	3	16	832
Dísil/Rafmagn tengill	30		1		3			34
Tengiltvinnbílar	770	29	12	7	29	3	16	866
Rafmagnsbíll	765	17	7	2	14	1	13	819
Aðrir	723	23	10	4	49	3	30	842
Alls	2258	69	29	13	92	7	59	2527
Tengiltvinnbílar	34,1%	42,0%	41,4%	53,8%	31,5%	42,9%	27,1%	34,3%
Rafmagnsbíll	33,9%	24,6%	24,1%	15,4%	15,2%	14,3%	22,0%	32,4%
Aðrir	32,0%	33,3%	34,5%	30,8%	53,3%	42,9%	50,8%	33,3%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hluffall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns - og tengiltvinn	89,4%	2,7%	1,1%	0,5%	3,6%	0,3%	2,3%	100,0%

Á fyrirtækjamarkaði er 89,4% allra nýskráningar á höfuðborgarsvæðinu. Þar er einnig enn meira áberandi að tengiltvinnbílar eða hefðbundnir jarðefnaeldsneytisbílar eru enn valkostur númer eitt utan höfuðborgarsvæðisins. Suðurnes, Vesturland, Austurland og sérstaklega Vestfirðir eru með sérstaklega hátt hlutfall tengiltvinnbíla. Þetta er hægt að skýra með meiri akstri fyrirtækjabíla og lengri vegalengdum og þá vegur drægni og hleðsluinnviðir enn meira í kaupákvörðun.

Niðurstaðan af þessu er skýr. Á meðan úrval rafbíla er eins lítið og raun ber vitni og sérstaklega bíla sem eru með drægni yfir 400 km á sama tíma og innviðir eru enn mjög veikir þá er augljóst að viðhalda þarf ívilnunum á bæði tengiltvinnbílum og hreinum rafbílum í nokkur ár í viðbót á meðan rafbílatæknin þróast og innviðir styrkjast.

Það er sérstaklega til talið í umsögn ráðuneytisins að miklir fjármunir hafi verið lagðir í að byggja upp innviði. Það er hins vegar dropi í hafið í strjálbýlu landi eins og á Íslandi. Þéttleiki hleðsluinnviða þarf að vera meiri, einstakar hlaðhreðslustöðvar (DC) þurfa að vera öflugri því flestar þeirra í dag eru aðeins 50 kW en framtíðin krefst að lágmarki 150 kW stöðva auk þess sem uppitími stöðvanna sem núna eru í kerfinu er of lágur sem sést á miklum kvörtunum rafbílaeigenda. Einnig þarf að efla enn frekar innviði hæghleðslustöðva (AC) við gististaði, vinnustaði og á heimilum þar sem fólk er líklegra til að dvelja í lengri tíma.

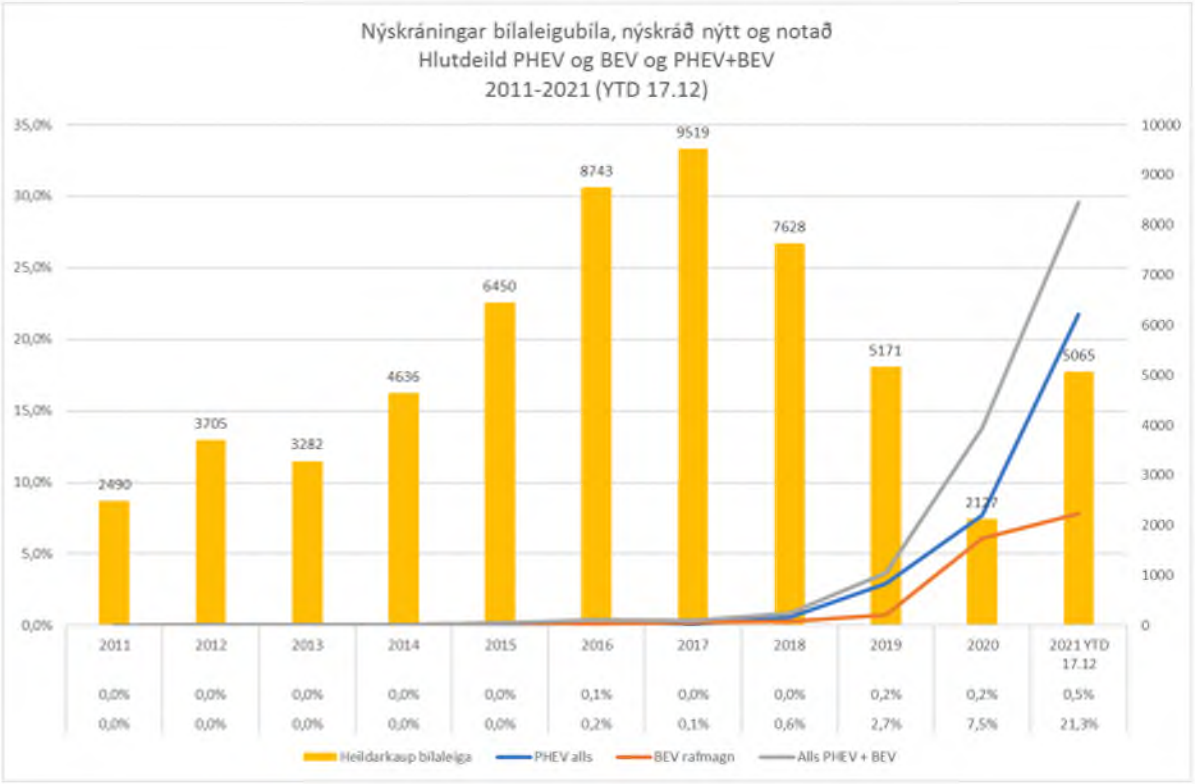
En þetta tekur tíma og þá er rétt að nefna að aðgengi að orku á hverjum og einum stað fyrir hleðsluinnviði er annmörkum háð og dæmi eru um margra mánaða bið eftir að umsóknum sé svarað og síðan annað eins í framkvæmdir ef þá orkan er á lausu. Það má búast við að þétt, öflugt og gott kerfi hraðhleðslu og hæghleðslustöðva verði ekki raunin fyrr en árið 2025 og þangað til þarf að styðja við aðra valkosti eins og tengiltvinnbíla á meðan áfram er stutt við hreina rafbíla.

Ökutækjaleigur

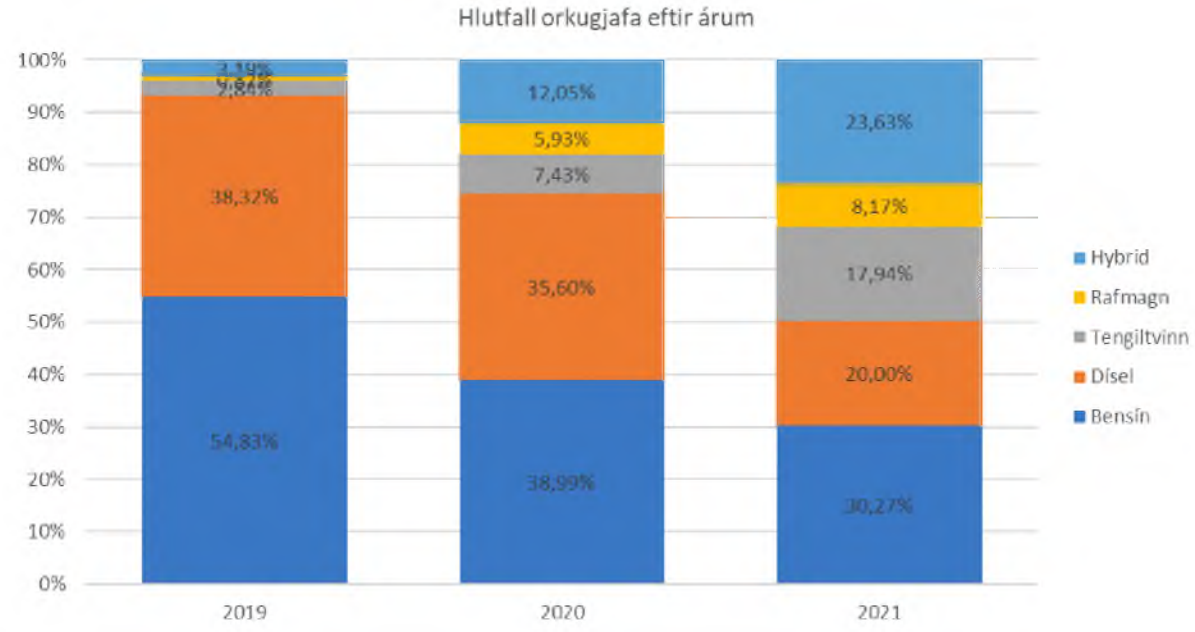
Það er rétt að ökutækjaleigur hafa tekið verulega vel við sér með tilliti til orkuskipta en stóra stökkið var einmitt árið 2020 og á þessu ári einmitt vegna ívilnana. Því er sérstakt að aukinn árangur á þessu sviði sé sett fram sem sérstök rök fyrir því að afnema þær ívilnanir. Sé hlutfall skoðað og greint þá eru augljósar eftirfarandi staðreyndir

Nýskráningar í ökutækjaleigur það sem af er ári eru 5065 fólksbifreiðar og sjá má hvernig þróun frá árinu 2011 til dagsins í dag hefur verið í grafi.

Tengiltvinnbílar (PHEV) Rafmagnsbílar (BEV) nýskráningar bílaleigubíla 2011 – 2021



Þar af eru 376 rafmagnsbifreiðar sem er 8,17% af heildarfjölda nýskráðra fólksbíla í ökutækjaleigur en var árið 2020 tæplega 6 % svo aukning í rafmagnsbílum er nánast engin milli ára. 826 tengiltvinnbílar sem er 17,94% af heildarfjölda nýskráðra fólksbíla í ökutækjaleigur en það hlutfall var 7,43% árið 2020 svo aukningin er í tengiltvinnbílum enda er tengiltvinnbíll besti kosturinn til útleigu.



Ef ferðaþjónustan og koma ferðamanna til Íslands fara upp á næsta ári og næstu árum þá eykst heildarhlutfall bílaleiga í kaupum á nýjum bílum sem hefur gríðarleg áhrif á samsetningu nýrra seldra fólksbíla og ekki síður á endursölumarkað. Þar sem ívilnanir verða fallnar alveg út á tengiltvinnbílum og langt komið á rafmagnsbílum þá munu ökutækjaleigur kaupa bensín-og dísel bíla og þá hægir á hækkun hlutfalls af heildarflota af bílum með lágt eða ekkert CO_2 gildi.

Verðbreytingar vegna niðurfellinga ívilnana

Í umsögn ráðuneytis kemur fram að gerð hafi verið skoðun á verðbreytingum og skoðuð hafi verið dæmi er Bílgreinasambandið lagði til. Skoðum aðeins nánar það sem ráðuneyti tekur til. Í sex tilfellum er munur verðs á tengiltvinnbíl og hefðbundins bensín- eða díesel bíls um 10% en ekki er nefnt að í þessum tilfellum er tengiltvinnbíll núna á bilinu 3-10 % ódýrari í dag en verður ef ívilnun fellur út 3-10% dýrari.

Tengiltvinnvíll sem kostar í dag 5,5 milljónir hækkar snemma árs 2022 um 960.000 kr og mun eftir niðurfellingu ívilnana kosta um 6,5 milljónir. Þótt verð slíks bíls sé þá eins og ráðuneyti setur fram einungis 10% hærra en sambærilegs bensín – eða díselbíls þá er hækkun bíls um 17% og í krónum talið þegar horft er til þess að bíls í þessum verðflokki þá er mikill munur á verði sem mun alltaf hafa veruleg áhrif á val kaupanda. Mikill munur er á að kaupa bíl sem kostar 5,5 milljónir eða bíl sem kostar 6,5 milljónir á sama tíma og hægt er að fá bensin-eða dísel bíl sem er um 10 % ódýrari eða 500.000 -650.000kr.

Að sama skapi virðist í útreikningum ekki vera tekið neitt tillit til þess að þær ívilnanir sem snúa að rafmagnsbílum og bundnar eru við 15.000 bíla kvóta munu renna sitt skeið um mitt ár 2022 og þá munu rafmagnsbílar hækka einnig umtalsvert í verði eða allt að 1.560.000 kr. og það mun því enn frekar verða til þess að hefðbundinn bensín-eða dísel bíl verður fyrir valinu.

Í umsögn ráðuneytiseins er einnig nefnt að rekstrarkostnaður tengiltvinnbíla- og rafbíla sé minni þar sem orkukostnaður er lægri og annar rekstrarkostnaður. Þetta er rétt en á móti, sérstaklega ef ívilnanir verða felldar niður, þá þýðir hærra kaupverð hærri árlegar afskriftir og hærri vaxtakostnað. Afskriftir má reikna með að séu um 20% á ári og vextir um 8%. Afskriftir og vextir á bíl sem hækkar um 1 milljón hækka því um 280 þús. á ári. Hækkun afskrifta og vaxta á rafbíl sem hækkar um 1.560.000 kr. gætu því hækkað um rúmar 430.000 kr.

Dæmi um verð og þær breytingar sem niðurfelling ívilnana hefur í för með sér

Orkugjafi	Verð 18.11 2021	Verð 01.01.2022	Verð við fulla niðurfellingu	Losun samkvæmt WLTP	Verðmunur í %í dag	Verðmunur í % án ívilnunar
Dæmi 1						
Hybrid	4.590.000 kr	4.590.000 kr	4.590.000 kr	86		27%
Tengiltvinnbíll	4.890.000 kr	5.370.000 kr	5.850.000 kr	29	7%	
Rafmagnsbíll	5.490.000 kr	5.490.000 kr	5.490.000 kr	0	20%	
Dæmi 2						
Tengiltvinnbíll	6.090.000 kr	6.570.000 kr	7.050.000 kr	31	2%	18%
Bensín	5.990.000 kr	5.990.000 kr	5.990.000 kr	151		
Diesel	6.130.000 kr	6.130.000 kr	6.130.000 kr	136		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 3						
Tengiltvinnbíll	5.490.000 kr	5.970.000 kr	6.450.000 kr	32	-6%	10%
Diesel	5.870.000 kr	5.870.000 kr	5.870.000 kr	137		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 4						
Diesel	6.990.777 kr	6.990.777 kr	6.990.777 kr	133		
Tengiltvinnbíll	6.790.777 kr	7.270.777 kr	7.750.777 kr	35	-3%	11%
Rafmagnsbíll	Ekki í boði	Ekki í boði	Ekki í boði	N/A		

Á sama tíma og ráðuneyti setur fram að ekki sé mikill verðmunur og orkuskipti hafa gengið vel þá horfir ráðuneyti alfarið fram hjá þeirri staðreynd að framboð rafmagnsbíla er enn nokkuð takmarkað og sérlega í verðflokkum 4,5 – 6,5 milljónir sem er sá verðflokkur sem hin almenna fjölskylda kaupir bíla í auk þess sem drægni er enn takmörkuð miðað við langkeyrslunotkun og ýmsar aðrar þarfir ekki uppfylltar t.d. með stærri út rúmbetri bíla, m.a. 7 sæta, sem rúma fjölskyldur, barnastóla og farangur til ferðalaga og hvað þá með dráttargetu sem leyfir drátt á ferðavögnum um 1500-2000 kg. Það má því færa sterk rök fyrir því að það hlutdeild hefðbundna bensín og dísel bíla muni aukast ef ívilnanir verða felldar út.

Loftlagsmarkmið stjórnvalda

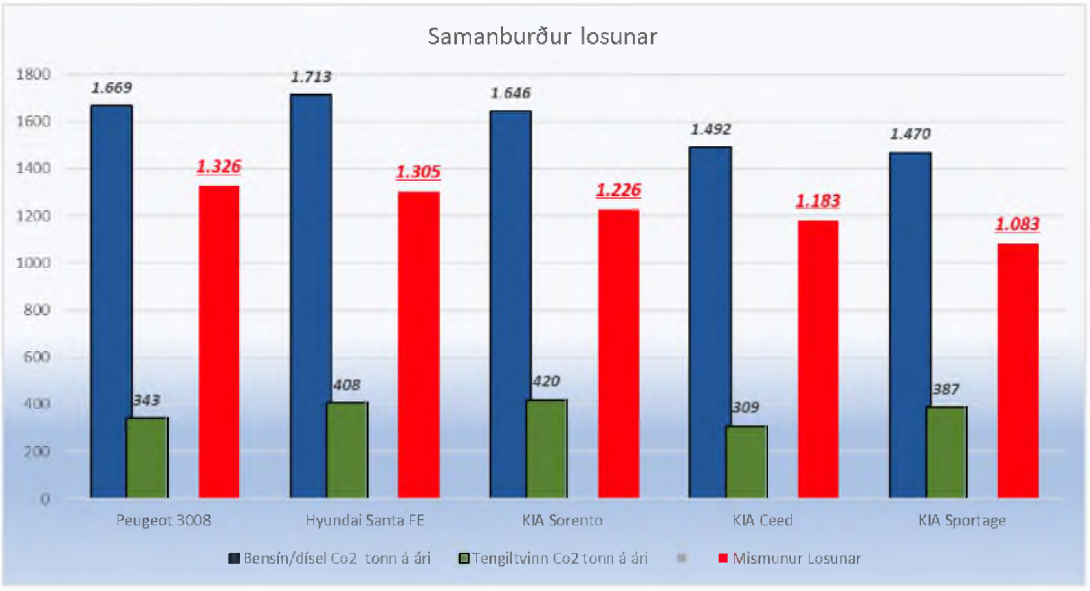
Í umsögn fjármála -og efnahagsráðuneytis er tiltekið að ríki heims séu hvött til að draga í skrefum úr óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsenytis með það að meginmarkmiði að draga úr losun en eru á sama tíma með fyrirhuguðum aðgerðum að taka skref afturá bak með því að stuðla að hækkun tengiltvinnbíla og í nánni framtíð rafmagnsbíla.

Það er því undarlegt að sjá að metnaðarfull markmið í loftlagsmálum eru hvergi tekin inn í þessa umræðu sem og þær afleiðingar í formi peninga og álitshnekkis sem af hlytist ef Ísland uppfyllir ekki loforð sín í þeim efnum. Eins og sjá má í dæmum hér að neðan þá mengar hefðbundinn bensín og/eða dísel bíll á bilinu 3 -5 sinnum meira en tengiltvinnbíll. Hvers vegna er ekki horft til þeirrar staðreyndar sætir furðu en það er einfalt að horfa einungis á fjárhagslegu hlið málsins og líta algjörlega framhjá loftlagsmálum. Verði ívilnanir felldar út hefur það gríðarleg áhrif á þau markmið sem stjórnvöld hafa sett sér og sá ávinningur sem náðst hefur verður að mestu þurrkaður út og við förum til baka um mörg ár og þeirra áhrifa mun gæta næstu 10-12 árin sé horft til aldursflota bíla á Íslandi. Það mun síðan beinlínis hafa áhrif á sektargreiðslur sem ríkissjóður þarf að greiða ef markmið

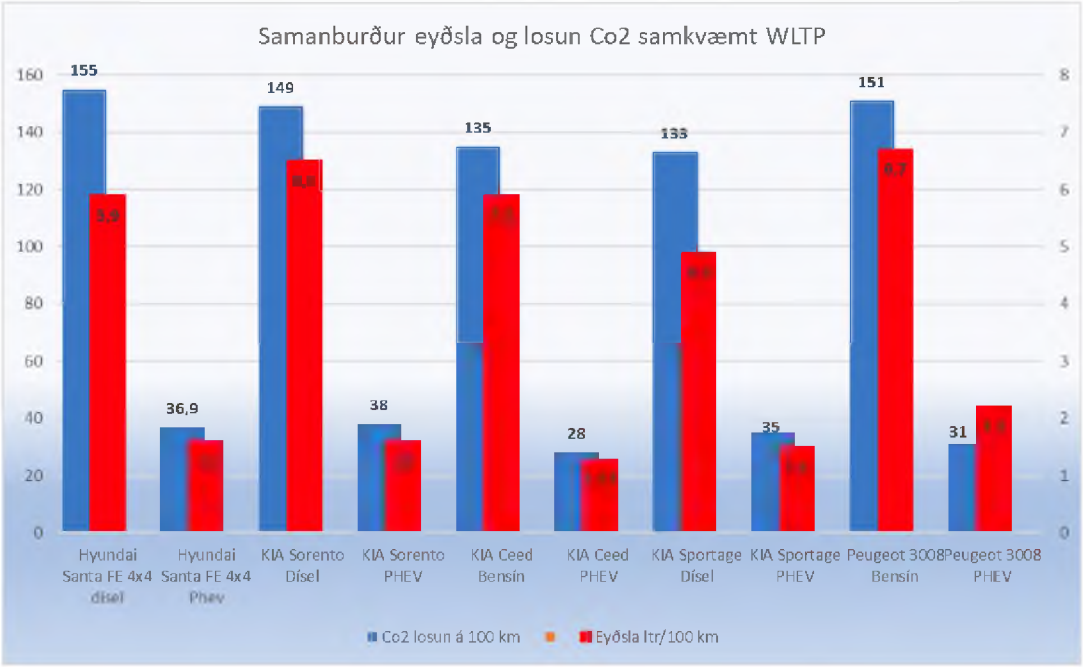
um lækkun koltvísýringslosunar nást ekki auk álitshnekkis Íslands sem hefur sett sér það markmið að verða fyrst þjóða til að verða jarðefnaeldsneytislaust árið 2040.

Til að setja þetta í samhengi þá losar hefðbundinn bensín og/eða dísel bíll nærri 5 sinnum meira af CO_2 til samanburðar við tengiltvinnbíl en ekki þykir ástæða til í umsögnum ráðuneytis að huga að þeim þætti. Það má færa rök fyrir því að með niðurfellingu ívilnana muni aukast hlutdeild hefðbundinna bensín – og dísel bíla með tilheyrandi aukinni losun og þeir bílar munu hafa áhrif á heildarlosun í samgöngum til fjölda ára.

Losun á ársgrundvellli og munur bensín- og/eða díselbíls og tengiltvinnbíls



Samanburður bensín- og/eða díselbíls og tengiltvinnbíls í eyðsluog losun á 100 km



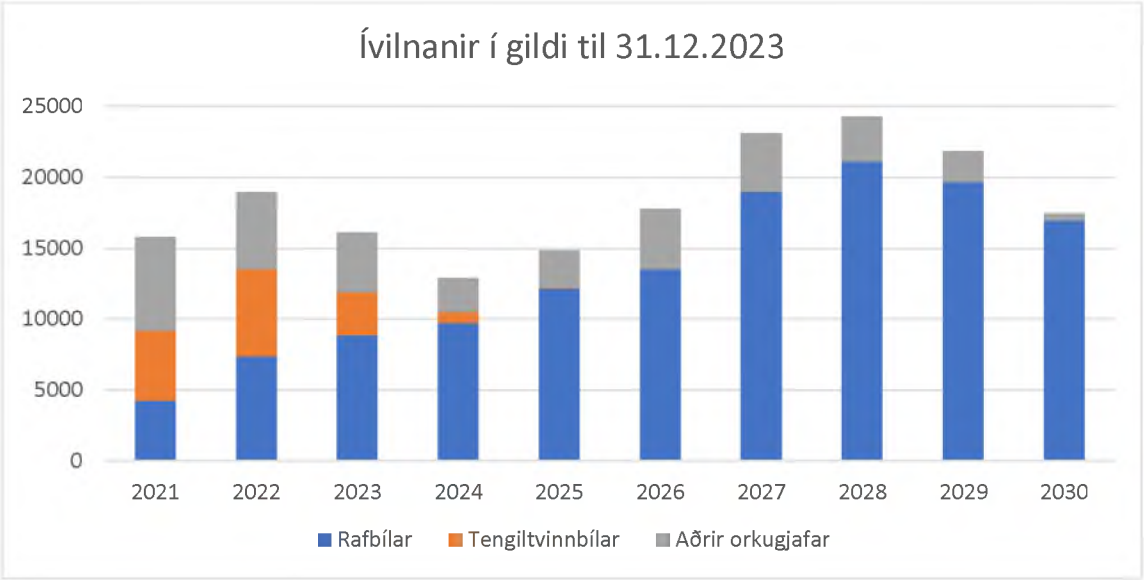
Áhrif til framtíðar

Samtökin hafa gert greiningu á markaði til framtíðar bæði miðað við þær forsendur eins og nú eru og eins ef Ívilnanir verða framlengdar í 2 ár og heildarfjöldi verði hækkaður.

Það er okkar mat að ef ívilnanir verða felldar úr gildi þá muni markmið stjórnvalda um að árið 2030 verði 100.000 vistvæn ökutæki (tengiltvinn og hreinir rafbílar) í umferð ekki nást og verður fjöldinn frekar um 83.000 bílar.

Ástæða þess að mikilvægt er að framlengja ívilnanir er að brúa bil þar til framboð rafmagnsbíla er orðið fullnægjandi og bílar í boði í öllum verðflokkum og sem uppfylla flestar þarfir kaupenda hvar sem er á landinu og því glapræði að fella ívilnanir úr gildi sem mun hægja á orkuskiptum þar sem almenningur og bílaleigur munu frekar velja bensín- og/ díselbíla.

Ef sú sviðsmynd sem byggir á framhaldi ívilnana er skoðuð til 2030 þá munu í enda árs 2030 verða um 135.891 rafmagns- og tengiltvinnbílar skráðar.

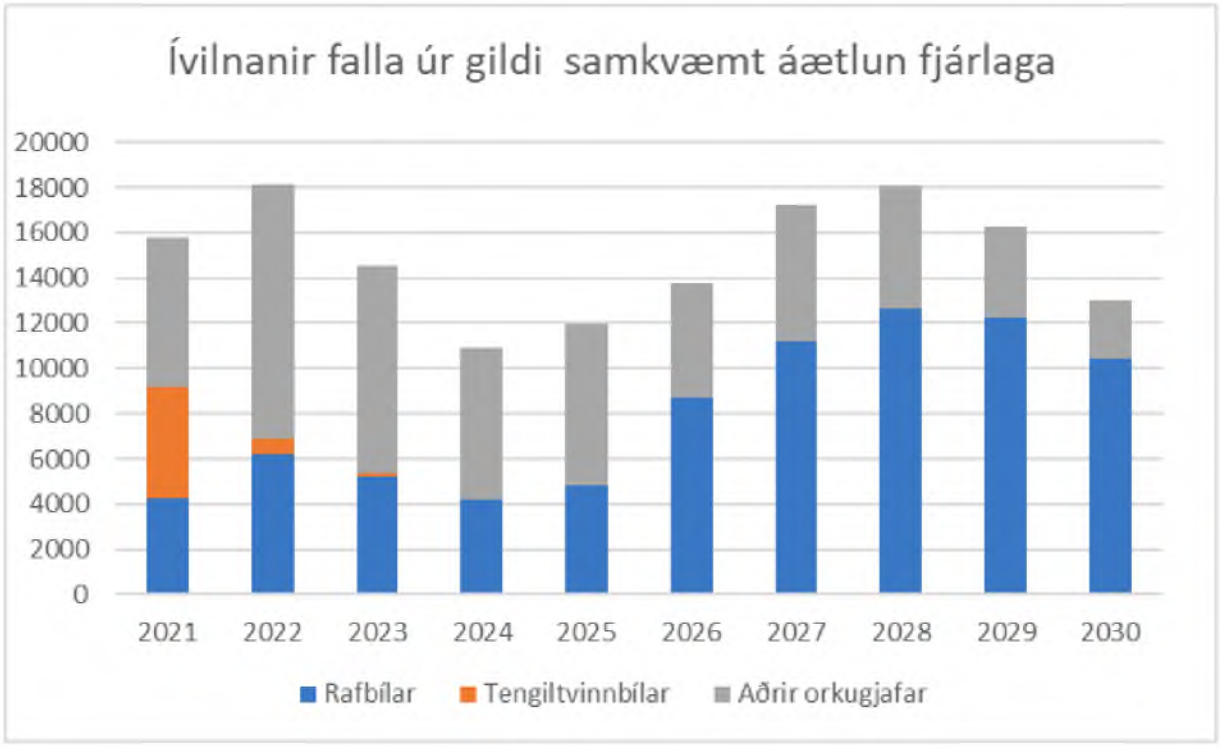


Séu þessi sviðsmynd um framhald ívilnana skoðuð nánar þá má sjá á grafi hér að ofan að hlutdeild rafmagns og tengiltvinnbíla mun aukast á næsta ári. En eftir það mun hlutdeild tengiltvinnbíla minnka t.d. vegna aukinna krafna um CO_2 losun vegna ívilnana en einnig vegna aukins úrval hreinna rafbíla og líklegt er að hlutdeild tengiltvinnbíla árið 2024 verði hverfandi því þá yrði nýr kvóti uppurinn auk fyrrgreindra þátta. Þá verða hreinir rafbílar orðnir mun aðgengilegri og hlutdeild þeirra mun aukast jafnt og þétt á kostnað hefðbundinna bensín og dísel bíla.

Sé sviðsmynd hins vegar skoðuð miðað við það að niðurfelling ívilnana verði að veruleika á er augljóst að hlutdeild tengiltvinnbíla mun strax á árinu 2022 verða lítil sem engin í sölu nýrra fólksbíla en aukning verður mikil í sölu á bensín og dísel bílum. Sé horft til framtíðar þá verður sala rafmagnsbíla á

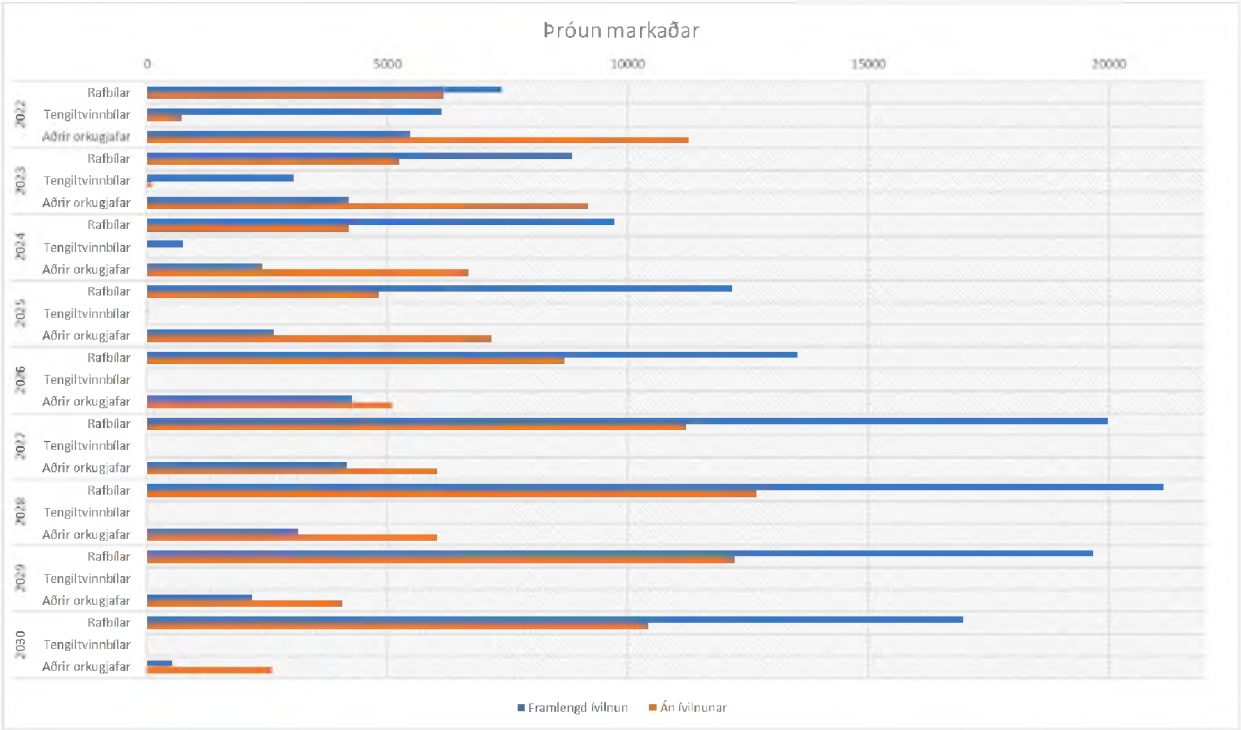
árunum 2024 og 2025 um 30% minni og sé horft enn lengra fram í tíman þá er munur í hlutdeild enn meiri. Sé markmið um 100.000 bíla árið 2030 skoðað þá mun það ekki nást í þessari sviðsmynd

Það er líka rétt að nefna að í fyrrgreindum sviðsmyndum eru fólksbílar taldir sem ein heild í kaupendahópum. Ekki er ólíklegt að bílaleigur kaupi enn lægra hlutfall af rafbílum og tengiltvinnbílum ef ívilnanir falla niður sem mun draga enn frekar úr hlutdeild vistvænna bíla af heildarsölu og heildarflota..



BÍLGREINASAMBANDIÐ

Samanburður sviðsmynda



Niðurstaðan af þeirri leið er stjórnvöld völdu að fara í sinni vegferð að hraða orkuskiptum sem mest var og er augljós og er hraði orkuskiptanna miklu meiri en ella hefði orðið. Hins vegar er ljóst að enn er langt í land ef markmið eiga að nást enda eru **hreinir rafbílar einungis 4,6% af heildarflota skráðra fólksbíla og tengiltvinnbílar 6,7% eða samanlagt 11,2% og því eru aðrar gerðir orkugjafa enn 88,8% af heildarfjölda fólksbíla. Afnám ívilnana á þessum tímapunkti mun hægja stórlega á hraða orkuskipta.**

Bílgreinasambandið telur að afnám ívilnana á nú sé stórt skref afturábak og muni hægja á orkuskiptum og áhrif þess muni setja markmið stjórnvalda um kolefnislaust Ísland 2040 í uppnám og til að tryggja að hraði í orkuskiptum verði í það minnsta sá sami og verið hefur síðastliðin 2 ár þá þarf að framlengja ívilnunum og styðja með því enn frekar við orkuskiptin.

f.h Bílgreinasambandsins

Jóhannes Jóhannesson

Staðgengill framkvæmdastjóra

Reykjavík, 17. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík

Nefndasvid@althingi.is

Efni: Viðbótarumsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022

Vísað er til umsagnar Bílgreinasambandsins, SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar og SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*), dags. 13. desember síðastliðinn, um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þskj. 3 í 3. máli á 152. löggjafarþingi).

Í umsögninni frá 13. desember síðastliðinn var m.a. rakið að virðisaukaskattsívilnun samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt næði aðeins til bifreiða sem væru yngri en þriggja ára og því neyddust ökutækjaleigur til að selja bifreiðarnar frá sér löngu áður en þær hafa náð fjárfestingu í þeim til baka og áður en eðlilegum endurnýjunartíma hefur verið náð. Var bent á að öðrum kosti þyrfti ökutækjaleiga að leggja útskatt á söluverð bifreiðarinnar á eftirmarkaði notaðra ökutækja og ef ívilnunin dræg ist saman að efnahagslegu umfangi eða hyrfi alveg þyrfti ökutækjaleiga að hefja skil á útskatti af hluta eða að öllu leyti af söluverði bifreiða á eftirmarkaði, og það þó engin innskattur hafi verið nýttur við kaup þeirra. Var það mat sett fram að þar með skapaðist órökrænt samhengi í virðisaukaskattskerfinu og ráðstöfunin hamlaði bæði þátttöku ökutækjaleiga í orkuskiptum og skapaði verulega óþarfa óvissu í tengslum við afsetningu á eftirmarkaði.

Með umsögninni fylgdi skjal sem inniheldur tillögur samtakanna um breytingar á bráðabirgðaákvæðum XXIV og XXXIX í lögum um virðisaukaskatt. Var þeim tillögum sem snúa að síðarnefnda ákvæðinu ætlað að ráða bót á framangreindum vanda.

Þær tillögur sem snúa að ákvæði til bráðabrigða XXXIX í lögum um virðisaukaskatt hafa fengið nánari skoðun á vettvangi samtakanna og hefur komið á daginn að á þeim eru annmarkar. Því hafa samtökin dregið tillöguna upp að nýju og þykir rétt að koma nýrri útgáfu á framfæri við efnahags- og viðskiptanefnd. Nýja útgáfan er eftirfarandi, felld inn í gildandi ákvæði í breytingaham, ásamt útskýringu:

> ■ **[[XXXIX.]**[b]
> ☐ Útleiga á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV er að fullu undanþegin skattskyldri veltu að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:
> a. Leigusali er handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002,

eða starfsleyfis til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laga þessara.

b. Virðisaukaskattur hefur verið felldur niður eða talinn til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV við kaup eða innflutning leigusala á ökutækinu.

☐ Nýti skattaðili sér þessa heimild vegna skattskyldrar sölu ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík útleiga hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

☐ Þrátt fyrir ákvæði 2. málsl. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV er við endursölu ökutækis skv. 1. mgr. heimilt að undanþiggja skattverð þess skattskyldri veltu óháð aldri. Um fjárhagslegt umfang undanþágunnar fer í tilviki hvers ökutækis eftir atvikum samkvæmt ákvæðum 2. eða 3. mgr. og 4. eða 5. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV eins og þau stóðu við tollafgreiðslu ökutækisins.

☐ Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember ~~2023~~2028. Útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu sem fer fram eftir gildistöku þess telst til undanþeginnar veltu án tillits til dagsetningar leigusamnings. Fari útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu fram eftir 31. desember ~~2023~~2028 skal hún teljast til virðisaukaskattsskyldrar veltu samkvæmt lögum þessum án tillits til dagsetningar leigusamnings.] [2)]

[1)] *L. 33/2020, 26. gr.* [2)] *L. 154/2019, 2. gr.*

Skýring

Við setningu ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt var augljóslega fyrst og fremst stefnt að því að stuðla að orkuskiptum hjá almenningi eða að minnsta kosti hjá þeim aðilum sem ekki stunda virðisaukaskattsskyldan atvinnurekstur. Það er eðli virðisaukaskatts að honum er skilað í ríkissjóð á hverju sölustigi. Í framkvæmd er því innskattur af aðföngum dreginn frá útskatti af söluverði vöru áður en til skila kemur. Þar með stendur hver aðili skil á skatti af þeim virðisauka sem myndast í rekstri hans. Með ákvæðinu var virðisaukaskattur felldur niður og undanskilinn skattskyldri veltu að tilteknu hámarki á öllum stigum viðskipta. Ívilnun ákvæðisins gagnaðist lítt kaupendum í virðisaukaskattsskyldri starfsemi. Með setningu ákvæðis til bráðabirgða XXXIX í lögum um virðisaukaskatt var umfang framangreindrar ívilnunar aukið þegar eignaleigum, fjármögnunarleigum og ökutækjaleigum var heimilað að undanþiggja skattskyldri veltu útleigu á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli framangreinds ákvæðis til bráðabirgða XXIV. Þar með voru framangreind fyrirtæki hvött til þátttöku í orkuskiptum í samgöngum þrátt fyrir að þau starfi í virðisaukaskattsskyldri starfsemi og eru þau því í tilteknu tilliti undanþegin virðisaukaskatti líkt og almenningur á öllum stigum viðskipta. Myndast hefur reynsla í starfseminni og gefur hún til kynna að rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar séu jafnan mjög vel búnar þegar kemur að tækni og öryggisþáttum. Þá liggur jafnframt fyrir að þörf á endurnýjun þeirra myndast ekki eins hratt og t.d. í tilviki hefðbundinna bensín- eða dísilbifreiða. Þykir því ástæða til að auka umtalsvert svigrúm eignaleiga, fjármögnunarleiga og ökutækjaleiga til nota þeirra í starfseminni. Miðað við núverandi stöðu eru fyrirtæki knúin til að selja rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar frá sér löngu áður en fjárfesting í þeim hefur verið greidd upp með leigutekjum og áður en notkun þeirra kallar á endurnýjun. Í ljósi orkuskiptasjónarmiða og sjónarmiða um fyrirsjáanleika þykir jafnframt eðlilegt að gildistími ákvæðis til bráðabirgða

XXXIX verði lengdur umtalsvert þannig að líklegra verði en ella að unnt verði að greiða upp og nýta ökutækin fyllilega að liðnum gildistíma ákvæðis til bráðabirgða XXIV. Miðað við núverandi ástand þurfa fyrirtækin að selja bifreiðar frá sér áður en gildistími ákvæðis til bráðabirgða XXIV er liðinn vilji þau komast hjá skakkaföllum.

Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins

Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar

Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu

Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Afrit: Fjármála- og efnahagsráðuneytið

Reykjavík, 13. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022

Hinn 7. desember síðastliðinn óskaði efnahags- og viðskiptanefnd eftir umsögnum um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þskj. 3 í 3. máli á 152. löggjafarþingi). Efni frumvarpsins ber hvað helst einkenni svokallaðrar verðlagsuppfærslu, þ.e. uppfærslu svokallaðra krónutöluskatta miðað við verðbólgumarkmið Seðlabanka Íslands, en auk þess er þar að finna ýmsar árvissar framlengingar og breytingar.

Efni frumvarpsins hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi Bílgreinasambandsins, SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar og SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*). Við það tilefni telja samtökin sig hafa rekið augu í að mikilvægt atriði er hvorki ávarpað í frumvarpinu né öðrum frumvörpum sem tengjast frumvarpi til fjárlaga 2022. Þykir verulegt tilefni til að samtökin veki sameiginlega athygli á þessu.

Rétt er að geta þess að SAF og Bílgreinasambandið hafa áður vakið athygli á annmörkum á kerfi virðisaukaskattsívilnana vegna orkuskipta með erindum til efnahags- og viðskiptanefndar og fjármála- og efnahagsráðuneytisins í mars og nóvember 2021.

Áhersla á loftslagsmál og orkuskipti

Fáum hefur dulist að sitjandi ríkisstjórn setur loftslagsmál og orkuskipti á oddinn. Slík málefni hafa einnig verið fyrri ríkisstjórn, Alþingi og stjórnvöldum að öðru leyti afar hugleikin síðustu ár. Birtist það m.a. í ýmsum aðgerðaráætlunum um orkuskipti, m.a. í samgöngum. Um þessar mundir liggur það metnaðarfulla markmið til grundvallar að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en 2040 og verði þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja. Í alþjóðlegum samanburði er staða orkuskipta í samgöngum á Íslandi góð. Með einum eða öðrum hætti hefur Alþingis beitt sér fyrir því að fólksbifreiðar eyði sem minnstu eldsneyti í notkun. Frá 2012 hefur hagrænum hvötum verið beitt með virkum hætti í skattkerfinu í því skyni að raunverulega fjárfesti einstaklingar og fyrirtæki í ökutækjum sem með einum eða öðrum hætti gangi fyrir rafmagni. Ljóst er að sú viðleitni hefur skilað árangri sem hvað helst endurspeglast í skráðum orkugjöfum við nýskráningu bifreiða.

Hagrænir hvatar og virkni þeirra

Allar götur frá 2012 hefur virkan hvata til orkuskipta verið að finna í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Hefur hvatinn þá virkni að skattur er felldur niður og undanþegin virðisaukaskattskyldri veltu að tilteknu hámarki. Fyrst um sinn hafði hvatinn nær einungis áhrif þá sem ekki voru virðisaukaskattsskyldir. Áherslunum var hins vegar að vissu

leyti breytt árið 2019 í því skyni að tryggja að hann hefði ekki síður áhrif í starfsemi ökutækjaleiga en frá þeim tíma hefur þeim verið heimilt að undanþiggja útskatt af útleigu rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbifreiða skattskyldri veltu. Árið 2020 ákvað Alþingi að ganga enn lengra við að hvetja ökutækjaleigur til orkuskipta. Var það 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 lá sú vitneskja að ökutækjaleigur kaupa inn verulegan stóran hluta nýskráðra fólksbifreiða, selja þær á endursölumarkaði notaðra ökutækja fáum árum síðar og hafa því veruleg áhrif á þróun og samsetningu fólksbifreiðaflotans á Íslandi. Að jafnaði er nýskráð bifreið í notkun um langan tíma og því skiptir verulegu máli að losun frá nýskráðum bifreiðum sé sem lægst.

Allt til ársins 2020 tóku ökutækjaleigur afar takmarkaðan þátt í orkuskiptum fólksbifreiða og keyptu fyrst og fremst inn bifreiðar sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti en það ár varð þátttakan virk og virknin tók stakkaskiptum á líðandi ári.

Skakkaföll framundan

Að óbreyttu mun virðisaukaskattsívilnun tengiltvinnbifreiða helmingast að efnahagslegu umfangi um næstu áramót og taka að nema að hámarki 480 þús. kr. á hverja bifreið í stað 960 þús. kr. Við þetta bætist að sýnt þykir að viðmiðum um 15.000 bifreiða hámark nýskráninga verði náð um mánaðarmótin janúar/febrúar og því líklegt að hvatar virðisaukaskattskerfisins til kaupa á slíkum bifreiðum muni hverfa þar sem niðurfellingin mun orsaka hliðstæða hækkun útsöluverðs sem nemur niðurfellingu eins og fram hefur komið í ályktun sem Bílgreinasambandið sendi fjármálaráðuneytinu sem og efnahags-og viðskiptanefnd 11 nóvember síðast liðinn.. Við það mun ekki einungis draga úr líkum á að einstaklingar og önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur kaupi tengiltvinnbifreiðar heldur munu ökutækjaleigur gera það líka. Það sem verra er mun brottfall ívilnunarinnar setja ökutækjaleigur sem tekið hafa virkan þá í orkuskiptum að undanförnu í erfiða stöðu. Þau markmið sem þær hafa undirgengist tengjast nefnilega virðisaukaskattsívilnuninni órofa böndum. Kaupi ökutækjaleiga tengiltvinnbifreið utan ívilnunar verður henni ekki heimilt að fella útskatt af útleigu hennar undan skattskyldri veltu. Þar að auki telur slík bifreið ekki heldur með í skuldbindingarmarkmiðum vörugjaldsafsláttarins. Þar með munu ökutækjaleigur takast á hendur verulega áhættu nema þá því aðeins að markmiðunum verði unnt að ná með kaupum á rafmagnsbifreiðum. Fari svo er hins vegar hætt við að 15.000 bifreiða hámark nýskráninga rafmagnsbifreiða verði náð á fyrri hluta ársins 2022.

Í þessu samhengi þarf ekki hvað síst að hafa í huga að nokkur reynsla hefur myndast við útleigu rafmagnsbifreiða. Hefur skammtímaútleiga reynst verulegum erfiðleikum háð og því eru bifreiðarnar fyrst og fremst leigðar út til lengri tíma og oft líður nokkur tími milli útleigutímabila. Að jafnaði er bifreiðum í skammtímaleigu ekið mun meira en bifreiðum í langtímaleigu. Því kallar útleiga rafmagnsbifreiða ekki á sömu tíðni endurnýjunar og á við í tilviki annarra bifreiða. Þá eru rafmagnsbifreiðar tæknilega betur búnar en aðrar bifreiðar og því kalla tæknibreytingar og öryggisþættir ekki á eins hraða endurnýjun og ella. Virðisaukaskattsívilnunin nær aðeins til bifreiða sem eru yngri en þriggja ára og því neyðast ökutækjaleigur til að selja bifreiðarnar frá sér löngu áður en þær hafa náð fjárfestingu í þeim til baka og áður en eðlilegum endurnýjunartíma hefur verið náð. Öðrum kosti þarf leigan að leggja útskatt á söluverð bifreiðarinnar á eftirmarkaði notaðra ökutækja. Ef ívilnunin dregst saman að efnahagslegu

umfangi eða hverfur alveg þarf ökutækjaleiga sem sagt að hefja skil á útskatti af hluta eða öllu leyti af söluverði bifreiða á eftirmarkaði og það þó engin innskattur hafi verið nýttur við kaup þeirra. Þar með skapast órökrænt samhengi í virðisaukaskattskerfinu. Ráðstöfunin hamlar bæði þátttöku ökutækjaleiga í orkuskiptum og skapar verulega óþarfa óvissu í tengslum við afsetningu á eftirmarkaði.

Uppbygging hleðsluinnviða hefur staðið útleigu rafmagnsbifreiða til skammtímaleigjenda fyrir þrifum. Nýverið kynnti Íslensk Nýorka niðurstöður könnunar á stöðu hleðslustöðva fyrir rafbíla og notkun þeirra. Af niðurstöðunum má leiða almenn hlaði eigendur rafbifreiða þær á heimili sínu eða vinnustað. Skammtímaleigjendur búa ekki við þann munað og þurfa að reiða sig á hleðsluinnviði í almenningsnotum. Var það ein meginniðurstaða könnunarinnar að hleðslustöðvar vanti um allt land og þá einna helst við gisti-, veitinga- og áningarstaði. Á meðan eftirspurn eftir hleðsluinnviðum er ekki mætt mun útleiga rafmagnsbifreiða áfram verða afar erfið viðfangs. Helgast það ekki einvörðungu af reynsluleysi margra leigutaka heldur einnig erfiðleikum sem þeir kunna að upplifa á ferðalögum um landið. Því hefur útleika tengiltvinnbifreiða leikið lykilhlutverk í þátttöku skammtímaleigutaka í orkuskipum. Sú staðreynd endurspeglast einnig í þeim aðstöðumun sem landsbyggðarfólk býr við þegar að hleðsluinnviðum kemur.

Á þessum tímapunkti virðist ljóst að tilefni sé til að taka forsendur þeirra tveggja hagrænu hvata sem finna má í virðisaukaskattslöggjöfinni til endurskoðunar, þ.e. ívilnun vegna kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum og ívilnun vegna útleigu slíkra bifreiða. Til að varpa nánara ljósi á þann vanda sem að óbreyttu blasir við fylgir erindi þessu samantekt sem unnin var á vettvangi samtakanna. Þá leyfa samtökin sér jafnframt að teikna upp þær breytingar sem þau telja æskilegt að verði gerðar á viðeigandi ákvæðum virðisaukaskattslaga.

Rétt er að taka fram að samtökin hafa ekki verið í aðstöðu til að leggja mat á áhrif breytinganna á fjárhag ríkisjóðs. Hins vegar verður að ætla að áhrifin endurspegli í raun og veru framtíðarfjárfestingu í orkuskiptum í samgöngum.

Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins



Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Fylgiskjöl:

1. *Samantekt: Skattalegir hvatar til orkuskipta í samgöngum – Þátttaka ökutækjaleiga og alvarleg áhrif breyting um næstu áramót.*
2. *Skjal sem inniheldur tillögur að lagabreytingum sem hafa verið færðar inn í viðeigandi bráðabirgðaákvæði í lögum um virðisaukaskatt í breytingaham (rauðlitaður texti).*

Afrit: Fjármála- og efnahagsráðuneytið

Samantekt:

Skattalegir hvatar til orkuskipta í samgöngum

Þátttaka ökutækjaleiga og alvarleg áhrif breytinga um næstu áramót

13. desember 2021

Yfirlit

I. Um samtökin

II. Áherslur ríkistjórna

III. Virðisaukaskattskerfið stuðlar að orkuskiptum í samgöngum

IV. Umhverfi ökutækjaleiga

V. Þróun nýskráninga fólksbifreiða

VI. Þróun orkuskipta í samgöngum

VII. Þróun orkuskipta hjá ökutækjaleigum

VIII. Ályktanir og ábendingar

IX. Sviðsmynd

I. Um samtökin

Bílgreinasambandið
Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra
johannesj@bgs.is
s. 891-6706

SAF – Samtök ferðaþjónustunnar
Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri
gunnar.valur@saf.is
s. 822 0058

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu
Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur
benedikt@svth.is
s. 864 9136

- **Bílgreinasambandið** er samtök atvinnurekenda í sölu ökutækja, vöru og þjónustu þeim tengdum. Í Bílgreinasambandinu er fjöldi fyrirtækja þ.e. almenn bílaverkstæði, bílasölur, bílaumboð, hjólbarðaverkstæði, málningar- og réttingarverkstæði, ryðvarnarstöðvar, smurstöðvar, varahlutasalar og aðrir þjónustuaðilar í bílgreininni.
- **SAF – Samtök ferðaþjónustunnar** eru hagsmunasamtök allra fyrirtækja sem starfa í ferðaþjónustu. Samtökin voru stofnuð 11. nóvember 1998 og eru byggð á grunni Sambands veitinga- og gistihúsa og lögðu önnur hagsmunasamtök sem störfuðu innan ferðaþjónustunnar niður starfsemi sína á sama tíma. Í dag er fjöldi fyrirtækja í SAF. Það eru flugfélög, ferðaskrifstofur, gististaðir, veitingahús, bílaleigur, hópbifreiðafyrirtæki, afþreyingarfyrirtæki svo og önnur fyrirtæki sem telja sig til ferðaþjónustufyrirtækja.
- **SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu** eru málsvari atvinnurekenda í verslunar- og þjónustufyrirtækjum. Samtökin vinna að almennum, sameiginlegum hagsmunamálum aðildarfyrirtækja og stuðla að framförum í verslun og þjónustu, bættum starfsskilyrðum, aukinni arðsemi og samkeppnishæfni. Meðal aðildarfyrirtækja SVÞ eru verslanir, innflytjendur, ræstingafyrirtæki, sjálfstæðir skólar og sérfræðilæknar.

II. Áherslur ríkisstjórna

Skattkerfinu hefur verið beitt um tveggja áratuga skeið til að draga úr eldsneytiseyðslu ökutækja

Núverandi og síðasta ríkisstjórn hafa lagt áherslu á orkuskipti í samgöngum

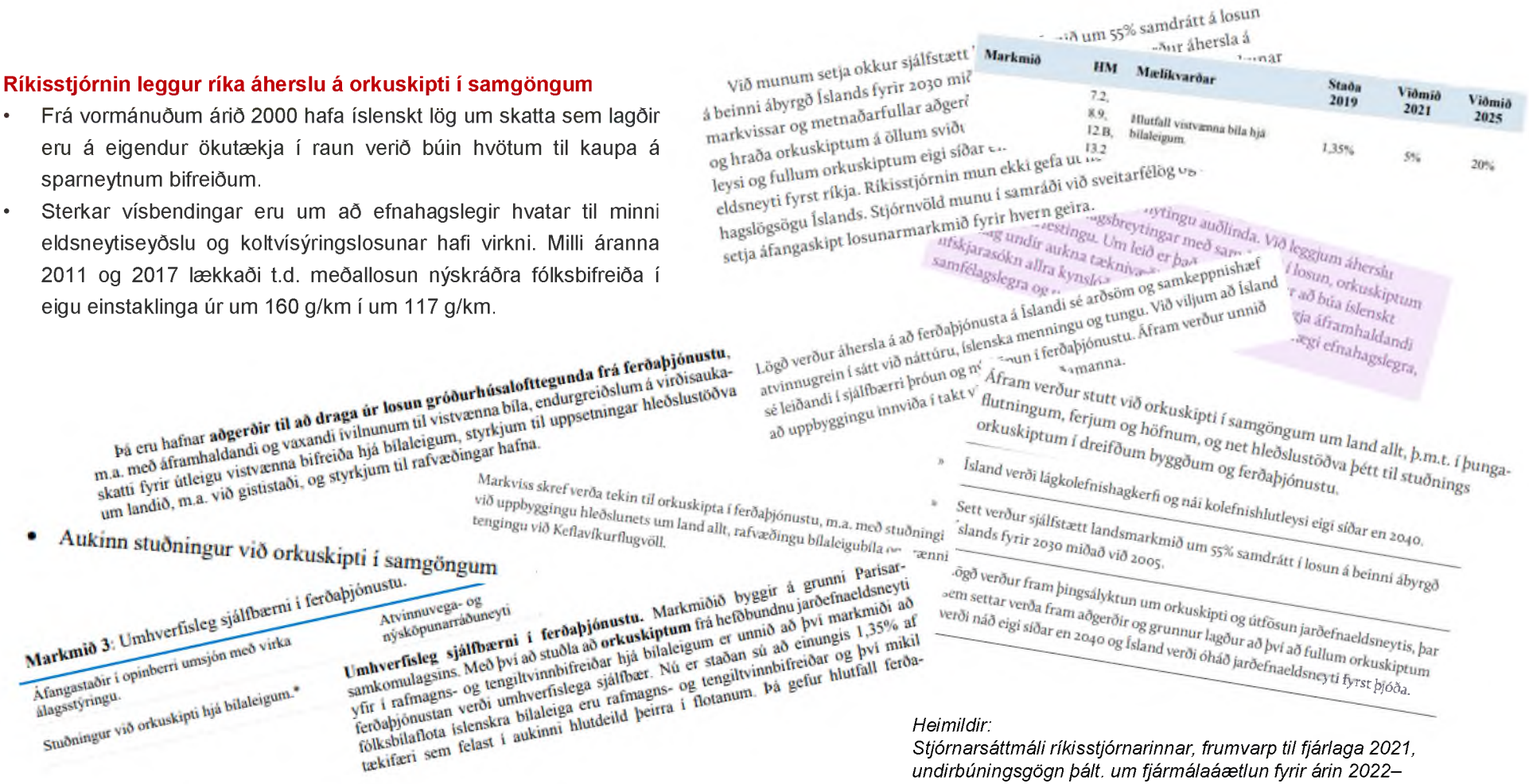
Fyrirliggjandi eru markmið vegna orkuskipta ökutækjaleiga

Skattkerfinu hefur verið beitt til að hvetja einstaklinga og fyrirtæki til orkuskipta

Loftslagsmarkmið ríkisstjórnarinnar eru metnaðarfull

Ríkisstjórnin leggur ríka áherslu á orkuskipti í samgöngum

- Frá vormánuðum árið 2000 hafa íslenskt lög um skatta sem lagðir eru á eigendur ökutækja í raun verið búin hvötum til kaupa á sparneytnum bifreiðum.
- Sterkar vísbendingar eru um að efnahagslegir hvatar til minni eldsneytiseyðslu og koltvísýringslosunar hafi virkni. Milli áranna 2011 og 2017 lækkaði t.d. meðallosun nýskráðra fólksbifreiða í eigu einstaklinga úr um 160 g/km í um 117 g/km.



Heimildir:
Stjórnarsáttmáli ríkisstjórnarinnar, frumvarp til fjárlaga 2021, undirbúningsgögn þált. um fjármálaáætlun fyrir árin 2022–2026.

III. Virðisaukaskattskerfið stuðlar að orkuskiptum

VSK-ívilnun hefur hvatt einstaklinga til kaupa á bifreiðum sem ganga ekki að öllu leyti fyrir jarðefnaeldsneyti

Ívilnunin fellur úr gildi í árslok 2023 eða þegar 15.000 rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar hafa verið nýskráðar

Ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða lækkar úr 960 þús. kr. á bifreið í 480 þús. kr. um næstu áramót

Aðeins er rými til að nýskrá 390 tengiltvinnbifreiðar þangað til ívilnunin fellur alfarið niður

Aðeins er rými til að nýskrá tæplega 5.000 rafmagnsbifreiðar þangað til ívilnunin fellur alfarið niður

Efnahagslegir hvatar til orkuskipta í samgöngum

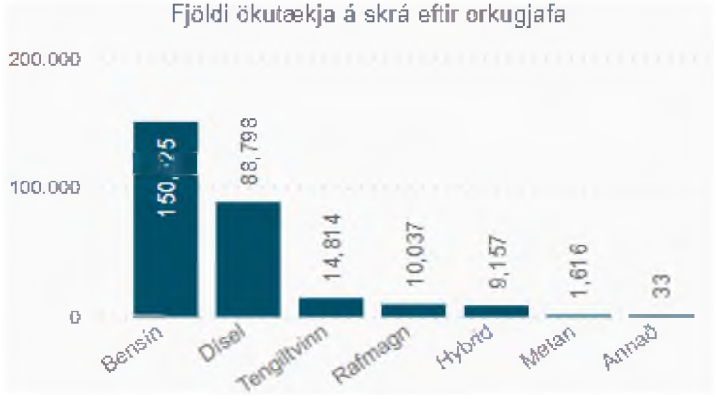
- Almennt ber innflutningur og sala ökutækja virðisaukaskatt í virðisaukaskattsskyldri starfsemi.
- Á miðju árinu 2012 lögfesti Alþingi virðisaukaskattsívilnun sem ætlað er að hvetja neytendur til kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum í stað bifreiða sem ganga alfarið fyrir jarðefnaeldsneyti. Virðisaukaskatturinn er undanþegin veltu í innflutningi og felldur niður að vissu hámarki við skattskylda sölu enda sé viðkomandi bifreið þriggja ára eða yngri.

Virðisaukaskattsívilnunin hefur virkni

- Um þessar mundir hefur ívilnunin verið virk í nálega níu og hálft ár og er svo komið að af þeim 261.972 fólksbifreiðum sem eru á skrá eru 14.814 tengiltvinnbifreiðar og 10.037 rafmagnsbifreiðar.

Viss fyrirsjáanleiki tryggður

- Virðisaukaskattsívilnunin var lengi vel lögfest til bráðabirgða og hana þurfti Alþingi því að endurnýja á ári hverju. Í því skyni að tryggja vissan fyrirsjáanleika var henni breytt í lok árs 2017 og henni markaður þriggja ára gildistími. Við sama tilefni var gildistími ívilnunarinnar tengdur fjölda skráðra ökutækja þannig að gert var ráð fyrir að hún félli úr gildi þegar 10.000 rafmagnsbifreiðar og sama magn tengiltvinnbifreiða og vetnisbifreiða hefðu verið skráðar hér á landi.
- Töluverðar breytingar voru gerðar á ívilnuninni með lagabreytingu árið 2019 en með þeim voru útfærðar áherslur ríkisstjórnarinnar á orkuskipti í samgöngum. Við það tilefni var umfang ívilnunarinnar í ýmsu tilliti aukið, gildistími hennar lengdur út árið 2023 og nýskráningarviðmið hennar hækkuð í 15.000 í hverjum flokki. Við sama tilefni var einnig ákveðið að láta þá ívilnun sem kaupendur tengiltvinnbifreiða hafa notið renna sitt skeið í áföngum á árunum 2020–2023.
- Með breytingarlögum árið 2020 ákvað Alþingi að fresta því um eitt ár að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða hæfi að renna sitt skeið. Mun hún að óbreyttu helmingast að fjárhagslegu umfangi um næstu áramót og falla alfarið niður um áramótin 2022/2023.



Heimild: Tölfræðivefur Samgöngustofu 13. des. 2021

IV. Umhverfi ökutækjaleiga

Til ársloka 2023 leggja ökutækjaleigur ekki vsk. á leiguverð rafmagns- og tengiltvinnbifreiða sem fallið hafa undir vsk-vílnun

Vsk-undanþágan varðar útleigu rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða

Ökutækjaleigur njóta ígildis 30% afsláttar af vörugjaldi af ökutækjum standi þær við tiltekin markmið um innkaup og útleigu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða

Nýtingu vörugjaldsafsláttar fylgir kvöð um endurgreiðslu afsláttarins auk álags og dráttarvaxta standi ökutækjaleiga ekki við sett markmið

Ökutækjaleigur hvattar til orkuskipta í samgöngum

- Með lögum frá árinu 2019 var ökutækjaleigum og eigna- og fjármögnunarleigufyrirtækjum gert fært að njóta virðisaukaskattsívilnunarinnar vegna rafmagns-, tengiltvinn og vetnisbifreiða.
- Útskattur af ökutækjaleigu er felldur niður út árið 2023 hafi viðkomandi ökutæki fallið undir virðisaukaskattsívilnunina.
- Innkaup framangreindra aðila eru undanþegin virðisaukaskatti að 4 millj. kr. kaupverði tengiltvinnbfreiða og 6,5 millj. kr. kaupverð rafmagnsbifreiða. Útleiga er óháð virðisaukaskatti.

Vörugjaldakerfið hvetur ökutækjaleigur til orkuskipta

- Til loka árs 2018 nutu ökutækjaleigur vörugjaldsívilnunar og því var vörugjald á bílaleigubifreiðar lægra en almennt gerðist. Lá sú hugsun að baki bílaleigubílar hefðu sérstakt eðli, þeir væru í raun atvinnutæki á meðan þeir væru í eigu ökutækjaleiga en fengju hefðbundin not við endursölu á markaði notaðra fólksbifreiða.
- Með samþykkt 5. gr. laga nr. 140/2020 ákvað Alþingi að koma á fót sérstakri vörugjaldsívilnun sem hvetur ökutækjaleigur sérstaklega til kaupa á rafmagns- tengiltvinn- og vetnisbifreiðum.
- Ívilnunin veitir ökutækjaleigum ígildi 30% afsláttar af heildarfjárhæð vörugjalds af keyptum ökutækjum á líðandi ári, að hámarki 400 þús. kr. á bifreið, gegn því skilyrði að hlutdeild rafmagns-, vetnis og tengiltvinnbifreiða nemi 15% af heildarinnkaupum 2021 en 25% árið 2022.
- Vörugjaldsívilnunin er tímabundin og gildir vegna kaupa þeirra á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum á árunum 2021 og 2022. Standi ökutækjaleiga ekki við ofangreinda skuldbindingu ber henni að greiða vörugjaldsafsláttinn til ríkisins að viðbættu 10% álagi, dráttarvöxtum og innheimtukostnaði.

Vörugjaldsívilnunin er beintengd virðisaukaskattsívilnuninni

- Til að njóta vörugjaldsívilnunarinnar verða ökutækjaleigur að fjárfesta í bifreiðum sem falla undir virðisaukaskattsívilnunina.

> *[...] ökutækjaleigan gangist undir skuldbindingu þess efnis að hún muni kaupa inn ökutæki sem falla undir gildissvið 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt á árunum 2021–2022 sem nemi eftirfarandi hluta heildarinnkaupa ökutækja hvort ár:*
> *a. 15% árið 2021,*
> *b. 25% árið 2022.**

**Úr 3. tölul. 1. mgr. bráðabirgðaákvæðis XIX í lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.*

V. Þróun nýskráninga fólksbifreiða

Nýskráningum fólksbifreiða fækkaði verulega á árunum 2017–2020

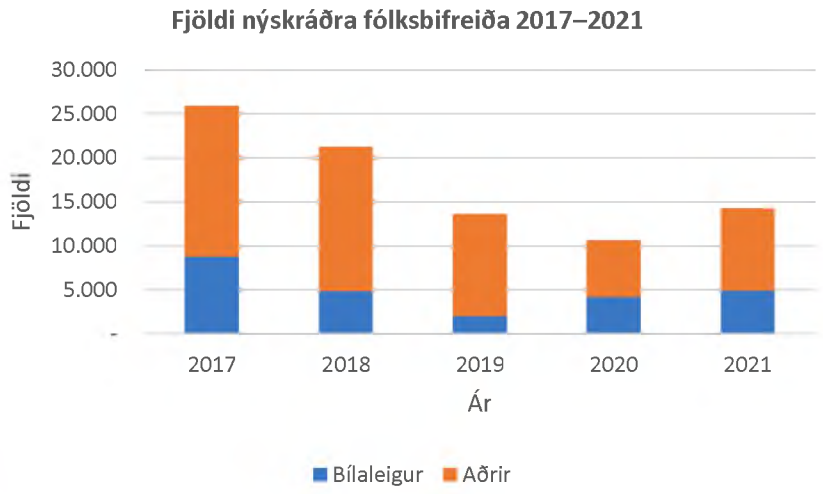
Hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum fólksbifreiða hefur að jafnaði verið mjög há en lækkaði umtalsvert 2018 og 2019

Sveiflur í nýskráningum eru mun meiri milli ára í tilviki ökutækjaleiga en annarra og fylgja að miklu leyti þróun ferðamannafjölda

Þar sem nýskráðir fólksbílar eru jafnan lengi í umferð á Íslandi gefa nýskráningar vísbendingu um framtíðarlosun koltvísýrings í samgöngum

Almennt um þróun nýskráninga

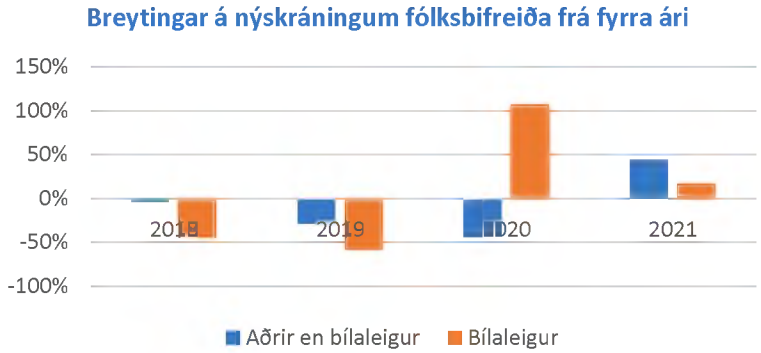
- Ástæða er til að skoða nánar þá þróun sem hefur átt sér stað á tímabilinu frá 2017 en þá náði sala fólksbifreiða ákveðnu hámarki. Á þessum tíma áttu sér stað breytingar sem eiga rót sína að rekja til fleiri þátta en orkuskipta í samgöngum.
- Á myndinni hér að neðan má sjá þær breytingar sem orðið hafa almennt á nýskráningu fólksbifreiða á tímabilinu.



- Eins og sjá má dróst heildarfjöldi nýskráðra fólksbifreiða verulega saman á tímabilinu.

Nýskráningar bílaleigubíla

- Árið 2017 nam fjöldi bílaleigubíla um 34% af heildarfjölda nýskráninga en aðeins 23% 2018 og 15% 2019. Árið 2020 nam fjöldi bílaleigubíla hins vegar 39% af nýskráningum og 34% það sem af er ári 2021.
- Hafa ber í huga að milli áranna 2017 og 2020 drógust nýskráningar almennt saman um nær 60%. Eins og sjá má af myndinni hér að neðan voru breytingar á nýskráningum mun sveiflukenndari hjá bílaleigum en öðrum.



SVÞ Samtök verslunar og þjónustu

VI. Þróun orkuskipta í samgöngum

Upplýsingar um breytingar á orkugjöfum nýskráðra fólksbíla frá 2018 samræmast orkuskiptaáherslum

Árið 2018 nam hlutdeild annarra bifreiða en rafmagns- og tengiltvinnbifreiða nálega 90%

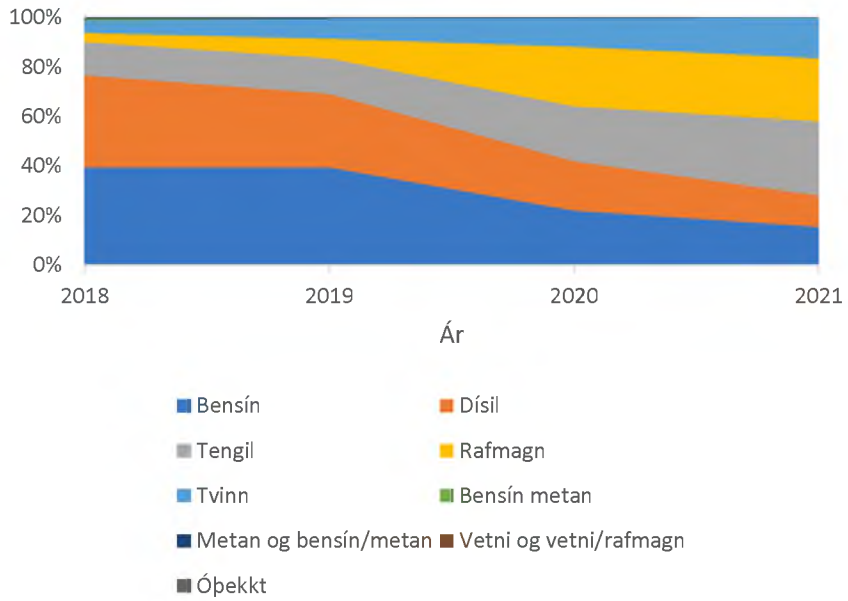
Það sem af er árinu 2021 nemur hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða tæpum 50%

Á árunum 2017–2019 tóku ökutækjaleigur takmarkaðan þátt í orkuskipum

Hlutdeild orkugjafa almennt

- Áhugavert er að skoða hlutfallslega samsetningu nýskráðra fólksbíla á tímabilinu frá 2017 miðað við orkugjafa, þ.e. árið 2018 til og með þeim tíma sem liðinn er af 2021.

Hlutdeild orkugjafa í nýskráningum 2018–2021

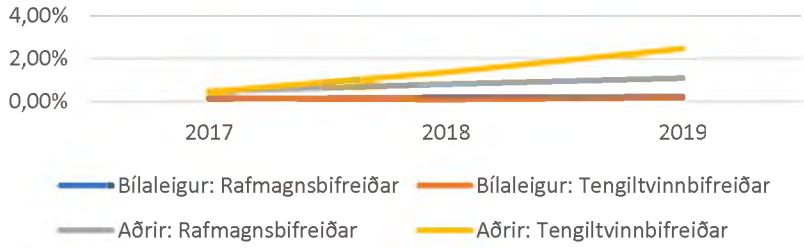


- Myndin hér að framan ber með sér gífurlegar breytingar á nýskráningum fólksbíla þegar að orkugjöfum kemur. Á þessu stutta tímabili lækkar samanlögð hlutdeild bifreiða sem aðeins nýta jarðefnaeldsneyti úr 71% í 25% og á sama tíma eykst hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða úr 16% í 49%. Það verður að teljast góður árangur.

Þátttaka ökutækjaleiga rýr framan af

- Myndina þarf hins vegar að skoða með hliðsjón af upplýsingum sem finna má á glærunni hér að framan. Fyrir liggja upplýsingar um að þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum var nokkuð rýr framan af eins og eftirfarandi mynd ber með sér.

Upphaf árs: Þróun hlutdeildar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða



SVÞ Samtök verslunar og þjónustu

VII. Þróun orkuskipta hjá ökutækjaleigum

Ökutækjaleigur eru mikilvægur hlekkur í orkuskiptum

Ökutækjaleigur ráða miklu um samsetningu fólksbílaflotans á Íslandi á hverjum tíma

Að útleigutíma loknum eru bílaleigubílar afsettir á innlendum eftirmarkaði notaðra ökutækja

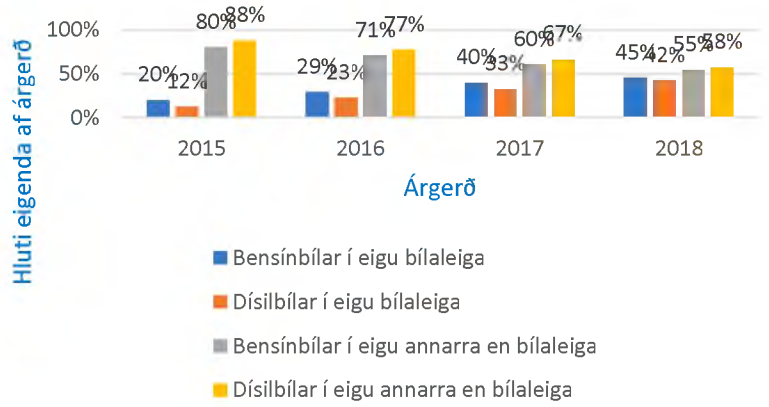
Á árunum 2019–2021 hafa ökutækjaleigur tekið virkan þátt í orkuskiptum og margfaldað innkaup rafmagns- og tengiltvinnbifreiða milli ára

Óhætt er að segja að efnahagslegir hvatar í vsk- og vörugjaldskerfinu hafi skipt sköpum

Ökutækjaleigur hafa töluverð áhrif á eftirmarkaði notaðra ökutækja

- Ef horft er nokkur ár aftur í tímann blasir sú mynd við að ökutækjaleigur keyptu lengi aðeins inn bensín- og dísilbifreiðar. Hlutdeild bílaleigubíla hefur verið afar há í nýskráningum fólksbíla, allt að tæplega 50% af öllum nýskráningum þegar mest lét en 39% árið 2020 og 34% það sem af er líðandi ári. Ef litið er til upplýsinga frá upphafi árs 2019 fæst sú mynd að bílaleigubílar eru mun yngri en fólksbifreiðar í eigu annarra.

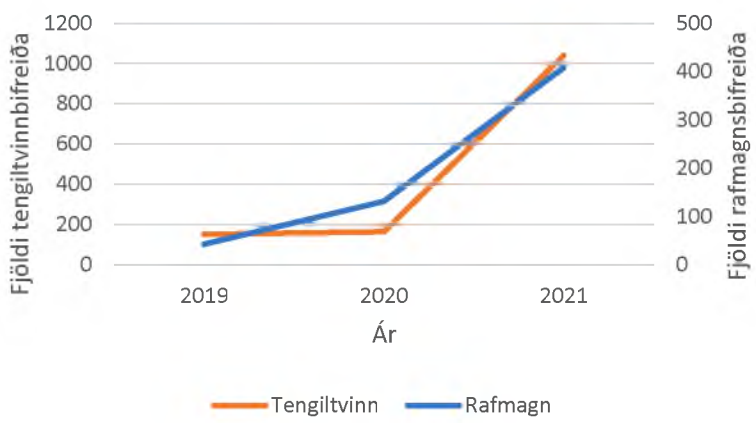
Upphaf árs 2019: Hluti eigenda í árgerðum 2015–2018



Þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum hefur tekið stakkaskiptum

- Eins og fram hefur komið hafa verið í gildi efnahagslegir hvatar í formi virðisaukaskatts- og vörugjaldsívilnunar og því eðlilegt að skoða virkni þeirra í tilviki ökutækjaleiga.

Ökutækjaleigur: Fjöldi nýskráðra rafmagns- og tengiltvinnbifreiða



- Eins og myndin ber með sér tók nýskráningum bílaleigubíla sem eru tengdar rafmagni að fjölga verulega árið 2020 og nemur fjölgunin milli áranna 2020 og 2021 um 311% í tilviki rafmagnsbifreiða og 634% í tilviki tengiltvinnbifreiða.

SVÞ Samtök verslunar og þjónustu

VIII. Ályktanir og ábendingar

Stjórnvöld leggja áherslu á orkuskipti hjá ökutækjaleigum

Ökutækjaleigur hafa að undanförnu tekið virkan þátt í orkuskiptum í ljósi efnahagslegra hvata

Afar líklegt er að vsk-ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða falli úr gildi á 1. ársfjórðungi 2022

Líkur eru á að vsk-ívilnun vegna rafmagnsbifreiða falli úr gildi á miðju árinu 2022

Niðurfall vsk-ívilnana mun í raun gjaldfella kröfu ríkisins um endurgreiðslu vörugjaldsafsláttar auk álags og dráttarvaxta

Niðurfallið mun rýra getu og vilja ökutækjaleiga til að taka þátt í orkuskiptum

Af framangreindri umfjöllun má draga eftirfarandi ályktanir

- Stjórnvöld leggja verulega áherslu á að hraða orkuskiptum, m.a. í samgöngum. Jafnframt er lögð rík áhersla á orkuskipti í starfsemi ökutækjaleiga.
- Almennt hafa orkuskipti í fólksbílaflotanum gengið ágætlega. Einstaklingar og önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur hafa tekið mjög virkan þátt. Þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum hófst tiltölulega nýlega en hefur gengið vel undanfarin tvö ár og vonum framar á líðandi ári.
- Um næstu áramót mun efnahagslegt umfang virðisaukaskattsívilnunar vegna kaupa á tengiltvinnbifreiðum dragast saman um helming. Á fyrsta ársfjórðungi 2022 er líklegt að fjöldatakmörkunum nýskráðra tengiltvinnbifreiða verði náð og virðisaukaskattsívilnun þeirra því alfarið falla úr gildi.
- Ef tekið er mið af árlegri fjölgun nýskráninga rafmagnsbifreiða undanfarin þrjú ár og mögulegrar aukinnar eftirspurnar ökutækjaleiga í ljósi brottfalls ívilnunar vegna tengiltvinnbifreiða munu fjöldatakmarkanir rafmagnsbifreiða væntanlega fella virðisaukaskattsívilnun þeirra úr gildi um mitt ár 2022.

Rétt er að koma eftirfarandi ábendingum á framfæri

- Samhliða lækkun og niðurfalls virðisaukaskattsívilnunarinnar mun ökutækjaleigum verða ógerlegt að standa við skuldbindingar sínar samkvæmt vörugjaldsívilnuninni. Við niðurfall munu fyrirtækin búa við þann veruleika að geta aðeins selt þær bifreiðar sem þær hafa þegar keypt með virðisaukaskatti á endursölumarkaði en nær engar líkur eru á að þær hafi gert ráð fyrir slíku við setningu leiguverðs.
- Afar litlar líkur eru á að ökutækjaleigur geti náð fyrirliggjandi skuldbindingum um orkuskipti með kaupum á rafmagnsbifreiðum eingöngu. Er til þess að horfa að ívilnun þeirra mundi væntanlega falla niður um mitt ár 2022 Þar með munu möguleikar einstaklinga og annarra fyrirtækja til að afla rafmagnsbifreiða jafnframt dragast verulega saman.
- Geti ökutækjaleigur ekki staðið við skuldbindingar samkvæmt vörugjaldsívilnuninni getur ríkissjóður eignast kröfu á hendur ökutækjaleigum sem nemur 30% vörugjalds af keyptum ökutækjum á þessu ári auk 10% álags, dráttarvaxta og innheimtukostnaðar. Ætla verður að áhrif þess muni koma fram í minni áherslu ökutækjaleiga á orkuskipti í samgöngum og innkaup þeirra hverfi í umtalsverðum mæli til fyrra horfs.

Á næstu glæru er fengist við það verkefni að draga upp sviðsmynd af áhrifum brottfalls ívilnana almennt á hlutdeild orkugjafa í nýskráningum fólksbifreiða.

IX. Sviðsmynd

Falli vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða úr gildi á 1. ársfjórðungi 2022 mun hlutur orkugjafa nýskráðra fólksbifreiða breytast verulega frá árinu 2021

Afleiðing niðurfallsins mun í besta falli skila svipaðri stöðu og í upphafi árs 2019

Ekki hefur verið tekin afstaða til þeirra áhrifa sem koma munu fram í innkaupum einstaklinga og fyrirtækja ef ökutækjaleigur auka áherslu á innkaup rafmagnsbifreiða árið 2022

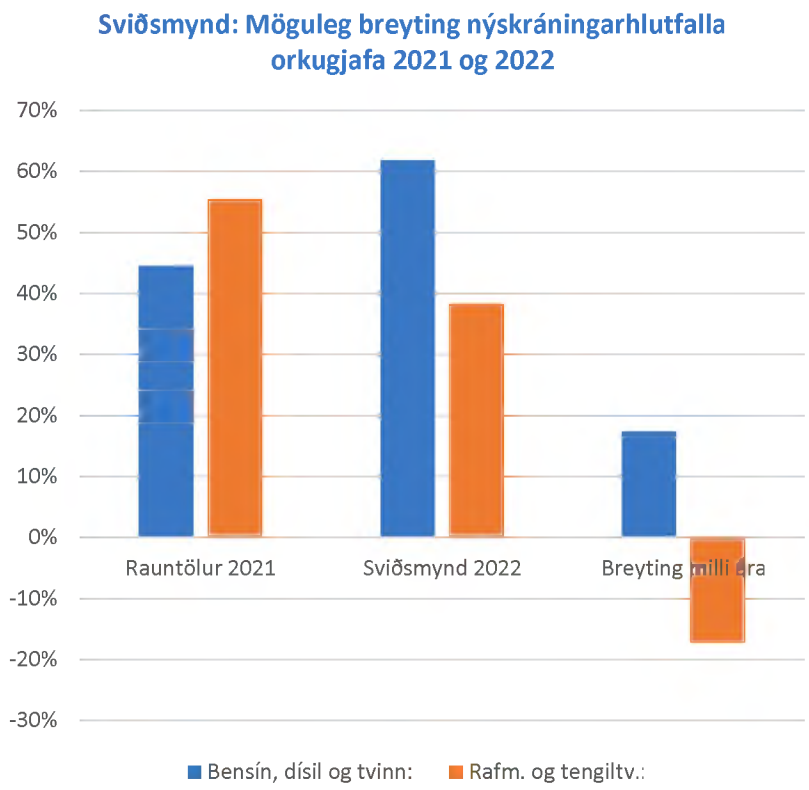
Orkuskipti fólksbifreiða eru langhlaup – hlutdeild orkugjafa hefur áhrif á losun koltvísýrings í samgöngum um margra ára skeið

Til hægri er varfærin sviðsmynd sem sýnir möguleg nýskráningarhlutföll fólksbifreiða miðað við orkugjafa árið 2022

- Gengið er út frá því að almenningur kaupi sama magn bifreiða og árið 2021 en ökutækjaleigur kaupi 2.000 bifreiðar fleiri en það ár.*
- Gengið er út frá því að ökutækjaleigur kaupi sama hlutfall rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og árið 2019, þ.e. áður en ívilnanir tóku gildi.
- Gengið er út frá því að virðisaukaskattsívilnun tengiltvinnbifreiða renni út 1. mars 2022 en verði fullnýtt til þess tíma. Eftir þá dagsetningu er gert ráð fyrir að almenningur kaupi 70% þess magns tengiltvinnbifreiða sem hann keypti áður en 30% eftirspurnarminnkun færist í réttum hlutföllum á aðrar bifreiðar.

Rétt er að vekja athygli á að ekki hefur verið tekin afstaða til þess í sviðsmyndinni hvaða áhrif það kann að hafa að eftirspurn ökutækjaleiga færist í auknum mæli á rafmagnsbifreiðar með þeim afleiðingum að vsk-ívilnun rafmagnsbifreiða falli úr gildi um eða eftir mitt ár 2022. Afleiðingar slíkrar stöðu mundu væntanlega verða afdrifaríkar.

**Um 2,9% skekkja kemur fram í rauntölum 2021 sem helgast af mismunandi tímasetningum punktstöðu upplýsinga Samgöngustofu. Nálgun við leiðréttingu var gerð með því að deila skekkjunni niður á orkugjafaflokka í réttu hlutfalli við hlutdeild þeirra.*




BÍLGREINASAMBANDIÐ


SAF


SVÞ
Samtök
verslunar og
þjónustu

XXIV.

☐ [Við innflutning og skattskylda sölu nýrrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar er heimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæði þetta skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning, [fyrstu sölu og endursölu] [1] notaðrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

☐ Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af rafmagns- eða vetnisbifreið:

1. Að hámarki 1.440.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020.
2. Að hámarki 1.560.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember ~~2023~~2025.

☐ Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af tengiltvinnbifreið:

1. Að hámarki 960.000 kr. frá 1. janúar [2020 til og með 31. desember ~~2021~~2022]. [1]
2. Að hámarki 720.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2023~~...~~ [1]
3. Að hámarki 480.000 kr. frá 1. janúar -til og með 31. desember ~~2022~~2024.
4. Að hámarki 240.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2025.

☐ Við skattskylda sölu rafmagns- eða vetnisbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Að hámarki 6.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020.
2. Að hámarki 6.500.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember ~~2023~~2025.

☐ Við skattskylda sölu tengiltvinnbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Að hámarki 4.000.000 kr. frá 1. janúar [2020 til og með 31. desember ~~2021~~2022]. [1]
2. Að hámarki 3.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2023~~...~~ [1]
3. Að hámarki 2.000.000 kr. frá 1. janúar -til og með 31. desember ~~2022~~2024.
4. Að hámarki 1.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2025.

☐ Skilyrði undanþágu skv. 1.–5. mgr. eru eftirfarandi:

1. Ökutækið sé skráð sem bifreið í ökutækjaskrá, sbr. 9. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og falli undir vöruliði 8703 eða 8704 í tollskrá.
2. Við innflutning og skattskylda sölu tengiltvinnbifreiðar skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi vera [40 g] [2] eða minna á hvern ekinn kílómetra samkvæmt evrópsku akstursloturnni. Hafi koltvísýringslosunin verið skráð samkvæmt evrópsku akstursloturnni og samræmdu prófunaraðferðinni skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi samkvæmt evrópsku akstursloturnni vera [45 g] [2] eða minna á hvern ekinn kílómetra. Hafi koltvísýringslosunin einvörðungu verið skráð samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi vera [50 g] [2] eða minna á hvern ekinn kílómetra.

☐ Þrátt fyrir 1.–5. mgr. er óheimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu:

1. Af rafmagnsbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals ~~15~~30.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

2. Af vetnisbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals ~~15~~30.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

3. Af tengiltvinnbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals ~~15~~30.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

☐ Við innflutning og skattskylda sölu nýs rafmagns- eða vetnisbifhjóls, létts bifhjóls sem knúið er rafmagni eða reiðhjóls er heimilt á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæðið skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðs rafmagns- eða vetnisbifhjóls enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

☐ Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 1.440.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020 og að hámarki 1.560.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember 2023. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni að hámarki 96.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b-lið 28. tölul. eða b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 48.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

☐ Við skattskylda sölu bifhjóls, létts bifhjóls og reiðhjóls er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 6.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020 og að hámarki 6.500.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember 2023. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni að hámarki 400.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b-lið 28. tölul. eða b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 200.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

☐ Nýti skattaðili sér heimild skv. 4.–5. mgr. eða 10. mgr. ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík sala hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

☐ Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um framkvæmd og skilyrði undanþágu

samkvæmt þessu ákvæði.] [3] [4]

[1] *L. 133/2020, 39. gr.* [2] *L. 141/2020, 4. gr.* [3] *L. 154/2019, 1. gr.* [4] *L. 69/2012, 10. gr.*

[[XXXIX.][1]

☐Útleiga á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV er að fullu undanþegin skattskyldri veltu að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

a. Leigusali er handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, eða starfsleyfis til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laga þessara.

b. Virðisaukaskattur hefur verið felldur niður eða talinn til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV við kaup eða innflutning leigusala á ökutækinu.

☐ Nýti skattaðili sér þessa heimild vegna skattskyldrar sölu ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík útleiga hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

☐ Þrátt fyrir ákvæði 2. málsl. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV er heimilt að fella niður virðisaukaskatt af endursölu ökutækis skv. 1. mgr. hafi það verið undanþegið skattskyldri veltu samkvæmt ákvæði þessu.

☐ Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember ~~2023~~2028. Útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu sem fer fram eftir gildistöku þess telst til undanþeginnar veltu án tillits til dagsetningar leigusamnings. Fari útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu fram eftir 31. desember ~~2023~~ 2028 skal hún teljast til virðisaukaskattsskyldrar veltu samkvæmt lögum þessum án tillits til dagsetningar leigusamnings.] [2]

Reykjavík, 13. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík

Efni: Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022

Hinn 7. desember síðastliðinn óskaði efnahags- og viðskiptanefnd eftir umsögnum um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þskj. 3 í 3. máli á 152. löggjafarþingi). Efni frumvarpsins ber hvað helst einkenni svokallaðrar verðlagsuppfærslu, þ.e. uppfærslu svokallaðra krónutöluskatta miðað við verðbólgumarkmið Seðlabanka Íslands, en auk þess er þar að finna ýmsar árvissar framlengingar og breytingar.

Efni frumvarpsins hefur verið tekið til skoðunar á vettvangi Bílgreinasambandsins, SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar og SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*). Við það tilefni telja samtökin sig hafa rekið augu í að mikilvægt atriði er hvorki ávarpað í frumvarpinu né öðrum frumvörpum sem tengjast frumvarpi til fjárlaga 2022. Þykir verulegt tilefni til að samtökin veki sameiginlega athygli á þessu.

Rétt er að geta þess að SAF og Bílgreinasambandið hafa áður vakið athygli á annmörkum á kerfi virðisaukaskattsívilnana vegna orkuskipta með erindum til efnahags- og viðskiptanefndar og fjármála- og efnahagsráðuneytisins í mars og nóvember 2021.

Áhersla á loftslagsmál og orkuskipti

Fáum hefur dulist að sitjandi ríkisstjórn setur loftslagsmál og orkuskipti á oddinn. Slík málefni hafa einnig verið fyrri ríkisstjórn, Alþingi og stjórnvöldum að öðru leyti afar hugleikin síðustu ár. Birtist það m.a. í ýmsum aðgerðaráætlunum um orkuskipti, m.a. í samgöngum. Um þessar mundir liggur það metnaðarfulla markmið til grundvallar að Ísland nái kolefnishlutleysi og fullum orkuskiptum eigi síðar en 2040 og verði þá óháð jarðefnaeldsneyti fyrst ríkja. Í alþjóðlegum samanburði er staða orkuskipta í samgöngum á Íslandi góð. Með einum eða öðrum hætti hefur Alþingis beitt sér fyrir því að fólksbifreiðar eyði sem minnstu eldsneyti í notkun. Frá 2012 hefur hagrænum hvötum verið beitt með virkum hætti í skattkerfinu í því skyni að raunverulega fjárfesti einstaklingar og fyrirtæki í ökutækjum sem með einum eða öðrum hætti gangi fyrir rafmagni. Ljóst er að sú viðleitni hefur skilað árangri sem hvað helst endurspeglast í skráðum orkugjöfum við nýskráningu bifreiða.

Hagrænir hvatar og virkni þeirra

Allar götur frá 2012 hefur virkan hvata til orkuskipta verið að finna í ákvæði til bráðabirgða XXIV í lögum nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Hefur hvatinn þá virkni að skattur er felldur niður og undanþegin virðisaukaskattskyldri veltu að tilteknu hámarki. Fyrst um sinn hafði hvatinn nær einungis áhrif þá sem ekki voru virðisaukaskattsskyldir. Áherslunum var hins vegar að vissu

leyti breytt árið 2019 í því skyni að tryggja að hann hefði ekki síður áhrif í starfsemi ökutækjaleiga en frá þeim tíma hefur þeim verið heimilt að undanþiggja útskatt af útleigu rafmagns-, tengiltvinn- og vetnisbifreiða skattskyldri veltu. Árið 2020 ákvað Alþingi að ganga enn lengra við að hvetja ökutækjaleigur til orkuskipta. Var það 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 lá sú vitneskja að ökutækjaleigur kaupa inn verulegan stóran hluta nýskráðra fólksbifreiða, selja þær á endursölumarkaði notaðra ökutækja fáum árum síðar og hafa því veruleg áhrif á þróun og samsetningu fólksbifreiðaflotans á Íslandi. Að jafnaði er nýskráð bifreið í notkun um langan tíma og því skiptir verulegu máli að losun frá nýskráðum bifreiðum sé sem lægst.

Allt til ársins 2020 tóku ökutækjaleigur afar takmarkaðan þátt í orkuskiptum fólksbifreiða og keyptu fyrst og fremst inn bifreiðar sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti en það ár varð þátttakan virk og virknin tók stakkaskiptum á líðandi ári.

Skakkaföll framundan

Að óbreyttu mun virðisaukaskattsívilnun tengiltvinnbifreiða helmingast að efnahagslegu umfangi um næstu áramót og taka að nema að hámarki 480 þús. kr. á hverja bifreið í stað 960 þús. kr. Við þetta bætist að sýnt þykir að viðmiðum um 15.000 bifreiða hámark nýskráninga verði náð um mánaðarmótin janúar/febrúar og því líklegt að hvatar virðisaukaskattskerfisins til kaupa á slíkum bifreiðum muni hverfa þar sem niðurfellingin mun orsaka hliðstæða hækkun útsöluverðs sem nemur niðurfellingu eins og fram hefur komið í ályktun sem Bílgreinasambandið sendi fjármálaráðuneytinu sem og efnahags-og viðskiptanefnd 11 nóvember síðast liðinn.. Við það mun ekki einungis draga úr líkum á að einstaklingar og önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur kaupi tengiltvinnbifreiðar heldur munu ökutækjaleigur gera það líka. Það sem verra er mun brottfall ívilnunarinnar setja ökutækjaleigur sem tekið hafa virkan þá í orkuskiptum að undanförnu í erfiða stöðu. Þau markmið sem þær hafa undirgengist tengjast nefnilega virðisaukaskattsívilnuninni órofa böndum. Kaupi ökutækjaleiga tengiltvinnbifreið utan ívilnunar verður henni ekki heimilt að fella útskatt af útleigu hennar undan skattskyldri veltu. Þar að auki telur slík bifreið ekki heldur með í skuldbindingarmarkmiðum vörugjaldsafsláttarins. Þar með munu ökutækjaleigur takast á hendur verulega áhættu nema þá því aðeins að markmiðunum verði unnt að ná með kaupum á rafmagnsbifreiðum. Fari svo er hins vegar hætt við að 15.000 bifreiða hámark nýskráninga rafmagnsbifreiða verði náð á fyrri hluta ársins 2022.

Í þessu samhengi þarf ekki hvað síst að hafa í huga að nokkur reynsla hefur myndast við útleigu rafmagnsbifreiða. Hefur skammtímaútleiga reynst verulegum erfiðleikum háð og því eru bifreiðarnar fyrst og fremst leigðar út til lengri tíma og oft líður nokkur tími milli útleigutímabila. Að jafnaði er bifreiðum í skammtímaleigu ekið mun meira en bifreiðum í langtímaleigu. Því kallar útleiga rafmagnsbifreiða ekki á sömu tíðni endurnýjunar og á við í tilviki annarra bifreiða. Þá eru rafmagnsbifreiðar tæknilega betur búnar en aðrar bifreiðar og því kalla tæknibreytingar og öryggisþættir ekki á eins hraða endurnýjun og ella. Virðisaukaskattsívilnunin nær aðeins til bifreiða sem eru yngri en þriggja ára og því neyðast ökutækjaleigur til að selja bifreiðarnar frá sér löngu áður en þær hafa náð fjárfestingu í þeim til baka og áður en eðlilegum endurnýjunartíma hefur verið náð. Öðrum kosti þarf leigan að leggja útskatt á söluverð bifreiðarinnar á eftirmarkaði notaðra ökutækja. Ef ívilnunin dregst saman að efnahagslegu

umfangi eða hverfur alveg þarf ökutækjaleiga sem sagt að hefja skil á útskatti af hluta eða öllu leyti af söluverði bifreiða á eftirmarkaði og það þó engin innskattur hafi verið nýttur við kaup þeirra. Þar með skapast órökrænt samhengi í virðisaukaskattskerfinu. Ráðstöfunin hamlar bæði þátttöku ökutækjaleiga í orkuskiptum og skapar verulega óþarfa óvissu í tengslum við afsetningu á eftirmarkaði.

Uppbygging hleðsluinnviða hefur staðið útleigu rafmagnsbifreiða til skammtímaleigjenda fyrir þrifum. Nýverið kynnti Íslensk Nýorka niðurstöður könnunar á stöðu hleðslustöðva fyrir rafbíla og notkun þeirra. Af niðurstöðunum má leiða almenn hlaði eigendur rafbifreiða þær á heimili sínu eða vinnustað. Skammtímaleigjendur búa ekki við þann munað og þurfa að reiða sig á hleðsluinnviði í almenningsnotum. Var það ein meginniðurstaða könnunarinnar að hleðslustöðvar vanti um allt land og þá einna helst við gisti-, veitinga- og áningarstaði. Á meðan eftirspurn eftir hleðsluinnviðum er ekki mætt mun útleiga rafmagnsbifreiða áfram verða afar erfið viðfangs. Helgast það ekki einvörðungu af reynsluleysi margra leigutaka heldur einnig erfiðleikum sem þeir kunna að upplifa á ferðalögum um landið. Því hefur útleika tengiltvinnbifreiða leikið lykilhlutverk í þátttöku skammtímaleigutaka í orkuskipum. Sú staðreynd endurspeglast einnig í þeim aðstöðumun sem landsbyggðarfólk býr við þegar að hleðsluinnviðum kemur.

Á þessum tímapunkti virðist ljóst að tilefni sé til að taka forsendur þeirra tveggja hagrænu hvata sem finna má í virðisaukaskattslöggjöfinni til endurskoðunar, þ.e. ívilnun vegna kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum og ívilnun vegna útleigu slíkra bifreiða. Til að varpa nánara ljósi á þann vanda sem að óbreyttu blasir við fylgir erindi þessu samantekt sem unnin var á vettvangi samtakanna. Þá leyfa samtökin sér jafnframt að teikna upp þær breytingar sem þau telja æskilegt að verði gerðar á viðeigandi ákvæðum virðisaukaskattslaga.

Rétt er að taka fram að samtökin hafa ekki verið í aðstöðu til að leggja mat á áhrif breytinganna á fjárhag ríkisjóðs. Hins vegar verður að ætla að áhrifin endurspegli í raun og veru framtíðarfjárfestingu í orkuskiptum í samgöngum.

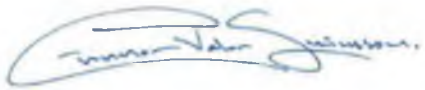
Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins



Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Fylgiskjöl:

1. *Samantekt: Skattalegir hvatar til orkuskipta í samgöngum – Þátttaka ökutækjaleiga og alvarleg áhrif breyting um næstu áramót.*
2. *Skjal sem inniheldur tillögur að lagabreytingum sem hafa verið færðar inn í viðeigandi bráðabirgðaákvæði í lögum um virðisaukaskatt í breytingaham (rauðlitaður texti).*

Afrit: Fjármála- og efnahagsráðuneytið

Samantekt:

Skattalegir hvatar til orkuskipta í samgöngum

Þátttaka ökutækjaleiga og alvarleg áhrif breytinga um næstu áramót

13. desember 2021

Yfirlit

I. Um samtökin

II. Áherslur ríkistjórna

III. Virðisaukaskattskerfið stuðlar að orkuskiptum í samgöngum

IV. Umhverfi ökutækjaleiga

V. Þróun nýskráninga fólksbifreiða

VI. Þróun orkuskipta í samgöngum

VII. Þróun orkuskipta hjá ökutækjaleigum

VIII. Ályktanir og ábendingar

IX. Sviðsmynd

I. Um samtökin

Bílgreinasambandið
Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra
johannesj@bgs.is
s. 891-6706

SAF – Samtök ferðaþjónustunnar
Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri
gunnar.valur@saf.is
s. 822 0058

SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu
Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur
benedikt@svth.is
s. 864 9136

- **Bílgreinasambandið** er samtök atvinnurekenda í sölu ökutækja, vöru og þjónustu þeim tengdum. Í Bílgreinasambandinu er fjöldi fyrirtækja þ.e. almenn bílaverkstæði, bílasölur, bílaumboð, hjólbarðaverkstæði, málningar- og réttingarverkstæði, ryðvarnarstöðvar, smurstöðvar, varahlutasalar og aðrir þjónustuaðilar í bílgreininni.
- **SAF – Samtök ferðaþjónustunnar** eru hagsmunasamtök allra fyrirtækja sem starfa í ferðaþjónustu. Samtökin voru stofnuð 11. nóvember 1998 og eru byggð á grunni Sambands veitinga- og gistihúsa og lögðu önnur hagsmunasamtök sem störfuðu innan ferðaþjónustunnar niður starfsemi sína á sama tíma. Í dag er fjöldi fyrirtækja í SAF. Það eru flugfélög, ferðaskrifstofur, gististaðir, veitingahús, bílaleigur, hópbifreiðafyrirtæki, afþreyingarfyrirtæki svo og önnur fyrirtæki sem telja sig til ferðaþjónustufyrirtækja.
- **SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu** eru málsvari atvinnurekenda í verslunar- og þjónustufyrirtækjum. Samtökin vinna að almennum, sameiginlegum hagsmunamálum aðildarfyrirtækja og stuðla að framförum í verslun og þjónustu, bættum starfsskilyrðum, aukinni arðsemi og samkeppnishæfni. Meðal aðildarfyrirtækja SVÞ eru verslanir, innflytjendur, ræstingafyrirtæki, sjálfstæðir skólar og sérfræðilæknar.

II. Áherslur ríkisstjórna

Skattkerfinu hefur verið beitt um tveggja áratuga skeið til að draga úr eldsneytiseyðslu ökutækja

Núverandi og síðasta ríkisstjórn hafa lagt áherslu á orkuskipti í samgöngum

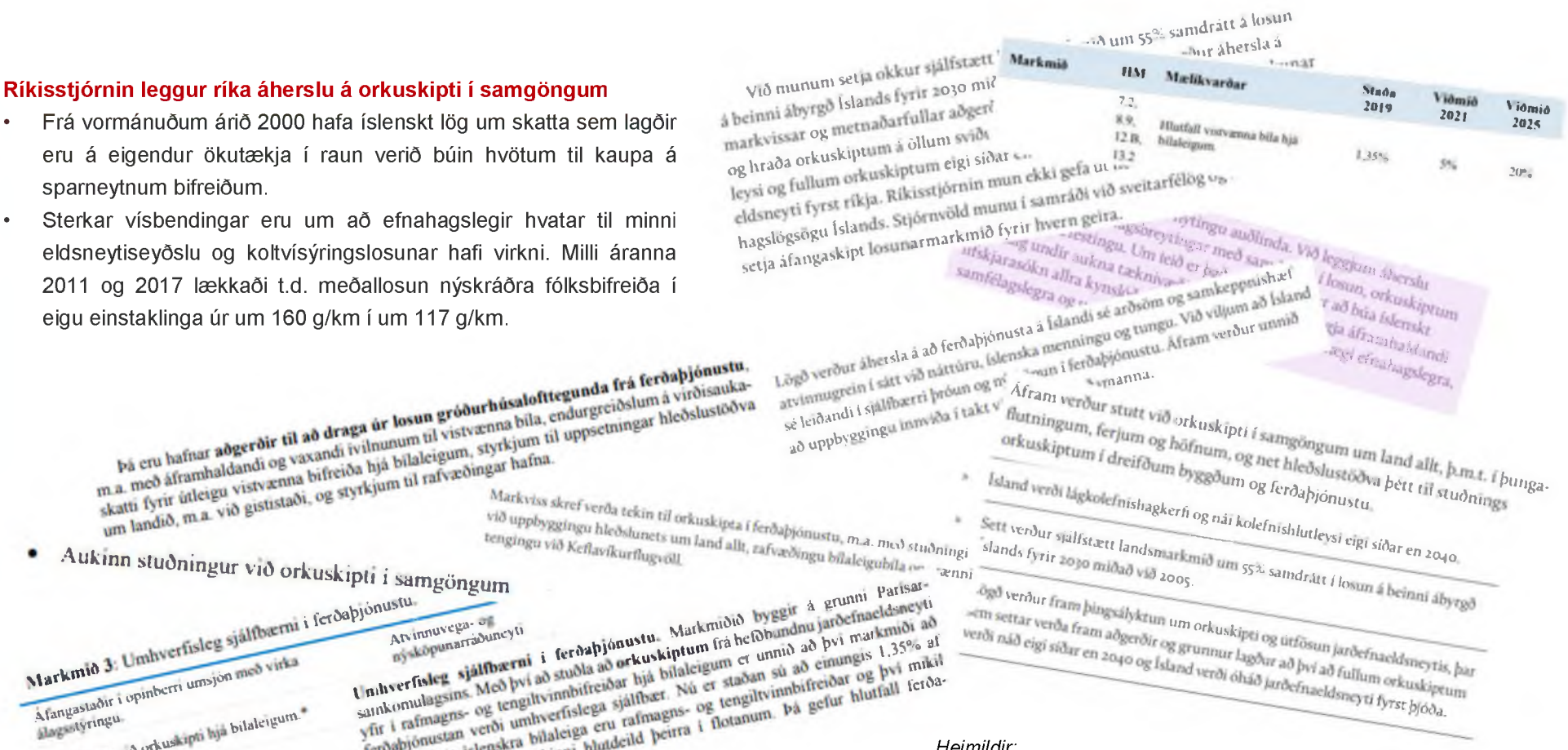
Fyrirliggjandi eru markmið vegna orkuskipta ökutækjaleiga

Skattkerfinu hefur verið beitt til að hvetja einstaklinga og fyrirtæki til orkuskipta

Loftslagsmarkmið ríkisstjórnarinnar eru metnaðarfull

Ríkisstjórnin leggur ríka áherslu á orkuskipti í samgöngum

- Frá vormánuðum árið 2000 hafa íslenskt lög um skatta sem lagðir eru á eigendur ökutækja í raun verið búin hvötum til kaupa á sparneytnum bifreiðum.
- Sterkar vísbendingar eru um að efnahagslegir hvatar til minni eldsneytiseyðslu og koltvísýringslosunar hafi virkni. Milli áranna 2011 og 2017 lækkaði t.d. meðallosun nýskráðra fólksbifreiða í eigu einstaklinga úr um 160 g/km í um 117 g/km.



Heimildir:
Stjórnarsáttmáli ríkisstjórnarinnar, frumvarp til fjárlaga 2021, undirbúningsgögn þált. um fjármálaáætlun fyrir árin 2022–2026.

III. Virðisaukaskattskerfið stuðlar að orkuskiptum

VSK-ívilnun hefur hvatt einstaklinga til kaupa á bifreiðum sem ganga ekki að öllu leyti fyrir jarðefnaeldsneyti

Ívilnunin fellur úr gildi í árslok 2023 eða þegar 15.000 rafmagns- eða tengiltvinnbifreiðar hafa verið nýskráðar

Ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða lækkar úr 960 þús. kr. á bifreið í 480 þús. kr. um næstu áramót

Aðeins er rými til að nýskrá 390 tengiltvinnbifreiðar þangað til ívilnunin fellur alfarið niður

Aðeins er rými til að nýskrá tæplega 5.000 rafmagnsbifreiðar þangað til ívilnunin fellur alfarið niður

Efnahagslegir hvatar til orkuskipta í samgöngum

- Almennt ber innflutningur og sala ökutækja virðisaukaskatt í virðisaukaskattsskyldri starfsemi.
- Á miðju árinu 2012 lögfesti Alþingi virðisaukaskattsívilnun sem ætlað er að hvetja neytendur til kaupa á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum í stað bifreiða sem ganga alfarið fyrir jarðefnaeldsneyti. Virðisaukaskatturinn er undanþegin veltu í innflutningi og felldur niður að vissu hámarki við skattskylda sölu enda sé viðkomandi bifreið þriggja ára eða yngri.

Virðisaukaskattsívilnunin hefur virkni

- Um þessar mundir hefur ívilnunin verið virk í nálega níu og hálft ár og er svo komið að af þeim 261.972 fólksbifreiðum sem eru á skrá eru 14.814 tengiltvinnbifreiðar og 10.037 rafmagnsbifreiðar.

Viss fyrirsjáanleiki tryggður

- Virðisaukaskattsívilnunin var lengi vel lögfest til bráðabirgða og hana þurfti Alþingi því að endurnýja á ári hverju. Í því skyni að tryggja vissan fyrirsjáanleika var henni breytt í lok árs 2017 og henni markaður þriggja ára gildistími. Við sama tilefni var gildistími ívilnunarinnar tengdur fjölda skráðra ökutækja þannig að gert var ráð fyrir að hún félli úr gildi þegar 10.000 rafmagnsbifreiðar og sama magn tengiltvinnbifreiða og vetnisbifreiða hefðu verið skráðar hér á landi.
- Töluverðar breytingar voru gerðar á ívilnuninni með lagabreytingu árið 2019 en með þeim voru útfærðar áherslur ríkisstjórnarinnar á orkuskipti í samgöngum. Við það tilefni var umfang ívilnunarinnar í ýmsu tilliti aukið, gildistími hennar lengdur út árið 2023 og nýskráningarviðmið hennar hækkuð í 15.000 í hverjum flokki. Við sama tilefni var einnig ákveðið að láta þá ívilnun sem kaupendur tengiltvinnbifreiða hafa notið renna sitt skeið í áföngum á árunum 2020–2023.
- Með breytingarlögum árið 2020 ákvað Alþingi að fresta því um eitt ár að ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða hæfi að renna sitt skeið. Mun hún að óbreyttu helmingast að fjárhagslegu umfangi um næstu áramót og falla alfarið niður um áramótin 2022/2023.



Heimild: Tölfræðivefur Samgöngustofu 13. des. 2021

IV. Umhverfi ökutækjaleiga

Til ársloka 2023 leggja ökutækjaleigur ekki vsk. á leiguverð rafmagns- og tengiltvinnbifreiða sem fallið hafa undir vsk-vílnun

Vsk-undanþágan varðar útleigu rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða

Ökutækjaleigur njóta ígildis 30% afsláttar af vörugjaldi af ökutækjum standi þær við tiltekin markmið um innkaup og útleigu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða

Nýtingu vörugjaldsafsláttar fylgir kvöð um endurgreiðslu afsláttarins auk álags og dráttarvaxta standi ökutækjaleiga ekki við sett markmið

Ökutækjaleigur hvattar til orkuskipta í samgöngum

- Með lögum frá árinu 2019 var ökutækjaleigum og eigna- og fjármögnunarleigufyrirtækjum gert fært að njóta virðisaukaskattsívilnunarinnar vegna rafmagns-, tengiltvinn og vetnisbifreiða.
- Útskattur af ökutækjaleigu er felldur niður út árið 2023 hafi viðkomandi ökutæki fallið undir virðisaukaskattsívilnunina.
- Innkaup framangreindra aðila eru undanþegin virðisaukaskatti að 4 millj. kr. kaupverði tengiltvinnbfreiða og 6,5 millj. kr. kaupverð rafmagnsbifreiða. Útleiga er óháð virðisaukaskatti.

Vörugjaldakerfið hvetur ökutækjaleigur til orkuskipta

- Til loka árs 2018 nutu ökutækjaleigur vörugjaldsívilnunar og því var vörugjald á bílaleigubifreiðar lægra en almennt gerðist. Lá sú hugsun að baki bílaleigubílar hefðu sérstakt eðli, þeir væru í raun atvinnutæki á meðan þeir væru í eigu ökutækjaleiga en fengju hefðbundin not við endursölu á markaði notaðra fólksbifreiða.
- Með samþykkt 5. gr. laga nr. 140/2020 ákvað Alþingi að koma á fót sérstakri vörugjaldsívilnun sem hvetur ökutækjaleigur sérstaklega til kaupa á rafmagns- tengiltvinn- og vetnisbifreiðum.
- Ívilnunin veitir ökutækjaleigum ígildi 30% afsláttar af heildarfjárhæð vörugjalds af keyptum ökutækjum á líðandi ári, að hámarki 400 þús. kr. á bifreið, gegn því skilyrði að hlutdeild rafmagns-, vetnis og tengiltvinnbifreiða nemi 15% af heildarinnkaupum 2021 en 25% árið 2022.
- Vörugjaldsívilnunin er tímabundin og gildir vegna kaupa þeirra á rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum á árunum 2021 og 2022. Standi ökutækjaleiga ekki við ofangreinda skuldbindingu ber henni að greiða vörugjaldsafsláttinn til ríkisins að viðbættu 10% álagi, dráttarvöxtum og innheimtukostnaði.

Vörugjaldsívilnunin er beintengd virðisaukaskattsívilnuninni

- Til að njóta vörugjaldsívilnunarinnar verða ökutækjaleigur að fjárfesta í bifreiðum sem falla undir virðisaukaskattsívilnunina.

> *[...] ökutækjaleigan gangist undir skuldbindingu þess efnis að hún muni kaupa inn ökutæki sem falla undir gildissvið 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV í lögum um virðisaukaskatt á árunum 2021–2022 sem nemi eftirfarandi hluta heildarinnkaupa ökutækja hvort ár:*
> *a. 15% árið 2021,*
> *b. 25% árið 2022.**

**Úr 3. tölul. 1. mgr. bráðabirgðaákvæðis XIX í lögum nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl.*

V. Þróun nýskráninga fólksbifreiða

Nýskráningum fólksbifreiða fækkaði verulega á árunum 2017–2020

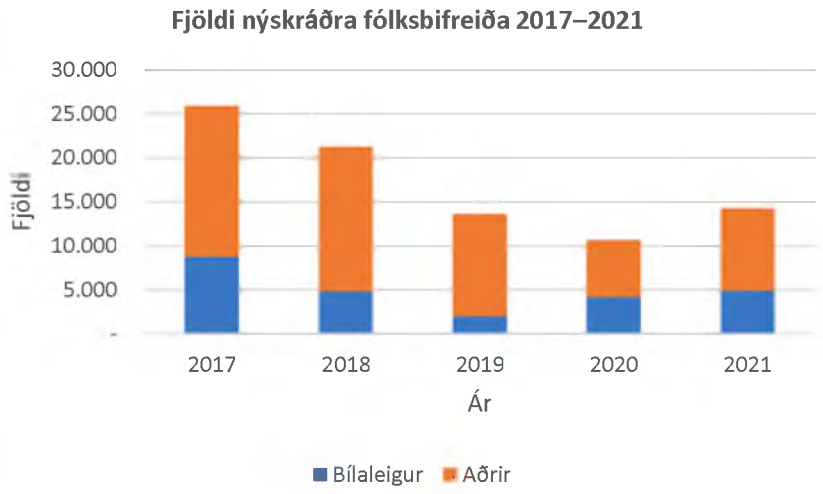
Hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum fólksbifreiða hefur að jafnaði verið mjög há en lækkaði umtalsvert 2018 og 2019

Sveiflur í nýskráningum eru mun meiri milli ára í tilviki ökutækjaleiga en annarra og fylgja að miklu leyti þróun ferðamannafjölda

Þar sem nýskráðir fólksbílar eru jafnan lengi í umferð á Íslandi gefa nýskráningar vísbendingu um framtíðarlosun koltvísýrings í samgöngum

Almennt um þróun nýskráninga

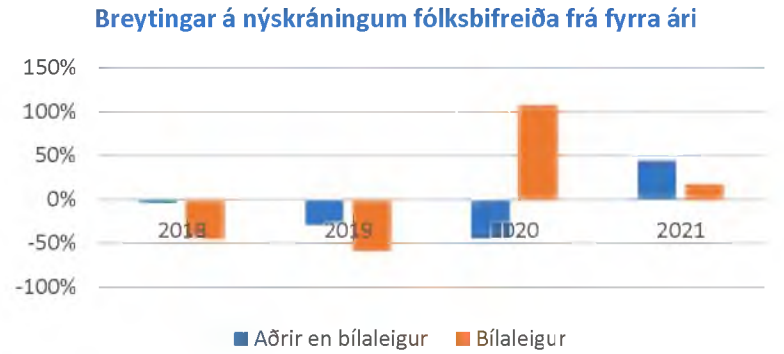
- Ástæða er til að skoða nánar þá þróun sem hefur átt sér stað á tímabilinu frá 2017 en þá náði sala fólksbifreiða ákveðnu hámarki. Á þessum tíma áttu sér stað breytingar sem eiga rót sína að rekja til fleiri þátta en orkuskipta í samgöngum.
- Á myndinni hér að neðan má sjá þær breytingar sem orðið hafa almennt á nýskráningu fólksbifreiða á tímabilinu.



- Eins og sjá má dróst heildarfjöldi nýskráðra fólksbifreiða verulega saman á tímabilinu.

Nýskráningar bílaleigubíla

- Árið 2017 nam fjöldi bílaleigubíla um 34% af heildarfjölda nýskráninga en aðeins 23% 2018 og 15% 2019. Árið 2020 nam fjöldi bílaleigubíla hins vegar 39% af nýskráningum og 34% það sem af er ári 2021.
- Hafa ber í huga að milli áranna 2017 og 2020 drógust nýskráningar almennt saman um nær 60%. Eins og sjá má af myndinni hér að neðan voru breytingar á nýskráningum mun sveiflukenndari hjá bílaleigum en öðrum.



SVÞ Samtök verslunar og þjónustu

VI. Þróun orkuskipta í samgöngum

Upplýsingar um breytingar á orkugjöfum nýskráðra fólksbíla frá 2018 samræmast orkuskiptaáherslum

Árið 2018 nam hlutdeild annarra bifreiða en rafmagns- og tengiltvinnbifreiða nálega 90%

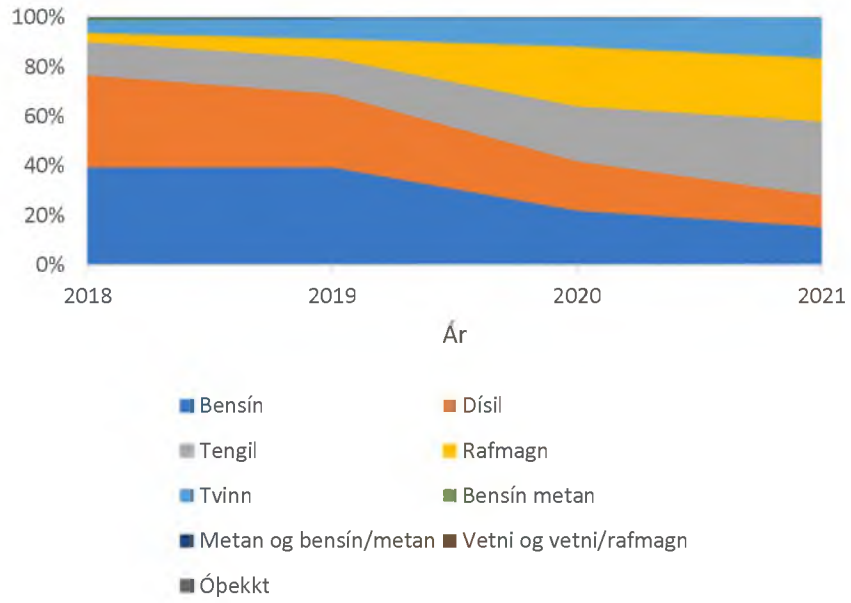
Það sem af er árinu 2021 nemur hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða tæpum 50%

Á árunum 2017–2019 tóku ökutækjaleigur takmarkaðan þátt í orkuskipum

Hlutdeild orkugjafa almennt

- Áhugavert er að skoða hlutfallslega samsetningu nýskráðra fólksbíla á tímabilinu frá 2017 miðað við orkugjafa, þ.e. árið 2018 til og með þeim tíma sem liðinn er af 2021.

Hlutdeild orkugjafa í nýskráningum 2018–2021

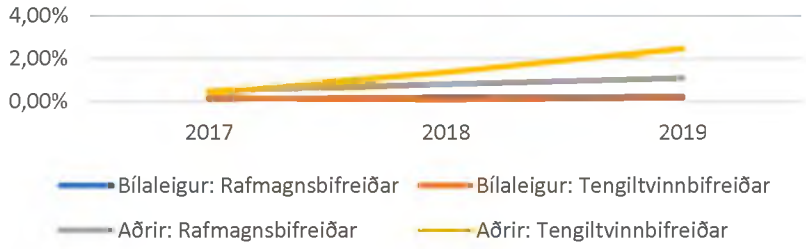


- Myndin hér að framan ber með sér gífurlegar breytingar á nýskráningum fólksbíla þegar að orkugjöfum kemur. Á þessu stutta tímabili lækkar samanlögð hlutdeild bifreiða sem aðeins nýta jarðefnaeldsneyti úr 71% í 25% og á sama tíma eykst hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða úr 16% í 49%. Það verður að teljast góður árangur.

Þátttaka ökutækjaleiga rýr framan af

- Myndina þarf hins vegar að skoða með hliðsjón af upplýsingum sem finna má á glærunni hér að framan. Fyrir liggja upplýsingar um að þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum var nokkuð rýr framan af eins og eftirfarandi mynd ber með sér.

Upphaf árs: Þróun hlutdeildar rafmagns- og tengiltvinnbifreiða



SVÞ Samtök verslunar og þjónustu

VII. Þróun orkuskipta hjá ökutækjaleigum

Ökutækjaleigur eru mikilvægur hlekkur í orkuskiptum

Ökutækjaleigur ráða miklu um samsetningu fólksbílaflotans á Íslandi á hverjum tíma

Að útleigutíma loknum eru bílaleigubílar afsettir á innlendum eftirmarkaði notaðra ökutækja

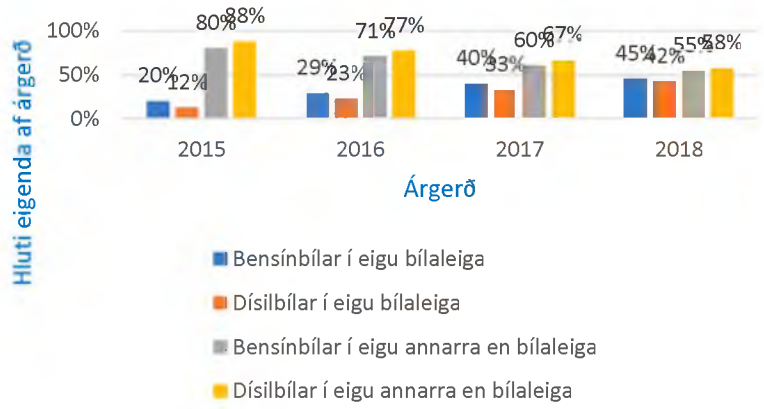
Á árunum 2019–2021 hafa ökutækjaleigur tekið virkan þátt í orkuskiptum og margfaldað innkaup rafmagns- og tengiltvinnbifreiða milli ára

Óhætt er að segja að efnahagslegir hvatar í vsk- og vörugjaldskerfinu hafi skipt sköpum

Ökutækjaleigur hafa töluverð áhrif á eftirmarkaði notaðra ökutækja

- Ef horft er nokkur ár aftur í tímann blasir sú mynd við að ökutækjaleigur keyptu lengi aðeins inn bensín- og dísilbifreiðar. Hlutdeild bílaleigubíla hefur verið afar há í nýskráningum fólksbíla, allt að tæplega 50% af öllum nýskráningum þegar mest lét en 39% árið 2020 og 34% það sem af er líðandi ári. Ef litið er til upplýsinga frá upphafi árs 2019 fæst sú mynd að bílaleigubílar eru mun yngri en fólksbifreiðar í eigu annarra.

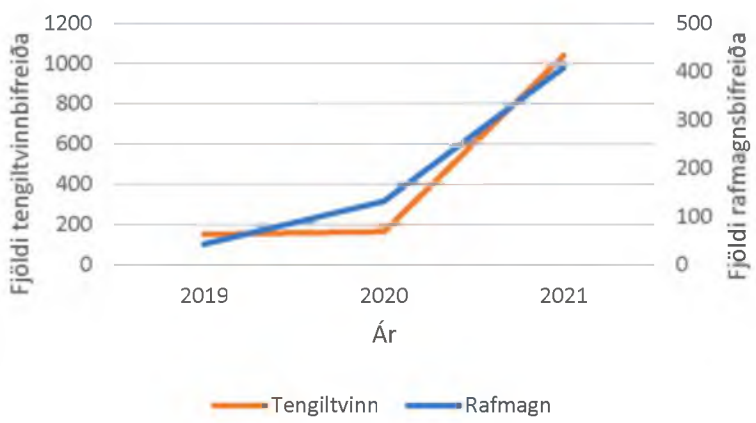
Upphaf árs 2019: Hluti eigenda í árgerðum 2015–2018



Þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum hefur tekið stakkaskiptum

- Eins og fram hefur komið hafa verið í gildi efnahagslegir hvatar í formi virðisaukaskatts- og vörugjaldsívilnunar og því eðlilegt að skoða virkni þeirra í tilviki ökutækjaleiga.

Ökutækjaleigur: Fjöldi nýskráðra rafmagns- og tengiltvinnbifreiða



- Eins og myndin ber með sér tók nýskráningum bílaleigubíla sem eru tengdar rafmagni að fjölga verulega árið 2020 og nemur fjölgunin milli áranna 2020 og 2021 um 311% í tilviki rafmagnsbifreiða og 634% í tilviki tengiltvinnbifreiða.

SVÞ Samtök verslunar og þjónustu

VIII. Ályktanir og ábendingar

Stjórnvöld leggja áherslu á orkuskipti hjá ökutækjaleigum

Ökutækjaleigur hafa að undanförnu tekið virkan þátt í orkuskiptum í ljósi efnahagslegra hvata

Afar líklegt er að vsk-ívilnun vegna tengiltvinnbifreiða falli úr gildi á 1. ársfjórðungi 2022

Líkur eru á að vsk-ívilnun vegna rafmagnsbifreiða falli úr gildi á miðju árinu 2022

Niðurfall vsk-ívilnana mun í raun gjaldfella kröfu ríkisins um endurgreiðslu vörugjaldsafsláttar auk álags og dráttarvaxta

Niðurfallið mun rýra getu og vilja ökutækjaleiga til að taka þátt í orkuskiptum

Af framangreindri umfjöllun má draga eftirfarandi ályktanir

- Stjórnvöld leggja verulega áherslu á að hraða orkuskiptum, m.a. í samgöngum. Jafnframt er lögð rík áhersla á orkuskipti í starfsemi ökutækjaleiga.
- Almennt hafa orkuskipti í fólksbílaflotanum gengið ágætlega. Einstaklingar og önnur fyrirtæki en ökutækjaleigur hafa tekið mjög virkan þátt. Þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum hófst tiltölulega nýlega en hefur gengið vel undanfarin tvö ár og vonum framar á líðandi ári.
- Um næstu áramót mun efnahagslegt umfang virðisaukaskattsívilnunar vegna kaupa á tengiltvinnbifreiðum dragast saman um helming. Á fyrsta ársfjórðungi 2022 er líklegt að fjöldatakmörkunum nýskráðra tengiltvinnbifreiða verði náð og virðisaukaskattsívilnun þeirra því alfarið falla úr gildi.
- Ef tekið er mið af árlegri fjölgun nýskráninga rafmagnsbifreiða undanfarin þrjú ár og mögulegrar aukinnar eftirspurnar ökutækjaleiga í ljósi brottfalls ívilnunar vegna tengiltvinnbifreiða munu fjöldatakmarkanir rafmagnsbifreiða væntanlega fella virðisaukaskattsívilnun þeirra úr gildi um mitt ár 2022.

Rétt er að koma eftirfarandi ábendingum á framfæri

- Samhliða lækkun og niðurfalls virðisaukaskattsívilnunarinnar mun ökutækjaleigum verða ógerlegt að standa við skuldbindingar sínar samkvæmt vörugjaldsívilnuninni. Við niðurfall munu fyrirtækin búa við þann veruleika að geta aðeins selt þær bifreiðar sem þær hafa þegar keypt með virðisaukaskatti á endursölumarkaði en nær engar líkur eru á að þær hafi gert ráð fyrir slíku við setningu leiguverðs.
- Afar litlar líkur eru á að ökutækjaleigur geti náð fyrirliggjandi skuldbindingum um orkuskipti með kaupum á rafmagnsbifreiðum eingöngu. Er til þess að horfa að ívilnun þeirra mundi væntanlega falla niður um mitt ár 2022 Þar með munu möguleikar einstaklinga og annarra fyrirtækja til að afla rafmagnsbifreiða jafnframt dragast verulega saman.
- Geti ökutækjaleigur ekki staðið við skuldbindingar samkvæmt vörugjaldsívilnuninni getur ríkissjóður eignast kröfu á hendur ökutækjaleigum sem nemur 30% vörugjalds af keyptum ökutækjum á þessu ári auk 10% álags, dráttarvaxta og innheimtukostnaðar. Ætla verður að áhrif þess muni koma fram í minni áherslu ökutækjaleiga á orkuskipti í samgöngum og innkaup þeirra hverfi í umtalsverðum mæli til fyrra horfs.

Á næstu glæru er fengist við það verkefni að draga upp sviðsmynd af áhrifum brottfalls ívilnana almennt á hlutdeild orkugjafa í nýskráningum fólksbifreiða.

IX. Sviðsmynd

Falli vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða úr gildi á 1. ársfjórðungi 2022 mun hlutur orkugjafa nýskráðra fólksbifreiða breytast verulega frá árinu 2021

Afleiðing niðurfallsins mun í besta falli skila svipaðri stöðu og í upphafi árs 2019

Ekki hefur verið tekin afstaða til þeirra áhrifa sem koma munu fram í innkaupum einstaklinga og fyrirtækja ef ökutækjaleigur auka áherslu á innkaup rafmagnsbifreiða árið 2022

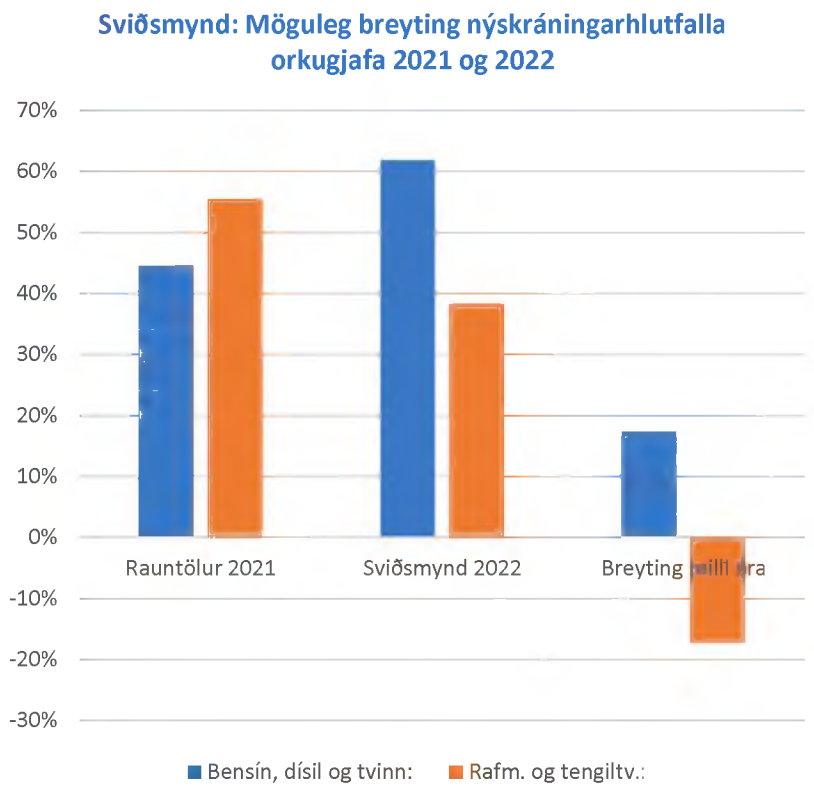
Orkuskipti fólksbifreiða eru langhlaup – hlutdeild orkugjafa hefur áhrif á losun koltvísýrings í samgöngum um margra ára skeið

Til hægri er varfærin sviðsmynd sem sýnir möguleg nýskráningarhlutföll fólksbifreiða miðað við orkugjafa árið 2022

- Gengið er út frá því að almenningur kaupi sama magn bifreiða og árið 2021 en ökutækjaleigur kaupi 2.000 bifreiðar fleiri en það ár.*
- Gengið er út frá því að ökutækjaleigur kaupi sama hlutfall rafmagns- og tengiltvinnbifreiða og árið 2019, þ.e. áður en ívilnanir tóku gildi.
- Gengið er út frá því að virðisaukaskattsívilnun tengiltvinnbifreiða renni út 1. mars 2022 en verði fullnýtt til þess tíma. Eftir þá dagsetningu er gert ráð fyrir að almenningur kaupi 70% þess magns tengiltvinnbifreiða sem hann keypti áður en 30% eftirspurnarminnkun færist í réttum hlutföllum á aðrar bifreiðar.

Rétt er að vekja athygli á að ekki hefur verið tekin afstaða til þess í sviðsmyndinni hvaða áhrif það kann að hafa að eftirspurn ökutækjaleiga færist í auknum mæli á rafmagnsbifreiðar með þeim afleiðingum að vsk-ívilnun rafmagnsbifreiða falli úr gildi um eða eftir mitt ár 2022. Afleiðingar slíkrar stöðu mundu væntanlega verða afdrifaríkar.

**Um 2,9% skekkja kemur fram í rauntölum 2021 sem helgast af mismunandi tímasetningum punktstöðu upplýsinga Samgöngustofu. Nálgun við leiðréttingu var gerð með því að deila skekkjunni niður á orkugjafaflokka í réttu hlutfalli við hlutdeild þeirra.*



SVÞ Samtök verslunar og þjónustu


BÍLGREINASAMBANDIÐ


SAF


SVÞ
Samtök
verslunar og
þjónustu

XXIV.

☐ [Við innflutning og skattskylda sölu nýrrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar er heimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæði þetta skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning, [fyrstu sölu og endursölu] [1] notaðrar rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinnbifreiðar enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

☐ Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af rafmagns- eða vetnisbifreið:

1. Að hámarki 1.440.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020.
2. Að hámarki 1.560.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember ~~2023~~2025.

☐ Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt af tengiltvinnbifreið:

1. Að hámarki 960.000 kr. frá 1. janúar [2020 til og með 31. desember ~~2021~~2022]. [1]
2. Að hámarki 720.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2023~~...~~ [1]
3. Að hámarki 480.000 kr. frá 1. janúar -til og með 31. desember ~~2022~~2024.

4. Að hámarki 240.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2025.

☐ Við skattskylda sölu rafmagns- eða vetnisbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Að hámarki 6.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020.
2. Að hámarki 6.500.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember ~~2023~~2025.

☐ Við skattskylda sölu tengiltvinnbifreiðar er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Að hámarki 4.000.000 kr. frá 1. janúar [2020 til og með 31. desember ~~2021~~2022]. [1]
2. Að hámarki 3.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2023~~...~~ [1]
3. Að hámarki 2.000.000 kr. frá 1. janúar -til og með 31. desember ~~2022~~2024.

4. Að hámarki 1.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 31. desember 2025.

☐ Skilyrði undanþágu skv. 1.–5. mgr. eru eftirfarandi:

1. Ökutækið sé skráð sem bifreið í ökutækjaskrá, sbr. 9. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og falli undir vöruliði 8703 eða 8704 í tollskrá.

2. Við innflutning og skattskylda sölu tengiltvinnbifreiðar skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi vera [40 g] [2] eða minna á hvern ekinn kílómetra samkvæmt evrópsku akstursloturnni. Hafi koltvísýringslosunin verið skráð samkvæmt evrópsku akstursloturnni og samræmdu prófunaraðferðinni skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi samkvæmt evrópsku akstursloturnni vera [45 g] [2] eða minna á hvern ekinn kílómetra. Hafi koltvísýringslosunin einvörðungu verið skráð samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni skal skráð losun slíkrar bifreiðar á koltvísýringi vera [50 g] [2] eða minna á hvern ekinn kílómetra.

☐ Þrátt fyrir 1.–5. mgr. er óheimilt að fella niður virðisaukaskatt eða telja fjárhæð til undanþeginnar veltu:

1. Af rafmagnsbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals ~~15~~30.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

2. Af vetnisbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals ~~15~~30.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

3. Af tengiltvinnbifreið frá og með sjötta virka degi næsta almanaksmánaðar eftir að samtals ~~15~~30.000 slíkar bifreiðar, sem notið hafa þess háttar ívilnana, hafa verið skráðar á ökutækjaskrá.

☐ Við innflutning og skattskylda sölu nýs rafmagns- eða vetnisbifhjóls, létts bifhjóls sem knúið er rafmagni eða reiðhjóls er heimilt á tímabilinu 1. janúar 2020 til og með 31. desember 2023 að fella niður virðisaukaskatt eða telja til undanþeginnar veltu fjárhæð að ákveðnu hámarki eins og nánar er kveðið á um í ákvæði þessu. Ákvæðið skal jafnframt gilda um niðurfellingu virðisaukaskatts við innflutning og fyrstu sölu notaðs rafmagns- eða vetnisbifhjóls enda sé ökutækið þriggja ára eða yngra á innflutningsdegi og söludegi miðað við fyrstu skráningu.

☐ Tollyfirvöldum er heimilt við tollafgreiðslu að fella niður virðisaukaskatt:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 1.440.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020 og að hámarki 1.560.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember 2023. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni að hámarki 96.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b-lið 28. tölul. eða b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 48.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

☐ Við skattskylda sölu bifhjóls, létts bifhjóls og reiðhjóls er skattaðila heimilt að undanþiggja frá skattskyldri veltu:

1. Af rafmagns- eða vetnisbifhjóli að hámarki 6.000.000 kr. frá 1. janúar til og með 30. júní 2020 og að hámarki 6.500.000 kr. frá 1. júlí 2020 til og með 31. desember 2023. Bifhjólið skal skráð sem bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 8. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, vera eingöngu knúið rafmagni eða vetni og falla undir vöruliði 8703, 8704 eða 8711 í tollskrá.

2. Af léttu bifhjóli eða reiðhjóli sem knúið er rafmagni að hámarki 400.000 kr. Létt bifhjól eða reiðhjól skal falla undir b-lið 28. tölul. eða b-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vörulið 8711 í tollskrá. Létt bifhjól skal vera skráð sem létt bifhjól í ökutækjaskrá, sbr. 28. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019.

3. Af reiðhjóli með stig- eða sveifarbúnaði og öðrum tegundum reiðhjóla að hámarki 200.000 kr. Reiðhjól skal falla undir a- eða c-lið 30. tölul. 1. mgr. 3. gr. umferðarlaga, nr. 77/2019, og vöruliði 8711 eða 8712 í tollskrá.

☐ Nýti skattaðili sér heimild skv. 4.–5. mgr. eða 10. mgr. ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík sala hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

☐ Ráðherra er heimilt með reglugerð að kveða nánar á um framkvæmd og skilyrði undanþágu

samkvæmt þessu ákvæði.] [3] [4]

[1] *L. 133/2020, 39. gr.* [2] *L. 141/2020, 4. gr.* [3] *L. 154/2019, 1. gr.* [4] *L. 69/2012, 10. gr.*

[[XXXIX.][1]

☐Útleiga á skráningarskyldu ökutæki sem fallið hefur undir ívilnun á grundvelli ákvæðis til bráðabirgða XXIV er að fullu undanþegin skattskyldri veltu að uppfylltum eftirfarandi skilyrðum:

a. Leigusali er handhafi leyfis til að stunda eignaleigu eða fjármögnunarleigu skv. 3. tölul. 1. mgr. 3. gr. og 3. tölul. 1. mgr. 20. gr. laga um fjármálafyrirtæki, nr. 161/2002, eða starfsleyfis til rekstrar ökutækjaleigu skv. 3. gr. laga um leigu skráningarskyldra ökutækja, nr. 65/2015, og uppfyllir að öðru leyti skilyrði laga þessara.

b. Virðisaukaskattur hefur verið felldur niður eða talinn til undanþeginnar veltu samkvæmt ákvæði til bráðabirgða XXIV við kaup eða innflutning leigusala á ökutækinu.

☐ Nýti skattaðili sér þessa heimild vegna skattskyldrar sölu ber honum samhliða skilum á virðisaukaskattsskýrslu að tilkynna ríkisskattstjóra á hverju uppgjörstímabili um að slík útleiga hafi átt sér stað á því formi sem ríkisskattstjóri ákveður.

☐ Þrátt fyrir ákvæði 2. málsl. 1. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XXIV er heimilt að fella niður virðisaukaskatt af endursölu ökutækis skv. 1. mgr. hafi það verið undanþegið skattskyldri veltu samkvæmt ákvæði þessu.

☐ Ákvæði þetta gildir til og með 31. desember ~~2023~~2028. Útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu sem fer fram eftir gildistöku þess telst til undanþeginnar veltu án tillits til dagsetningar leigusamnings. Fari útleiga skráningarskylds ökutækis samkvæmt ákvæði þessu fram eftir 31. desember ~~2023~~ 2028 skal hún teljast til virðisaukaskattsskyldrar veltu samkvæmt lögum þessum án tillits til dagsetningar leigusamnings.] [2]

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Fjármála- og efnahagsráðuneyti
Arnarhváli við Lindargötu
101 Reykjavík
fjr@fjr.is

Reykjavík, 11. nóvember 2021

Efni: Framlenging gildistíma vsk-ívilnunar vegna tengiltvinnbíla

Þann 17. desember 2019 samþykkti Alþingi breytingar á bráðabirgðaákvæði XXIV í lögum um virðisaukaskatt (þskj. 815 í 432. máli á 150. löggjafarþingi). Í ákvæðinu er fjallað um tímabundnar virðisaukaskattsívilnanir vegna sölu og innflutnings á rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðum. Til grundvallar breytingunum lágu ákvæði stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar og þingsályktunar um aðgerðaráætlun um orkuskipti. Með breytingunum var skapaður nokkur fyrirsjáanleiki um gildistíma og umfang ívilnana, þ.e. ívilnanir vegna rafmagns- og vetnisbifreiða voru látnar gilda út árið 2023 en ívilnanir vegna tengiltvinnbifreiða látnar fasast út á árunum 2021 og 2022.

Með b-lið 39. gr. breytingalaga nr. 133/2020 var upphafstíma framangreindrar útfösunar ívilnunar vegna tengiltvinnbifreiða frestað og að óbreyttu mun hún helmingast um næstu áramót, þ.e. hámarksniðurfelling virðisaukaskatts mun nema 480 þús. kr. í stað 960 þús. kr. við innflutning sem endurspeglast í hámarki undanþeginnar fjárhæðar virðisaukaskattsskyldrar veltu við sölu. Í umsögnum sem lagðar voru fyrir Alþingi í desember 2019 fóru Bílgreinasambandið og Samtök ferðaþjónustunnar (sjá t.d. Dbnr. 217) yfir mikilvægi þess að seinka upphafstímapunkti útfösunar ívilnana fyrir tengiltvinnbíla, m.a. með vísan til þróunar kaupverðs slíkra bifreiða, þátttöku bílaleiga í orkuskiptum í samgöngum, hlutdeildar bílaleigubíla á eftirmarkaði notaðra bifreiða og aðstæðna landsbyggðarfólks þegar kemur að drægni rafmagnsbíla og hleðsluinnviðum. Var jafnframt vísað til þess hve mikilvægur hlekkur tengiltvinnbifreiðar eru þegar að orkuskiptum kemur. Mikilvægi tengiltvinnbíla til að stuðla að samdráttartakti skráðrar losunar CO_2 nýskráðra ökutækja hafa verið stórlega vanmetnar og lykilatriði að framlengja ívilnanir svo ekki hægist á núverandi þróun á meðan á uppbyggingu hleðsluinnviða stendur.

Lækkun og síðar afnám ívilnunar tengiltvinnbíla mun hækka útsöluverð þeirra umtalsvert og fórna ávinningi af þeim

Eins og áður segir mun umfang ívilnana vegna tengiltvinnbíla að öllu óbreyttu lækka úr 960.000 kr í 480.000 kr um komandi áramót. Gera má ráð fyrir að samhliða komi fram jafnmikil hækkun á verði tengiltvinnbíla. Þar með mun draga úr samkeppnishæfni þeirra og margar gerðir þeirra jafnvel detta af markaði. Því má færa sterk rök fyrir því að slíkar verðhækkanir muni hafa áhrif á val neytenda við kaup á nýrri bifreið og geti þær jafnvel dregið umtalsvert úr samdráttartakti skráðrar losunar CO_2 nýskráðra ökutækja. Tengiltvinnbílar eru talsvert dýrari í innkaupum en sambærilegar bifreiðar sem eru einvörðungu knúnar jarðefnaeldsneyti og líklegt er að svo verði áfram. Ástæða þess að verðlækkanir koma ekki fram af hálfu framleiðenda er sú að mikil þróun á sér enn stað á tæknieiginleikum tengiltvinnbíla og drægni á hreinu rafmagni er að aukast. Sú þróun mun halda áfram og er nú þegar komin í og yfir 50–96 km samkvæmt samræmdu prófunaraðferðinni (WLTP) og því þrefaldast á aðeins nokkrum árum. Með þessu er raundrægni tengiltvinnbifreiða að öðlast enn meira vægi þegar kemur að samdrætti losunar í samgöngum.

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Tengiltvinnbílar þjálfa kaupendur í umgengni við rafmagnsbíla og flýta uppsetningu hleðsluinnviða við heimili og fyrirtæki

Tengiltvinnbílar eru mikilvæg brú yfir í kaup á 100% rafbílum. Kaupendur tengiltvinnbíla þurfa að koma sér upp innviðum (AC hleðslustöðvum), bæði heima og á vinnustað sem nýtast fullkomlega þegar skipt er yfir í 100% rafbíl síðar og þá er einn þröskuldurinn frá. Með notkun á tengiltvinnbíl venst fólk á hleðslu rafbíla og öðlast skilning á þeim þægindum sem fylgir því að hlaða heima eða á vinnustað.
Í nýrri könnun sem ber heitið „Flöskuhálsar í hleðslukerfi landsins“ og unnin var fyrir atvinnuvega-og nýsköpunarráðuneytið meðal rafbílaeiganda er niðurstaðan skýr. Segir orðrétt „ekki er tímabært að draga úr stuðningi við uppbyggingu innviða fyrir rafbíla. Fremur þarf að gefa í, sér í lagi eftir því sem fjöldi rafbíla á vegum bílaleiga eykst enn frekar og fleiri en einvörðungu Íslendingar þurfa að nýta sér hleðsluinnviði“ - tilvitnun líkur.
Niðurstaða könnunnarinnar sýnir nauðsyn þess að framlengja ívilnanir tengiltvinnbíla á meðan á uppbyggingu hleðsluinnviða stendur svo að einstaklingar, fyrirtæki og ekki síst ökutækjaleigur velji tengiltvinnbíla frekar en bíla með hefðbundnum dísel eða bensínvélum.

Eigendur tengiltvinnbíla keyra stóran hluta innanbæjarkeyrslu á rafmagni sem mun aukast enn frekar með hækkandi eldsneytisverði

Gögn úr öppum sem tengjast tengiltvinnbílum gefa til kynna að eigendur slíkra bíla keyri mjög mikið á rafmagni. Langflestir eigendur nýjustu gerða tengiltvinnbíla aka um og yfir 80% af sínum innanbæjarakstri á rafmagni og mörg dæmi eru um akstur um og yfir 90%. Ástæðan er sú að þegar drægni tengiltvinnbíls er komin yfir 50 km og jafnvel enn hærra uppfyllir hún að langmestu leyti þörf einstaklinga með tilliti til aksturs innanbæjar en daglegur meðalakstur fólks í innanbæjarakstri er aðeins um 40 km.

Einnig er ljóst að með gríðarlegum hækkunum á verði jarðefnaeldsneytis eflist hvatinn fyrir eigendur tengiltvinnbíla að aka sem mest á rafmagni.

Tengiltvinnbílar slá á drægnikvíðann en opna á möguleikann að keyra á rafmagni

Að auki hjálpa tengiltvinnbílar þeim sem þurfa oft að aka lengri vegalengdir að keyra á rafmagni en óttast það að fara á þessu stigi yfir í 100% rafmagn. Þeir bíleigendur þurfa þá ekki að óttast litla drægni þegar þeir keyra milli landshluta. Hafa ber í huga að reynsla norðmanna gefur til kynna að notendur rafbíla sætta sig við minni drægni en nýir kaupendur og þar spilar reynsla þeirra stóra rullu. Eigendur tengiltvinnbíla geta þá byggt upp svipaða reynslu áður en þeir stíga skrefið til fulls.

Ívilnunarkvóti tengiltvinnbíla rennur út á fyrsta fjórðungi 2022

Sé horft til stöðu og þróunar í sölu tengiltvinnbíla mun 15.000 bíla kvóti sem settur var á, fyrst með lagasetningu 2017 og stækkaður árið 2019, sem viðmiðunarmagn afnáms ívilnana tengiltvinnbíla verða uppurinn snemma árs 2022 (hugsanlega febrúar / mars) enda hafa nú þegar selst yfir fjórtán þúsund tengiltvinnbílar og fer þeim stöðugt fjölgandi eins og sölutölur sanna. Á sama tíma eru alþjóðlegar aðstæður þær að skortur er á nýjum bifreiðum sökum íhlutaskorts við framleiðslu. Það hefur lengt afgreiðslutíma nýrra bifreiða, ekki bara á Íslandi heldur um gjörvallan heim. Það er viðbúið að þeir neytendur, hvort heldur sem er einstaklingar, fyrirtæki og/eða ökutækjaleigur muni því ekki geta nýtt sér ívilnanir stjórnvalda sem nú eru í gildi.

Lækkun og afnám ívilnunar tengiltvinnbíla ógnar markmiðum um lækkun CO_2 losunar frá samgöngum

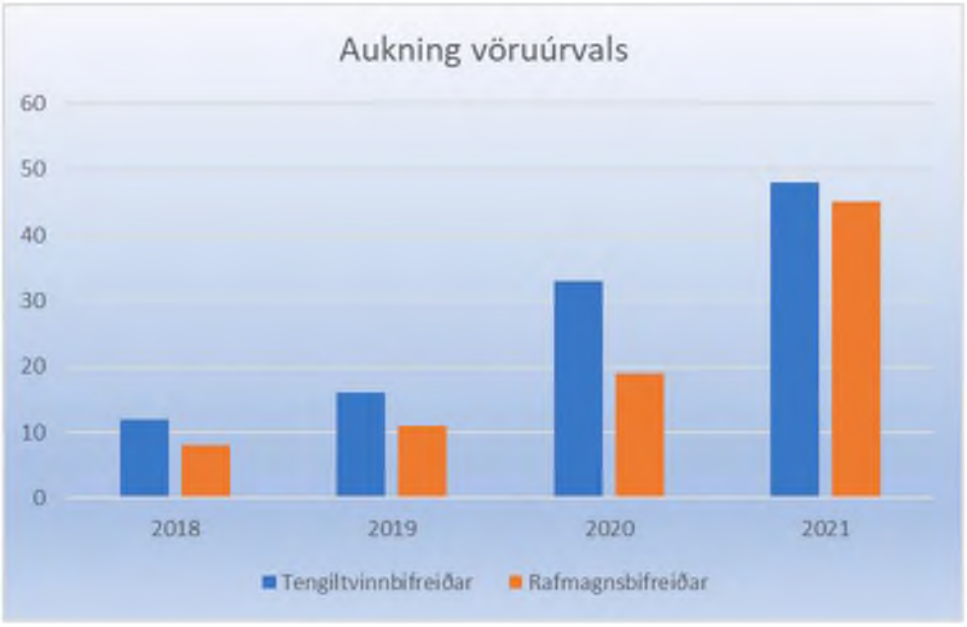
Lækkun ívilnunar um áramótin og afnám hennar þegar kvótinn verður uppurinn mun klárlega setja markmið stjórnvalda um minnkun losunar koltvísýrings frá bifreiðum í uppnám því tengiltvinnbílar leika þar lykilhlutverk. Það mun síðan setja markmið stjórnvalda um að Ísland verði fyrsta jarðefnaeldsneytislausa land heimsins fyrir árið 2050 í uppnám.



Mikil eftirspurn almennings og fyrirtækja eftir tengiltvinnbílum flýtir rafbílavæðingu

Þegar einungis er horft til kaupa einstaklinga í heildarsölu hvers árs hefur hlutfall tengiltvinnbíla verið að aukast jafnt og þétt sem sýnir jákvæða þróun við val á kaupum á nýrri bifreið hjá einstaklingum. Það sem af er ári 2021 (fyrstu 10 mánuðir ársins) er hlutfall tengiltvinnbíla 29,95% af sölunni í ár samanborið við 20,66% árið 2020 og 15,44% árið 2019. Sala á tengiltvinnbílum hefur aukist um 55,2% fyrstu 10 mánuði ársins 2021 borið saman við sama tímabil 2020 og eru ástæðurnar fjórþættar. Aukið framboð bílgerða sem bjóða upp á tengiltvinnútfærslur, aukin drægni á rafmagni, hækkandi eldsneytisverð og ívilnanir. Líklegt er að sama þróun muni halda áfram næstu 2–3 árin þ.e. enn meira úrval bílgerða, enn meiri drægni á rafmagni og að eldsneytisverð haldi áfram að hækka. Samhliða má búast við að þróun hreinna rafbíla verði enn hraðari og jafnt og þétt með auknu úrvali þeirra og aukinni drægni muni þeir taka yfir og nýta sér innviðauppbyggingu heimila og fyrirtækja vegna tengiltvinnbíla. Tengiltvinnbílar nýtast að auki sérstaklega vel landsbyggðarfólki á meðan á uppbyggingu hleðsluinnviða stendur

Með auknu framboði bílgerða í margvíslegum verðflokkum er ljóst að enn fleiri velja að kaupa tengiltvinnbíl í stað bifreiða knúnum einungis bensíni eða dísil. Fyrrgreind uppbygging á innviðum vegur einnig þungt og meðan að sú uppbygging er í gangi þá er hægt að fullyrða að tengilltvinnbíl er besti kosturinn fyrir marga bílkaupendur. Lækkun og síðar afnám ívilnunar myndi setja þessa jákvæðu þróun í uppnám.



Í þessu samhengi er einnig rétt að nefna að íbúar landsbyggðarinnar eiga oft erfiðara með að kaupa sér hreina rafbíla þar sem hleðsluinnviðir fyrir langkeyrslur eru enn ófullnægjandi þótt alltaf sé ástand að verða betra. Tengiltvinnbílar henta einstaklega vel á landsbyggðinni því þar geta þeir nýst 100% á rafmagni innanbæjar en nýtast að auki vel í langkeyrslur á meðan á uppbyggingu hleðsluinnviða um allt land stendur

Íhlutaskortur tefur bílaframleiðslu heimsins

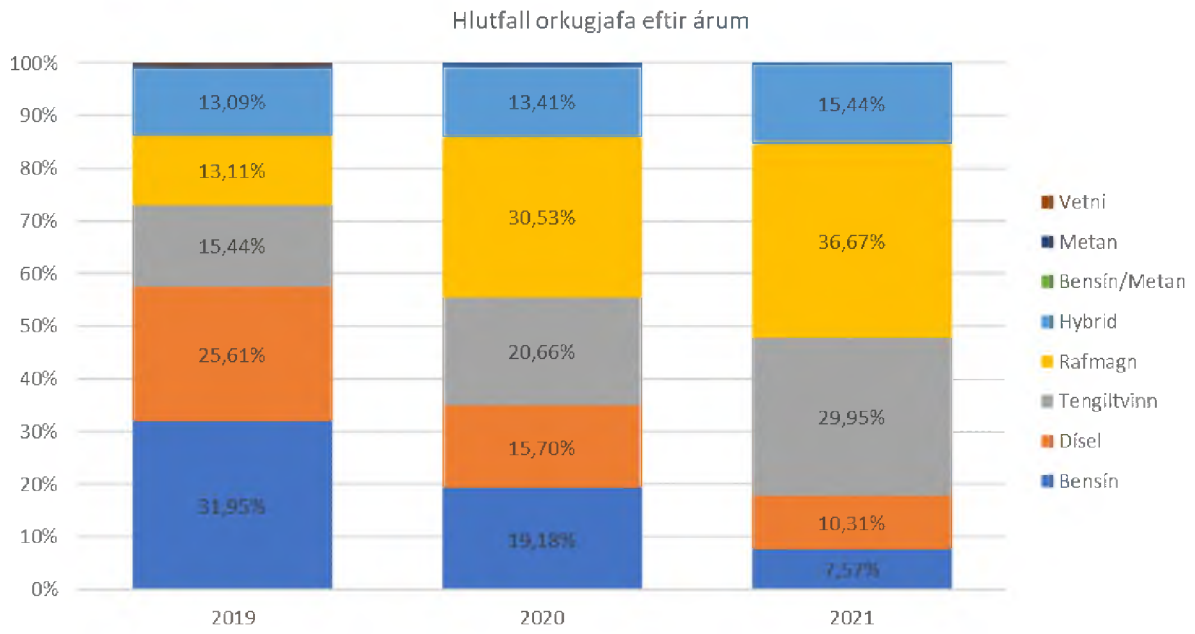
Bílaframleiðsla eins og aðrar greinar hefur ekki farið varhluta af því ástandi sem COVID-19 hefur haft í för með sér. Skortur á íhlutum til framleiðslu, tímabundnar lokanir verksmiðja og svo mætti lengi telja hefur gert það að verkum að innflutningsaðilar bíla á Íslandi þurfa að horfast í augu við lengri afgreiðslufrest á nýjum bílum ásamt því að framleiðslugeta er ekki komin á fullt og geta því framleiðendur ekki annað eftirspurn. Það má búast við að þetta ástand muni vera viðvarandi fram eftir næsta ári og líklega mun ástand ekki verða eðlilegt fyrr en í fyrsta lagi á haustmánuðum 2022. Þar sem tækni tengiltvinnbíla er meiri en hefðbundinna bensín og dísel bíla þá er líklegt að framleiðslugeta tengiltvinnbíla verði lengur að komast í eðlilegt horf og því er algjörlega nauðsynlegt að verðhækkanir á tengiltvinnbílum verði ekki að veruleika.

Verðhækkun tengiltvinnbíla mun hægja á og jafnvel stöðva sölu þeirra

Má gera ráð fyrir að með verðhækkunum á tengiltvinnbíla komi bakslag og aðrir orkugjafar verða fyrir valinu, svo sem bensín og dísel sem mun þá um leið hægja á þeirri þróun sem er svo bersýnileg við val almennings á vistvænni kostum þegar kemur að kaupum bifreiða. Í flestum ef ekki öllum tilfellum munu dísilbílar af sömu gerð og tengiltvinnbílar verða ódýrari en tengiltvinnbílar ef ívilnun lækkar og enn frekar ef ívilnun fellur að öllu leiti niður í byrjun næsta árs.

Eins og sjá má í grafi hér að neðan þá velur almenningur í síauknu mæli vistvænni kosti og er því mikilvægt að halda ívílnunum til að tryggja áfram þessa jákvæðu þróun svo hægt verði að ná markmiðum stjórnvalda í að ná niður mengun í útblæstri í samgöngum.

Graf sýnir hlutfall orkugjafa nýrra fólksbifreiða eftir árum



Áhætta vegna lækkunar ívilnana á tengiltvinn bifreiðum - ökutækjaleigur

Í frumvarpinu var mikil áhersla á að liðka fyrir kaupum, ekki einungis almennings heldur einnig fyrir ökutækjaleigur að festa kaup á vistvænum bílum. Kaup ökutækjaleiga á fólksbílum dróst saman um rúm 58,1 % milli árana 2019 og 2020. Árið 2019 voru seldar 4.831 fólksbifreið til ökutækjaleiga en árið 2020 voru einungis seldar 2.023 fólksbifreiðar til ökutækjaleiga og má rekja þann samdrátt til þeirra áhrifa sem samfélagið varð fyrir vegna áhrifa COVID-19 með tilheyrandi fækkun ferðamanna til landsins og hruns í rekstarumhverfi ökutækjaleiga samhliða. Það sem af er þessu ári, fyrstu 10 mánuði ársins, hafa 4.064 fólksbílar selst í ökutækjaleigu sem er um 100% aukning frá fyrra ári en um 16% undir því sem seldist í ökutækjaleigur árið 2019 sem mætti telja sem eðlilegt ár í samanburði við árið 2020.



Af sölu þessa árs eru ökutækjaleigur búnar að kaupa 711 tengiltvinnbíla sem nemur 17,5% af heildarkaupum bifreiða en árið 2020 var hlutfallið einungis 8,1% af heildarkaupum ökutækjaleiga tengiltvinnbílar en árið 2019 var hlutfallið aðeins 3%. Hlutfall hreinna rafmagnsbifreiða er á þessu ári um 6,84%, var í fyrra 6,43% og nánast ekkert árið 2019. Samanlagt eru því hlaðanlegir bílar, tengiltvinn- og hreinir rafbílar með um 24,4% af heildarkaupum bílaleiga á þessu ári. Það að kaup ökutækjaleiga á hlaðanlegum bílum hafi farið úr nánast engu í fjórðung á tveimur árum sýnir að ökutækjaleigur eru komnar af stað í að breyta flota sínum þrátt fyrir að rekstrarumhverfi hafi verið erfitt og óstöðugt.

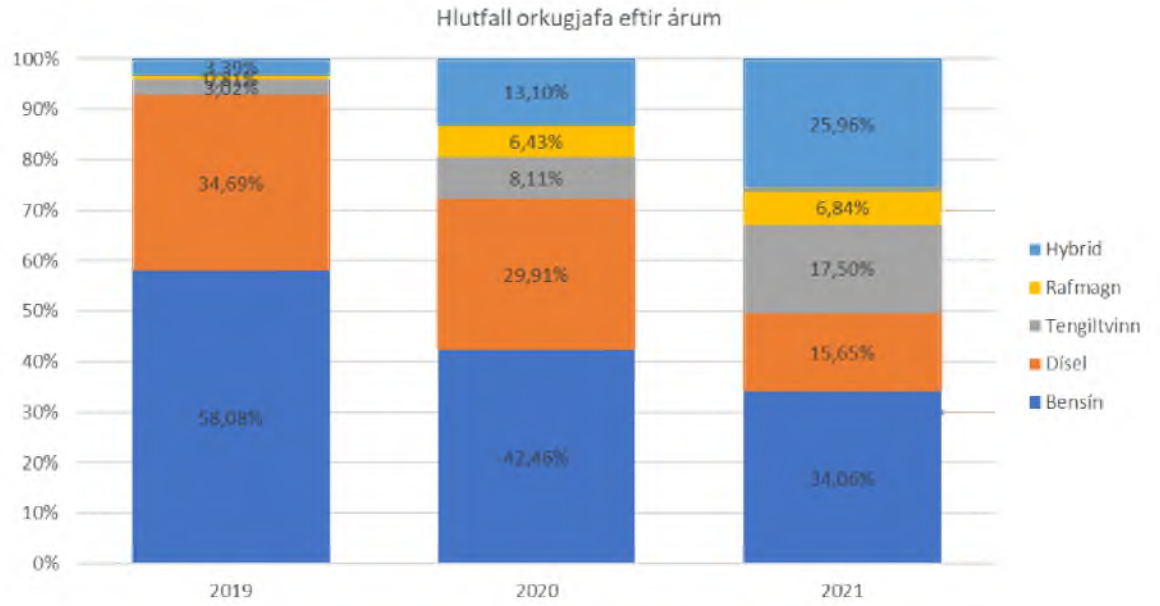
Þó hlutfall hreinna rafbíla hafi tekið stórt stökk frá 2019 til 2020 þá hefur það staðið í stað síðan. Helsta ástæðan er ófullnægjandi innviðir varðandi hleðslu slíkra bifreiða, hvort sem er hraðhleðslu (DC) t.d. við hringveginn eða hæghleðslu (AC) t.d. við gististaði. Þar vegur þungt að ferðamenn sem ferðast til landsins vilja setja upplifun af landi og þjóð í efsta sætið og njóta í stað þess að hafa í forgrunni hvort rafhleðsla bifreiðar muni nægja og hvar hægt sé að hlaða bifreið. Tengiltvinnbílar verða því áfram einn besti kosturinn fyrir ökutækjaleigur enda uppfyllir slík bifreið allar kröfur ferðamanna.

Til viðbótar við kaup ökutækjaleiga á tengiltvinn- og rafbílum hafa þær keypt á þessu ári 26% af sínum bílum sem hefðbundna hybrid bíla.

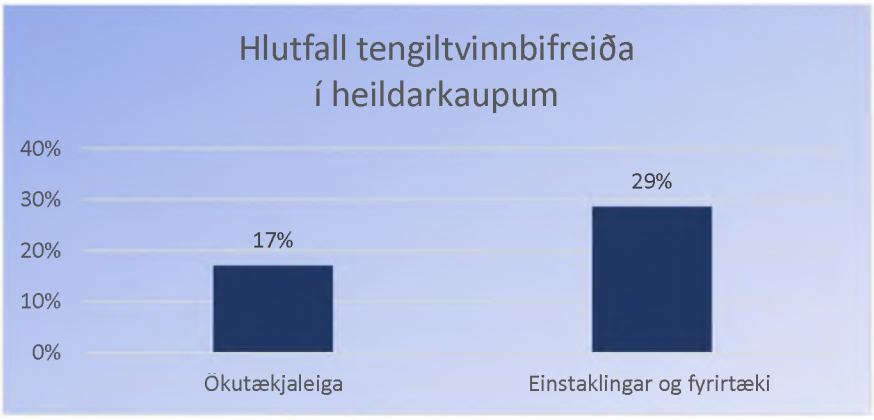
Ljóst er að með framlengingu ívilnana tengiltvinnbíla ásamt bætingu á hleðsluinnviðum munu ökutækjaleigur halda áfram að auka kaup sín á bílum sem ganga að einhverju leiti eða öllu leiti fyrir rafmagni og minnka þá samhliða kaup sín á bílum sem ganga eingöngu fyrir jarðefnaeldsneyti.

Ökutækjaleigur hafa að jafnaði keypt um 40% allra seldra bíla á Íslandi og sem hefur því afgerandi áhrif á hlutfall vistvænna bifreiða af heildarsölu. En þessir bílar fara á endursölumarkað oft 15–24 mánuðum eftir kaup sem hjálpar fólki sem ekki hefur ráð á að kaupa nýja bíla að kaupa notaða bíla með mjög nýrri og sparneytinni tækni.

Graf sýnir breytingu hlutfalla orkugjafa bifreiða keyptum af ökutækjaleigum



Séu borin saman hlutföll tengiltvinnbifreiða seldra til ökutækjaleiga og síðan einstaklinga og fyrirtækja þá er bersýnilegt að þar er töluverður munur á. Það sem af er árinu 2021 er hlutfall tengiltvinnbifreiða ökutækjaleiga í heildarkaupum 17,5% á meðan að hlutfall einstaklinga og fyrirtækja er tæplega 30%. Val við kaup ökutækjaleiga á bifreiðum mun alltaf miðast við nokkra lykilþætti og vega þar nokkrir þættir mest en verð er að sjálfsögðu einn af lykilþáttum við val á bifreið og í tilfelli ökutækjaleiga þá hefur ekki bara verðið úrslita áhrif heldur mun endursöluverð og skattaívilnun spila stóran þátt, rekstrarhagkvæmni með tilliti til nýtingu og eftirspurnar við leigu hefur einnig mjög stór áhrif.



Nýjar skorður eru einnig settar á ökutækjaleigur um hlutfall bifreiða sem teljast til vistvænna bifreiða en hlutfall endurnýjunar flota ökutækjaleiga var 15% og á að aukast í 25% við næstu áramót. Uppfylli ökutækjaleiga endurnýjun bifreiða ekki það hlutfall sem á er kveðið í bráðabirgða ákvæði XXIV í lögum um virðisaukaskatt þá er viðkomandi ökutækjaleiga ekki gjaldgeng til að sækja um og hljóta lækkun vörugjalda.

Ákvæði þetta ásamt lækkun á ívilnun vegna virðisaukaskatts af tengiltvinn bifreiðum mun hafa augljós og afgerandi áhrif á ákvörðun ökutækjaleiga þegar kemur að vali á bifreiðum.

Markmið stjórnvalda samkvæmt aðgerðaráætlun í loftslagsmálum er að 100.000 skráðir rafbílar eða önnur vistvæn ökutæki séu á götunni árið 2030 og því er mikilvægt að tryggja að ekki komi bakslag í þann góða gang sem við höfum náð. Með áframhaldandi aukningu í sölu bifreiða og endurnýjunar þörf ökutækjaleiga má búast við að erfitt verði að ná markmiðinu ef sú breyting sem fyrirhuguð er á ívilnunum stjórnvalda verður að veruleika og er því mikilvægar nú en áður að stjórnvöld haldi áfram að styðja við endurnýjun bílaflotans og tryggi umhverfi sem ýtir undir frekari kaup á vistvænum bifreiðum og sýni í verki að stefnan í loftlagsmálum sé virk. Innleiðing nýorkubíla hefur gengið vel hér á landi og ein ástæða þess eru ívilnanir stjórnvalda sem hvetja til kaupa á slíkri bifreið. Bílgreinasambandið telur að stjórnvöld þurfi að endurmeta stöðuna þegar kemur að því að lækka ívilnanir á tengiltvinnbíla þar sem slíkt muni hægja á rafbílavæðingu þjóðarinnar.

Lækkun og afnám ívilnana tengiltvinnbíla mun gera þá dýrari en bíla knúna af jarðefnaeldsneyti

Í dag er virðisaukaskattsívilnun fyrir tengiltvinnbíla að hámarki 960.000 krónur en mun að óbreyttu lækka niður í 480.000 krónur um áramót og væntanlega falla alveg niður þegar 15000 bíla kvóti hefur verið fylltur. Á sama tíma mun upphæð sem heimilt hefur verið að undanþiggja frá skattskyldri veltu lækka úr 4.000.000 króna í 2.000.000 króna. Ef ívilnanir lækka er ljóst að margar gerðir af þeim tengiltvinnbílum sem eru í boði á markaðinum munu hækka sem þessari krónutölu nemur og verða því síður samkeppnishæfar við samskonar ökutæki með bensín eða díselvélum. Sem dæmi þá mun tengiltvinnbreið sem kostar 5.000.000 krónur í dag, hækka upp í 5.480.000 krónur eða um tæplega 10% um næstu áramót falli ívilnanir niður og síðan hækka aftur um aðra eins upphæð þegar kvóti er orðinn fullur. Á sama tíma mun sambærileg bensín- eða díselbifreið áfram kosta það sama enda er innkaupsverð lægra þar sem sú bifreið er ekki aukalega með rafmótor og drifrafhlöðu eins og tengiltvinnbifreiðin.

Samkeppnishæfni tengiltvinnbifreiðarinnar sem getur ekið 50-96 km daglega á rafmagni minnkar því umtalsvert eingöngu vegna verðhækkunar og mun draga úr hvata til sölu slíkra bíla enda verður hún allt að 15-25% dýrari en sambærileg bifreið sem er einungis knúin áfram af jarðefnaeldsneyti.

Tillaga Bílgreinasambandsins

Bílgreinasambandið telur ráðlegt að ívilnanir tengiltvinnbíla verði framlengdar og ekki komi til þeirra breytinga sem eiga að taka gildi um áramót heldur frestist þær um 2 ár. Samhliða er nauðsynlegt að hækka heildarfjölda tengiltvinnbíla sem viðmið í kvóta stjórnvalda. Leggur Bílgreinasambandið til að kvótinn skuli nema meðalsölu tveggja ára og fari í 25.000 bíla. Helsta ástæðan er að árin 2019 og 2020 mun seint teljast venjuleg ár og hefur sala ökutækja borið þess merki og með framlengingu ívilnana er tryggt að ekki verði um bakslag að ræða í þeim góða árangri sem náðst hefur.

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Tillögur Bílgreinasambandsins eru því eftirfarandi :

1) Hámarkskvóti bíla sem njóta ívilnunar vegna virðisaukaskatts verði hækkaðir sem hér segir. Mikilvægt er að vissa sé til staðar til að neytendur geti pantað bifreiðar með vissu um hvert endanlegt kaupverð verði.

    - Rafbílar: 15.000 > 25.000 (enginn virðisaukaskattur upp að 6.500.000 kr).
    - Tengiltvinnbílar: 15.000 > 25.000 (enginn virðisaukaskattur upp að 4.000.000 kr.)

2) Framlengja niðurfellingu virðisaukaskatts vegna tengiltvinnbíla út árið 2023
    - Lækkun um helming úr 960.000 kr í 480.000 kr um áramótin 2023/2024
    - Falli út að fullu um áramót 2024/2025 nema að 25.000 bíla kvóti verði full nýttur fyrr og þá fellur niðurfelling alfarið niður

3) Áfram er miðað við að tengiltvinnbílar beri ekki virðisaukaskatt upp að 4.000.000 kr. Fyrir bíla sem eru dýrari en 4.000.000 kr. er greiddur virðisaukaskattur af þeirri upphæð sem er umfram þessi mörk
    - Niðurfellingin nýtist því best á ódýrari bílum og að fullu á bifreiðum sem kosta 4.000.000 kr.
4) Bílgreinasambandið leggur til að tengiltvinnbifreið megi að hámarki losa 50 grömm CO2 á 100 km. skv. WLTP staðli svo niðurfelling fáist.
    - Margar gerðir eldri bíla eru eingöngu með NEDC skráningu á CO2 losun og leggur Bílgreinasambandið til að áfram verði stuðst við þá reiknireglu sem er notuð í dag til að reikna NEDC yfir í WLTP. Þó er vert að vekja athygli á að allar nýjar gerðir bíla verða eingöngu boðnar með WLTP staðlinum og því er ákveðin áhætta til staðar að eldri og ófullkomnari bifreðar verði fluttar inn á grundvelli reiknireglunnar þar sem þær eru ódýrari en glænýjar bifreiðar og því leggjast vörugjöld þyngra á þær nýrri.

    Framlengja niðurfellingu virðisaukaskatts vegna rafbíla út árið 2025

Fyrir hönd Bílgreinasambandsins

BÍLGREINASAMBANDIÐ

Jóhannes Jóhannesson

Staðgengill framkvæmdastjóra
Hús Atvinnulífsins, Borgartúni 35
105 Reykjavík
Farsími 891 6706

Afrit: Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis

Reykjavík, 23. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Efni: Önnur viðbótarumsögn um 3. mál, breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022

Bílgreinasambandið, SAF – Samtök ferðaþjónustunnar og SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*) vísa til tveggja fyrri umsagna um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þskj. 3 í 3. máli), þ.e. umsagna dbnr. 261 og dbnr. 298.

Hinn 16. desember síðastliðinn sendi fjármála- og efnahagsráðuneytið efnahags- og viðskiptanefnd skjal sem ber heitið *Samantekt um umsagnir*. Sjötti hluti skjalsins ber fyrirsögnina *Virðisaukaskattur* en í honum er að mestu fjallað um sameiginlega umsögn samtakanna (dbnr. 261) og sett fram mat ráðuneytisins á þeim tillögum sem samtökin lögðu fram fyrir nefndinni. Samtökin geta í ýmsum atriðum ekki fallist á álit ráðuneytisins á tillögum sem komu fram í umsögn samtakanna (dbnr. 261). Í umfjöllun um tillögur samtakanna er m.a. tíundaður fórnarkostnaður tillagnanna fyrir ríkissjóð í formi lægri skatttekna, fjallað um hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða í nýskráningum fólksbifreiða, fjallað um skattívilnanir sem ökutækjaleigur njóta um þessar mundir, vísað til áforma í Noregi, vísað til danskrar rannsóknar á eftirspurn eftir tengilbifreiðum (rafmagns- og tengiltvinn), bent á að tengiltvinnbifreiðar teljist tímabundin lausn, fjallað um aðgerðir stjórnvalda til að stuðla að uppbyggingu hleðsluinnviða, sett fram mat á verðmun tengiltvinnbifreiða og bensín- og dísilbifreiða, bent á hvatningu sem kom fram á COP26 ráðstefnunni í Glasgow á þessu ári og bent á tilkynningaskyldu skattívilnana til ESA. Þá er til viðbótar fjallað um svokallaðan vörugjaldsafslátt ökutækjaleiga. Samantekið er mat ráðuneytisins að tillögur samtakanna séu óskilvirkar og dýrar m.t.t. loftslagsmála.

Samantektin hefur verið yfirfarin á vettvangi samtakanna. Þó að á heildina litið innihaldi hún ýmsar gagnlegar og áhugaverðar upplýsingar geta samtökin hvorki verið sammála ýmsum ályktunum sem ráðuneytið dregur af þeim né því mati að tillögur samtakanna feli í sér kostnaðaróskilvirkar loftslagsaðgerðir.

Samantekið er afstaða samtakanna að:

1. Orkuskipti verða þjóðfélaginu alltaf verulega kostnaðarsöm. Ráðuneytið tekur ekki tillit til ávinnings orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum og lítur ekki til raunverulegrar stöðu.
2. Reynsla síðustu ára sýnir að gildandi ívilnanir hafa skilað umtalsverðum árangri þegar kemur að orkuskiptum í fólksbifreiðaflotanum, hvort sem litið er til ökutækjaleiga eða annarra kaupenda fólksbifreiða.
3. Beint samband virðist vera milli þeirra skattívilnana sem ökutækjaleigur hafa notið vegna orkuskipta og þróunar þeirra.
4. Þó Noregur sé „fyrirheitna landið“ þegar að orkuskiptum í samgöngum kemur verður að horfa til þess að Norðmenn eru komnir mun lengra í þeim efnum en Íslendingar. Á meðan viðfangsefni Íslands er enn að draga úr hlutdeild bensín- og dísilbifreiða í

nýskráningum er það viðfangsefni sem Norðmenn þurfa í raun ekki að hafa miklar áhyggjur af lengur. Norðmenn eru skrefi á undan og eru farnir að fást við næsta viðfangsefni, þ.e. að draga úr hlutdeild tengiltvinnbifreiða í nýskráningum. Fátt virðist gefa til kynna að samdráttur ívilnana vegna tengiltvinnbifreiða geti í Noregi leitt til fjölgunar nýskráninga bensín- og dísilbifreiða. Því er öfugt farið hér á landi.

5. Ráðuneytið lætur þess ekki getið að í niðurstöðum danskrar rannsóknar á eftirspurn eftir tengilbifreiðum er kaup verð og aðgengi að heimahleðslu og hraðhleðslu meðal ráðandi þátta. Virðast niðurstöðurnar nær eingöngu gefa tilefni til að draga einhverjar ályktanir um eftirspurn almennings en síst ökutækjaleiga á Íslandi.
6. Það getur varla talist umdeilt að hvatning til kaupa á tengiltvinnbifreið sé aðeins skref í átt að fullum orkuskiptum í samgöngum. Hvort hvatning til slíkra kaupa sé viðeigandi hlýtur hins vegar að taka mið af stöðu og þróun orkuskipta. Að mati samtakanna ávarpar ráðuneytið ekki nægilega sýn sína á hvar við erum stödd þegar að þeim kemur og ofmetur stöðuna.
7. Ályktanir ráðuneytisins um uppbyggingu hleðsluinnviða gefa til kynna að aðgerðir stjórnvalda hafi skilað þéttu neti öflugra innviða. Þær ályktanir eru rangar sem ekki aðeins birtist í óöryggi leigutaka ökutækjaleiga og nýskráningum rafmagnsbifreiða á landsbyggðinni heldur einnig í nýlegri könnun Íslenskrar Nýorku, fyrir atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið.
8. Mat ráðuneytisins á verðmun tengiltvinnbifreiða annars vegar og bensín- og dísilbifreiða hins vegar gefur ekki rétta mynd af því hvernig mati bifreiðakaupenda við val á bifreið er háttað. Verðmunurinn kann að reynast takmarkaður en verðhækkun mikil og það skiptir verulegu máli. Almenningur á Íslandi stendur frammi fyrir því við valið að kaup á bensín- eða dísilbifreiðum er raunverulegur kostur en því er t.d. öfugt farið í Noregi.
9. Vísun ráðuneytisins til áskorunar COP 26 þess efnis að dregið verði úr „óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsneytis“ er ekki kórrétt. Ályktun ráðuneytisins um óskilvirkni virðist vera gerð að því gefnu að kaupendur mundu velja rafmagnsbifreiðar ef tengiltvinnbifreiðar væru verðlagðar hærra. Þangað erum við bara ekki komin og því er sú aðgerð að draga úr ívilnunum tengiltvinnbifreiða sannanlega óskilvirk aðgerð m.t.t. orkuskipta og loftslagsmála.
10. Það er hvorki tíðkuð framkvæmd né skylda fyrir samtökin að tilkynna tillögur sínar til ESA og raunar fæst vart séð að ESA mundi veita þeim viðtöku. Það er því ávallt ákvörðunaratriði stjórnvalda og e.t.v. Alþingis hvort slík skylda sé virk og hvernig sé rétt við henni að bregðast. Ferillinn liggur fyrir fyrir í leiðbeiningum og vel hægt að haga lagasetningu þannig að svigrúm sé tryggt.

Verður hér í framhaldinu vikið nánar að þeim atriðum sem voru nefnd hér að framan. Rétt er þó að hefja umfjöllunina á að varpa nánara ljósi á sjónarhorn bílgreinarinnar og ökutækjaleiga. Er það ekki síst gert svo nefndin geti betur áttað sig á þeim mun sem er á sjónarhorni ráðuneytisins, m.a. sjónarhóli ríkisfjármála, og sjónarhorni bílgreinarinnar og ökutækjaleiga. Hafa ber í huga að þó tölur ráðuneytisins geti verið ógnandi verður ekki hjá því komist að bera þær annars vegar saman við aðrar tölulegar upplýsingar og raunveruleikann eins og hann blasir við þeim sem raunverulega standa í rekstri.

Sjónarhóll samtakanna

Hvernig horfa orkuskipti við samtökunum?

Stjórnvöld hafa og eru um þessar mundir að herða áhersluna á *hröð* orkuskipti í samgöngum. Skilningur samtakanna er sá að í áherslunni felist vilyrði þess efnis að stjórnvöld ætli sér að beita sér fyrir orkuskiptum, þ.e. grípa til eða viðhalda aðgerðum sem stuðla að því að orkuskiptin verði *hröð*. Með *hraða* í þessu samhengi er m.a. átt við orkuskipti eigi sér stað mun hraðar en mundi gerast ef tækniþróun, hagræðing og lögmál framboðs og eftirspurnar, einkum í Evrópu, réðu ein ferðinni. Ekkert samtakanna hefur lýst andstöðu við þessi áform heldur hafa þau þvert á móti tekið undir áherslur á orkuskipti og loftslagsmál. Það virðist hins vegar ljóst að ekki eru allir sammála um forgangsröðun aðgerða.

Eins og á við í öllum fyrirtækjarekstri er það daglegt viðfangsefni fyrirtækja í bílgreininni, þ. á m. bifreiðaumboða og annarra bifreiðasala, verkstæða og annarra þjónustusala, að bjóða fram vörur og þjónustu sem eftirspurn er eftir. Breytist eftirspurnin aðlaga fyrirtækin sig að breytingunum. Það verður að teljast á allra vitorði að eftirspurn eftir rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum er mjög mikil á Íslandi eins og endurspeglast í upplýsingum Samgöngustofu um nýskráningar ökutækja. Almenningur hefur tekið mjög vel við sér, eftirspurnin í ríkum mæli og auknum hraða færst frá bensín- og dísilbifreiðum og við því hafa söluaðilar brugðist eftir bestu getu. Með sama hætti bregst bílgreinin við eftirspurn annarra, þ. á m. ökutækjaleiga. Þær eftirspurnarbreytingar sem fram hafa komið eiga að mestu leyti rót sína að rekja til aðgerða stjórnvalda, þ.e. setningar efnahagslegra hvata til kaupa á ökutækjum sem eyða litlu eldsneyti eða ganga ekki einvörðungu fyrir bensíni eða dísilolíu.

Eins og kom fram í umsögn samtakanna frá 13. desember síðastliðnum hafa stjórnvöld sett orkuskipti í samgöngum á oddinn og m.a. sett sérstök markmið fyrir orkuskipti ökutækjaleiga. Þannig er það markmið að finna í gildandi stefnumörkum málefnasviðs ferðaþjónustu, á bls. 272 í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun 2021–2025 að hlutfall vistvænna bifreiða í flota ökutækjaleiga verði 5% árið 2021 og 20% árið 2025. Bæði stjórnvöld og ökutækjaleigur hafa unnið að þessu markmiði enda samræmist það vel hugmyndinni um sjálfbæra íslenska ferðaþjónustu.

Af hverju horfa menn til bílaleigubíla vegna orkuskipta í samgöngum?

Eins og fram kemur í kafla 5.1.1 *Aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum*, frá júní 2020, hafa stjórnvöld horft sérstaklega til orkuskipta í sjávarútvegi, þungaflutningum og hjá ökutækjaleigum til að bregðast við losun sem er á beinni ábyrgð Íslands (ESR). Á bls. 38 í ætluninni er bent á aðgerðir sem gætu skilað miklum samdrætti í losun og þ. á m. aðgerð A.9 sem miðar við að 30–50% bílaleigubíla verði vistvænir árið 2030. Nemur samdráttur losunar samkvæmt aðgerðinni á bilinu 28–46 þús. tonnum CO_2-ígilda.

Á bls. 10 í aðgerðaráætluninni er gefið til kynna að með aðgerðum hennar megi draga úr losun gróðurhúsalofttegunda á beinni ábyrgð Íslands um eina milljón tonna CO_2-ígilda, miðað við losun 2005, árið 2030. Á beinni ábyrgð Íslands eru miðað við árið 2005 rúmlega 3,2 milljónir tonna og af þeim nam losun frá samgöngum á landi tæplega 800 þúsund tonnum eða sem nemur um fjórðungi af heildarlosun á ábyrgð Íslands árið 2005. Síðan þá hefur þessi hluti losunarinnar hækkað og nam hann tæpri milljón tonnum árið 2018. Innbyrðist skiptist losun frá

samgöngum þannig að um 64% koma til vegna notkunar fólksbifreiða, 16% vegna flutningabifreiða, 14% vegna sendibifreiða, 6% vegna hópbifreiða og 1% vegna annarra samgangna. Með öðrum orðum nam losun fólksbifreiða stærstum hluta losunar frá samgöngum og líklega um 640 þús. tonnum CO_2 árið 2020 eða sem nemur um 20% af allri losun á ábyrgð Íslands árið 2005.

Á heildina litið þarf að takast á við ýmsar áskoranir þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum á landi. Búnaður til orkuskipta í land- og fólksflutningum er enn á hönnunar- og prófunarstigi og ekki að fullu ljóst hvenær flutninga- og fólksflutningabifreiðar sem ganga fyrir öðrum orkugjöfum en dísilolíu verða á boðstólum fyrir alvöru. Þá liggja orkudreifingarinnviðir ekki fyrir en ætla má að nokkur ár hið minnsta muni líða þar til dreifingin getur tekist á við ný tæki. Annað á að miklu leyti við í tilviki fólksbifreiða og a.m.k. hluta sendibifreiða enda eru orkuskipti þegar hafin með rafvæðingu þegar að þeim kemur. Það er ekki tilviljun að horft hafi verið til hlutverks ökutækjaleiga þegar að losunarsamdrætti kemur því á bls. 97 í Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum segir:

> Innleiðingu vistvænna bílaleigubíla verður markvisst hraðað í samvinnu við bílaleigur. Bílaleigur eru kaupendur að um 40% af nýseldum bílum á Íslandi og hvergi í heiminum er hlutfallið svo hátt. Árið 2018 nýttu um 60% ferðamanna bílaleigubíla í heimsókn sinni til Íslands.

Í ársbyrjun 2019 voru 92% bílaleigubíla af 2015 árgerð eða yngri. Af þeim voru 6.750 fólksbílar af 2018 árgerð í eigu bílaleiga á Íslandi eða sem nemur tæplega 35% allra fólksbíla af þeirri árgerð. Hins vegar áttu bílaleigur aðeins 15% fólksbíla af 2015 árgerð á sama tíma. Allar tölur sem samtökin hafa haft tök á að kynna sér gefa til kynna að bílaleigubílar séu að mun yngri en fólksbílar í eigu annarra. Þar af leiðir að sú stóra hlutdeild nýskráðra fólksbíla sem ökutækjaleigur bera ábyrgð á skilar sér nokkur hratt á eftirmarkað notaðra ökutækja. Það sem meðalúrvinnslualdur bifreiða hefur verið á milli 14–17 undanfarin má gera ráð fyrir að bílaleigubíll eigi eftir 11–14 ára notkunartíma við sölu á eftirmarkaði til almennings. Innkaup ökutækjaleiga á fólksbílum hafa því óhjákvæmilega mikið að segja um hvernig til tekst í orkuskiptum í samgöngum. Bílaleigubílum er jafnan ekið mjög mikið og þær brenna því hlutfallslega meira eldsneyti en aðrar fólksbifreiðar, á meðan þær eru í leigunotum. Af framangreindum sökum hafa stjórnvöld litið svo á að sérstakt tilefni sé til að hvetja ökutækjaleigur til ríkrar þátttöku í orkuskiptum.

Í hverju felast flækjurnar fyrir bílgreinina og ökutækjaleigur?

Þar sem ökutæki og íhlutir þeirra eru að jafnaði ekki framleidd á Íslandi er geta bílgreinarinnar til að bregðast við aukinni eftirspurn annarra bifreiða en þeirra sem ganga fyrir bensíni og dísilolíu ávallt háð framboði erlendra framleiðenda. Er þar annars vegar að horfa til heildarframboðs og hins vegar framboðs einstakra flokka fólksbifreiða. Hlutdeild rafmagnsbifreiða er enn takmörkuð í samhengi heildarframleiðslu. Greiningaraðilar hafa t.d. spáð því að án aukinna opinberra inngripa nái hlutdeild rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða í bifreiðaframleiðslu ekki 20% fyrr en árið 2025.

Eins og almenningur þurfa ökutækjaleigur að aðlaga sig að breytingum við orkuskipti í samgöngum. Á milli munar þó helst að stór hluti almennings hefur daglegan aðgang að

hleðslutækjum á heimili eða vinnustað en það hafa ferðamenn ekki. Því blasa miklar áskoranir við almenningi og sérstaklega ökutækjaleigum og eru eftirfarandi meðal þeirra.

Áskoranir allra

Innkaup: Kaupverð nýorkubifreiða er jafnan hátt nema í tilviki metanbifreiða. Úrval nýorkubifreiða er enn sem komið er nokkuð takmarkað og þá sérstaklega þegar að stærri bifreiðum kemur, s.s. jepplingum og bifreiðum fyrir stærri fjölskyldur. Framleiðsla nýorkubifreiða er takmörkuð og það hefur áhrif á afhendingartíma og afhendingaröryggi. Í flestum tilvikum er margra mánaða bið eftir nýjum nýorkubifreiðum. Óvissa hefur ríkt um getu bílaumboða til að afhenda nýorkubifreiðar. Óvissa ríkir um tækniþróun á sviði nýorkubifreiða (VHS/Beta-áhrif): Hvernig þróast tæknin? Mun kaupverð lækka? Mun drægni aukast? Mun hleðslutími styttast? Er sjálfvirknivæðing í farvatninu?

Notkun: Það er erfitt fyrir neytendur og fyrirtæki að koma uppsetningu hleðslustöðva við nema þau hafi umráðarétt yfir bílastæðum. Almennir hleðsluinnviðir eru enn í uppbyggingarfasa og hafa komið upp vandamál sem tengjast hleðslustöðvum á borð við fjölda og dreifingu þeirra, niðri-tíma vegna bilana, aðgengi á álagstímum. Þá eru fáir áfyllingarstaðir fyrir metan- og vetnisbifreiðar.

Endursala: Óþroskaður eftirmarkaður fyrir notaða nýorkubíla. Fáir nýorkubílar á sölu. Verðþróun óljós. Takmarkað úrval. Lítt liggur fyrir hvernig óvissa um áhrif tækniþróunar hefur áhrif á væntingar um endursöluverð.

Sérstakar áskoranir ökutækjaleiga

Innkaup: Innkaupsverð nýorkubifreiða er jafnan mun hærra en verð bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Metanbifreiðar hafa verið hagstæðar í innkaupum en úrval þeirra er afar takmarkað. Vetnisbifreiðar eru svo dýrar í innkaupum að ekki eru forsendur til kaupa á þeim í útleiguskyni. Úrval er afar takmarkað. Lítið afhendingaröryggi þar sem framleiðsla nýorkubifreiða er enn takmarkaðri en framleiðsla bensín- og dísilbifreiða.

Rekstur: Hleðsla rafmagnsbifreiða tekur langan tíma í samanburði við áfyllingu bensín-, dísil-, metan- og vetnisbifreiða. Viðsnúningur vegna útleigu að nýju tekur langan tíma samanborið við aðrar bifreiðar. Bílaleigubílum er jafnan ekið lengri vegalengdir í einu en fólksbílum í eigu annarra. Drægni rafmagnsbifreiða er afar breytileg eftir hitastigi, veðri og öðrum aðstæðum og slíkir bílar henta t.d. ekki enn sem komið er vel til vetraraksturs utan þéttbýlis.

Útleiga: Leiguverð bensín- eða dísilbifreiða er töluvert lægra en leiguverð nýorkubifreiða. Útleiguverð er ráðandi þáttur eftirspurnar. Eftirspurn eftir nýorkubílum til leigu er enn mjög lítil. Ráðast þarf í sérstaka markaðssetningu nýorkubifreiða til bílaleigu.

Þjónusta: Innviðir til áfyllingar og hleðslu ekki enn nægilega útbreiddir og öflugir til að takast á við mikinn fjölda nýorkubifreiða. Saga framleiðslu metans er ung og um hana hefur ríkt óvissa. Hið sama má segja um framleiðslu vetnis. Dreifing metan og vetnis er takmörkuð. Mat á þjónustuþörf við leigjendur nýorkubifreiða er enn ekki nægilega þroskað og mikil kostnaðaróvissa ríkir.

Endursala: Enn er óljóst er hvernig muni ganga að afsetja töluverðan fjölda nýorkubifreiða á eftirmarkaði fyrir notaða fólksbíla.

Hvað gerist að óbreyttu?

Eins og fram kemur í umsögn samtakanna frá 13. desember síðastliðinn telja þau verulegar líkur á að niðurfall vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða um eða fyrir mitt næsta ár muni hafa afdrifarík áhrif á nýskráningartíðni fólksbifreiða miðað við orkugjafa. Jafnframt virðist raunveruleg hætta á að vsk-ívilnun fyrir rafmagnsbifreiðar falli niður á seinni hluta næsta árs. Fari svo mun útsöluverð tengiltvinnbifreiða að jafnaði hækka um 960 þús. kr. og rafmagnsbifreiða um 1.560 þús. kr. Þar með munu þeir efnahagslegu hvatar sem gert hafa slíkar bifreiðar að fýsilegum kosti dragast verulega saman og ætla verður að þess muni sjást staður í nýskráningartölum ökutækja eftir orkugjöfum. Hafa ber í huga að það hefur sýnt sig að kaupverð hefur ríkari áhrif á val neytenda þegar þeir kaupa ökutæki en rekstrarkostnaður. Ökutækjaleigur verða að taka mið af þessari staðreynd í innkaupum þar sem bílaleigubílar rata í hendur neytenda innan fárra ára.

Þess ber að geta að vsk-ívilnun rafmagns- og tengiltvinnbifreiða hafði allt til ársins 2020 nær einvörðungu áhrif á kauphegðun einstaklinga og annarra aðila sem ekki starfa í vsk-skyldri starfsemi. Frá þeim tíma hefur þeim efnahagslega hvata sem í henni felst verið beint að ökutækjaleigum. Á líðandi ári hefur vörugjaldsafsláttur bæst við. Niðurstaðan er sú sem birtist í þeim stórfelldu breytingum sem orðið hafa á nýskráningum bílaleigubifreiða miðað við orkugjafa á árunum 2020 og 2021.

Falli vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða úr gildi á næsta ári munu eftirfarandi áhrif koma fram:

1. Útsöluverð tengiltvinnbifreiða hækkar um 480 þús. kr. um áramótin og aftur um 480 þús. kr. á vormánuðum, samtals 960 þús. kr. Kaup á tengilvinnbifreiðum dragast almennt saman.
2. Nokkur hluti almennings velur bensín- eða dísilbifreið við innkaup í stað tengiltvinnbifreiðar. Álíka margir velja að kaupa rafmagnsbifreið ef miðað er við nýskráningarhlutföll það sem af er ári.
3. Forsendur ökutækjaleiga fyrir skuldbindingu vörugjaldsafsláttar bresta og samfara fellur endurgreiðsluskuldbinding í gjalddaga.
4. Ökutækjaleigur taka að beina sjónum sínum að kaupum á bensín- og dísilbifreiðum, m.a. í því skyni að afla hratt tekna til endurgreiðslu vörugjaldsafsláttar ársins 2021 og mæta tapi vegna virðisaukaskatts við endursölu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða eftir niðurfall ívilnana.
5. Nýskráningartíðni bensín- og dísilbifreiða hækkar. Því meiri sem innkaupaþörf ökutækjaleiga verður því hærri verður hlutdeild bensín- og dísilbifreiða. Jafnframt verður að ætla að hluti eftirspurnar almennings eftir tengiltvinnbifreiðum færist á bensín- og dísilbifreiðar.

Samantekt

Framangreind umfjöllun gefur til kynna að stjórnvöld hafi lagt áherslu á orkuskipti í fólksbifreiðaflotanum, annars vegar þar sem aðrar bifreiðar en bensín- og dísilbifreiðar eru komnar fram, hafa verið markaðssettar á Íslandi og nálgast það vel að vera gildar staðgönguvörur og hins vegar þar sem losun frá fólksbílum nemur töluverðum hluta losunar

sem er á beinni ábyrgð Íslands. Aðstæður almennings til að takast á við orkuskiptin eru ágætar þó þeim fylgi áskoranir. Áskoranir ökutækjaleiga eru hins vegar töluvert meiri. Stjórnvöld hafa því valið að hvetja ökutækjaleigur sérstaklega til orkuskipta með efnahagslegum hvötum sem hafa virkað mjög vel síðustu ár. Brottfall vsk-ívilnunar vegna kaupa á tengiltvinnbifreiðum mun stuðla að kaupum á bensín- og dísilbifreiðum.

Verður nú vikið nánar að athugasemdum samtakanna við samantekt ráðuneytisins

Orkuskipti eru kostnaðarsöm

Víða í umsögn ráðuneytisins kemur það mat fram að vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða sé dýr og óskilvirk aðgerð. Kemur eftirfarandi m.a. fram:

> [Bls. 4]. 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.
>
> [Bls. 5] Beint tekjutap ríkissjóðs vegna ívilnana fyrir rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðar á tímabilinu frá miðju ári 2012 þar til 26. nóvember sl. er 22,5 ma.kr. Þar af eru 12 ma.kr. vegna tengiltvinnbifreiða.
>
> [Bls. 5] Ívilnanir fvrir 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.
>
> [Bls. 5] Ívilnanir fyrir tengiltvinnbíla eru því dýr aðgerð í krónum talin í samanburði við aðrar stuðningsaðgerðir við orkuskipti í vegasamgöngum. Tekjutap ríkisins vegna ívilnananna er ígildi fórnaðra möguleika á að veita framlög til annarra aðgerða að sama markmiði, svo sem til hleðsluinnviða, rafvæðingar hafna eða annars.
>
> [Bls. 5] 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 áranna 2019 og 2020. Þessi þróun hefur haldið áfram í ár. Orkusióður hefur úthlutað stvrkium til sérgreindra tegunda innviðaverkefna, svo sem til ferðaþiónustuaðila og hraðhleðslustöðva á vegum 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 fjölsótta ferðamannastaði og nam hver styrkur að meðaltali 834 þús.kr. eða nokkru lægri fjárhæð en niðurfelldur VSK af einum tengiltvinnbíl.

Samtökin hafa ekki forsendur til þess að rengja tölur ráðuneytisins. Sé þær réttar og miðað sé við að hærri talan, 12 milljarðar kr., hafi runnið til niðurgreiðslu tengiltvinnbifreiða í gegnum vsk-kerfið hefur stuðningurinn numið rúmlega 900 þús. kr. á hverja tengiltvinnbifreið sem undir ívilnunina hefur fallið frá upphafi gildistíma hennar. Sé miðað við lægri töluna, 11,4 milljarða kr., nemur niðurgreiðslan um 860 þús. kr. á bifreið. Eftirstöðvarnar af 22,5 milljörðum kr. hafa væntanlega að meginstefnu runnið til niðurgreiðslu rafmagnsbifreiða. Ef við segjum að 10 þús. rafmagnsbifreiðar hafi verið skráðar á sama tíma hefur niðurgreiðsla hverrar þeirra numið á bilinu 980–1.050 þús. kr á hverja bifreið. Miðað við framangreindar forsendur hefur sú aðgerð

að niðurgreiða tengiltvinnbifreiðar í gegnum vsk-kerfið numið 86–88% af kostnaði við niðurgreiðslu rafmagnsbifreiða.

Í samantekt ráðuneytisins segir:

> 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.

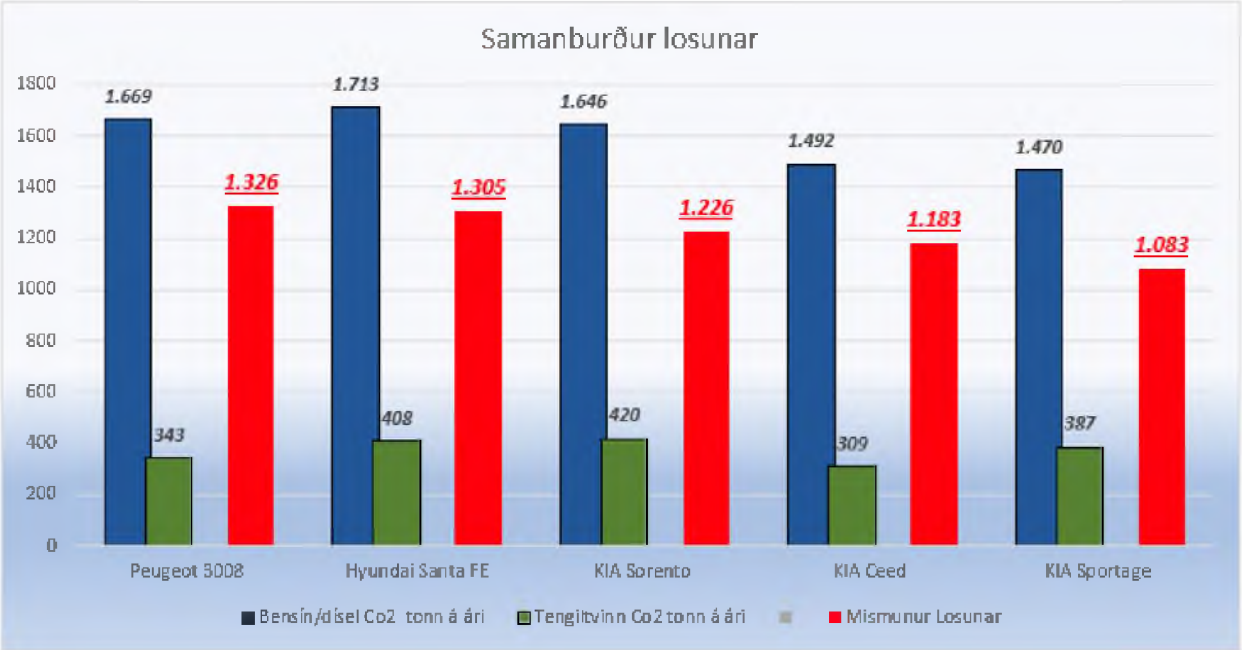
Um þetta er það helst að segja að fáir hafa gert sér væntingar um að orkuskipti yrðu án kostnaðar. Því má ekki heldur gleyma að mat á kostnaði vegna loftslagsbreytinga gefur til kynna að hann muni nema 23.000 milljörðum bandaríkjadala á alþjóðavísu. Árið 2019 var gert ráð fyrir því að rafbílavæðing mundi kosta raforkudreifingarkerfið í Noregi um 1,27 milljarða bandaríkjadala. Bretar gera ráð fyrir að rafbílavæðing muni ekki skila jákvæðri niðurstöðu fyrr en árið 2030 sem nemur 0,1% af landsframleiðslu.

Árið 2013 taldi Hagstofa Íslands heimili á Íslandi vera 124 þúsund talsins. Ef þau mundu öll kaupa og setja upp hleðslustöð og kostnaður við stöðina og vinnu næmi varlega áætlað 100 þús. kr. á hvert heimili næmi heildarkostnaðurinn 12,4 milljörðum kr. Eftir stendur kostnaður samfélagsins breytingar á dreifikerfi raforku og virkjun nýrra orkukosta sem ekki liggur fyrir. Tæplega 228 þús. fólksbifreiðar eru í umferð á Íslandi um þessar mundir. Væri 200 þús. þeirra skipt út fyrir rafmagnsbifreiðar og ríkið mundi fella niður virðisaukaskatt af þeim öllum sem nemur 1 millj. kr. á hverja bifreið mundi það kosta ríkissjóð 200 milljarða kr. Þegar að orkuskiptum kemur verður kostnaðurinn alltaf hár. Spurningin er bara hver á að bera hann og hvernig sé rétt að miðla honum út í hagkerfið.

Þar með er ekki sagt að kostnaðurinn fáist ekki til baka í einhverju formi, t.d. í formi raforkukaupa innanlands í stað olíukaupa erlendis frá. Á síðustu árum hefur heildarkostnaður við olíukaup numið um 90 milljörðum kr. á ári. Fólksbifreiðar hafa verið um 85% af heildarfjölda ökutækja og frá þeim stafar líklega um 64% olíubrennslu á Íslandi. Til samanburðar er áætlað er að næsta loðnuvertíð skili um 50 milljarða kr. tekjum sem hafa veruleg áhrif á þjóðarframleiðslu og velferð.

Í þessu samhengi er rétt að geta þess til viðmiðunar að meðalakstur fólksbifreiða sem ganga fyrir bensíni nam 11.029 km árið 2020. Ef tekið er mið af skráðri losun vinsælla tengiltvinnbifreiðar mun hún losa um 5 tonn CO_2 á 15 árum (sjá t.d. mynd hér að neðan sem tekur reyndar mið af 20 þús. km akstri á ári), um 14 tonn ef hún væri tvinnbifreið (e. hybrid), um 20 tonn sem hrein bensínbifreið en 0 tonn sem rafmagnsbifreið. Verði brottfall ívilnunarinnar til þess að einn kaupandi velji bensínbifreið í stað tengiltvinnbifreiðar þurfa þrír aðrir að velja tengiltvinnbifreið aðeins til að vinna niður losunina sem kemur frá bensínbifreiðinni á 15 ára notkunartíma. Aðeins þarf hins vegar einn að hafa keypt rafmagnsbifreið og fljótt á litið er það því mun skilvirkari ráðstöfun. Mælt á þennan mælikvarða greiðir ríkið með vsk-ívilnun rafmagnsbifreiðar tæpar 80 þús. kr. á hvert tonn losunarsamdráttar á 15 ára notkunartíma en 64 þús. kr. í tilviki tengiltvinnbifreiðar. Ef takast ætti á við það verkefni að ná 50% samdrætti losunar frá fólksbifreiðum með rafmagnsbifreiðum muni það kosta ríkið um 25,6 milljarða kr. í vsk-ívilnun en 20,5 milljarða kr. með tengiltvinnbifreiðum. Vissulega næst aldrei meira en 75% losunarsamdráttur með tengiltvinnbifreiðum sé tekið mið af framangreindu. Þá á hins vegar eftir að horfa til allra þeirra takmarkana sem

rafmagnsbifreiðunum fylgja enn sem komið er, t.d. erfiðleika við notkun þeirra sem bílaleigubíla, stöðu hleðsluinnviða, einkum á landsbyggðinni, og enn takmarkaðs framboðs rafmagnsbifreiða.



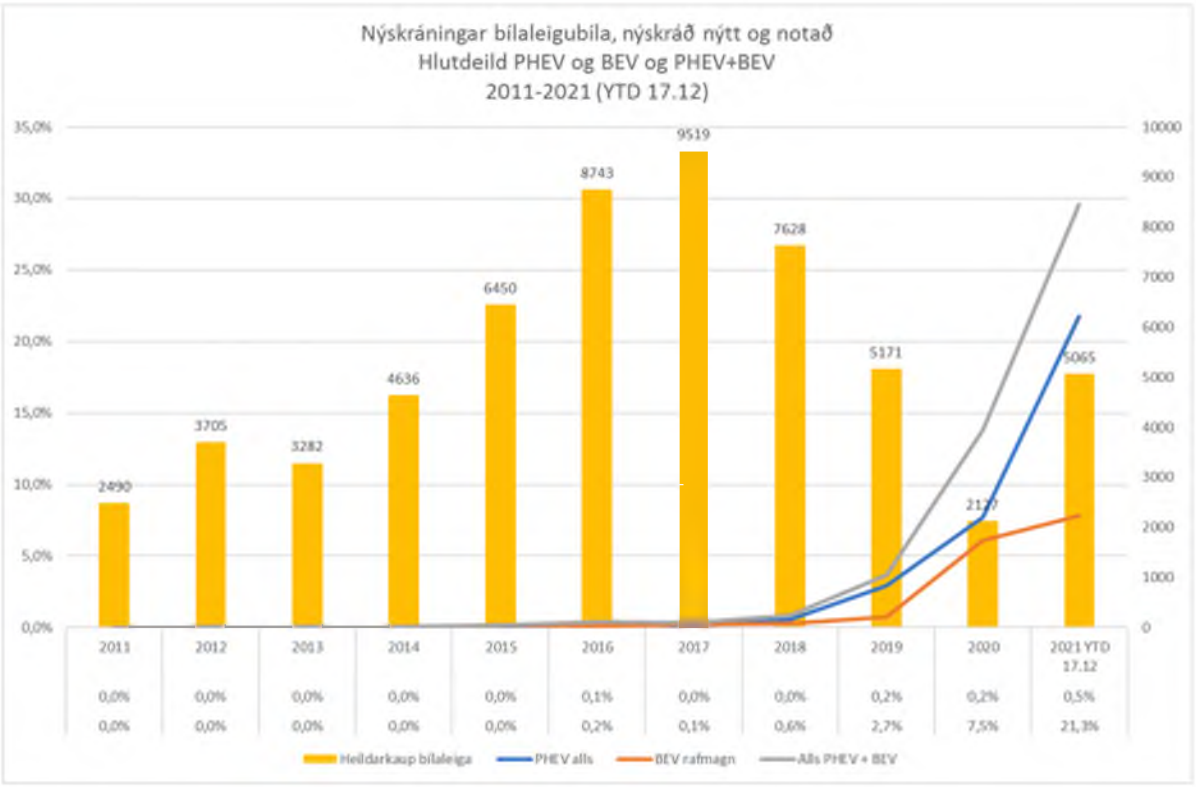
Það hefur oftlega verið nefnt að sein viðbrögð við loftslagsbreytingum muni endurspeglast í hærri kostnaði. Úrelding bifreiða framkallar kostnað. Kostnaðar- og ábatagreining orkuskipta hlýtur að gera ráð fyrir því að hærri nýskráningartíðni bensín- og dísilbifreiða hækki kostnað, hærri nýskráningartíðni tengiltvinnbifreiða lækki kostnað og hærri nýskráningartíðni rafmagnsbifreiða lækki kostnað töluvert meira. Notkunarmöguleikar bifreiðanna hafa hins vegar einnig áhrif á kostnað og því hlýtur að vera skynsamlegast að velja þann kost sem viðheldur hvað best óbreyttum notkunarmöguleikum.

Rétt er að lokum að benda á að þó raftenging hafna sé vissulega þarft verkefni er hún í raun annað viðfangsefni en orkuskipti í samgöngum á landi. Benda má að samkvæmt skýrslu starfshóps[1] nam losun innan hafna Faxaflóahafna tæpum 50 þús. tonnum árið 2018. Taldi starfshópurinn að draga mætti losunina saman um 45% með fjárfestingu sem nemur 8,2 milljörðum kr. og árlegu tekjutapi upp á tæpar 120 millj. kr. Benti starfshópurinn á að aflþörf hamlaði útfærslu verkefnisins í mörgum öðrum höfnum.

Árangur orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum og þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum

Bæði ráðuneytið og samtökin hafa gert ágætlega grein fyrir þróun orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum. Hvorki getur talist umdeilt að almenningur hafi tekið þátt né að þátttaka ökutækjaleiga hafi tekið stakkaskiptum síðustu ár. Þetta sést vel á eftirfarandi mynd.

[1] Sjá á vefslóðinni https://www.faxafloahafnir.is/wp-content/uploads/2020/05/Landtengingar-hafna-FFH-Sk%C3%BDrsla-Loka%C3%BAtg%C3%A1fa.pdf



Í samantekt ráðuneytisins er hins vegar gefið í skyn að há hlutdeild rafmagnsbifreiða og einkum tengiltvinnbifreiða af nýskráðum bílaleigubílum beri þess merki að vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða feli í sér sóun og niðurgreiðslu bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Á fundi með nefndinni bar þá spurningu á góma hvort margar ökutækjaleigur hefðu tengist á hendur skuldbindingu um 15% og 25% nýskráningarhlutfall af nýskráningum samkvæmt vörugjaldsívilnuninni. Þær upplýsingar sem liggja fyrir hjá samtökunum benda til þess að þátttakan hafi verið viðtæk. Jafnframt virðist sem ein ökutækjaleigan hafi staðið í umfangsmestum innkaupum og beri jafnframt ábyrgð á því að nýskráningarhlutfallið liggur svo hátt sem raun ber vitni á þessu ári. Það fyrirtæki hefur ráðist í gífurlega fjárfestingu í hleðsluinnviðum og bifreiðum og hefur sett sér sérstakt markmið þegar að orkuskiptum kemur. Það hefur bolmagn til að takast á við mikla áhættu en endurspeglar jafnframt afar illa stöðu annarra ökutækjaleiga.

Sú fullyrðing að vörugjaldsafslátturinn feli í sér niðurgreiðslu bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti þarfnast nánari skoðunar. Eins og fram hefur komið er niðurgreiðslu tengiltvinnbifreiða ætlað að stuðla að því að kaup á bensín- og dísilbifreiðum teljist síðri valkostur í efnahagslegu tilliti. Þær hafa sannarlega verið niðurgreiddar í gegnum vsk-kerfið. Í tilviki vörugjaldsins eru kaup á vissri hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða gerð að skilyrði fyrir afslætti af vörugjöldum sem eru jú greidd af bensín- og dísilbifreiðum. Því meira sem þær kaupa af bensín- og dísilbifreiðum þeim mun meira verða þær að kaupa af rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum. Með þeim hætti er tryggt að þróun orkuskipta verði að lágmarki í tilteknu hlutfalli við heildarinnkaup á fólksbifreiðum. Þá er jafnframt gert að skilyrði að rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar verði í leigunotum í 15 mánuði eftir nýskráningu. Samsetning innkaupa ökutækjaleiga eru m.a. háð eftirspurn eftir fólksbifreiðum á eftirmarkaði notaðra ökutækja. Eins og fram hefur komið standa ökutækjaleigur frammi fyrir verulegum áskorunum þegar að

orkuskiptum kemur. Að miklu leyti standa ökutækjaleigur því frammi fyrir vali milli tengiltvinnbifreiða og bensín- og dísilbifreiða þar sem hinar síðarnefndu eru hagstæðari í innkaupum. Þá verða ökutækjaleigur ekki fyrir beinum áhrifum af breytingum á eldsneytisverði hvort sem þær orsakast af skattlagningu eða ástandi á heimsmarkaði. Því er ekki unnt að segja að vörugjaldsívilnunin, þó tengd sé vörugjaldi sem er greitt af bensín- og dísilbifreiðum, sé hrein og klár niðurgreiðsla vegna slíkra kaupa. Myndin er mun flóknari og hvatarnir hafa skilað þjóðfélaginu jákvæðri niðurstöðu. Þegar upp er staðið skiptir ekki máli hvaðan kostnaðarverðslækkanir koma, þær endurspeglast í heildarrekstri ökutækjaleiga og rekstrarniðurstöðu. Allt annað á t.d. við í niðurgreiðslukerfi húshitunar þar sem kaupandi rafmagns sem er framleitt með brennslu olíu notar meira rafmagn þar sem það er ódýrara en ella og stuðlar þannig að enn meiri olíubrennslu. Í tilviki ökutækjaleiga hvetur vörugjaldsívilnunin þær beinlínis til að nýta fjárfestingu í rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum sem mest til tekjumyndunar og þannig ratar niðurgreiðslan til orkuskipta í rekstrinum. Á meðan eftirspurn leigjenda beinist helst að bensín- og dísilbifreiðum verða ökutækjaleigurnar að leigja út rafmagns- og tengiltvinnbifreiðarnar því ella skilar eignarhald þeirra miklu tapi.

Neðst á bls. 3 í samantekt ráðuneytisins segir:

> 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 tengitvinnbíla er í Garðabæ og á Seltjarnarnesi eða um 16%.

Því má halda fram að í samantekt ráðuneytisins sé dregin upp sú mynd að einvörðungu efnameiri kaupendur fjárfesti í rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum og þá hvað helst efnameira fólk búsett í Garðabæ og á Seltjarnarnesi. Mynd þessi er hins vegar haldin ágöllum enda er ekkert tillit tekið til heildarfjölda nýskráninga bifreiða á hverju landsvæði, þeirrar staðreyndar að á höfuðborgarsvæðinu búa flestir og þar koma því fram hlutfallslega fleiri nýskráningar. Þá er t.d. engin grein gerð fyrir hverju kaupmáttarmunur milli höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar nemur.

Ef innkaup ökutækjaleiga og annarra fyrirtækja eru dregin frá nýskráningum það sem liðið er af þessu ári og horft til póstnúmera kemur í ljós að á höfuðborgarsvæðinu, póstnúmerum 101–270, voru 5.438 bifreiðar nýskráðar, nýjar og notaðar, eða sem nemur 72,8% nýskráninga. Af þeim nam hlutdeild tengiltvinnbifreiða 35,5,1%. Þegar litið er til hlutdeildar tengiltvinnbifreiða í nýskráningum á póstnúmer kemur í ljós að lítill munur er á milli póstnúmera utan þess að á Seltjarnarnesi voru hlutfallslega nýskráðar mun færri tengiltvinnbifreiðar en í öðrum póstnúmerum. Hlutfallið var hins vegar hæst á Vestfjörðum og Norðurlandi, 38,2 og 39,6%, en lægra á Austurlandi, 33,3%. Nýskráningar rafmagnsbifreiða voru hins vegar tíðari á Suðvesturhorninu, þ.e. Suðurlandi, Vesturlandi og höfuðborgarsvæðinu, þ.e. 36,9%, 36,5% og 38,7%, sem skýrist væntanlega af nálægð við höfuðborgarsvæðið, atvinnusókn og aðgengi að hleðsluinnviðum. Það sem af er ári nam hlutdeild annarra bifreiða, þ. á m. bensín- og dísilbifreiða, á heildina litið 25,8%. Utan Reykjavíkur er hlutfallið allsstaðar um og yfir 40% og hæst á Seltjarnarnesi. Vesturborgin og miðbær Reykjavíkur hafa mjög lága hlutdeild eða aðeins 7,9% en hlutdeild úthverfa Reykjavíkur er tvöfalt hærri en þó um helmingi lægri en meðaltal höfuðborgarsvæðisins. Það kann að skýrast af þáttum eins og þeim að meðalakstur borgarbúa er jafnan tiltölulega lítill og því minni ávinningur af lækkun rekstrarkostnaðar í ljósi

fjárfestingar. Einnig kann skýringa að vera að leita í því að erfitt reynist að koma hleðsluinnviðum í rétt horf við eldri heimili eða í fjölbýli.

Ef rýnt er í sambærilegar upplýsingar um nýskráningar annarra fyrirtækja en ökutækjaleiga á landinu öllu fæst eilítið önnur mynd en hlutdeild þeirra á höfuðborgarsvæðinu nemur 89,4% allra nýskráninga slíkra aðila á landinu (sjá mynd hér að neðan). Hjá aðilum utan höfuðborgarsvæðisins eru nýskráningar tengiltvinn-, bensín- og dísilbifreiða. Hlutdeild tengiltvinnbifreiða er hæst á Suðurnesjum, Vesturlandi, Austurland og Vestfjörðum þar sem hlutdeildin er sérlega há. Ætla má að framangreint helgist af lengri vegalengdum og stöðu hleðsluinnviða.

Fyrirtækjamarkaður fólksbíla (ÁN bílaleigubíla) YTD 17.12.2021								
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum	Stór-Rvík	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	Suðurland	Samtals
Bensín/Rafmagn tengill	740	29	11	7	26	3	16	832
Dísil/Rafmagn tengill	30		1		3			34
Tengiltvinnbílar	770	29	12	7	29	3	16	866
Rafmagnsbíll	765	17	7	2	14	1	13	819
Aðrir	723	23	10	4	49	3	30	842
Alls	2258	69	29	13	92	7	59	2527
Tengiltvinnbílar	34,1%	42,0%	41,4%	53,8%	31,5%	42,9%	27,1%	34,3%
Rafmagnsbíll	33,9%	24,6%	24,1%	15,4%	15,2%	14,3%	22,0%	32,4%
Aðrir	32,0%	33,3%	34,5%	30,8%	53,3%	42,9%	50,8%	33,3%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hlutfall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns- og tengiltvinn	89,4%	2,7%	1,1%	0,5%	3,6%	0,3%	2,3%	100,0%

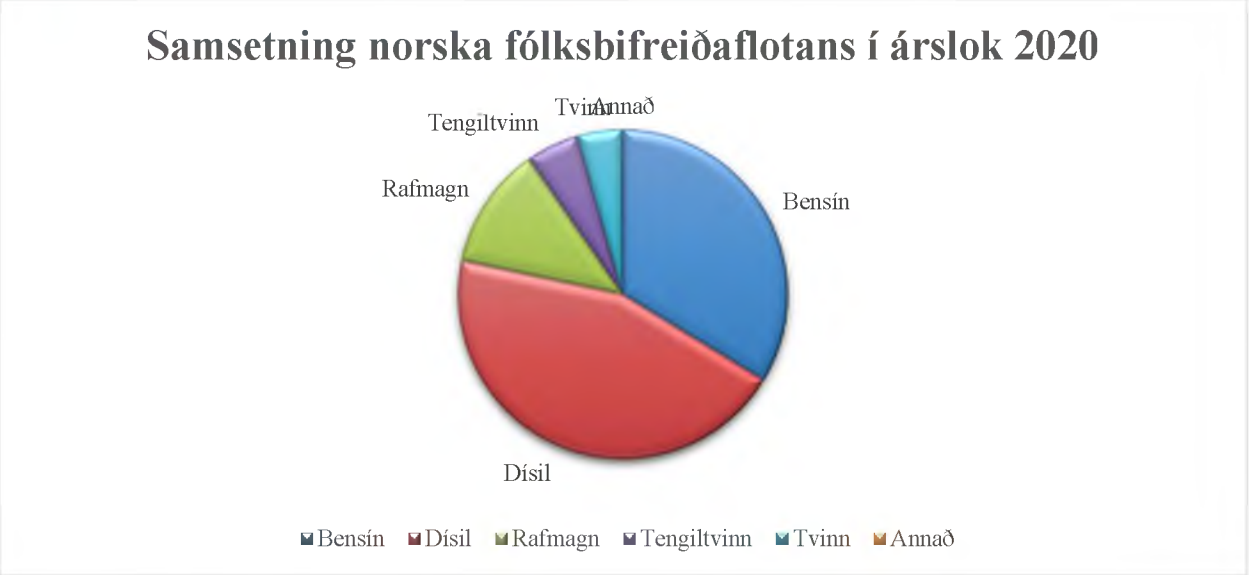
Framangreindar upplýsingar gefa nokkuð skýra mynd. Á meðan úrval rafmagnsbifreiða er eins takmarkað og raun ber vitni, sérstaklega bifreiða sem hafa meiri drægni en 400 km á hverri hleðslu, og á sama tíma og innviðir eru enn veikir munu bifreiðar knúnar jarðefnaeldsneyti skila kaupendum ávinningi í formi samgönguöryggis.

Noregur

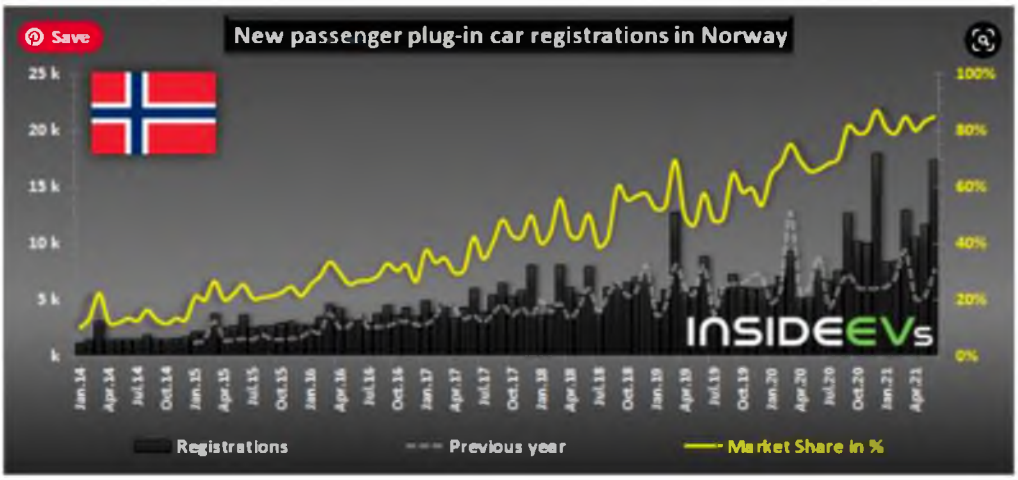
Í samantekt ráðuneytisins segir:

> 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 fjölþættar 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.

Í þessu samhengi er rétt að taka fram að norskir skattar á bifreiðaeigendur eru mun flóknari en hér á landi. Þá hafa Norðmenn einnig beitt öðrum hvötum en efnahagslegum til þess að hvetja almenning til kaupa á rafmagnsbifreiðum. Þeir eru því komnir mun nær fullum orkuskiptum en Ísland eins og endurspeglast í eftirfarandi mynd.



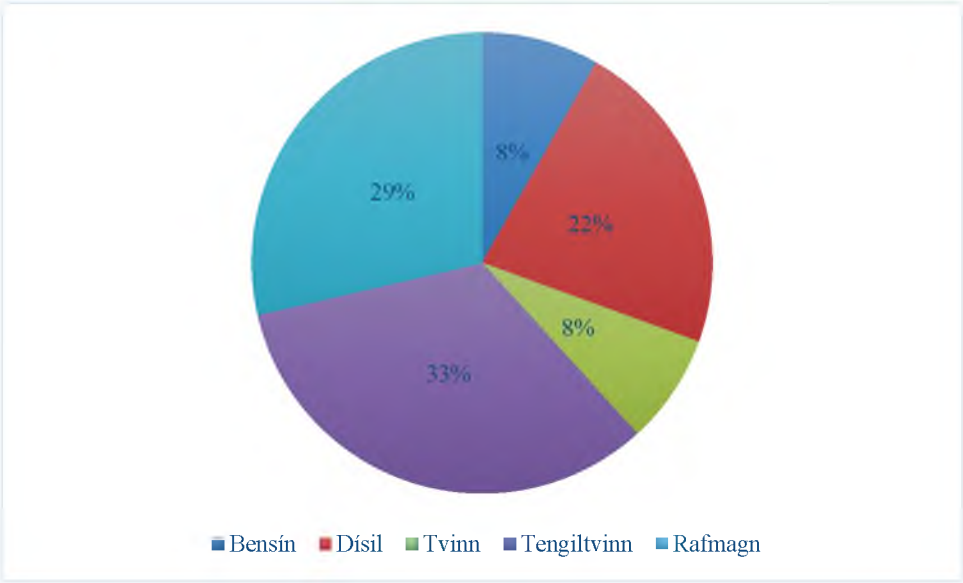
Eins og fram kemur í samantekt ráðuneytisins stefna norðmenn á að aðeins losunarlausar fólksbifreiðar og léttar sendibifreiðar verði skráðar 2025. Þetta gera þeir í ljósi þess að þeir hafa náð verulegum árangri í að fækka nýskráningum bensín- og dísilbifreiða á nokkuð löngum tíma eins og myndi hér að ofan ber með sér. Hins vegar er nauðsynlegt að horfa til þess hvernig mál hafa þróast í Noregi yfir lengri tíma og að undanförnu.



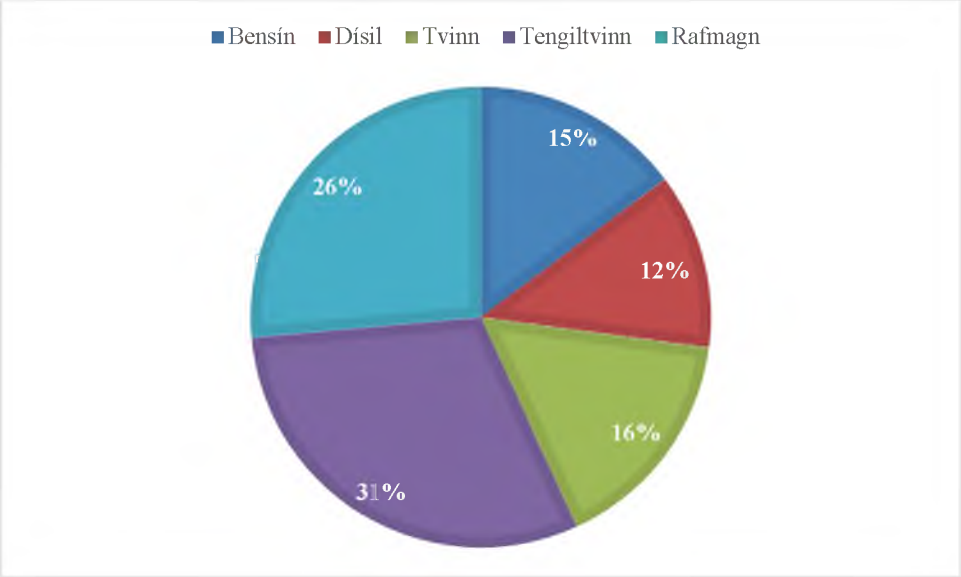
Ef horft er nokkur ár aftur í tímann má sjá að hlutdeilt tengilbifreiða, þ.e. rafmagns- og tengiltvinnbifreiða, hefur aukist stöðugt úr því að vera mjög lítil árið 2014 í að vera afgerandi mikil frá árinu 2020. Rétt er að skoða stöðu nýskráninga í Noregi nýverið eins og sjá má á eftirfarandi mynd.



Myndin sýnir ekki aðeins aðdáunarverða stöðu Norðmanna í orkuskiptum heldur er gefur hún færi á að átta sig á hver staðan er í raun og veru með það fyrir augum að bera hana saman við stöðu Íslands. Hlutdeild rafmagnsbifreiða er afar há en hlutdeild tengiltvinnbifreiða næst hæst. Það vekur þó mesta athygli hve hlutdeild bensín-, dísil og tvinnbifreiða er lág, 10,7%. Til samanburðar er rétt að skoða stöðuna hér á landi.



Á myndinni hér að ofan sést að í október síðastliðnum nam hlutdeild bensín-, dísil og tvinnbifreiða 38% af nýskráningum, hlutdeild tengiltvinnbifreiða 33% og rafmagnsbifreiða 29%. Þar sem fáir bílaleigubílar eru keyptir inn á þessum árstíma er rétt að skoða allan tímann sem liðinn er af árinu.



Á myndinni hér að ofan sést að hlutdeild bensín-, dísil og tvinnbifreiða nam 43% af nýskráningum, hlutdeild tengiltvinnbifreiða 30% og rafmagnsbifreiða 26%. Þar sem allt árið er tekið með varpar myndin betra ljósi á stöðuna miðað við innkaup ökutækjaleiga og áhrif þeirra á nýskráningar.

Samantekið gefa framangreindar upplýsingar til kynna að Ísland sé ekki á sama stað og Noregur þegar kemur að orkuskiptum í fólksbifreiðaflotanum. Kaup á bensín-, dísil- og tvinnbifreiðum eru á algeru undanhaldi í Noregi á meðan það á ekki við hér á landi.

Hafa verður í huga að hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum hér á landi, hefur hæst farið í tæp 50%. Í Noregi er hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum smávægileg.

Danska rannsóknin

Dönsku rannsókninni sem ráðuneytið vísar til í samantekt sinni var m.a. ætlað að mæla greiðsluvilja við orkuskipti. Greining á sambandi milli orkugjafa og bifreiða leiddi til þeirrar niðurstöðu að bæði rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar þóttu ákjósanlegra val en bensín- eða dísilbifreiðar og að þeir sem frekar kusu rafmagnsbifreiðar voru jafnframt líklegir til að kjósa tengiltvinnbifreiðar. Greiðsluviljamatið tók hins vegar mið af fleiri þáttum en orkugjöfum, m.a. búnaði og stærð, hleðslumöguleikum heima fyrir, aðgengi að hraðhleðslu, eldsneytiskostnaði, rafmagnskostnaði, drægni o.fl. Fram kom að drægni ræður miklu um val á milli rafmagns- og tengiltvinnbifreiða en jafnframt að kaupverð ráði mestu.

Samtökin fá ekki séð að ályktun ráðuneytisins um rannsókna standist fyllilega skoðun eða byggist a.m.k. á einföldun sem erfitt sé að segja eigi við um íslenskar aðstæður. Til dæmis er ekki er hægt draga þá ályktun að niðurstöðurnar hæfi aðstæðum þar sem uppbygging

hleðsluinnviða er tiltölulega stutt á veg komin og því síður ökutækjaleigum og viðskiptavinum þeirra. Virðast niðurstöðurnar nær eingöngu gefa tilefni til að draga einhverjar ályktanir um eftirspurn almennings hér á landi.

Skrefin í orkuskiptum

Eins og áður segir eru Norðmenn staddir á öðrum stað en Ísland þegar að orkuskiptunum kemur. Hér á landi er staðan sú að bensín- og dísilbifreiðar eru enn raunhæfur og virkur valkostur. Þegar kemur að vsk-ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar hefði farið betur á að ráðuneytið tækist á við að svara eftirfarandi spurningum: (a) Hvaða árangri er rétt að stefna að, (b) hvort hvatningin skili árangri eða ekki, (c) hver gæti árangurinn orðið, (d) gætu aðrir kostir skilað betri árangri og (e) er hætta á að í fjarveru hvatningarinnar verði árangurinn engin eða hann dragist jafnvel saman.

Eins samtökin og ráðuneytið hafa komið á framfæri hafa ívilnanir skattkerfisins skilað árangri í orkuskiptum. Á sama tíma og fólksbifreiðum hefur fjölgað hefur meðallosun dregist saman. Framan af var samdrátturinn meiri hjá almenningi en fyrirtækjum enda keyptu þau mun minna af rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum en almenningur. Síðustu ár hafa ökutækjaleigur tekið virkan þátt í orkuskiptum. Markmið stjórnvalda snúa að samdrætti losunar. Sú aðgerð sem er líklegust til að skila slíkum árangri hlýtur að teljast markviss. Á sama hátt ætti aðgerð sem gæti leitt til öfugþróunar ekki að teljast markviss. Skráðar upplýsingar um losun við notkun ökutækja eru haldbær mælikvarði til að leggja mat á losun við notkun þeirra. Tengiltvinnbifreiðar losa minna en bensín- og dísilbifreiðar en rafmagnsbifreiðar ekkert. Mælikvarðar eru til staðar. Nýskráningarhlutdeild bensín- og dísilbifreiða sýnir að þær eru raunverulegur kostur við kaup miðað við gildandi ívilnanir.

Uppbygging hleðsluinnviða

Í umsögn ráðuneytisins er tekið fram að miklir fjármunir hafi verið lagðir í að byggja upp hleðsluinnviði. Um það segir nánar tiltekið

> 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 áranna 2019 og 2020. [...] Orkusióður hefur úthlutað stvrkjum til sérgreindra tegunda innviðaverkefna, svo sem til ferðaþiónustuaðila og hraðhleðslustöðva á vegum 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. [...] 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 fjölsótta 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. [...]

Að mati samtakanna gefur reynslan til kynna að þær fjárhæðir sem hér eru nefndar séu aðeins dropi í hafið í strjálbýlu landi eins og Íslandi. Þéttleiki hleðslustöðva þarf að verða meiri, einstakar hraðhleðslustöðvar (DC) þurfa að vera öflugri, flestar þeirra eru 50 kW en að lágmarki eru nú aðallega settar upp 150 kW stöðvar. Uppitími stöðvanna sem nú eru í kerfinu er of lágur sem kemur fram í óöryggi bifreiðaeigenda og þar með niður á hraða orkuskipta. Einnig þarf að

efla enn frekar innviði hæghleðslustöðva (AC) við gististaði, vinnustaði og aðra staði þar sem fólk er líklegt til að dvelja í einhvern tíma, t.d. við kaup á vörum og þjónustu.

Allir gera sér grein fyrir því að uppbyggingin tekur tíma og án efnahagslegs stuðnings hins opinbera mundi uppbyggingin eiga sér stað mun hægar en gerst hefur. Þó er rétt að nefna að það getur liðið langur tími frá því að áform um uppsetningu hleðslustöðvar eru fullmótuð og fjármögnuð því aðgengi að raforku á uppsetningarstað getur verið annmörkum háð. Dæmi eru um að uppsetningaraðilar hafi þurft að bíða nokkra mánuði eftir fjármagni og síðan annað eftir því að orkan verði afhent. Það má búast við að þétt, öflugt og gott kerfi hraðhleðslu- og hæghleðslustöðva verði ekki að veruleika fyrr en að nokkrum árum liðnum.

Samantekið er staða hleðsluinnviða þannig að hún veldur kaupendum rafmagnsbifreiða óöryggi. Einstaklingar og fyrirtæki eru vön að komast leiðar sinnar á bensín- eða dísilbifreiðum og hið sama á við um ferðamenn. Í slíku millibilsástandi er skynsamlegt að styðja við milliskref.

Verðmunur

Í umsögn ráðuneytis kemur fram að gerður hafi verið verðsamanburður byggður á verðdæmum sem Bílgreinasambandið lagði til. Í sex tilfellum segir ráðuneytið mun á verði tengiltvinnbifreiðar og hefðbundins bensín- eða dísilbifreiðar um 10%. Ekki er hins vegar bent á að í dæmunum eru tengiltvinnbifreiðarnar 3–10 % ódýrari en bensín- eða dísilbifreiðarnar en verða þegar vsk-ívilnun tengiltvinnbreiða fellur úr gildi 3–10% dýrari.

Verð tengiltvinnbifreiðar sem kostar í dag 5,5 millj. kr. mun hækka snemma árs 2022 um 960 þús. kr. og því kosta um 6,5 millj. kr. Þó verðmunurinn nemi um 15% nemur verðhækkunin rúmum 18%. Við brottfall vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða hækkar verð bensín- og dísilbifreiða ekki. Neytandinn stendur þá frammi fyrir því að kaupa bifreið sem kostaði 5,5 millj. kr. en kostar nú 6,5 millj. kr. eða bensín- eða dísilbifreið sem er um 10 % ódýrari og kostar 5,85 millj. kr. Það er gjörbreytt staða.

Að sama skapi virðist í útreikningum ekki vera tekið tillit til þess að þær ívilnanir sem snúa að rafmagnsbílum og bundnar eru við 15.000 bíla kvóta munu líklegast renna sitt skeið um mitt ár 2022. Við það munu rafmagnsbifreiðar hækka um allt að 1.560.000 kr. í verði og enn frekari hætta verða á að bensín- eða dísilbifreiðar verði fyrir valinu.

Eftirfarandi eru dæmi um verðbreytingar sem niðurfelling vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða mun hafa í för með sér.

Orkugjafi	Verð 18.11 2021	Verð 01.01.2022	Verð við fulla niðurfellingu	Losun samkvæmt WLTP	Verðmunur í %í dag	Verðmunur í % án ívilnunar
Dæmi 1						
Hybrid	4.590.000 kr	4.590.000 kr	4.590.000 kr	86		27%
Tengiltvinnbíll	4.890.000 kr	5.370.000 kr	5.850.000 kr	29	7%	
Rafmagnsbíll	5.490.000 kr	5.490.000 kr	5.490.000 kr	0	20%	
Dæmi 2						
Tengiltvinnbíll	6.090.000 kr	6.570.000 kr	7.050.000 kr	31	2%	18%
Bensín	5.990.000 kr	5.990.000 kr	5.990.000 kr	151		
Diesel	6.130.000 kr	6.130.000 kr	6.130.000 kr	136		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 3						
Tengiltvinnbíll	5.490.000 kr	5.970.000 kr	6.450.000 kr	32	-6%	10%
Diesel	5.870.000 kr	5.870.000 kr	5.870.000 kr	137		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 4						
Diesel	6.990.777 kr	6.990.777 kr	6.990.777 kr	133		
Tengiltvinnbíll	6.790.777 kr	7.270.777 kr	7.750.777 kr	35	-3%	11%
Rafmagnsbíll	Ekki í boði	Ekki í boði	Ekki í boði	N/A		

Á sama tíma og ráðuneyti dregur fram að ekki sé mikill verðmunur á tengiltvinnbifreiðum með og án vsk-ívilnunar og orkuskipti hafi gengið vel horfir það alfarið fram hjá þeirri staðreynd að framboð rafmagnsbifreiða er enn nokkuð takmarkað. Það á sérstaklega við í verðflokkum 4,5–6,5 millj. kr. sem er verðflokkur hinnar almennu fjölskyldu. Í þessum flokki er drægni bifreiðanna enn takmörkuð og hentar ekki sérstaklega vel í langkeyrslunotkun, einkum ef horft er til stöðu hleðsluinnviða. Ýmsar aðrar þarfir eru enn ekki uppfylltar, t.d. er enn í boði afar takmarkað úrval rúmbetri bíla sem henta undir fjölskyldumeðlimi, barnastóla og farangur til ferðalaga. Þá vantar enn á markaðinn bifreiðar með dráttargetu sem hentar ferðavögnum, 1.500–2.000 kg. Þessar takmarkanir munu gera það að verkum að umtalsverður hluti kaupenda leitar í bensín- og dísilbifreiðar þar sem þarfir þeirra verða uppfylltar.

COP 26

Í IV. kafla ákvörðunarorða COP26 ráðstefnunnar er fjallað um mildun loftslagsáhrifa (e. Mitigation) og þar segir á ensku: *[The Conference of the Parties] Calls upon Parties to accelerate the development, deployment and dissemination of technologies, and the adoption of policies, to transition towards low-emission energy systems, including by rapidly scaling up the deployment of clean power generation and energy efficiency measures, including accelerating efforts towards the phasedown of unabated coal power and phase-out of inefficient fossil fuel subsidies, while providing targeted support to the poorest and most vulnerable in line with national circumstances and recognizing the need for support towards a just transition.*

Er skilningur samtakanna sá að aðildarríki hafi verið hvött til að flýta þróun nýrrar tækni og móta stefnu orkuskipta með það markmið að leiðarljósi að ýta undir notkun hreinna orkugjafa og bæta orkunýtni m.a. með því að draga úr óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsneytis. Sú óskilvirkni sem vísað er til felst í því að niðurgreiðslan leiðir til þess að olía er nýtt í meira mæli

en ella þar sem smásöluverð endurspeglast ekki í raunverði. Yfirfært yfir á samhengi vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða virðist mega skilja athugasemd ráðuneytisins á þann hátt að niðurgreiðsla bifreiða sem nýta aðeins jarðefnaeldsneyti að hluta skili ekki losunarsamdrætti þar sem hún hvetji til brennslu jarðefnaeldsneytis. Það er sérstakt. Rétt er að halda því til haga að kaupverð bensín- og dísilbifreiða er alls ekki niðurgreitt hér á landi, þvert á móti, og hið sama á við um jarðefnaeldsneyti. Niðurgreiðslu tengiltvinnbifreiða er hins vegar ætlað að stuðla að því að kaup á bensín- og dísilbifreiðum teljist síðri valkostur í efnahagslegu tilliti. Á því er þörf í því skyni að ná markmiðum um losunarsamdrátt.

Tilkynningaskylda til ESA

Það er eflaust rétt hjá ráðuneytinu að breytingar á skattívilnunum vegna orkuskipta beri að tilkynna til ESA. Er það skilningur samtakanna að tilgangurinn sé að tryggja að ívilnanirnar samræmist ríkisstyrkjareglum EES-samningsins. Um slíkar ívilnanir er fjallað sérstaklega í leiðbeiningum ESA[2]. Er það mat samtakanna að tillögur samtakanna frá 13. desember síðastliðnum og forsendur þeirra samræmist skilyrðum leiðbeininganna með ágætum. Ef vilji stendur til ætti að vera gustukaverk að búa svo um hnútana að tilkynninguna megi framkvæma.

Að lokum

Í samantekt ráðuneytisins er orðum vikið að því að tillögur samtakanna frá 13. desember síðastliðnum kalli á endurmat á stöðunni, mati á valkostum og árangri og jafnframt kostnaði.

Sjálft leggur ráðuneytið mat á kostnaðinn í samantekt sinni. Valkostirnir liggja að mörgu leyti fyrir eins og áður segir. Þá er árangur orkuskipta mælanlegur eins og áður hefur verið rakið. Tíminn er ekki að vinna með stjórnvöldum þegar að frekara mati kemur. Í huga samtakanna eru valkostirnir í raun helst tveir, þ.e. fleiri nýskráðar bensín- og dísilbifreiðar eða færri. Valkvölin er ykkar.

[2] Sjá á vefslóðinni https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/Consolidated-version_EEAG.pdf

Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins



Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Reykjavík, 23. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. efnahags- og viðskiptanefndar
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Efni: Önnur viðbótarumsögn um 3. mál, breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022

Bílgreinasambandið, SAF – Samtök ferðaþjónustunnar og SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*) vísa til tveggja fyrri umsagna um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þskj. 3 í 3. máli), þ.e. umsagna dbnr. 261 og dbnr. 298.

Hinn 16. desember síðastliðinn sendi fjármála- og efnahagsráðuneytið efnahags- og viðskiptanefnd skjal sem ber heitið *Samantekt um umsagnir*. Sjötti hluti skjalsins ber fyrirsögnina *Virðisaukaskattur* en í honum er að mestu fjallað um sameiginlega umsögn samtakanna (dbnr. 261) og sett fram mat ráðuneytisins á þeim tillögum sem samtökin lögðu fram fyrir nefndinni. Samtökin geta í ýmsum atriðum ekki fallist á álit ráðuneytisins á tillögum sem komu fram í umsögn samtakanna (dbnr. 261). Í umfjöllun um tillögur samtakanna er m.a. tíundaður fórnarkostnaður tillagnanna fyrir ríkissjóð í formi lægri skatttekna, fjallað um hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða í nýskráningum fólksbifreiða, fjallað um skattívilnanir sem ökutækjaleigur njóta um þessar mundir, vísað til áforma í Noregi, vísað til danskrar rannsóknar á eftirspurn eftir tengilbifreiðum (rafmagns- og tengiltvinn), bent á að tengiltvinnbifreiðar teljist tímabundin lausn, fjallað um aðgerðir stjórnvalda til að stuðla að uppbyggingu hleðsluinnviða, sett fram mat á verðmun tengiltvinnbifreiða og bensín- og dísilbifreiða, bent á hvatningu sem kom fram á COP26 ráðstefnunni í Glasgow á þessu ári og bent á tilkynningaskyldu skattívilnana til ESA. Þá er til viðbótar fjallað um svokallaðan vörugjaldsafslátt ökutækjaleiga. Samantekið er mat ráðuneytisins að tillögur samtakanna séu óskilvirkar og dýrar m.t.t. loftslagsmála.

Samantektin hefur verið yfirfarin á vettvangi samtakanna. Þó að á heildina litið innihaldi hún ýmsar gagnlegar og áhugaverðar upplýsingar geta samtökin hvorki verið sammála ýmsum ályktunum sem ráðuneytið dregur af þeim né því mati að tillögur samtakanna feli í sér kostnaðaróskilvirkar loftslagsaðgerðir.

Samantekið er afstaða samtakanna að:

1. Orkuskipti verða þjóðfélaginu alltaf verulega kostnaðarsöm. Ráðuneytið tekur ekki tillit til ávinnings orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum og lítur ekki til raunverulegrar stöðu.
2. Reynsla síðustu ára sýnir að gildandi ívilnanir hafa skilað umtalsverðum árangri þegar kemur að orkuskiptum í fólksbifreiðaflotanum, hvort sem litið er til ökutækjaleiga eða annarra kaupenda fólksbifreiða.
3. Beint samband virðist vera milli þeirra skattívilnana sem ökutækjaleigur hafa notið vegna orkuskipta og þróunar þeirra.
4. Þó Noregur sé „fyrirheitna landið“ þegar að orkuskiptum í samgöngum kemur verður að horfa til þess að Norðmenn eru komnir mun lengra í þeim efnum en Íslendingar. Á meðan viðfangsefni Íslands er enn að draga úr hlutdeild bensín- og dísilbifreiða í

nýskráningum er það viðfangsefni sem Norðmenn þurfa í raun ekki að hafa miklar áhyggjur af lengur. Norðmenn eru skrefi á undan og eru farnir að fást við næsta viðfangsefni, þ.e. að draga úr hlutdeild tengiltvinnbifreiða í nýskráningum. Fátt virðist gefa til kynna að samdráttur ívilnana vegna tengiltvinnbifreiða geti í Noregi leitt til fjölgunar nýskráninga bensín- og dísilbifreiða. Því er öfugt farið hér á landi.

5. Ráðuneytið lætur þess ekki getið að í niðurstöðum danskrar rannsóknar á eftirspurn eftir tengilbifreiðum er kaup verð og aðgengi að heimahleðslu og hraðhleðslu meðal ráðandi þátta. Virðast niðurstöðurnar nær eingöngu gefa tilefni til að draga einhverjar ályktanir um eftirspurn almennings en síst ökutækjaleiga á Íslandi.
6. Það getur varla talist umdeilt að hvatning til kaupa á tengiltvinnbifreið sé aðeins skref í átt að fullum orkuskiptum í samgöngum. Hvort hvatning til slíkra kaupa sé viðeigandi hlýtur hins vegar að taka mið af stöðu og þróun orkuskipta. Að mati samtakanna ávarpar ráðuneytið ekki nægilega sýn sína á hvar við erum stödd þegar að þeim kemur og ofmetur stöðuna.
7. Ályktanir ráðuneytisins um uppbyggingu hleðsluinnviða gefa til kynna að aðgerðir stjórnvalda hafi skilað þéttu neti öflugra innviða. Þær ályktanir eru rangar sem ekki aðeins birtist í óöryggi leigutaka ökutækjaleiga og nýskráningum rafmagnsbifreiða á landsbyggðinni heldur einnig í nýlegri könnun Íslenskrar Nýorku, fyrir atvinnuvega- og nýsköpunarráðuneytið.
8. Mat ráðuneytisins á verðmun tengiltvinnbifreiða annars vegar og bensín- og dísilbifreiða hins vegar gefur ekki rétta mynd af því hvernig mati bifreiðakaupenda við val á bifreið er háttað. Verðmunurinn kann að reynast takmarkaður en verðhækkun mikil og það skiptir verulegu máli. Almenningur á Íslandi stendur frammi fyrir því við valið að kaup á bensín- eða dísilbifreiðum er raunverulegur kostur en því er t.d. öfugt farið í Noregi.
9. Vísun ráðuneytisins til áskorunar COP 26 þess efnis að dregið verði úr „óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsneytis“ er ekki kórrétt. Ályktun ráðuneytisins um óskilvirkni virðist vera gerð að því gefnu að kaupendur mundu velja rafmagnsbifreiðar ef tengiltvinnbifreiðar væru verðlagðar hærra. Þangað erum við bara ekki komin og því er sú aðgerð að draga úr ívilnunum tengiltvinnbifreiða sannanlega óskilvirk aðgerð m.t.t. orkuskipta og loftslagsmála.
10. Það er hvorki tíðkuð framkvæmd né skylda fyrir samtökin að tilkynna tillögur sínar til ESA og raunar fæst vart séð að ESA mundi veita þeim viðtöku. Það er því ávallt ákvörðunaratriði stjórnvalda og e.t.v. Alþingis hvort slík skylda sé virk og hvernig sé rétt við henni að bregðast. Ferillinn liggur fyrir fyrir í leiðbeiningum og vel hægt að haga lagasetningu þannig að svigrúm sé tryggt.

Verður hér í framhaldinu vikið nánar að þeim atriðum sem voru nefnd hér að framan. Rétt er þó að hefja umfjöllunina á að varpa nánara ljósi á sjónarhorn bílgreinarinnar og ökutækjaleiga. Er það ekki síst gert svo nefndin geti betur áttað sig á þeim mun sem er á sjónarhorni ráðuneytisins, m.a. sjónarhóli ríkisfjármála, og sjónarhorni bílgreinarinnar og ökutækjaleiga. Hafa ber í huga að þó tölur ráðuneytisins geti verið ógnandi verður ekki hjá því komist að bera þær annars vegar saman við aðrar tölulegar upplýsingar og raunveruleikann eins og hann blasir við þeim sem raunverulega standa í rekstri.

Sjónarhóll samtakanna

Hvernig horfa orkuskipti við samtökunum?

Stjórnvöld hafa og eru um þessar mundir að herða áhersluna á *hröð* orkuskipti í samgöngum. Skilningur samtakanna er sá að í áherslunni felist vilyrði þess efnis að stjórnvöld ætli sér að beita sér fyrir orkuskiptum, þ.e. grípa til eða viðhalda aðgerðum sem stuðla að því að orkuskiptin verði *hröð*. Með *hraða* í þessu samhengi er m.a. átt við orkuskipti eigi sér stað mun hraðar en mundi gerast ef tækniþróun, hagræðing og lögmál framboðs og eftirspurnar, einkum í Evrópu, réðu ein ferðinni. Ekkert samtakanna hefur lýst andstöðu við þessi áform heldur hafa þau þvert á móti tekið undir áherslur á orkuskipti og loftslagsmál. Það virðist hins vegar ljóst að ekki eru allir sammála um forgangsröðun aðgerða.

Eins og á við í öllum fyrirtækjarekstri er það daglegt viðfangsefni fyrirtækja í bílgreininni, þ. á m. bifreiðaumboða og annarra bifreiðasala, verkstæða og annarra þjónustusala, að bjóða fram vörur og þjónustu sem eftirspurn er eftir. Breytist eftirspurnin aðlaga fyrirtækin sig að breytingunum. Það verður að teljast á allra vitorði að eftirspurn eftir rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum er mjög mikil á Íslandi eins og endurspeglast í upplýsingum Samgöngustofu um nýskráningar ökutækja. Almenningur hefur tekið mjög vel við sér, eftirspurnin í ríkum mæli og auknum hraða færst frá bensín- og dísilbifreiðum og við því hafa söluaðilar brugðist eftir bestu getu. Með sama hætti bregst bílgreinin við eftirspurn annarra, þ. á m. ökutækjaleiga. Þær eftirspurnarbreytingar sem fram hafa komið eiga að mestu leyti rót sína að rekja til aðgerða stjórnvalda, þ.e. setningar efnahagslegra hvata til kaupa á ökutækjum sem eyða litlu eldsneyti eða ganga ekki einvörðungu fyrir bensíni eða dísilolíu.

Eins og kom fram í umsögn samtakanna frá 13. desember síðastliðnum hafa stjórnvöld sett orkuskipti í samgöngum á oddinn og m.a. sett sérstök markmið fyrir orkuskipti ökutækjaleiga. Þannig er það markmið að finna í gildandi stefnumörkum málefnasviðs ferðaþjónustu, á bls. 272 í tillögu til þingsályktunar um fjármálaáætlun 2021–2025 að hlutfall vistvænna bifreiða í flota ökutækjaleiga verði 5% árið 2021 og 20% árið 2025. Bæði stjórnvöld og ökutækjaleigur hafa unnið að þessu markmiði enda samræmist það vel hugmyndinni um sjálfbæra íslenska ferðaþjónustu.

Af hverju horfa menn til bílaleigubíla vegna orkuskipta í samgöngum?

Eins og fram kemur í kafla 5.1.1 *Aðgerðaráætlunar í loftslagsmálum*, frá júní 2020, hafa stjórnvöld horft sérstaklega til orkuskipta í sjávarútvegi, þungaflutningum og hjá ökutækjaleigum til að bregðast við losun sem er á beinni ábyrgð Íslands (ESR). Á bls. 38 í ætluninni er bent á aðgerðir sem gætu skilað miklum samdrætti í losun og þ. á m. aðgerð A.9 sem miðar við að 30–50% bílaleigubíla verði vistvænir árið 2030. Nemur samdráttur losunar samkvæmt aðgerðinni á bilinu 28–46 þús. tonnum CO_2-ígilda.

Á bls. 10 í aðgerðaráætluninni er gefið til kynna að með aðgerðum hennar megi draga úr losun gróðurhúsalofttegunda á beinni ábyrgð Íslands um eina milljón tonna CO_2-ígilda, miðað við losun 2005, árið 2030. Á beinni ábyrgð Íslands eru miðað við árið 2005 rúmlega 3,2 milljónir tonna og af þeim nam losun frá samgöngum á landi tæplega 800 þúsund tonnum eða sem nemur um fjórðungi af heildarlosun á ábyrgð Íslands árið 2005. Síðan þá hefur þessi hluti losunarinnar hækkað og nam hann tæpri milljón tonnum árið 2018. Innbyrðist skiptist losun frá

samgöngum þannig að um 64% koma til vegna notkunar fólksbifreiða, 16% vegna flutningabifreiða, 14% vegna sendibifreiða, 6% vegna hópbifreiða og 1% vegna annarra samgangna. Með öðrum orðum nam losun fólksbifreiða stærstum hluta losunar frá samgöngum og líklega um 640 þús. tonnum CO_2 árið 2020 eða sem nemur um 20% af allri losun á ábyrgð Íslands árið 2005.

Á heildina litið þarf að takast á við ýmsar áskoranir þegar kemur að orkuskiptum í samgöngum á landi. Búnaður til orkuskipta í land- og fólksflutningum er enn á hönnunar- og prófunarstigi og ekki að fullu ljóst hvenær flutninga- og fólksflutningabifreiðar sem ganga fyrir öðrum orkugjöfum en dísilolíu verða á boðstólum fyrir alvöru. Þá liggja orkudreifingarinnviðir ekki fyrir en ætla má að nokkur ár hið minnsta muni líða þar til dreifingin getur tekist á við ný tæki. Annað á að miklu leyti við í tilviki fólksbifreiða og a.m.k. hluta sendibifreiða enda eru orkuskipti þegar hafin með rafvæðingu þegar að þeim kemur. Það er ekki tilviljun að horft hafi verið til hlutverks ökutækjaleiga þegar að losunarsamdrætti kemur því á bls. 97 í Aðgerðaráætlun í loftslagsmálum segir:

> Innleiðingu vistvænna bílaleigubíla verður markvisst hraðað í samvinnu við bílaleigur. Bílaleigur eru kaupendur að um 40% af nýseldum bílum á Íslandi og hvergi í heiminum er hlutfallið svo hátt. Árið 2018 nýttu um 60% ferðamanna bílaleigubíla í heimsókn sinni til Íslands.

Í ársbyrjun 2019 voru 92% bílaleigubíla af 2015 árgerð eða yngri. Af þeim voru 6.750 fólksbílar af 2018 árgerð í eigu bílaleiga á Íslandi eða sem nemur tæplega 35% allra fólksbíla af þeirri árgerð. Hins vegar áttu bílaleigur aðeins 15% fólksbíla af 2015 árgerð á sama tíma. Allar tölur sem samtökin hafa haft tök á að kynna sér gefa til kynna að bílaleigubílar séu að mun yngri en fólksbílar í eigu annarra. Þar af leiðir að sú stóra hlutdeild nýskráðra fólksbíla sem ökutækjaleigur bera ábyrgð á skilar sér nokkur hratt á eftirmarkað notaðra ökutækja. Það sem meðalúrvinnslualdur bifreiða hefur verið á milli 14–17 undanfarin má gera ráð fyrir að bílaleigubíll eigi eftir 11–14 ára notkunartíma við sölu á eftirmarkaði til almennings. Innkaup ökutækjaleiga á fólksbílum hafa því óhjákvæmilega mikið að segja um hvernig til tekst í orkuskiptum í samgöngum. Bílaleigubílum er jafnan ekið mjög mikið og þær brenna því hlutfallslega meira eldsneyti en aðrar fólksbifreiðar, á meðan þær eru í leigunotum. Af framangreindum sökum hafa stjórnvöld litið svo á að sérstakt tilefni sé til að hvetja ökutækjaleigur til ríkrar þátttöku í orkuskiptum.

Í hverju felast flækjurnar fyrir bílgreinina og ökutækjaleigur?

Þar sem ökutæki og íhlutir þeirra eru að jafnaði ekki framleidd á Íslandi er geta bílgreinarinnar til að bregðast við aukinni eftirspurn annarra bifreiða en þeirra sem ganga fyrir bensíni og dísilolíu ávallt háð framboði erlendra framleiðenda. Er þar annars vegar að horfa til heildarframboðs og hins vegar framboðs einstakra flokka fólksbifreiða. Hlutdeild rafmagnsbifreiða er enn takmörkuð í samhengi heildarframleiðslu. Greiningaraðilar hafa t.d. spáð því að án aukinna opinberra inngripa nái hlutdeild rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiða í bifreiðaframleiðslu ekki 20% fyrr en árið 2025.

Eins og almenningur þurfa ökutækjaleigur að aðlaga sig að breytingum við orkuskipti í samgöngum. Á milli munar þó helst að stór hluti almennings hefur daglegan aðgang að

hleðslutækjum á heimili eða vinnustað en það hafa ferðamenn ekki. Því blasa miklar áskoranir við almenningi og sérstaklega ökutækjaleigum og eru eftirfarandi meðal þeirra.

Áskoranir allra

Innkaup: Kaupverð nýorkubifreiða er jafnan hátt nema í tilviki metanbifreiða. Úrval nýorkubifreiða er enn sem komið er nokkuð takmarkað og þá sérstaklega þegar að stærri bifreiðum kemur, s.s. jepplingum og bifreiðum fyrir stærri fjölskyldur. Framleiðsla nýorkubifreiða er takmörkuð og það hefur áhrif á afhendingartíma og afhendingaröryggi. Í flestum tilvikum er margra mánaða bið eftir nýjum nýorkubifreiðum. Óvissa hefur ríkt um getu bílaumboða til að afhenda nýorkubifreiðar. Óvissa ríkir um tækniþróun á sviði nýorkubifreiða (VHS/Beta-áhrif): Hvernig þróast tæknin? Mun kaupverð lækka? Mun drægni aukast? Mun hleðslutími styttast? Er sjálfvirknivæðing í farvatninu?

Notkun: Það er erfitt fyrir neytendur og fyrirtæki að koma uppsetningu hleðslustöðva við nema þau hafi umráðarétt yfir bílastæðum. Almennir hleðsluinnviðir eru enn í uppbyggingarfasa og hafa komið upp vandamál sem tengjast hleðslustöðvum á borð við fjölda og dreifingu þeirra, niðri-tíma vegna bilana, aðgengi á álagstímum. Þá eru fáir áfyllingarstaðir fyrir metan- og vetnisbifreiðar.

Endursala: Óþroskaður eftirmarkaður fyrir notaða nýorkubíla. Fáir nýorkubílar á sölu. Verðþróun óljós. Takmarkað úrval. Lítt liggur fyrir hvernig óvissa um áhrif tækniþróunar hefur áhrif á væntingar um endursöluverð.

Sérstakar áskoranir ökutækjaleiga

Innkaup: Innkaupsverð nýorkubifreiða er jafnan mun hærra en verð bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti. Metanbifreiðar hafa verið hagstæðar í innkaupum en úrval þeirra er afar takmarkað. Vetnisbifreiðar eru svo dýrar í innkaupum að ekki eru forsendur til kaupa á þeim í útleiguskyni. Úrval er afar takmarkað. Lítið afhendingaröryggi þar sem framleiðsla nýorkubifreiða er enn takmarkaðri en framleiðsla bensín- og dísilbifreiða.

Rekstur: Hleðsla rafmagnsbifreiða tekur langan tíma í samanburði við áfyllingu bensín-, dísil-, metan- og vetnisbifreiða. Viðsnúningur vegna útleigu að nýju tekur langan tíma samanborið við aðrar bifreiðar. Bílaleigubílum er jafnan ekið lengri vegalengdir í einu en fólksbílum í eigu annarra. Drægni rafmagnsbifreiða er afar breytileg eftir hitastigi, veðri og öðrum aðstæðum og slíkir bílar henta t.d. ekki enn sem komið er vel til vetraraksturs utan þéttbýlis.

Útleiga: Leiguverð bensín- eða dísilbifreiða er töluvert lægra en leiguverð nýorkubifreiða. Útleiguverð er ráðandi þáttur eftirspurnar. Eftirspurn eftir nýorkubílum til leigu er enn mjög lítil. Ráðast þarf í sérstaka markaðssetningu nýorkubifreiða til bílaleigu.

Þjónusta: Innviðir til áfyllingar og hleðslu ekki enn nægilega útbreiddir og öflugir til að takast á við mikinn fjölda nýorkubifreiða. Saga framleiðslu metans er ung og um hana hefur ríkt óvissa. Hið sama má segja um framleiðslu vetnis. Dreifing metan og vetnis er takmörkuð. Mat á þjónustuþörf við leigjendur nýorkubifreiða er enn ekki nægilega þroskað og mikil kostnaðaróvissa ríkir.

Endursala: Enn er óljóst er hvernig muni ganga að afsetja töluverðan fjölda nýorkubifreiða á eftirmarkaði fyrir notaða fólksbíla.

Hvað gerist að óbreyttu?

Eins og fram kemur í umsögn samtakanna frá 13. desember síðastliðinn telja þau verulegar líkur á að niðurfall vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða um eða fyrir mitt næsta ár muni hafa afdrifarík áhrif á nýskráningartíðni fólksbifreiða miðað við orkugjafa. Jafnframt virðist raunveruleg hætta á að vsk-ívilnun fyrir rafmagnsbifreiðar falli niður á seinni hluta næsta árs. Fari svo mun útsöluverð tengiltvinnbifreiða að jafnaði hækka um 960 þús. kr. og rafmagnsbifreiða um 1.560 þús. kr. Þar með munu þeir efnahagslegu hvatar sem gert hafa slíkar bifreiðar að fýsilegum kosti dragast verulega saman og ætla verður að þess muni sjást staður í nýskráningartölum ökutækja eftir orkugjöfum. Hafa ber í huga að það hefur sýnt sig að kaupverð hefur ríkari áhrif á val neytenda þegar þeir kaupa ökutæki en rekstrarkostnaður. Ökutækjaleigur verða að taka mið af þessari staðreynd í innkaupum þar sem bílaleigubílar rata í hendur neytenda innan fárra ára.

Þess ber að geta að vsk-ívilnun rafmagns- og tengiltvinnbifreiða hafði allt til ársins 2020 nær einvörðungu áhrif á kauphegðun einstaklinga og annarra aðila sem ekki starfa í vsk-skyldri starfsemi. Frá þeim tíma hefur þeim efnahagslega hvata sem í henni felst verið beint að ökutækjaleigum. Á líðandi ári hefur vörugjaldsafsláttur bæst við. Niðurstaðan er sú sem birtist í þeim stórfelldu breytingum sem orðið hafa á nýskráningum bílaleigubifreiða miðað við orkugjafa á árunum 2020 og 2021.

Falli vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða úr gildi á næsta ári munu eftirfarandi áhrif koma fram:

1. Útsöluverð tengiltvinnbifreiða hækkar um 480 þús. kr. um áramótin og aftur um 480 þús. kr. á vormánuðum, samtals 960 þús. kr. Kaup á tengilvinnbifreiðum dragast almennt saman.
2. Nokkur hluti almennings velur bensín- eða dísilbifreið við innkaup í stað tengiltvinnbifreiðar. Álíka margir velja að kaupa rafmagnsbifreið ef miðað er við nýskráningarhlutföll það sem af er ári.
3. Forsendur ökutækjaleiga fyrir skuldbindingu vörugjaldsafsláttar bresta og samfara fellur endurgreiðsluskuldbinding í gjalddaga.
4. Ökutækjaleigur taka að beina sjónum sínum að kaupum á bensín- og dísilbifreiðum, m.a. í því skyni að afla hratt tekna til endurgreiðslu vörugjaldsafsláttar ársins 2021 og mæta tapi vegna virðisaukaskatts við endursölu rafmagns- og tengiltvinnbifreiða eftir niðurfall ívilnana.
5. Nýskráningartíðni bensín- og dísilbifreiða hækkar. Því meiri sem innkaupaþörf ökutækjaleiga verður því hærri verður hlutdeild bensín- og dísilbifreiða. Jafnframt verður að ætla að hluti eftirspurnar almennings eftir tengiltvinnbifreiðum færist á bensín- og dísilbifreiðar.

Samantekt

Framangreind umfjöllun gefur til kynna að stjórnvöld hafi lagt áherslu á orkuskipti í fólksbifreiðaflotanum, annars vegar þar sem aðrar bifreiðar en bensín- og dísilbifreiðar eru komnar fram, hafa verið markaðssettar á Íslandi og nálgast það vel að vera gildar staðgönguvörur og hins vegar þar sem losun frá fólksbílum nemur töluverðum hluta losunar

sem er á beinni ábyrgð Íslands. Aðstæður almennings til að takast á við orkuskiptin eru ágætar þó þeim fylgi áskoranir. Áskoranir ökutækjaleiga eru hins vegar töluvert meiri. Stjórnvöld hafa því valið að hvetja ökutækjaleigur sérstaklega til orkuskipta með efnahagslegum hvötum sem hafa virkað mjög vel síðustu ár. Brottfall vsk-ívilnunar vegna kaupa á tengiltvinnbifreiðum mun stuðla að kaupum á bensín- og dísilbifreiðum.

Verður nú vikið nánar að athugasemdum samtakanna við samantekt ráðuneytisins

Orkuskipti eru kostnaðarsöm

Víða í umsögn ráðuneytisins kemur það mat fram að vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða sé dýr og óskilvirk aðgerð. Kemur eftirfarandi m.a. fram:

> [Bls. 4]. 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.
>
> [Bls. 5] Beint tekjutap ríkissjóðs vegna ívilnana fyrir rafmagns-, vetnis- og tengiltvinnbifreiðar á tímabilinu frá miðju ári 2012 þar til 26. nóvember sl. er 22,5 ma.kr. Þar af eru 12 ma.kr. vegna tengiltvinnbifreiða.
>
> [Bls. 5] Ívilnanir fvrir 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.
>
> [Bls. 5] Ívilnanir fyrir tengiltvinnbíla eru því dýr aðgerð í krónum talin í samanburði við aðrar stuðningsaðgerðir við orkuskipti í vegasamgöngum. Tekjutap ríkisins vegna ívilnananna er ígildi fórnaðra möguleika á að veita framlög til annarra aðgerða að sama markmiði, svo sem til hleðsluinnviða, rafvæðingar hafna eða annars.
>
> [Bls. 5] 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 áranna 2019 og 2020. Þessi þróun hefur haldið áfram í ár. Orkusióður hefur úthlutað stvrkium til sérgreindra tegunda innviðaverkefna, svo sem til ferðaþiónustuaðila og hraðhleðslustöðva á vegum 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 fjölsótta ferðamannastaði og nam hver styrkur að meðaltali 834 þús.kr. eða nokkru lægri fjárhæð en niðurfelldur VSK af einum tengiltvinnbíl.

Samtökin hafa ekki forsendur til þess að rengja tölur ráðuneytisins. Sé þær réttar og miðað sé við að hærri talan, 12 milljarðar kr., hafi runnið til niðurgreiðslu tengiltvinnbifreiða í gegnum vsk-kerfið hefur stuðningurinn numið rúmlega 900 þús. kr. á hverja tengiltvinnbifreið sem undir ívilnunina hefur fallið frá upphafi gildistíma hennar. Sé miðað við lægri töluna, 11,4 milljarða kr., nemur niðurgreiðslan um 860 þús. kr. á bifreið. Eftirstöðvarnar af 22,5 milljörðum kr. hafa væntanlega að meginstefnu runnið til niðurgreiðslu rafmagnsbifreiða. Ef við segjum að 10 þús. rafmagnsbifreiðar hafi verið skráðar á sama tíma hefur niðurgreiðsla hverrar þeirra numið á bilinu 980–1.050 þús. kr á hverja bifreið. Miðað við framangreindar forsendur hefur sú aðgerð

að niðurgreiða tengiltvinnbifreiðar í gegnum vsk-kerfið numið 86–88% af kostnaði við niðurgreiðslu rafmagnsbifreiða.

Í samantekt ráðuneytisins segir:

> 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.

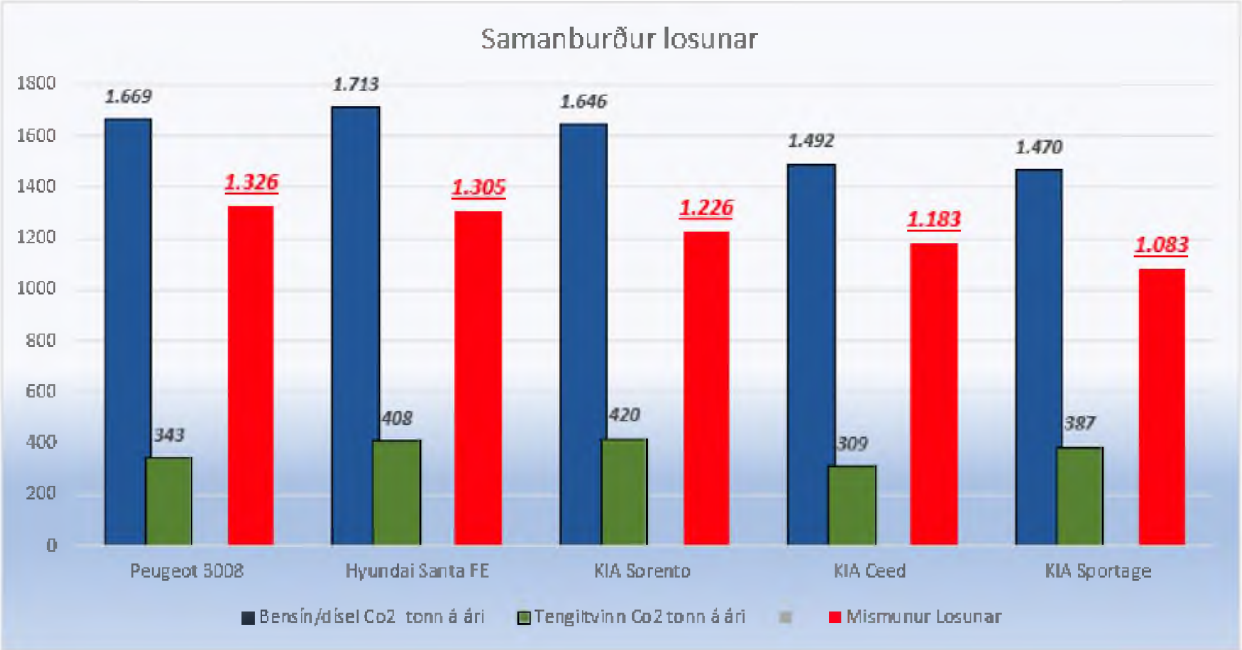
Um þetta er það helst að segja að fáir hafa gert sér væntingar um að orkuskipti yrðu án kostnaðar. Því má ekki heldur gleyma að mat á kostnaði vegna loftslagsbreytinga gefur til kynna að hann muni nema 23.000 milljörðum bandaríkjadala á alþjóðavísu. Árið 2019 var gert ráð fyrir því að rafbílavæðing mundi kosta raforkudreifingarkerfið í Noregi um 1,27 milljarða bandaríkjadala. Bretar gera ráð fyrir að rafbílavæðing muni ekki skila jákvæðri niðurstöðu fyrr en árið 2030 sem nemur 0,1% af landsframleiðslu.

Árið 2013 taldi Hagstofa Íslands heimili á Íslandi vera 124 þúsund talsins. Ef þau mundu öll kaupa og setja upp hleðslustöð og kostnaður við stöðina og vinnu næmi varlega áætlað 100 þús. kr. á hvert heimili næmi heildarkostnaðurinn 12,4 milljörðum kr. Eftir stendur kostnaður samfélagsins breytingar á dreifikerfi raforku og virkjun nýrra orkukosta sem ekki liggur fyrir. Tæplega 228 þús. fólksbifreiðar eru í umferð á Íslandi um þessar mundir. Væri 200 þús. þeirra skipt út fyrir rafmagnsbifreiðar og ríkið mundi fella niður virðisaukaskatt af þeim öllum sem nemur 1 millj. kr. á hverja bifreið mundi það kosta ríkissjóð 200 milljarða kr. Þegar að orkuskiptum kemur verður kostnaðurinn alltaf hár. Spurningin er bara hver á að bera hann og hvernig sé rétt að miðla honum út í hagkerfið.

Þar með er ekki sagt að kostnaðurinn fáist ekki til baka í einhverju formi, t.d. í formi raforkukaupa innanlands í stað olíukaupa erlendis frá. Á síðustu árum hefur heildarkostnaður við olíukaup numið um 90 milljörðum kr. á ári. Fólksbifreiðar hafa verið um 85% af heildarfjölda ökutækja og frá þeim stafar líklega um 64% olíubrennslu á Íslandi. Til samanburðar er áætlað er að næsta loðnuvertíð skili um 50 milljarða kr. tekjum sem hafa veruleg áhrif á þjóðarframleiðslu og velferð.

Í þessu samhengi er rétt að geta þess til viðmiðunar að meðalakstur fólksbifreiða sem ganga fyrir bensíni nam 11.029 km árið 2020. Ef tekið er mið af skráðri losun vinsælla tengiltvinnbifreiðar mun hún losa um 5 tonn CO_2 á 15 árum (sjá t.d. mynd hér að neðan sem tekur reyndar mið af 20 þús. km akstri á ári), um 14 tonn ef hún væri tvinnbifreið (e. hybrid), um 20 tonn sem hrein bensínbifreið en 0 tonn sem rafmagnsbifreið. Verði brottfall ívilnunarinnar til þess að einn kaupandi velji bensínbifreið í stað tengiltvinnbifreiðar þurfa þrír aðrir að velja tengiltvinnbifreið aðeins til að vinna niður losunina sem kemur frá bensínbifreiðinni á 15 ára notkunartíma. Aðeins þarf hins vegar einn að hafa keypt rafmagnsbifreið og fljótt á litið er það því mun skilvirkari ráðstöfun. Mælt á þennan mælikvarða greiðir ríkið með vsk-ívilnun rafmagnsbifreiðar tæpar 80 þús. kr. á hvert tonn losunarsamdráttar á 15 ára notkunartíma en 64 þús. kr. í tilviki tengiltvinnbifreiðar. Ef takast ætti á við það verkefni að ná 50% samdrætti losunar frá fólksbifreiðum með rafmagnsbifreiðum muni það kosta ríkið um 25,6 milljarða kr. í vsk-ívilnun en 20,5 milljarða kr. með tengiltvinnbifreiðum. Vissulega næst aldrei meira en 75% losunarsamdráttur með tengiltvinnbifreiðum sé tekið mið af framangreindu. Þá á hins vegar eftir að horfa til allra þeirra takmarkana sem

rafmagnsbifreiðunum fylgja enn sem komið er, t.d. erfiðleika við notkun þeirra sem bílaleigubíla, stöðu hleðsluinnviða, einkum á landsbyggðinni, og enn takmarkaðs framboðs rafmagnsbifreiða.



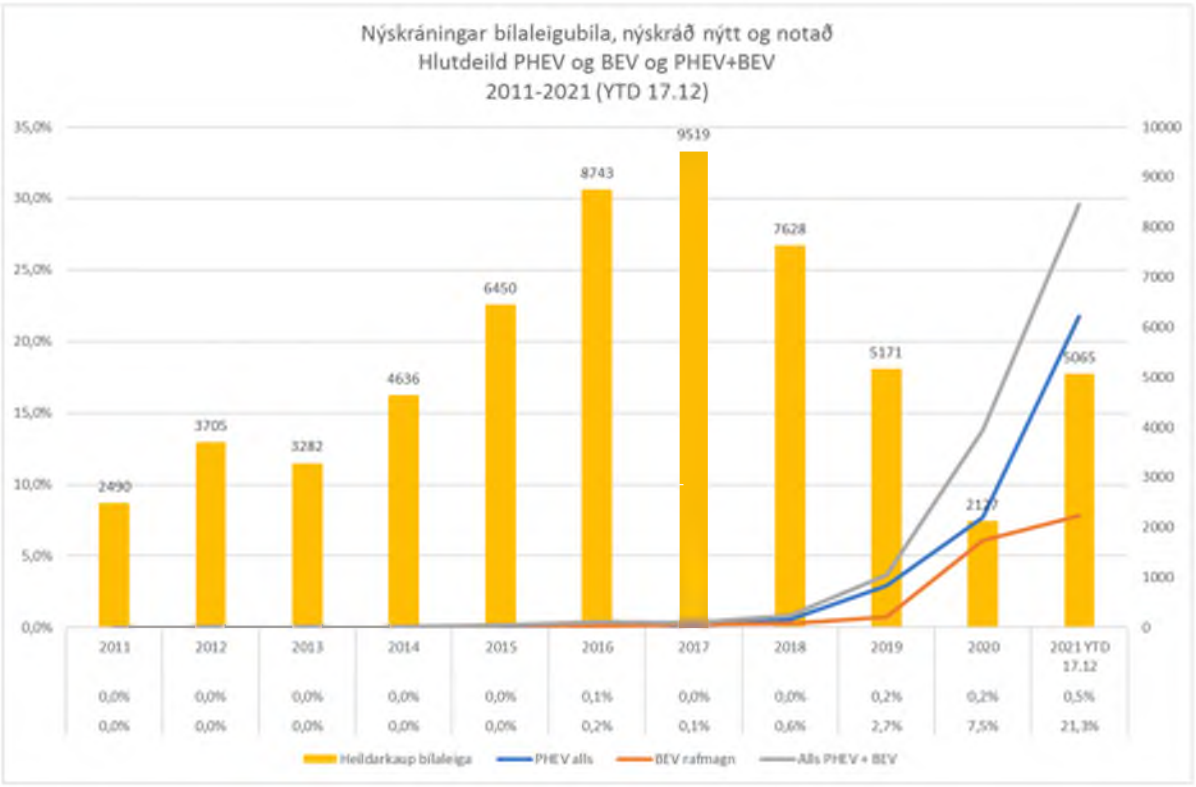
Það hefur oftlega verið nefnt að sein viðbrögð við loftslagsbreytingum muni endurspeglast í hærri kostnaði. Úrelding bifreiða framkallar kostnað. Kostnaðar- og ábatagreining orkuskipta hlýtur að gera ráð fyrir því að hærri nýskráningartíðni bensín- og dísilbifreiða hækki kostnað, hærri nýskráningartíðni tengiltvinnbifreiða lækki kostnað og hærri nýskráningartíðni rafmagnsbifreiða lækki kostnað töluvert meira. Notkunarmöguleikar bifreiðanna hafa hins vegar einnig áhrif á kostnað og því hlýtur að vera skynsamlegast að velja þann kost sem viðheldur hvað best óbreyttum notkunarmöguleikum.

Rétt er að lokum að benda á að þó raftenging hafna sé vissulega þarft verkefni er hún í raun annað viðfangsefni en orkuskipti í samgöngum á landi. Benda má að samkvæmt skýrslu starfshóps[1] nam losun innan hafna Faxaflóahafna tæpum 50 þús. tonnum árið 2018. Taldi starfshópurinn að draga mætti losunina saman um 45% með fjárfestingu sem nemur 8,2 milljörðum kr. og árlegu tekjutapi upp á tæpar 120 millj. kr. Benti starfshópurinn á að aflþörf hamlaði útfærslu verkefnisins í mörgum öðrum höfnum.

Árangur orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum og þátttaka ökutækjaleiga í orkuskiptum

Bæði ráðuneytið og samtökin hafa gert ágætlega grein fyrir þróun orkuskipta í fólksbifreiðaflotanum. Hvorki getur talist umdeilt að almenningur hafi tekið þátt né að þátttaka ökutækjaleiga hafi tekið stakkaskiptum síðustu ár. Þetta sést vel á eftirfarandi mynd.

[1] Sjá á vefslóðinni https://www.faxafloahafnir.is/wp-content/uploads/2020/05/Landtengingar-hafna-FFH-Sk%C3%BDrsla-Loka%C3%BAtg%C3%A1fa.pdf



Í samantekt ráðuneytisins er hins vegar gefið í skyn að há hlutdeild rafmagnsbifreiða og einkum tengiltvinnbifreiða af nýskráðum bílaleigubílum beri þess merki að vsk-ívilnun tengiltvinnbifreiða feli í sér sóun og niðurgreiðslu bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti.

Á fundi með nefndinni bar þá spurningu á góma hvort margar ökutækjaleigur hefðu tengist á hendur skuldbindingu um 15% og 25% nýskráningarhlutfall af nýskráningum samkvæmt vörugjaldsívilnuninni. Þær upplýsingar sem liggja fyrir hjá samtökunum benda til þess að þátttakan hafi verið viðtæk. Jafnframt virðist sem ein ökutækjaleigan hafi staðið í umfangsmestum innkaupum og beri jafnframt ábyrgð á því að nýskráningarhlutfallið liggur svo hátt sem raun ber vitni á þessu ári. Það fyrirtæki hefur ráðist í gífurlega fjárfestingu í hleðsluinnviðum og bifreiðum og hefur sett sér sérstakt markmið þegar að orkuskiptum kemur. Það hefur bolmagn til að takast á við mikla áhættu en endurspeglar jafnframt afar illa stöðu annarra ökutækjaleiga.

Sú fullyrðing að vörugjaldsafslátturinn feli í sér niðurgreiðslu bifreiða sem ganga fyrir jarðefnaeldsneyti þarfnast nánari skoðunar. Eins og fram hefur komið er niðurgreiðslu tengiltvinnbifreiða ætlað að stuðla að því að kaup á bensín- og dísilbifreiðum teljist síðri valkostur í efnahagslegu tilliti. Þær hafa sannarlega verið niðurgreiddar í gegnum vsk-kerfið. Í tilviki vörugjaldsins eru kaup á vissri hlutdeild rafmagns- og tengiltvinnbifreiða gerð að skilyrði fyrir afslætti af vörugjöldum sem eru jú greidd af bensín- og dísilbifreiðum. Því meira sem þær kaupa af bensín- og dísilbifreiðum þeim mun meira verða þær að kaupa af rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum. Með þeim hætti er tryggt að þróun orkuskipta verði að lágmarki í tilteknu hlutfalli við heildarinnkaup á fólksbifreiðum. Þá er jafnframt gert að skilyrði að rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar verði í leigunotum í 15 mánuði eftir nýskráningu. Samsetning innkaupa ökutækjaleiga eru m.a. háð eftirspurn eftir fólksbifreiðum á eftirmarkaði notaðra ökutækja. Eins og fram hefur komið standa ökutækjaleigur frammi fyrir verulegum áskorunum þegar að

orkuskiptum kemur. Að miklu leyti standa ökutækjaleigur því frammi fyrir vali milli tengiltvinnbifreiða og bensín- og dísilbifreiða þar sem hinar síðarnefndu eru hagstæðari í innkaupum. Þá verða ökutækjaleigur ekki fyrir beinum áhrifum af breytingum á eldsneytisverði hvort sem þær orsakast af skattlagningu eða ástandi á heimsmarkaði. Því er ekki unnt að segja að vörugjaldsívilnunin, þó tengd sé vörugjaldi sem er greitt af bensín- og dísilbifreiðum, sé hrein og klár niðurgreiðsla vegna slíkra kaupa. Myndin er mun flóknari og hvatarnir hafa skilað þjóðfélaginu jákvæðri niðurstöðu. Þegar upp er staðið skiptir ekki máli hvaðan kostnaðarverðslækkanir koma, þær endurspeglast í heildarrekstri ökutækjaleiga og rekstrarniðurstöðu. Allt annað á t.d. við í niðurgreiðslukerfi húshitunar þar sem kaupandi rafmagns sem er framleitt með brennslu olíu notar meira rafmagn þar sem það er ódýrara en ella og stuðlar þannig að enn meiri olíubrennslu. Í tilviki ökutækjaleiga hvetur vörugjaldsívilnunin þær beinlínis til að nýta fjárfestingu í rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum sem mest til tekjumyndunar og þannig ratar niðurgreiðslan til orkuskipta í rekstrinum. Á meðan eftirspurn leigjenda beinist helst að bensín- og dísilbifreiðum verða ökutækjaleigurnar að leigja út rafmagns- og tengiltvinnbifreiðarnar því ella skilar eignarhald þeirra miklu tapi.

Neðst á bls. 3 í samantekt ráðuneytisins segir:

> 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 tengitvinnbíla er í Garðabæ og á Seltjarnarnesi eða um 16%.

Því má halda fram að í samantekt ráðuneytisins sé dregin upp sú mynd að einvörðungu efnameiri kaupendur fjárfesti í rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum og þá hvað helst efnameira fólk búsett í Garðabæ og á Seltjarnarnesi. Mynd þessi er hins vegar haldin ágöllum enda er ekkert tillit tekið til heildarfjölda nýskráninga bifreiða á hverju landsvæði, þeirrar staðreyndar að á höfuðborgarsvæðinu búa flestir og þar koma því fram hlutfallslega fleiri nýskráningar. Þá er t.d. engin grein gerð fyrir hverju kaupmáttarmunur milli höfuðborgarsvæðisins og landsbyggðarinnar nemur.

Ef innkaup ökutækjaleiga og annarra fyrirtækja eru dregin frá nýskráningum það sem liðið er af þessu ári og horft til póstnúmera kemur í ljós að á höfuðborgarsvæðinu, póstnúmerum 101–270, voru 5.438 bifreiðar nýskráðar, nýjar og notaðar, eða sem nemur 72,8% nýskráninga. Af þeim nam hlutdeild tengiltvinnbifreiða 35,5,1%. Þegar litið er til hlutdeildar tengiltvinnbifreiða í nýskráningum á póstnúmer kemur í ljós að lítill munur er á milli póstnúmera utan þess að á Seltjarnarnesi voru hlutfallslega nýskráðar mun færri tengiltvinnbifreiðar en í öðrum póstnúmerum. Hlutfallið var hins vegar hæst á Vestfjörðum og Norðurlandi, 38,2 og 39,6%, en lægra á Austurlandi, 33,3%. Nýskráningar rafmagnsbifreiða voru hins vegar tíðari á Suðvesturhorninu, þ.e. Suðurlandi, Vesturlandi og höfuðborgarsvæðinu, þ.e. 36,9%, 36,5% og 38,7%, sem skýrist væntanlega af nálægð við höfuðborgarsvæðið, atvinnusókn og aðgengi að hleðsluinnviðum. Það sem af er ári nam hlutdeild annarra bifreiða, þ. á m. bensín- og dísilbifreiða, á heildina litið 25,8%. Utan Reykjavíkur er hlutfallið allsstaðar um og yfir 40% og hæst á Seltjarnarnesi. Vesturborgin og miðbær Reykjavíkur hafa mjög lága hlutdeild eða aðeins 7,9% en hlutdeild úthverfa Reykjavíkur er tvöfalt hærri en þó um helmingi lægri en meðaltal höfuðborgarsvæðisins. Það kann að skýrast af þáttum eins og þeim að meðalakstur borgarbúa er jafnan tiltölulega lítill og því minni ávinningur af lækkun rekstrarkostnaðar í ljósi

fjárfestingar. Einnig kann skýringa að vera að leita í því að erfitt reynist að koma hleðsluinnviðum í rétt horf við eldri heimili eða í fjölbýli.

Ef rýnt er í sambærilegar upplýsingar um nýskráningar annarra fyrirtækja en ökutækjaleiga á landinu öllu fæst eilítið önnur mynd en hlutdeild þeirra á höfuðborgarsvæðinu nemur 89,4% allra nýskráninga slíkra aðila á landinu (sjá mynd hér að neðan). Hjá aðilum utan höfuðborgarsvæðisins eru nýskráningar tengiltvinn-, bensín- og dísilbifreiða. Hlutdeild tengiltvinnbifreiða er hæst á Suðurnesjum, Vesturlandi, Austurland og Vestifjörðum þar sem hlutdeildin er sérlega há. Ætla má að framangreint helgist af lengri vegalengdum og stöðu hleðsluinnviða.

Fyrirtækjamarkaður fólksbíla (AN bílaleigubílar) YTD 17.12.2021								
Nýskráningar nýrra og notaðra bíla eftir landshlutum og orkugjöfum	Stór-Rvík	Suðurnes	Vesturland	Vestfirðir	Norðurland	Austurland	Suðurland	Samtals
Bensín/Rafmagn tengill	740	29	11	7	26	3	16	832
Dísil/Rafmagn tengill	30		1		3			34
Tengiltvinnbílar	770	29	12	7	29	3	16	866
Rafmagnsbíll	765	17	7	2	14	1	13	819
Aðrir	723	23	10	4	49	3	30	842
Alls	2258	69	29	13	92	7	59	2527
Tengiltvinnbílar	34,1%	42,0%	41,4%	53,8%	31,5%	42,9%	27,1%	34,3%
Rafmagnsbíll	33,9%	24,6%	24,1%	15,4%	15,2%	14,3%	22,0%	32,4%
Aðrir	32,0%	33,3%	34,5%	30,8%	53,3%	42,9%	50,8%	33,3%
Alls	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Hlutfall landshluta í nýskráningum samanlagt Rafmagns- og tengiltvinn	89,4%	2,7%	1,1%	0,5%	3,6%	0,3%	2,3%	100,0%

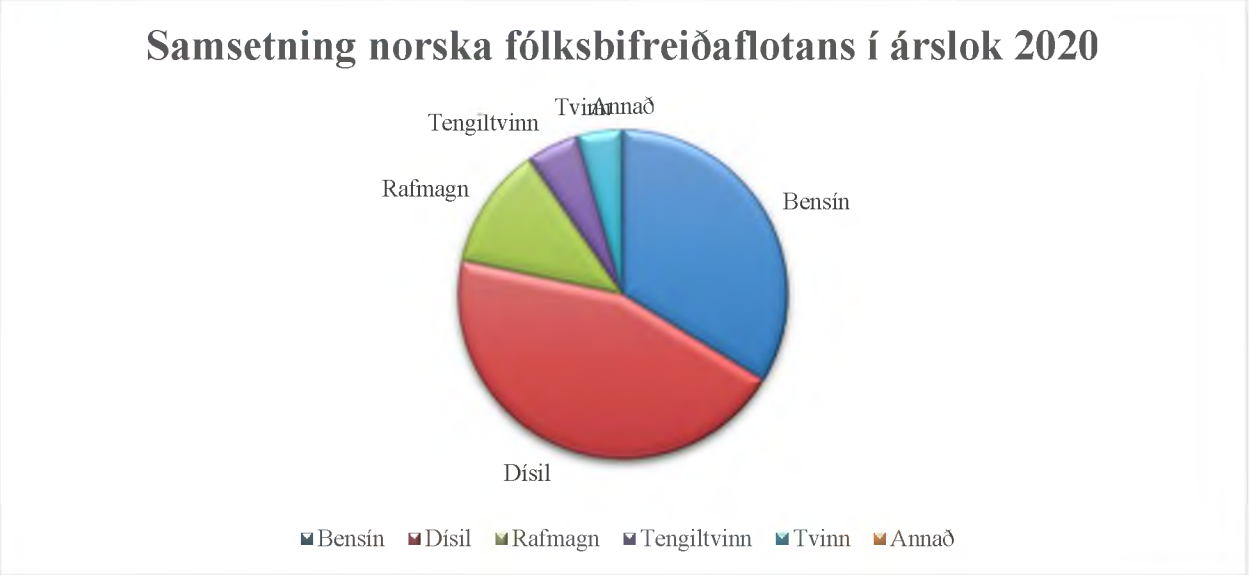
Framangreindar upplýsingar gefa nokkuð skýra mynd. Á meðan úrval rafmagnsbifreiða er eins takmarkað og raun ber vitni, sérstaklega bifreiða sem hafa meiri drægni en 400 km á hverri hleðslu, og á sama tíma og innviðir eru enn veikir munu bifreiðar knúnar jarðefnaeldsneyti skila kaupendum ávinningi í formi samgönguöryggis.

Noregur

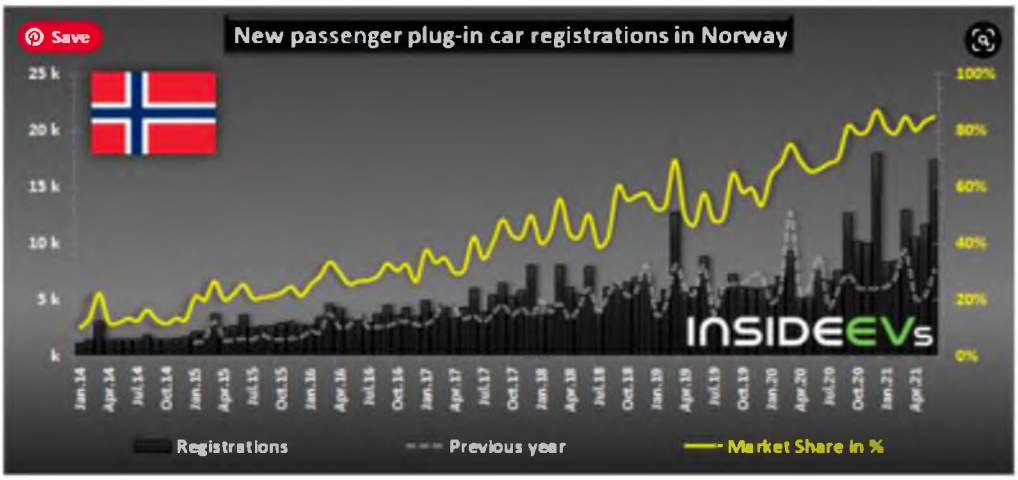
Í samantekt ráðuneytisins segir:

> 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 fjölþættar 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.

Í þessu samhengi er rétt að taka fram að norskir skattar á bifreiðaeigendur eru mun flóknari en hér á landi. Þá hafa Norðmenn einnig beitt öðrum hvötum en efnahagslegum til þess að hvetja almenning til kaupa á rafmagnsbifreiðum. Þeir eru því komnir mun nær fullum orkuskiptum en Ísland eins og endurspeglast í eftirfarandi mynd.



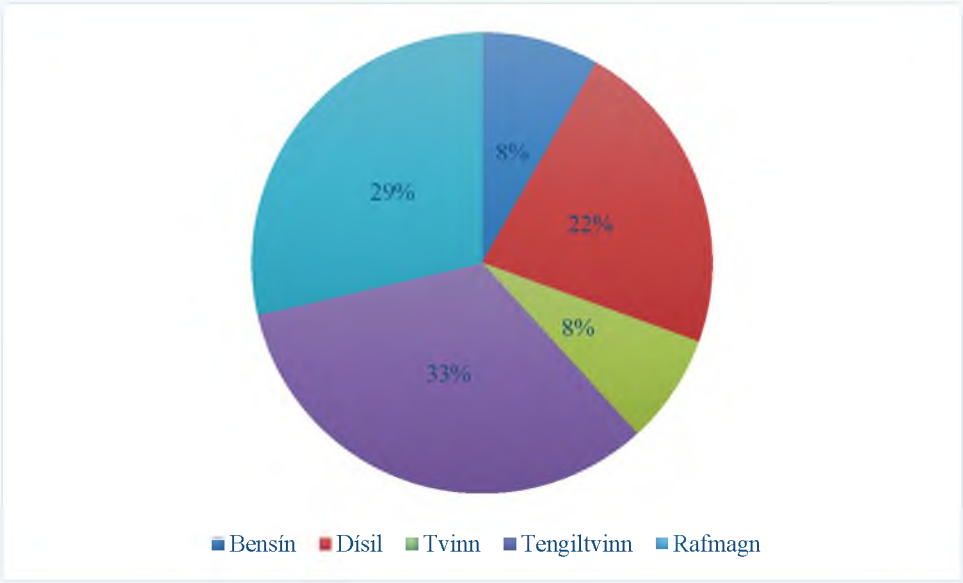
Eins og fram kemur í samantekt ráðuneytisins stefna norðmenn á að aðeins losunarlausar fólksbifreiðar og léttar sendibifreiðar verði skráðar 2025. Þetta gera þeir í ljósi þess að þeir hafa náð verulegum árangri í að fækka nýskráningum bensín- og dísilbifreiða á nokkuð löngum tíma eins og myndi hér að ofan ber með sér. Hins vegar er nauðsynlegt að horfa til þess hvernig mál hafa þróast í Noregi yfir lengri tíma og að undanförnu.



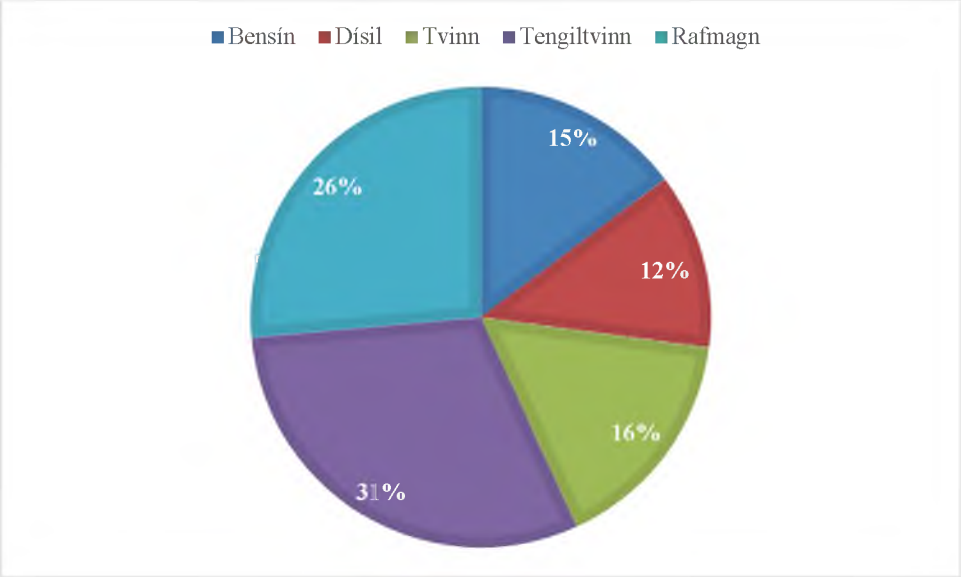
Ef horft er nokkur ár aftur í tímann má sjá að hlutdeilt tengilbifreiða, þ.e. rafmagns- og tengiltvinnbifreiða, hefur aukist stöðugt úr því að vera mjög lítil árið 2014 í að vera afgerandi mikil frá árinu 2020. Rétt er að skoða stöðu nýskráninga í Noregi nýverið eins og sjá má á eftirfarandi mynd.



Myndin sýnir ekki aðeins aðdáunarverða stöðu Norðmanna í orkuskiptum heldur er gefur hún færi á að átta sig á hver staðan er í raun og veru með það fyrir augum að bera hana saman við stöðu Íslands. Hlutdeild rafmagnsbifreiða er afar há en hlutdeild tengiltvinnbifreiða næst hæst. Það vekur þó mesta athygli hve hlutdeild bensín-, dísil og tvinnbifreiða er lág, 10,7%. Til samanburðar er rétt að skoða stöðuna hér á landi.



Á myndinni hér að ofan sést að í október síðastliðnum nam hlutdeild bensín-, dísil og tvinnbifreiða 38% af nýskráningum, hlutdeild tengiltvinnbifreiða 33% og rafmagnsbifreiða 29%. Þar sem fáir bílaleigubílar eru keyptir inn á þessum árstíma er rétt að skoða allan tímann sem liðinn er af árinu.



Á myndinni hér að ofan sést að hlutdeild bensín-, dísil og tvinnbifreiða nam 43% af nýskráningum, hlutdeild tengiltvinnbifreiða 30% og rafmagnsbifreiða 26%. Þar sem allt árið er tekið með varpar myndin betra ljósi á stöðuna miðað við innkaup ökutækjaleiga og áhrif þeirra á nýskráningar.

Samantekið gefa framangreindar upplýsingar til kynna að Ísland sé ekki á sama stað og Noregur þegar kemur að orkuskiptum í fólksbifreiðaflotanum. Kaup á bensín-, dísil- og tvinnbifreiðum eru á algeru undanhaldi í Noregi á meðan það á ekki við hér á landi.

Hafa verður í huga að hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum hér á landi, hefur hæst farið í tæp 50%. Í Noregi er hlutdeild ökutækjaleiga í nýskráningum smávægileg.

Danska rannsóknin

Dönsku rannsókninni sem ráðuneytið vísar til í samantekt sinni var m.a. ætlað að mæla greiðsluvilja við orkuskipti. Greining á sambandi milli orkugjafa og bifreiða leiddi til þeirrar niðurstöðu að bæði rafmagns- og tengiltvinnbifreiðar þóttu ákjósanlegra val en bensín- eða dísilbifreiðar og að þeir sem frekar kusu rafmagnsbifreiðar voru jafnframt líklegir til að kjósa tengiltvinnbifreiðar. Greiðsluviljamatið tók hins vegar mið af fleiri þáttum en orkugjöfum, m.a. búnaði og stærð, hleðslumöguleikum heima fyrir, aðgengi að hraðhleðslu, eldsneytiskostnaði, rafmagnskostnaði, drægni o.fl. Fram kom að drægni ræður miklu um val á milli rafmagns- og tengiltvinnbifreiða en jafnframt að kaupverð ráði mestu.

Samtökin fá ekki séð að ályktun ráðuneytisins um rannsókna standist fyllilega skoðun eða byggist a.m.k. á einföldun sem erfitt sé að segja eigi við um íslenskar aðstæður. Til dæmis er ekki er hægt draga þá ályktun að niðurstöðurnar hæfi aðstæðum þar sem uppbygging

hleðsluinnviða er tiltölulega stutt á veg komin og því síður ökutækjaleigum og viðskiptavinum þeirra. Virðast niðurstöðurnar nær eingöngu gefa tilefni til að draga einhverjar ályktanir um eftirspurn almennings hér á landi.

Skrefin í orkuskiptum

Eins og áður segir eru Norðmenn staddir á öðrum stað en Ísland þegar að orkuskiptunum kemur. Hér á landi er staðan sú að bensín- og dísilbifreiðar eru enn raunhæfur og virkur valkostur. Þegar kemur að vsk-ívilnun fyrir tengiltvinnbifreiðar hefði farið betur á að ráðuneytið tækist á við að svara eftirfarandi spurningum: (a) Hvaða árangri er rétt að stefna að, (b) hvort hvatningin skili árangri eða ekki, (c) hver gæti árangurinn orðið, (d) gætu aðrir kostir skilað betri árangri og (e) er hætta á að í fjarveru hvatningarinnar verði árangurinn engin eða hann dragist jafnvel saman.

Eins samtökin og ráðuneytið hafa komið á framfæri hafa ívilnanir skattkerfisins skilað árangri í orkuskiptum. Á sama tíma og fólksbifreiðum hefur fjölgað hefur meðallosun dregist saman. Framan af var samdrátturinn meiri hjá almenningi en fyrirtækjum enda keyptu þau mun minna af rafmagns- og tengiltvinnbifreiðum en almenningur. Síðustu ár hafa ökutækjaleigur tekið virkan þátt í orkuskiptum. Markmið stjórnvalda snúa að samdrætti losunar. Sú aðgerð sem er líklegust til að skila slíkum árangri hlýtur að teljast markviss. Á sama hátt ætti aðgerð sem gæti leitt til öfugþróunar ekki að teljast markviss. Skráðar upplýsingar um losun við notkun ökutækja eru haldbær mælikvarði til að leggja mat á losun við notkun þeirra. Tengiltvinnbifreiðar losa minna en bensín- og dísilbifreiðar en rafmagnsbifreiðar ekkert. Mælikvarðar eru til staðar. Nýskráningarhlutdeild bensín- og dísilbifreiða sýnir að þær eru raunverulegur kostur við kaup miðað við gildandi ívilnanir.

Uppbygging hleðsluinnviða

Í umsögn ráðuneytisins er tekið fram að miklir fjármunir hafi verið lagðir í að byggja upp hleðsluinnviði. Um það segir nánar tiltekið

> 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 áranna 2019 og 2020. [...] Orkusióður hefur úthlutað stvrkjum til sérgreindra tegunda innviðaverkefna, svo sem til ferðaþiónustuaðila og hraðhleðslustöðva á vegum 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. [...] 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 fjölsótta 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. [...]

Að mati samtakanna gefur reynslan til kynna að þær fjárhæðir sem hér eru nefndar séu aðeins dropi í hafið í strjálbýlu landi eins og Íslandi. Þéttleiki hleðslustöðva þarf að verða meiri, einstakar hraðhleðslustöðvar (DC) þurfa að vera öflugri, flestar þeirra eru 50 kW en að lágmarki eru nú aðallega settar upp 150 kW stöðvar. Uppitími stöðvanna sem nú eru í kerfinu er of lágur sem kemur fram í óöryggi bifreiðaeigenda og þar með niður á hraða orkuskipta. Einnig þarf að

efla enn frekar innviði hæghleðslustöðva (AC) við gististaði, vinnustaði og aðra staði þar sem fólk er líklegt til að dvelja í einhvern tíma, t.d. við kaup á vörum og þjónustu.

Allir gera sér grein fyrir því að uppbyggingin tekur tíma og án efnahagslegs stuðnings hins opinbera mundi uppbyggingin eiga sér stað mun hægar en gerst hefur. Þó er rétt að nefna að það getur liðið langur tími frá því að áform um uppsetningu hleðslustöðvar eru fullmótuð og fjármögnuð því aðgengi að raforku á uppsetningarstað getur verið annmörkum háð. Dæmi eru um að uppsetningaraðilar hafi þurft að bíða nokkra mánuði eftir fjármagni og síðan annað eftir því að orkan verði afhent. Það má búast við að þétt, öflugt og gott kerfi hraðhleðslu- og hæghleðslustöðva verði ekki að veruleika fyrr en að nokkrum árum liðnum.

Samantekið er staða hleðsluinnviða þannig að hún veldur kaupendum rafmagnsbifreiða óöryggi. Einstaklingar og fyrirtæki eru vön að komast leiðar sinnar á bensín- eða dísilbifreiðum og hið sama á við um ferðamenn. Í slíku millibilsástandi er skynsamlegt að styðja við milliskref.

Verðmunur

Í umsögn ráðuneytis kemur fram að gerður hafi verið verðsamanburður byggður á verðdæmum sem Bílgreinasambandið lagði til. Í sex tilfellum segir ráðuneytið mun á verði tengiltvinnbifreiðar og hefðbundins bensín- eða dísilbifreiðar um 10%. Ekki er hins vegar bent á að í dæmunum eru tengiltvinnbifreiðarnar 3–10 % ódýrari en bensín- eða dísilbifreiðarnar en verða þegar vsk-ívilnun tengiltvinnbreiða fellur úr gildi 3–10% dýrari.

Verð tengiltvinnbifreiðar sem kostar í dag 5,5 millj. kr. mun hækka snemma árs 2022 um 960 þús. kr. og því kosta um 6,5 millj. kr. Þó verðmunurinn nemi um 15% nemur verðhækkunin rúmum 18%. Við brottfall vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða hækkar verð bensín- og dísilbifreiða ekki. Neytandinn stendur þá frammi fyrir því að kaupa bifreið sem kostaði 5,5 millj. kr. en kostar nú 6,5 millj. kr. eða bensín- eða dísilbifreið sem er um 10 % ódýrari og kostar 5,85 millj. kr. Það er gjörbreytt staða.

Að sama skapi virðist í útreikningum ekki vera tekið tillit til þess að þær ívilnanir sem snúa að rafmagnsbílum og bundnar eru við 15.000 bíla kvóta munu líklegast renna sitt skeið um mitt ár 2022. Við það munu rafmagnsbifreiðar hækka um allt að 1.560.000 kr. í verði og enn frekari hætta verða á að bensín- eða dísilbifreiðar verði fyrir valinu.

Eftirfarandi eru dæmi um verðbreytingar sem niðurfelling vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða mun hafa í för með sér.

Orkugjafi	Verð 18.11 2021	Verð 01.01.2022	Verð við fulla niðurfellingu	Losun samkvæmt WLTP	Verðmunur í %í dag	Verðmunur í % án ívilnunar
Dæmi 1						
Hybrid	4.590.000 kr	4.590.000 kr	4.590.000 kr	86		27%
Tengiltvinnbíll	4.890.000 kr	5.370.000 kr	5.850.000 kr	29	7%	
Rafmagnsbíll	5.490.000 kr	5.490.000 kr	5.490.000 kr	0	20%	
Dæmi 2						
Tengiltvinnbíll	6.090.000 kr	6.570.000 kr	7.050.000 kr	31	2%	18%
Bensín	5.990.000 kr	5.990.000 kr	5.990.000 kr	151		
Diesel	6.130.000 kr	6.130.000 kr	6.130.000 kr	136		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 3						
Tengiltvinnbíll	5.490.000 kr	5.970.000 kr	6.450.000 kr	32	-6%	10%
Diesel	5.870.000 kr	5.870.000 kr	5.870.000 kr	137		
Rafmagnsbíll	N/A	N/A	N/A	N/A		
Dæmi 4						
Diesel	6.990.777 kr	6.990.777 kr	6.990.777 kr	133		
Tengiltvinnbíll	6.790.777 kr	7.270.777 kr	7.750.777 kr	35	-3%	11%
Rafmagnsbíll	Ekki í boði	Ekki í boði	Ekki í boði	N/A		

Á sama tíma og ráðuneyti dregur fram að ekki sé mikill verðmunur á tengiltvinnbifreiðum með og án vsk-ívilnunar og orkuskipti hafi gengið vel horfir það alfarið fram hjá þeirri staðreynd að framboð rafmagnsbifreiða er enn nokkuð takmarkað. Það á sérstaklega við í verðflokkum 4,5–6,5 millj. kr. sem er verðflokkur hinnar almennu fjölskyldu. Í þessum flokki er drægni bifreiðanna enn takmörkuð og hentar ekki sérstaklega vel í langkeyrslunotkun, einkum ef horft er til stöðu hleðsluinnviða. Ýmsar aðrar þarfir eru enn ekki uppfylltar, t.d. er enn í boði afar takmarkað úrval rúmbetri bíla sem henta undir fjölskyldumeðlimi, barnastóla og farangur til ferðalaga. Þá vantar enn á markaðinn bifreiðar með dráttargetu sem hentar ferðavögnum, 1.500–2.000 kg. Þessar takmarkanir munu gera það að verkum að umtalsverður hluti kaupenda leitar í bensín- og dísilbifreiðar þar sem þarfir þeirra verða uppfylltar.

COP 26

Í IV. kafla ákvörðunarorða COP26 ráðstefnunnar er fjallað um mildun loftslagsáhrifa (e. Mitigation) og þar segir á ensku: *[The Conference of the Parties] Calls upon Parties to accelerate the development, deployment and dissemination of technologies, and the adoption of policies, to transition towards low-emission energy systems, including by rapidly scaling up the deployment of clean power generation and energy efficiency measures, including accelerating efforts towards the phasedown of unabated coal power and phase-out of inefficient fossil fuel subsidies, while providing targeted support to the poorest and most vulnerable in line with national circumstances and recognizing the need for support towards a just transition.*

Er skilningur samtakanna sá að aðildarríki hafi verið hvött til að flýta þróun nýrrar tækni og móta stefnu orkuskipta með það markmið að leiðarljósi að ýta undir notkun hreinna orkugjafa og bæta orkunýtni m.a. með því að draga úr óskilvirkri niðurgreiðslu jarðefnaeldsneytis. Sú óskilvirkni sem vísað er til felst í því að niðurgreiðslan leiðir til þess að olía er nýtt í meira mæli

en ella þar sem smásöluverð endurspeglast ekki í raunverði. Yfirfært yfir á samhengi vsk-ívilnunar tengiltvinnbifreiða virðist mega skilja athugasemd ráðuneytisins á þann hátt að niðurgreiðsla bifreiða sem nýta aðeins jarðefnaeldsneyti að hluta skili ekki losunarsamdrætti þar sem hún hvetji til brennslu jarðefnaeldsneytis. Það er sérstakt. Rétt er að halda því til haga að kaupverð bensín- og dísilbifreiða er alls ekki niðurgreitt hér á landi, þvert á móti, og hið sama á við um jarðefnaeldsneyti. Niðurgreiðslu tengiltvinnbifreiða er hins vegar ætlað að stuðla að því að kaup á bensín- og dísilbifreiðum teljist síðri valkostur í efnahagslegu tilliti. Á því er þörf í því skyni að ná markmiðum um losunarsamdrátt.

Tilkynningaskylda til ESA

Það er eflaust rétt hjá ráðuneytinu að breytingar á skattívilnunum vegna orkuskipta beri að tilkynna til ESA. Er það skilningur samtakanna að tilgangurinn sé að tryggja að ívilnanirnar samræmist ríkisstyrkjareglum EES-samningsins. Um slíkar ívilnanir er fjallað sérstaklega í leiðbeiningum ESA[2]. Er það mat samtakanna að tillögur samtakanna frá 13. desember síðastliðnum og forsendur þeirra samræmist skilyrðum leiðbeininganna með ágætum. Ef vilji stendur til ætti að vera gustukaverk að búa svo um hnútana að tilkynninguna megi framkvæma.

Að lokum

Í samantekt ráðuneytisins er orðum vikið að því að tillögur samtakanna frá 13. desember síðastliðnum kalli á endurmat á stöðunni, mati á valkostum og árangri og jafnframt kostnaði.

Sjálft leggur ráðuneytið mat á kostnaðinn í samantekt sinni. Valkostirnir liggja að mörgu leyti fyrir eins og áður segir. Þá er árangur orkuskipta mælanlegur eins og áður hefur verið rakið. Tíminn er ekki að vinna með stjórnvöldum þegar að frekara mati kemur. Í huga samtakanna eru valkostirnir í raun helst tveir, þ.e. fleiri nýskráðar bensín- og dísilbifreiðar eða færri. Valkvölin er ykkar.

[2] Sjá á vefslóðinni https://www.eftasurv.int/cms/sites/default/files/documents/Consolidated-version_EEAG.pdf

Virðingarfyllst,

f.h. Bílgreinasambandsins



Jóhannes Jóhannesson
staðgengill framkvæmdastjóra

f.h. SAF – Samtaka ferðaþjónustunnar



Gunnar Valur Sveinsson
verkefnastjóri

f.h. SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd
Austurstræti 8 - 10
150 Reykjavík

Reykjavík, 20. desember 2021

Efni: Umsögn BSRB um frumvarp til breytinga á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál.

BSRB hefur fengið til umsagnar frumvarp til breytinga á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 og þakkar fyrir að fá tækifæri til að koma athugasemdum á framfæri við Alþingi.

Það er fagnaðarefni að staðan í ríkisfjármálum sé nú betri en fyrri spár gerðu ráð fyrir. Skuldasöfnun íslenska ríkisins í faraldrinum er minni en í flestum nágrannalöndum og skuldastaðan hagfeld í samanburði við meðaltal vestrænna ríkja. Hins vegar ríkir enn óvissa um þróun faraldursins og á þeim örfáu vikum sem liðnar eru síðan frumvarpið var lagt fram hefur berlega komið í ljós að ekki sér fyrir endan á heimsfaraldrinum og neikvæðum áhrifum hans á efnahagsumsvif og þar með opinber fjármál.

Fjárlagafrumvarpið gerir ráð fyrir að halli á ríkissjóði árið 2022 verði um 170 ma.kr. og að taka muni nokkur ár að ná hallalausum rekstri ríkissjóðs. BSRB hefur áhyggjur af of háu aðhaldsstigi ríkisfjármála á útgjaldahlið og stefnuleysi á tekjuhlið.

Rekstur ríkissjóðs er ósjálfbær
BSRB hefur frá árinu 2019 bent á að rekstur ríkissjóðs er ósjálfbær vegna veikleika á tekjuhlið sem tengjast ófjármögnuðum skattalækkunum á sl. kjörtímabili. Í fjármálastefnunni sem ríkisstjórnin lagði fram þann 30. nóvember sl. er ekki fjallað um þennan vanda. Hins vegar er fjallað um að gera þurfi breytingar á skattkerfi vegna orkuskipta í samgöngum en vegna minnkandi hlutdeildar bensín- og díselbifreiða fara tekjustofnar ríkisins vegna losunar minnkandi og stefnt er að því að þeir dragist enn frekar saman á komandi árum. Einnig er fjallað lauslega um skattheimtu vegna arðsemi stafrænna lausna og þær áskoranir sem felast í hlutfallslegri öldrun þjóðarinnar sem muni leiða til samdráttar í tekjuskatti og því kunni að þurfa að beina skattheimtu í meira mæli að neyslu. Allar þessar hugmyndir um skattkerfisbreytingar eru lauslega reifaðar en BSRB leggur ríka áherslu á að ekki verði farið í kerfisbreytingar á skattkerfinu án samráðs við verkalýðshreyfinguna.

Eignaójöfnuður er að aukast en í fjármálastefnunni er ekki vikið að skattlagningu fjármagns og eigna eða frekari gjaldtöku vegna auðlindanotkunar. BSRB leggur áherslu á að fjármögnunarkerfi hins opinbera verði þannig úr garði gert að það standi undir raunverulegri velsæld allra samfélagshópa. Í stjórnarsáttmála er fjallað um að koma eigi í veg fyrir óheilbrigða hvata til stofnunar einkahlutafélaga og reiknaðs endurgjalds á fjármagnstekjur þeirra sem

eingöngu hafa framfærslu sína af slíkum tekjum. Ekkert er minnst á þessi áform í fjármálastefnu, fjárlagafrumvarpinu né því frumvarpi sem hér er til umsagnar.

Eins og áður sagði eru horfur í ríkisfjármálum betri en fyrri spár gerðu ráð fyrir en það er hins vegar áhyggjuefni að horfur í fjármálum sveitarfélaga hafa versnað. BSRB hvetur til þess að tekjustofnar sveitarfélaga verði efldir til að þau geti staðið undir allri þeirri mikilvægu þjónustu sem þau veita. Til stóð að sveitarfélög fengju hlutdeild í gistináttaskatti en hann var afnuminn tímabundið og með frumvarpinu er verið að leggja til að það gildi til ársloka 2023. Ekki virðist standa til að bæta sveitarfélögum upp þær tekjur sem þau munu fara á mis við vegna þessa.

Almannatryggingar

BSRB vekur athygli á að verði hækkun almannatrygginga óbreytt frá því sem fjárlagafrumvarpið kveður á um muni sú ákvörðun festa í sessi þá kjaragliðnun sem hefur átt sér stað sl. fjögur ár. Krónutölur miða við óskertan lífeyri og óskertar greiðslur til lífeyrisþega sem eiga rétt á heimilisuppbót.

		Örorkulífeyrir				Ellilífeyrir			
Ár	Lágmarks-laun	Framfærslu-viðmið	Hlutfall af lágmarks-launum	Framfærslu-viðmið með heimilis-uppbót	Hlutfall af lágmarks-launum	Ellilífeyrir	Hlutfall af lágmarks-launum	Ellilífeyrir með heimilis-uppbót	Hlutfall af lágmarks-launum
2017	280.000	227.883	81%	280.000	100%	228.734	82%	281.050	100%
2018	300.000	238.594	80%	300.000	100%	239.484	80%	299.970	100%
2019	317.000	247.183	78%	310.800	98%	248.105	78%	310.800	98%
2020	335.000	255.834	76%	321.678	96%	256.789	77%	321.678	96%
2021	351.000	265.044	76%	333.258	95%	266.033	76%	333.258	95%
2022	368.000	279.886	76%	351.921	96%	278.271	76%	348.588	95%

Frá og með árinu 2017 tóku breytingar á ellilífeyri almannatrygginga gildi. Þá var ellilífeyrir 82% af lágmarkslaunum og ellilífeyrir með heimilisuppbót sambærilegur lágmarkslaunum. Fjárhæðir framfærsluviðmiðs örokulífeyrisþega og ellilífeyris hafa verið nánast þær sömu á tímabilinu. Örorkulífeyriskerfið er þó mun flóknara og skerðingar þess kerfis margþættar.

Hlutfall óskertra almannatrygginga af lágmarkslaunum hefur lækkað á tímabilinu og nú komið niður í 76% fyrir þá sem búa með öðrum og 95-96% fyrir þá sem eiga rétt á heimilisuppbót.

Í 18. grein frumvarpsins er gert ráð fyrir að frítekjumark vegna atvinnutekna ellilífeyrisþega tvöfaldist og verði 200.000 kr. á mánuði frá árinu 2022. Þessi breyting nær aðeins til lítils hluta ellilífeyrisþega. Árið 2021 voru um 5.200 ellilífeyrisþega með atvinnutekjur og árið 2020 um 4.000 manns. Það ár var miðgildi atvinnutekna ellilífeyrisþega um 71.000 kr. hjá körlum og 52.500 kr. hjá konum. Auk þess hafa verið búnir til hvatar fyrir aukna atvinnuþátttöku eldra fólks með heimild til töku hálfs lífeyris. Það vantar rökstuðning fyrir því af hverju þessi aðgerð er valin umfram aðrar og greiningu á því hvernig nýir fjármunir inn í kerfið skili sér best.

Vandséð er hvaða rök geti búið að baki þeirri ákvörðun að hækka ekki samhliða frítekjumark örorkulífeyrisþega. Það hefur verið óbreytt frá því um 2010 eða tæplega 110.000 kr. á mánuði. Mun hærra hlutfall örorkulífeyrisþega en ellilífeyrisþega er með atvinnutekjur og miðgildi þeirra var árið 2020 162.600 kr. hjá körlum og 151.400 hjá konum. Hækkun frítekjumarks

atvinnutekna örorkulífeyrisþega myndi því hafa veruleg áhrif á þennan hóp öryrkja. Þess í stað helst frítekjumarkið áfram óbreytt. Þetta er í andstöðu við markmið stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar sem er að fólk með skerta starfsgetu hafi fjárhagslegan hag af atvinnuþátttöku.

Breyta þarf 19. grein frumvarpsins þannig að hún heimili 2.400.000 kr. frítekjumark fyrir atvinnutekjur örorkulífeyrisþega. Í minnisblaði félagsmálaráðuneytisins sem lagt er fram vegna frumvarps þessa þann 17. desember sl. er lagt til að skerðingarhlutfall tekna örorkulífeyris skv. 18. grein laga nr. 100/2007 lækki úr 25% í 11% til að koma í veg fyrir „fall á krónunni“ þegar örorkulífeyrir hækkar samkvæmt forsendum fjárlagafrumvarpsins. Mikilvægt er að efnahags- og viðskiptanefnd kanni hvort gera þurfi frekari breytingar á þessu hlutfalli samhliða hækkun frítekjumarks atvinnutekna örorkulífeyrisþegar.

Barnabætur
BSRB fagnar því að verið sé að hækka barnabætur og skerðingarmörk þeirra í 30. grein frumvarpsins. Hins vegar þarf að ráðast í heildarendurskoðun á barnabótakerfinu. Nýleg úttekt Eflingar á gögnum frá OECD um barnabætur staðfestir þetta. Í úttektinni kemur fram að útgjöld til barnabóta eru lág hér á landi í samanburði við önnur OECD ríki. Stefna BSRB er að íslenska barnabótakerfið taki mið af þeim norrænu þar sem allir fá sömu bætur óháð efnahag enda er barnabótum ætlað að jafna ráðstöfunartekjur innan svipaðra tekjuhópa með ólíka framfærslubyrði, þ.e. þeirra sem hafa börn á framfæri annars vegar og hins vegar þeirra sem hafa ekki börn á framfæri.

Það vekur athygli að framlög til barnabóta á árinu 2022 eiga ekki að hækka miðað við fjárlagafrumvarpið fyrir árið 2021 þrátt fyrir hækkun bæði bótafjárhæða og skerðingarmarka.

Vaxtabætur
Í 31. grein frumvarpsins er lagt til að enn á ný verði bráðabirgðaákvæði XLI í lögum um tekjuskatt framlengt. Með því er verið að ganga enn eitt skrefið í átt til afnáms vaxtabótakerfisins án þess að formleg ákvörðun hafi verið tekin þar um. Frá árinu 2014 hefur vaxtabótakerfið verið fjársvelt en fjárstuðningurinn verið á formi skattaafsláttar til þeirra sem nota viðbótarlífeyrissparnað við kaup á húsnæði eða greiðslu húsnæðislána. Í fyrsta lagi nýtist sá stuðningur aðeins þeim sem hafa fjárhagslegt svigrúm til að vera með viðbótarlífeyrissparnað og í öðru lagi hefður framlenging á þessari heimild breytt þessari þriðju stoð íslenska lífeyriskerfisins að hluta í húsnæðisstuðningskerfi. BSRB varað við þessari áherslubreytingu og hvetur til þess að vaxtabótakerfið verði endurreist svo það tryggi raunverulegan húsnæðisstuðning við húsnæðiseigendur í tekjulægri hópum samfélagsins.

Atvinnuleysistryggingar
Atvinnuleysi hefur dregist hratt saman á árinu. Í janúar 2021 mældist almennt atvinnuleysi 11,6% en var komið niður í 4,9% í nóvember. Rúmlega 10.000 manns eru enn á atvinnuleysisskrá. Atvinnuleysi er því svipað nú og það var í febrúar 2019 áður en áhrifa heimsfaraldursins fór að gæta í íslensku efnahagslífi. Það segir þó aðeins hálfa söguna. Hlutfall þeirra sem teljast langtímaatvinnulausir, þ.e. án atvinnu í 12 eða fleiri mánuði, hefur rúmlega tvöfaldast á tímabilinu. Í febrúar 2019 voru um 19% á atvinnuleysisskrá sem höfðu verið án atvinnu lengur en 12 mánuði en í nóvember 2021 var hlutfallið orðið 42%.

BSRB ítrekar því fyrri kröfu um að réttindatímabil atvinnuleysistrygginga verði lengt úr 30 mánuðum 48 mánuði tímabundið og svo í 36 mánuði þegar áhrifa faraldursins hættir að gæta. Í þessu sambandi er einnig rétt að minna á réttur til atvinnuleysisbóta var að jafnaði 36 mánuðir en það tímabil var stytt niður í 30 mánuði frá og með árinu 2015 án samráðs við verkalýðshreyfinguna. Lenging tímabilsins á sér fyrirmynd í þeim aðgerðum sem gripið var til vegna efnahagshrunsins en þá var atvinnuleysistímabilið lengt tímabundið í 48 mánuði. Í ljósi aukins langtímaatvinnuleysis er einnig mikilvægt að stjórnvöld endurmeti tímalengd vinnumarkaðsúrræða eins og t.d. Hefjum störf.

Í minnisblaði félagsmálaráðuneytisins sem lagt er fram vegna frumvarps þessa þann 17. desember sl. er lagt til að tímabundin hækkun hlutfalls grunnatvinnuleysisbóta vegna barna verði áfram 6% út árið 2022. BSRB fagnar þessari tillögu og hvetur Alþingi til að styðja hana.

BSRB hefur um lengri tíma krafist hækkunar atvinnuleysisbóta og tekur undir kröfu ASÍ um að grunnbætur verði 95% af lágmarkslaunum á vinnumarkaði. Gert var samkomulag um hækkun bótanna frá og með árinu 2019 enda höfðu fjárhæðir þeirra dregist aftur úr lágmarkslaunum. Þó var ekki vilji af hálfu ríkisstjórnarinnar að hækka bæturnar svo að þær jafngiltu 95% af lágmarkslaunum. Þessi staða bitnar nú á þeim þúsundum sem eru án atvinnu. Í meðfylgjandi töflu er sýndur samanburður á lágmarkslaunum og grunnbótum atvinnuleysisbóta m.v. 100% rétt á árunum 2017 til 2022. Samkvæmt forsendum frumvarpsins er gert ráð fyrir að atvinnuleysisbætur muni nema 321.572 kr. á mánuði árið 2022 en þær þyrftu að verða 349.600 kr. á mánuði svo að þær nemi 95% af lágmarkslaunum.

Ár	Lágmarkslaun á vinnumarkaði	Grunnbætur atvinnuleysis-trygginga	Hlutfall bóta af lágmarkslaunum
2017	280.000	217.208	78%
2018	300.000	227.417	76%
2019	317.000	279.720	88%
2020	335.000	289.510	86%
2021	351.000	307.430	88%
2022	368.000	321.572	87%

BSRB tekur einnig undir kröfu ASÍ um að tímabil tekjutengdra atvinnuleysisbóta verði lengt úr 3 mánuðum í 6 mánuði en að óbreyttu fellur tímabundin lenging í 6 mánuði niður þann 31. janúar 2022.

Of margir búa við þröng kjör

BSRB hvetur til þess að vel sé hugað að virkni tekjutilfærslukerfa ríkissjóðs. Eins og rakið hefur verið hér að ofan eru mörg þeirra ekki að þjóna hlutverki sínu með réttlátum hætti og bitnar það verr á fólki eftir því sem tekjur þess eru lægri.

Um fjórðungur launafólks, helmingur atvinnulausra og 80 prósent öryrkja eiga erfitt með að ná endum saman samkvæmt nýlegum könnunum Vörðu – rannsóknastofnunar vinnumarkaðarins. Erfiðleikarnir eru mestir hjá öryrkjum, atvinnulausum, innflytjendum og einstæðum foreldrum.

Auka verður framlög til almenna íbúðakerfisins, hækka greiðslur almanna- og atvinnuleysistrygginga til að draga úr tekjuójöfnuði, og draga verður stórlega úr tekjutengingum barnabótakerfisins þannig að bæturnar skerðist aðeins í allra hæstu tekjutíundunum.

Fyrir hönd BSRB



Sigríður Ingibjörg Ingadóttir
hagfræðingur

Efnahags og viðskiptanefnd

Sent með tölvupósti
Reykjavík, 13. desember 2021

Efni: Umsögn Bændasamtakanna um breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022, 3. mál

Bændasamtök Íslands fengu sent til umsagnar, frumvarp til laga um breyting á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022, 3. mál, með tölvupósti frá nefndasviði Alþingis þann 7. desember sl. Frestur til að skila umsögn var veittur til 13. desember.

I. Samantekt

Bændasamtök Íslands hafa farið yfir efni frumvarpsins eins og það liggur fyrir og gera eftirfarandi athugasemdir. Við umfjöllun nefndarinnar um málið kom minnisblað frá atvinnuvega og nýsköpunarráðuneytinu sem snéri að tímabilum tollkvóta útiræktaðs grænmetis á árinu 2022 og tillaga um bráðabirgðabreytingar á þeim sem myndu gilda á árinu 2022. Umsögn þessi veitir frekari bakgrunnsupplýsingar um málið eins og þær birtast Bændasamtökum Íslands. Bændasamtökin leggja til að tillagan verði hluti af frumvarpinu sem bráðabirgðaákvæði sem gildi einvörðungu árið 2022.

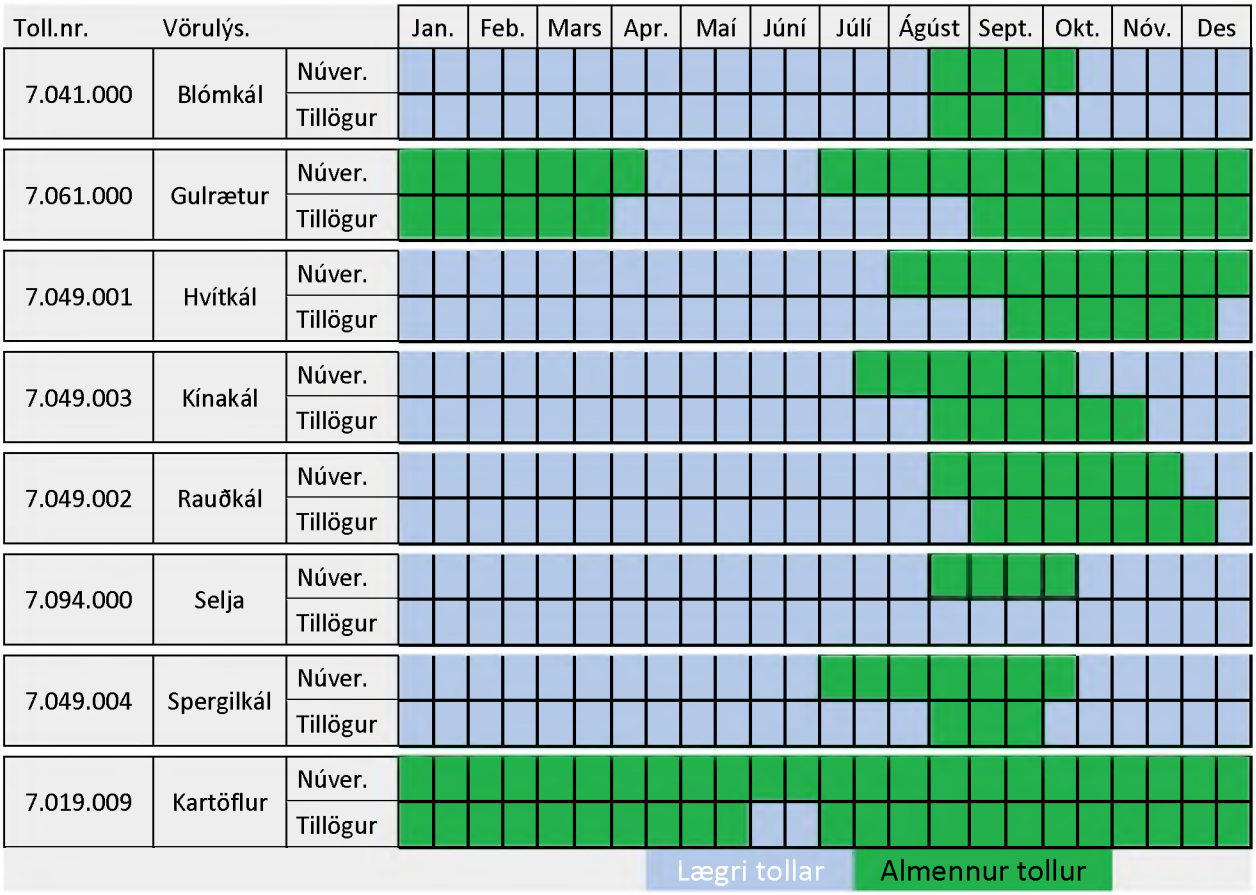
II. Bakgrunnur

Í ársbyrjun 2020 tóku gildi breytingar á búvörulögum, nr. 99/1993 sem snúa að úthlutun tollkvóta. Með þeim breytingum voru tímabil tollverndar á útiræktuðu grænmeti fastsettar með tilteknum hætti. En áður var tollvernd allt árið – en úthlutað var svokölluðum opnum tollkvótum ef að framboð var ekki talið nægjanlegt á innanlandsmarkaði. Þetta fyrirkomulag þótti ekki nægjanlega gott vegna þess að erfitt var að sannreyna hverjar markaðsaðstæður væru hverju sinni. Einnig kom inn í lögin ákvæði sem snéri að því að tímabil og magn skyldu endurskoðað með reglubundnum hætti. Með því að fastsetja tímabilin ákvað Alþingi að hvetja til aukinnar innlendrar framleiðslu. Sú leið, ásamt nýmælum í búvörusamningi við garðyrkjubændur frá árinu 2020, hefur skilað talsverðum árangri, en framleiðsla á mörgum tegundum hefur aukist verulega frá árinu 2019.

III. Tillaga Bændasamtakanna og rökstuðningur

Bændasamtökin, ásamt öðrum, bentu á í umsögnum um þessar breytingar að mikilvægt væri að sveigjanleiki væri til þess að bregðast við óvæntum aðstæðum. Óvæntar aðstæður gætu haft í för með sér að tímabil tollkvóta væru í ósamræmi við framboð á innlendum afurðum. Slíkar aðstæður hafa raungerst á þessu ári. Sérstaklega hefur óvissa um áhrif kartöflumyglu á Suðurlandi leitt til þess að óvíst er að innlent framboð verði nægjanlegt allt árið 2022. Að þeim sökum sendu Bændasamtökin erindi á atvinnuvega og nýsköpunarráðuneyti með tillögum að breytingum fyrir árið 2022. Þeim yrði náð fram með viðeigandi bráðabirgðaákvæði við búvörulög sem hluti af tekjubandormi ársins 2022.

Þær breytingar sem Bændasamtökin leggja til má finna í töflunni hér að neðan, ásamt athugasemdum um einstaka liði tillögunnar.



Tillaga Bændasamtaka á tímabilum tollkvóta fyrir útiræktað grænmeti á árinu 2022

Athugasemdir vegna einstakra liða tillögunnar

Vörulýsing	Athugasemd með tillögu
Blómkál	Lagt er til að lengja tímabil lægri tolla. Framleiðsla hefur aukist frá árinu 2019 en talið ólíklegt að það verði nægjanlegt á tímabili tollverndar m.v. núgildandi tímabil.
Gulrætur	Lagt er til að lengja tímabil lægri tolla vegna þess að núv. framleiðsla er ólíkleg til að endast fram að næstu uppskeru. Einnig er fyrirséð að uppskera næsta sumars verði ekki tilbúin 1. Júlí líkt og í núgildandi tímabilum
Hvítkál	Lagt er til að lengja tímabil lægri tolla vegna reynslu síðustu tveggja ára, framleiðsla hefur ekki aukist til þess að eftirspurn sé fullnægt í núgildandi umhverfi

Kínakál	Lagt er til að hliðra tímabili lægri tolla. Innlend framleiðsla hefur aukist verulega frá árinu 2019, en reynsla hefur sýnt að tímabil byrjar áður en uppskera er tilbúin
Rauðkál	Lagt er til að tímabil lægri tolla verði lengt. Innlend framleiðsla hefur u.þ.b. sexfaldast frá árinu 2019 en uppskera er ólíkleg til að vera tilbúin þegar tollvernd hefst m.v. núgildandi tímabil
Selja	Lagt er til að selja verði á lægri tollum allt árið 2022. Mjög fáir framleiðendur og framleiðsla því lítil. Ólíklegt að það breytist verulega frá yfirstandandi ári.
Spergilkál	Lagt er til að tímabil lægri tolla verði lengt. Framleiðsla hefur aukist verulega frá árinu 2019 en uppskera er ólíkleg til að vera tilbúin þegar tímabil tollverndar hefst m.v. núgildandi tímabil
Kartöflur, nýjar eða kældar	Kartöflumygla herjaði á mikilvægt svæði í kartöflurækt í sumar. Sjúkdómurinn hefur ekki verið algengur hérlendis síðustu áratugi þrátt fyrir að vera landlægur í Evrópu. Því er lagt til að lægri tollar verði á kartöflum í júní árið 2022. Verkefni hafin til þess að losna við kartöflumyglu á nýjan leik úr íslenskri garðyrkju

Virðingarfyllst,
f.h. Bændasamtaka Íslands

Vigdís Häsler, framkvæmdastjóri

FÉLAG ATVINNUREKENDA

Nefndasvið Alþingis
B.t. fjárlaganefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Reykjavík, 8. desember 2021

Efni: Umsögn um frumvarp til fjárlaga (1. mál) og frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (3. mál)

Félag atvinnurekenda (FA) vísar til umsagnarbeiðni fjárlaganefndar 1. desember sl. um frumvarp til fjárlaga, á þingskjali 1. Þá vísar félagið til umsagnarbeiðni 7. desember vegna 3. máls. FA vill gera nokkur atriði fjárlagafrumvarpsins að umtalsefni og vísar til 3. máls þar sem það á við.

I. Ívilnanir og stuðningsaðgerðir vegna heimsfaraldurs

Í greinargerð frumvarpsins segir m.a.: „Dregið verður úr tímabundnum mótvægisráðstöfunum tengdum kórónuveirufaraldrinum en í samræmi við dvínandi áhrif hans á efnahagsumsvif og forsendur fjármálaáætlunar fjara flestar ráðstafanir út í lok árs 2021 að frátöldu fjárfestingarátaki." Þó er boðað að niðurfelling gistináttaskatts gildi til ársloka 2023.

FA hefur ítrekað bent fjármálaráðuneytinu 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 sóttvarnayfirvöld 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. Nefna má að í mörgum nágranna- og markaðslöndum Íslands hafa sóttvarnaaðgerðir verið hertar mjög, sem bitnar á mörkuðum fyrirtækja í jafnt þjónustu- og vöruútflutningi.

Dæmi um úrræði, sem nýtzt hafa fyrirtækjum vel til viðspyrnu í kórónuveirukreppunni, en falla nú úr gildi, eru eftirfarandi:

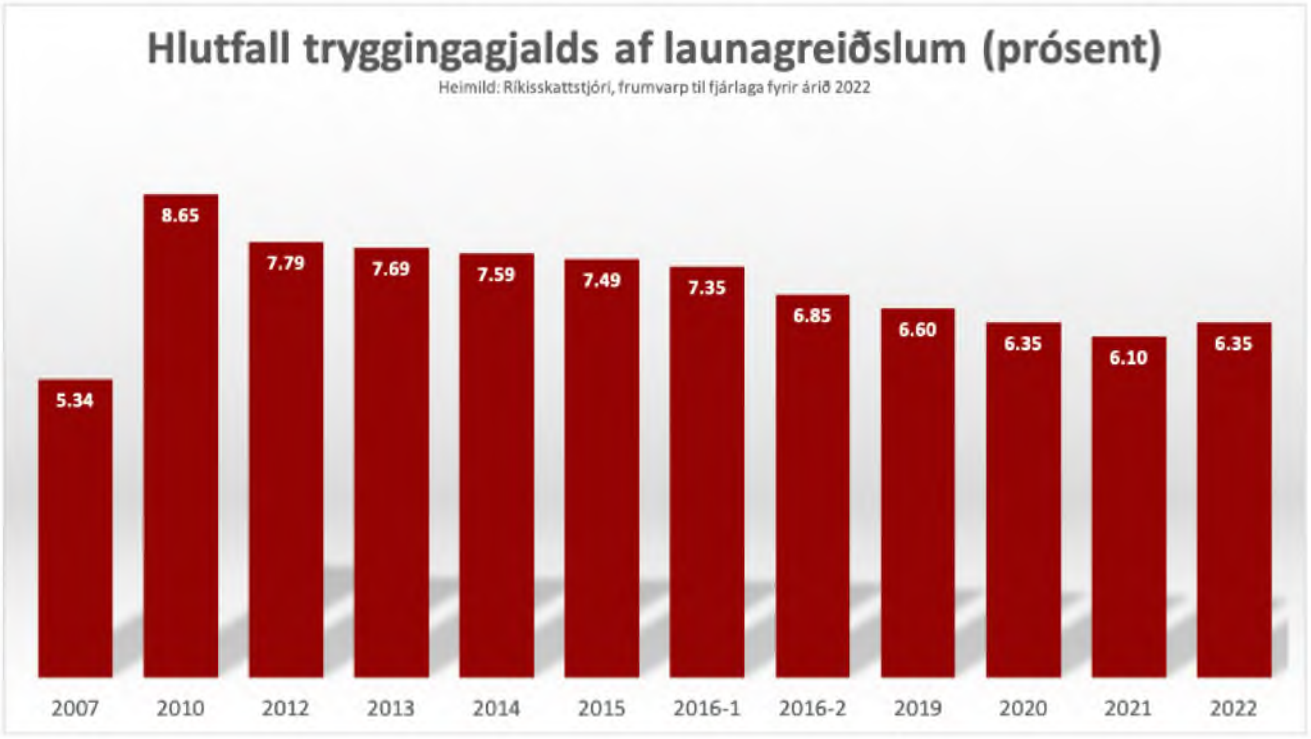
- Lagaákvæði um stuðning við fyrirtæki vegna launagreiðslna til starfsmanna í sóttkví taka til launagreiðslna sem inntar eru af hendi til og með 31. desember 2021.
- Reglugerðarákvæði um átakið Hefjum störf, þar sem fyrirtæki geta ráðið starfsfólk með styrk frá Vinnumálastofnun, falla úr gildi um áramót.
- Viðspyrnustyrkir giltu út nóvember.
- Frestun gjalddaga staðgreiðslu launa og staðgreiðslu tryggingagjalds gildir eingöngu út árið.

Að mati FA er nauðsynlegt að framlengja gildistíma úrræða og miða þau t.d. við tiltekið tekjufall um tiltekinn tíma, þannig að hægt sé að bregðast við vandkvæðum fyrirtækja af völdum faraldursins og samkomutakmarkana stjórnvalda með sveigjanlegum hætti, í stað þess að löggjafinn sé stöðugt eftirá að elta þróun faraldursins. Frumvörpin sem hér eru til umsagnar ættu að taka breytingum í þá veru.

Hús verslunarinnar | 103 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 0151-26-6440

II. Tryggingagjald

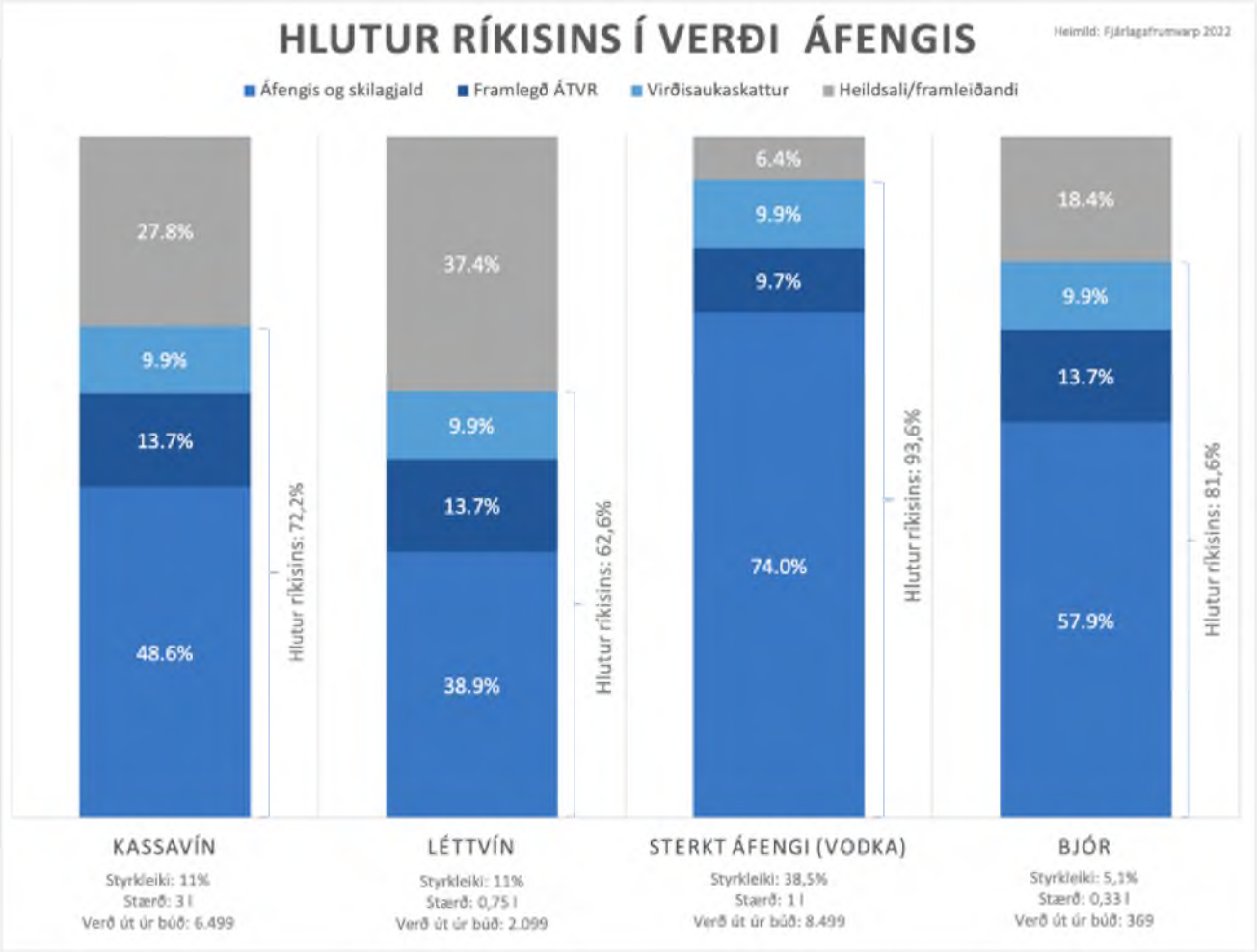
Ein þeirra ráðstafana vegna faraldursins, sem falla úr gildi um áramót, er tímabundin lækkun tryggingagjalds um 0,25 prósentustig. Skatturinn verður hækkaður á ný, úr 6,10% í 6,35% af launagreiðslum fyrirtækja. Þetta er að mati FA afar misráðin ráðstöfun. Í fyrsta lagi glímir fjöldi fyrirtækja áfram við erfiðleika vegna kórónuveirufaraldursins. Í öðru lagi, og burtséð frá afleiðingum faraldursins, er tryggingagjaldið slæmur skattur sem leggst sérstaklega þungt á minni og meðalstór fyrirtæki, þar sem meirihluti útgjalda er launaútgjöld. Hækkun skattsins eftir bankahrun, sem átti að vera tímabundin, hefur ekki gengið að fullu til baka og vantar þar heilt prósentustig upp á, eins og sjá má á myndinni hér að neðan.



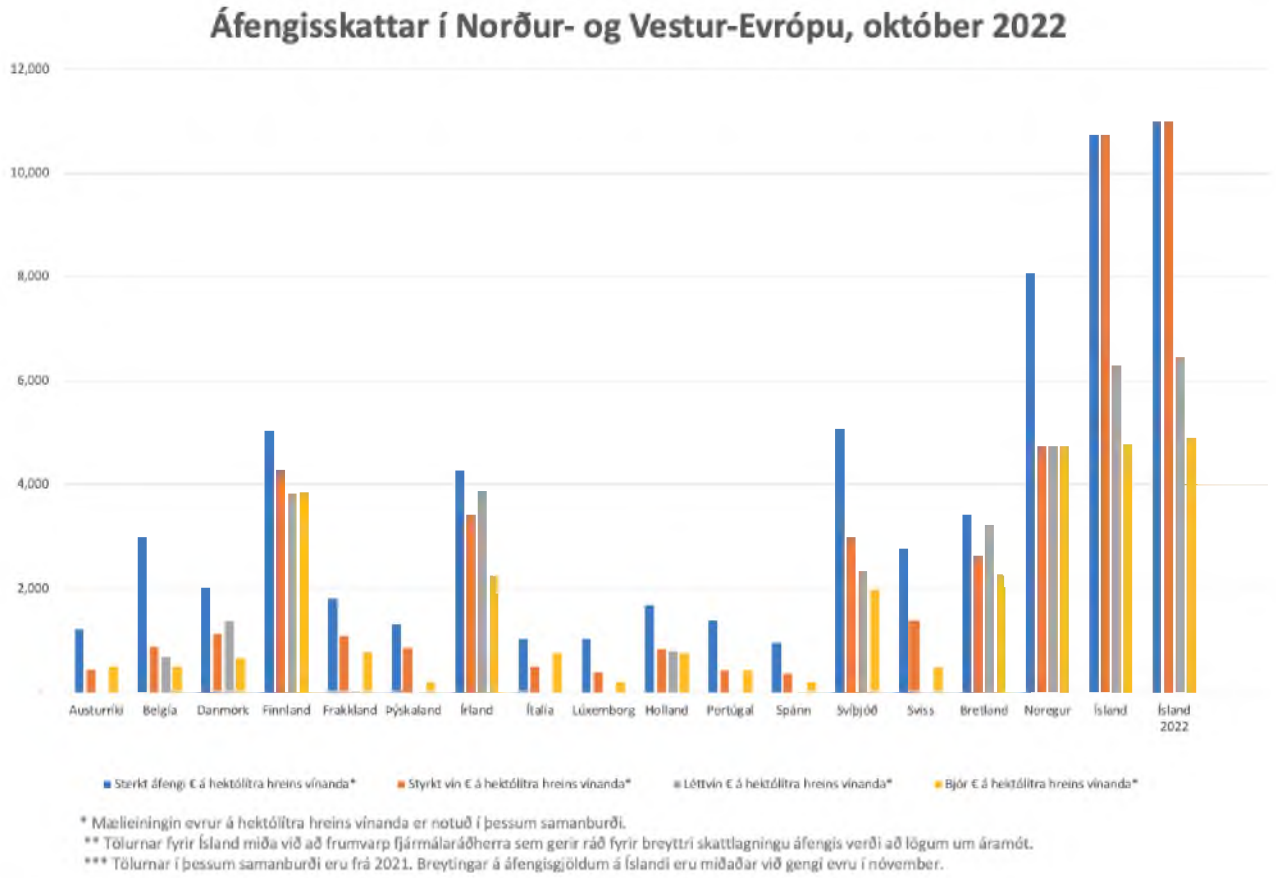
Samkvæmt skýrslu, sem Intellicon vann fyrir FA árið 2018, höfðu launatengd gjöld atvinnurekenda hækkað um 60% frá aldamótum. Hækkun tryggingagjaldsins á drjúgan þátt í því. Þessi þróun kemur niður á hvata fyrirtækja til að bæta við sig fólki, ýtir undir útvistun verkefna til ríkja þar sem launakostnaður er lægri og skapar freistingu til gerviverktöku. Að mati FA er afar brýnt að tryggingagjaldið haldi áfram að lækka og telur félagið að gera ætti breytingar á frumvörpunum, sem hér eru til umsagnar, í þá veru.

III. Áfengisskattar

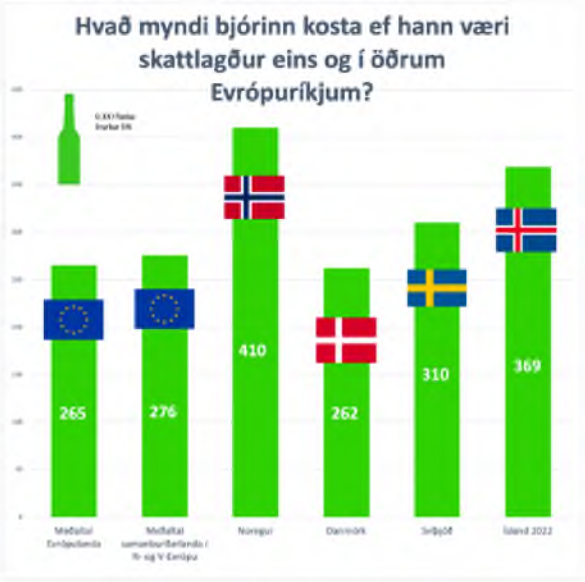
Í frumvarpinu er gert ráð fyrir að áfengisgjöld hækki um 2,5%. Að mati FA hefur þegar verið gengið alltof langt í hækkun áfengisskatta og löngu tímabært að segja stopp. Á myndinni hér að neðan má sjá hvað ríkið fær í sinn hlut af útsöluverði áfengis í Áfengis- og tóbaksverzlun ríkisins. Hér er augljóslega verið að seilast of djúpt ofan í vasa neytenda, enda dettur engri annarri ríkisstjórn í þeim löndum, sem Ísland ber sig saman við, í hug að ganga jafnlangt.

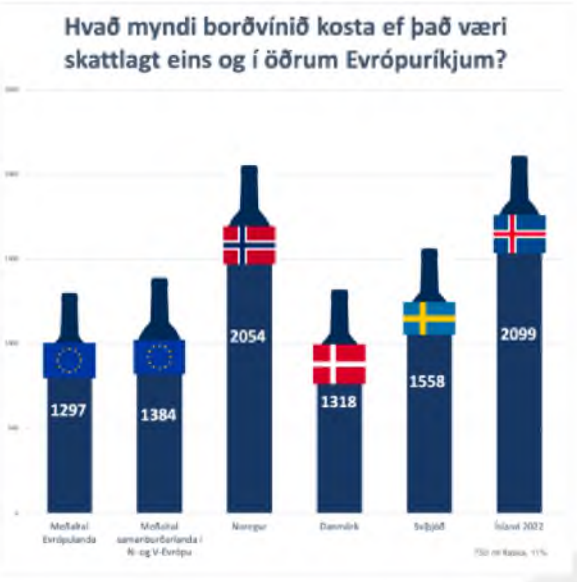


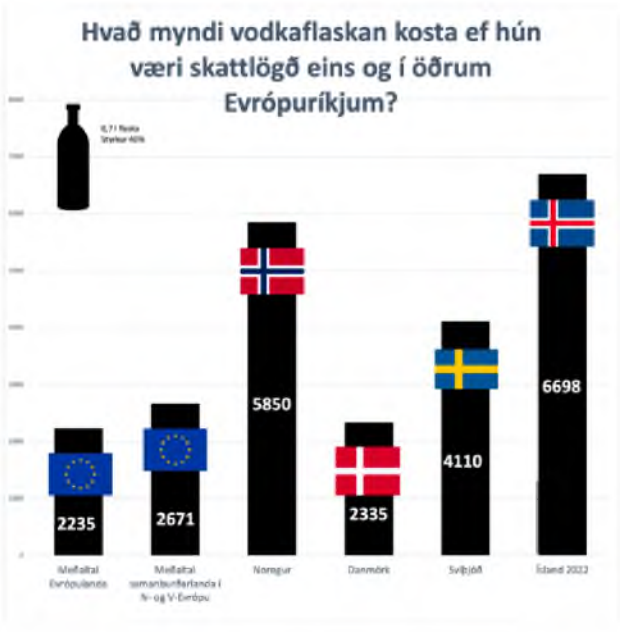
Samkvæmt nýlegum samanburði Spirits Europe, evrópskra samtaka áfengisframleiðenda, eru áfengisskattar á Íslandi þeir langhæstu í Evrópu. Þannig hefur það reyndar verið árum saman. Í samanburðinum á myndinni hér fyrir neðan eru valin ríki Norður- og Vestur-Evrópu, sem Ísland ber sig frekast saman við. Ekki þarf að fjölyrða um það hversu háir áfengisskattar eru hér á landi miðað við samanburðarlöndin; eina ríkið sem kemst með tærnar þar sem Ísland hefur hælana er Noregur, en áfengisskattur á bjór er þar lítið eitt hærri en hér á landi.



Ísland innheimtir lægri virðisaukaskatt af áfengi en flest önnur Evrópuríki, sem gerir samanburð af þessu tagi ekki fyllilega marktækan. FA hefur því farið þá leið að reikna út hvað vara, sem seld er í Vínbúðinni á Íslandi, myndi kosta ef hún væri skattlögð eins og í öðrum Evrópuríkjum, þ.e. hvað áfengisgjöld og virðisaukaskatt varðar. Gert er ráð fyrir allar vörurnar taki sömu smásöluálagningu og gildir hjá ÁTVR og beri íslenzk skilagjöld. Niðurstöðurnar sýna vel muninn á skattlagningu á milli Evrópuríkja í heild, Norður- og Vestur-Evrópuríkja, okkar næstu nágranna í Skandinavíu og þeirri skattlagningu sem viðgengst á Íslandi.







Hinir háu áfengisskattar á Íslandi bitna ekki aðeins á buddu neytenda, heldur skerða þeir vaxtarmöguleika atvinnugreina, þar sem grózka og nýsköpun er mikil, þ.e. ferðaþjónustu og áfengisframleiðslu. Hið háa áfengisverð, sem skattarnir skapa, skerðir með óumdeildum hætti samkeppnisstöðu íslenzkrar ferða-þjónustu.

Þessir ofurskattar koma líka illa niður á innlendri áfengisframleiðslu, sem er hratt vaxandi atvinnugrein sem skapar störf víða um land. Benda má á að áfengisgjald á bjór, sem er framleiddur af fjölda íslenzkra fyrirtækja, er talsvert hærra en á léttvíni sem ekkert íslenzkt fyrirtæki framleiðir. Skattur á sterkt áfengi er svo sérkapituli og algjörlega út úr korti í samanburði við öll nágrannalönd. Það hamlar að sjálfsögðu möguleikum innlendra framleiðenda, sem vilja til dæmis selja ferðamönnum framleiðslu sína.

FA leggur til að 2. grein 3. máls falli út í heild.

IV. Framlög til lyfjamála

FA hefur ásamt Samtökum verzlunar og þjónustu sent fjárlaganefnd sérstaka umsögn vegna framlaga til lyfjamála í frumvarpinu og vísast hér með til hennar (sjá fylgiskjal).

V. Ríkisábyrgð til Icelandair

Í „ýmsum heimildum“ frumvarpsins er lögð til heimild til að „veita Icelandair Group hf., sem er kerfislega mikilvægt fyrirtæki, sjálfskuldarábyrgð frá ríkissjóði á lánum vegna tekjufalls fyrirtækisins í tengslum við heimsfaraldur kórónuveirunnar.“ Heildarskuldbinding ríkissjóðs vegna þessa getur numið allt að 108 milljónum Bandaríkjadala eða sem jafngildir 90% af 120 milljóna Bandaríkjadala lánalínum til félagsins. Það þýðir að skuldbinding ríkissjóðs getur orðið rúmlega 14 milljarðar króna á núverandi gengi. Flugrekstur er í eðli sínu áhætturekstur og felst að sjálfsögðu í veitingu ábyrgðarinnar áhætta fyrir skattgreiðendur, eins og kemur raunar fram í greinargerð frumvarpsins.

FA taldi á sínum tíma að ströng samkeppnisleg skilyrði ættu að fylgja veitingu þessarar ríkisábyrgðar, en sú varð ekki niðurstaðan. Að mati félagsins er þessi ábyrgð skattgreiðenda á láni til félagsins nú bæði óþörf og skaðleg. Hún er óþörf í fyrsta lagi vegna þess að Icelandair er byrjað að rétta úr kútnum og í öðru lagi vegna þess að til er orðið annað íslenzkt flugfélag sem heldur uppi flugsamgöngum við nágrannalönd. Þá er hún einnig skaðleg sökum þess að til er orðin á ný innlend samkeppni í flugi til og frá landinu – sem er afar mikilvæg fyrir neytendur og atvinnulíf – því að ríkisábyrgðin veitir Icelandair óeðlilegt samkeppnisforskot á keppinaut sinn, Play Air, í formi lægri fjármagnskostnaðar. FA leggur til að heimildin verði afturkölluð og liður 7.22 í heimildum ráðherra í fjárlagafrumvarpi falli því út.

Hús verslunarinnar | 103 Reykjavík | Sími 588 8910
atvinnurekendur@atvinnurekendur.is | www.atvinnurekendur.is
Kt. 530169-5459 | Banki 0151-26-6440

Þá verður að benda á að ekki verður sé að þessi heimild rúmist innan V. kafla laga nr. 121/1997 um ríkisábyrgðir sem skv. orðanna hljóðan heimila aðeins þá skuldbindingu sem mælt er fyrir um í aukafjárlögum á árinu 2020, en hvergi er að finna í lögunum heimild til að framlengja þá skuldbindingu.

VI. Að lokum

FA áskilur sér rétt til að koma á framfæri frekari athugasemdum við frumvarpið og tengd mál á síðari stigum. Þá er félagið að sjálfsögðu reiðubúið að funda með nefndinni.

Virðingarfyllst,



Ólafur Stephensen
framkvæmdastjóri FA

Fylgiskjal: Sameiginleg umsögn FA, Frumtaka og SVÞ um fjárlagafrumvarp 2022

Nefndasvið Alþingis
B.t. fjárlaganefndar
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

Reykjavík, 9. desember 2021

Efni: Sameiginleg umsögn FA, SVÞ og Frumtaka vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 1. mál

Félag atvinnurekenda, Frumtök og Samtök verslunar og þjónustu (hér eftir sameiginlega „samtökin“) vísa til umsagnarbeiðni fjárlaganefndar, dags. 1. desember sl., um frumvarp til fjárlaga 2022. Samtökin hafa tekið frumvarpið til umsagnar og telja ástæðu til þess að skila sameiginlegri umsögn vegna framlaga til lyfjamála eins og þau birtast í frumvarpinu.

Á blaðsíðu 68 í frumvarpinu er að finna fjárlagalið vegna lyfja. Samkvæmt því sem þar kemur fram eru rekstrarframlög 13.039,0 m.kr. og rekstrartilfærslur 12.693,9 m.kr. Er framlagið samtals kr. 25.732,9 m.kr. Sjá mynd.

26 Lyf og lækningavörur

26.10 Lyf

08 Heilbrigðisráðuneyti

Rekstrarframlög	13.039,0
Rekstrartilfærslur	12.693,9
Heildarfjárheimild	**25.732,9**
Fjármögnun:	
Framlag úr ríkissjóði	25.732,9

Í fylgiriti með frumvarpinu er á bls. 41 að finna nánari útfærslu á fjárlagaliðnum. Samkvæmt því sem þar kemur fram eru framlög í liðinn „lyf“ 12.865,2 m.kr. og framlög vegna „lyfja með S-merkingu“ 12.867,7 m.kr. Sjá mynd.

26.10 Lyf	**13.039,0**	**12.693,9**	**0,0**	**0,0**	**25.732,9**	**0,0**	**25.732,9**
08-206 Sjúkratryggingar	***200,0***	***12.665,2***	***0,0***	***0,0***	***12.865,2***	***0,0***	***12.865,2***
115 Lyf	200,0	12.665,2	0,0	0,0	12.865,2	0,0	12.865,2
08-212 Lyf með S-merkingu	***12.839,0***	***28,7***	***0,0***	***0,0***	***12.867,7***	***0,0***	***12.867,7***
110 Lyf með S-merkingu	12.839,0	28,7	0,0	0,0	12.867,7	0,0	12.867,7

Samkvæmt samantekt frá Sjúkratryggingum Íslands, dags. 10. nóvember 2021, gerir stofnunin ráð fyrir að kostnaður vegna almennra lyfja stefni í 14.676 m.kr. árið 2021, sem mun vera í nokkuð góðu samræmi við áætlun stofnunarinnar fyrir árið. Fjárlög þessa árs gerðu hins vegar ráð fyrir 11.926 m.kr. Hallinn stefnir því í 2.750 m.kr., sjá *fylgiskjal*.

Samkvæmt upplýsingum sem samtökin hafa aflað hjá Sjúkratryggingum er það mat stofnunarinnar að þörf næsta árs vegna almennra lyfja sé 15.024 m.kr. Það mat er byggt á faglegum forsendum, m.a. um þróun sjúkdóma, fólksfjölgun og breytta aldurssamsetningu þjóðarinnar.

Samtökin kölluðu eftir upplýsingum frá Sjúkratryggingum Íslands um áætlun stofnunarinnar um kostnað við almenn lyf sex síðastliðin ár. Í töflunni hér að neðan er það frummat stofnunarinnar borið saman við eiginleg framlög á fjárlögum til liðarins almenn lyf og raunútgjöld til málaflokksins.

Ár	**Frummat SÍ**	**Fjárheimild**	**Raunútgjöld**
2016	8.460	7.860	8.362
2017	8.125	7.523	8.231
2018	9.901	8.722	9.124
2019	9.876	9.051	10.665
2020	11.377	9.969	12.705
2021	14.394	11.854	14.676*
2022	15.024	12.694**	

Tölur í milljónum króna

**Raunútgjöld 2021 m.v. spá SÍ í fylgiskjali*

**Skv. fjárlagafrumvarpi fyrir 2022*

Að mati samtakanna er einkar varasamt að vanáætla útgjöld til lyfja í fjármálaáætlun og fjárlögum. Eins og taflan sýnir, hafa raunveruleg útgjöld verið í nokkuð góðu samræmi við frummat SÍ, þótt sum ár hafi heimild á fjárlögum verið langt undir raunverulegri þörf.

Ein afleiðing af ítrekaðri vanáætlun er að stjórnvöld grípi reglubundið til vanhugsaðra niðurskurðaraðgerða sem stefna beinlínis lyfjaöryggi og þar með öryggi sjúklinga í hættu. Tilraun til slíks átti sér einmitt stað í desember í fyrra en var afstýrt eftir að m.a. undirrituð samtök bentu á alvarlegar afleiðingar reglugerðardraga, sem þáverandi heilbrigðisráðherra setti fram til að keyra niður lyfjakostnað (Mál nr. 263/2020 í samráðsgátt stjórnvalda).

Samtökin hafa í framhaldinu átt í samskiptum við heilbrigðisráðuneytið um leiðir til að lækka kostnað heilbrigðiskerfisins, m.a. með því að lyfjaverðstefna stjórnvalda tryggi að ný hagkvæm lyf með bætta virkni fáist skráð á Íslandi. Þeirri vinnu er langt í frá lokið.

Samtökin telja að við vanáætlun lyfjaútgjalda þurfi fjárlaganefnd að bregðast og auka þurfi framlög vegna almennra lyfja til samræmis við mat Sjúkratrygginga Íslands. Að öðrum kosti er fyrirsjáanlegt að kostnaður vegna liðarins mun fara langt fram úr fjárframlögum, með óæskilegum afleiðingum eins og að framan er lýst.

Virðingarfyllst,

f.h. Félags atvinnurekenda

Ólafur Stephensen

f.h. Samtaka verslunar og þjónustu

Andrés Magnússon

f.h. Frumtaka

Jakob Falur Garðarsson

Fylgiskjal: Samantekt frá Sjúkratryggingum Íslands, dags. 10. nóvember 2021.

Félagsmálaráðuneytið

Minnisblað

Viðtakandi:	**Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis**
Sendandi:	**Félagsmálaráðuneytið**
Dagsetning:	**17.12.2021**
Málsnúmer:	**FRN21050168**
Bréfalykill:	**02.10.01**

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 (þingskjal 3 – 3. mál).

Minnisblaði þessu er ætlað að koma á framfæri breytingatillögum félagsmálaráðuneytisins í kjölfar framlagningar á frumvarpi til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. Breytingatillögunum var komið á framfæri við fjármála- og efnahagsráðuneytið þann 9. desember 2021. Þann 13. desember 2021 upplýsti fjármála- og efnahagsráðuneytið að ráðuneytið fallist á að umræddar tillögur verði sendar efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis vegna framangreinds frumvarps um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.

1. Tillaga að breytingu á lögum um tímabundnar greiðslur vegna launa einstaklinga sem sæta sóttkví samkvæmt fyrirmælum heilbrigðisyfirvalda án þess að vera sýktir, nr. 24/2020.

Félagsmálaráðuneytið leggur til að tímabilið sem lögin taka til verði framlengt til og með 31. desember 2022. Er þetta lagt til þar sem enn er alls óvíst hversu lengi til viðbótar sóttkví verður beitt af hálfu heilbrigðisyfirvalda til að hefta útbreiðslu kórónuveiru. Umræddum breytingum er ætlað að styðja áfram við opinberar sóttvarnaráðstafanir samkvæmt sóttvarnalögum, nr. 19/1997, þannig að sem flestir sem fá fyrirmæli um að sæta sóttkví geti fylgt þeim fyrirmælum án þess að hafa áhyggjur af afkomu sinni.

Ljóst er að sóttvarnaráðstafanir hafa varað lengur en gert var ráð fyrir við setningu umræddra laga í mars 2020 og því hefur gildistími laganna verið lengri en áætlað var í upphafi. Í samræmi við þær breytingar sem lagðar eru til hvað varðar framlengingu á gildistíma laganna er jafnframt lagt til að kveðið verði á um í 8. gr. laganna að Vinnumálastofnun skuli miða við undanfarandi tekjuár í stað tekjuársins 2019 þegar meðaltekjur sjálfstætt starfandi einstaklinga eru fundnar.

Þá er lagt til að við 11. gr. laganna bætist ný málsgrein þar sem kveðið verði á um að atvinnurekendur sem fá greidda styrki úr Atvinnuleysistryggingasjóði vegna þátttöku launamanns í vinnumarkaðsúrræði eigi ekki rétt á greiðslum samkvæmt lögunum vegna sama launamanns á sama tímabili og fyrrnefndir styrkir eiga við um.

Framangreindar tillögur fela í sér eftirfarandi breytingar á lögunum:

a. Í stað dagsetningarinnar „31. desember 2021“ í 1. málsl. 1. mgr. 1. gr. laganna kemur: 31. desember 2022.
b. Í stað orðanna „tekjuárið 2019“ í 2. málsl. 1. mgr. 8. gr. laganna kemur: undanfarandi tekjuár.
c. Í stað dagsetningarinnar „31. mars 2022“ í 1. málsl. 3. mgr. 9. gr. laganna kemur: 31. mars 2023.
d. Við 11. gr. laganna bætist ný málsgrein, svohljóðandi:
   Atvinnurekendur sem fá greidda styrki úr Atvinnuleysistryggingasjóði vegna þátttöku launamanns í vinnumarkaðsúrræði eiga ekki rétt á greiðslum samkvæmt lögum þessum vegna sama launamanns á sama tímabili og fyrrnefndir styrkir eiga við um.

2. Tillaga að breytingu á lögum um atvinnuleysistryggingar, nr. 54/2006.

Félagsmálaráðuneytið leggur til að gildistími ákvæðis til bráðabirgða XV við lög um atvinnuleysistryggingar verði framlengdur til og með 31. desember 2022 þannig að á árinu 2022 verði áfram miðað við að sá sem telst tryggður skv. III. og IV. kafla laganna og hefur framfærsluskyldu gagnvart börnum yngri en 18 ára skuli eiga rétt á 6% af óskertum grunnatvinnuleysisbótum með hverju barni eigi hann einungis rétt til grunnatvinnuleysisbóta eða þegar að loknu tímabili tekjutengdra atvinnuleysisbóta skv. 32. gr. laganna.

Framangreind tillaga felur í sér eftirfarandi breytingu á lögunum:

> Í stað orðanna „til og með 31. desember 2021" í 2. mgr. ákvæðis til bráðabirgða XV í lögunum kemur: til og með 31. desember 2022.

3. Tillaga að breytingu á lögum um almannatryggingar nr. 100/2007.

Skerðingarhlutfall örorkulífeyris.
Félagsmálaráðuneytið leggur til að skerðingarhlutfall örorkulífeyris samkvæmt 5. mgr. 18. gr. laga um almannatryggingar lækki úr 25% í 11% en sama skerðingarhlutfall gildir einnig um útreikning örorkustyrks og aldurstengdrar örorkuuppbótar skv. 19. og 21. gr. laganna og um útreikning endurhæfingarlífeyris skv. 7. gr. laga um félagslega aðstoð.

Í frumvarpi til fjárlaga ársins 2022 er gert ráð fyrir því að bætur örorkulífeyrisþega hækki um 5,6%. Sú hækkun mun að óbreyttu leiða til þess að svokallað „fall á krónunni" mun aukast en það lýsir sér þannig að ef tekjur lífeyrisþega hækka um eina krónu getur hann misst rétt til greiðslu örorkulífeyris og við það falla niður allar tengdar greiðslur, svo sem tekjutrygging, heimilisuppbót og orlofs- og desemberuppbætur. Getur slík lækkun bóta numið tugþúsundum króna á mánuði. Samkvæmt gildandi reglum geta greiðslur tekjutryggingar og heimilisuppbótar samhliða einni krónu í örorkulífeyri numið samtals 107.215 kr. á mánuði en með 5,6% hækkun bóta getur sú fjárhæð farið upp í 116.238 kr. á mánuði en það er hækkun um 8,41%.

Til að bregðast við þessum vanda er lagt til að skerðingarhlutfall örorkulífeyris, sem og örorkustyrks, aldurstengdrar örorkuuppbótar og endurhæfingarlífeyris, verði lækkað úr 25% í 11%. Með því móti er komið í veg fyrir það vandamál sem lýst hefur verið hér að framan og þannig búið að fyrirbyggja að örorku- og endurhæfingarlífeyrisþegar geti misst háar bótafjárhæðir við það eitt að tekjur þeirra hækki smávægilega.

Sérstakt frítekjumark vegna atvinnutekna þeirra sem fá greiddan hálfan ellilífeyri.
Lagt er til að sett verði sérstakt frítekjumark á atvinnutekjur einstaklinga sem fá greiddan hálfan ellilífeyri. Í frumvarpi til fjárlaga ársins 2022 er gert ráð fyrir því að frítekjumark á atvinnutekjur þeirra sem fá greiddan fullan ellilífeyri verði hækkað úr 1.200.000 kr. á ári í 2.400.000 kr. Til að hálfur lífeyrir geti nýst sem skyldi er lagt til að samtímis verði lögfest sérstakt frítekjumark vegna atvinnutekna þeirra sem fá greiddan hálfan ellilífeyri og að það nemi einnig 2.400.000 kr. á ári.

Í sáttmála um ríkisstjórnarsamstarf Framsóknarflokks, Sjálfstæðisflokks og Vinstrihreyfingarinnar – græns framboðs er m.a. lögð áhersla á að eldra fólki verði gert kleift að vera virkir þátttakendur á vinnumarkaði, m.a. með auknum sveigjanleika í starfslokum. Einn liður í slíkum sveigjanleika felst í þeim möguleika fólks að draga úr starfshlutfalli en geta samtímis fengið greiddan hálfan ellilífeyri frá lífeyrissjóði og almannatryggingum. Með innleiðingu frítekjumarksins mun taka hálfs ellilífeyris geta orðið mun eftirsóknarverðari kostur en hann er samkvæmt gildandi reglum, en aðeins um 60 einstaklingar hafa nýtt sér þetta úrræði hingað til.

Framangreind tillaga felur í sér eftirfarandi breytingu á lögunum:

a. Í stað „25%“ í 5. mgr. 18. gr. laganna kemur: 11%.
b. Við 2. mgr. 23. gr. laganna bætist nýr málsliður, svohljóðandi: Þá skal lífeyrisþegi hafa 2.400.000 kr. sérstakt frítekjumark vegna atvinnutekna.

Félagsmálaráðuneytið

M i n n i s b l a ð

Viðtakandi:	**Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis**
Sendandi:	**Félagsmálaráðuneytið**
Dagsetning:	**17.12.2021**
Málsnúmer:	**FRN21050168**
Bréfalykill:	**02.10.01**

Efni: Áhrif frítekjumarks aldraðra

Á fundi efnahags- og viðskiptanefndar þann 15. desember sl. var ákveðið að óska eftir minnisblaði frá fjármála- og efnahagsráðuneyti þar sem fram kæmi hver ábatinn af tvöföldun frítekjumarks atvinnutekna upp í 200 þús. kr. dreifist eftir tekjutíundum og kyni. Auk upplýsinga um það hvernig ábatinn af tvöföldun almenna frítekjumarksins upp í 50 þús. kr. á mánuði myndi dreifast eftir tekjutíundum og kyni. Erindinu var síðan beint til félagsmálaráðuneytis.

Félagsmálaráðuneytið hefur í samstarfi við Tryggingastofnun ríkisins lagt gróft mat á þessi áhrif eftir tekjutíundum og kyni. Tölur fyrir önnur kyn eru ekki tilgreindar þar sem um of fáa einstaklinga er að ræða til að birta gögn.
Niðurstöðurnar miða við hlutfallslega skiptingu ársins 2019, en það ár er að fullu uppgert og heimsfaraldur hefur áhrif á atvinnustig aldraðra eins og annarra. Fjárhæðir byggja á áætlun ársins 2021 og að um 39.504 einstaklinga sé að ræða, sem er núverandi fjöldi ellilífeyrisþega hjá TR. Hér er ekki lagt mat á hegðunarbreytandi áhrif þessara aðgerða, þ.e. hvort fleiri eða færri myndu sækja vinnu o.s.frv.

Kostnaður ríkissjóðs við tvöföldun fritekjumarks atvinnutekna úr 100.000 í 200.000 er áætlaður um 560 m.kr. og gagnast um 1300 einstaklingur eða 3% aldraðara sem eru á skrá TR. Þar eru flestir í efstu tekjutíundunum og þriðjungur konur.

Kostnaður ríkissjóðs við tvöföldun almenna frítekjumarksins úr 25.000 í 50.000 er áætlaður um 5 ma.kr. og talinn gagnast um 35 þúsund einstaklingum eða 89% aldraðara sem eru á skrá TR. Aðgerðin dreifist á allar tekjutíundir og kynjaskipting í samræmi við kynjaskiptingu þýðisins. Hæsta tíundin fær hlutfallslega minnsta ávinninginn. Þá er einnig minna til fyrstu tíundar, en þar er gjarnan fólk með minna en 75% búseturéttindi. Þeir sem ekki njóta ávinnings eru þeir sem ekki hafa neinar aðrar tekjur.

Neðangreind tafla sýnir hlutfall eftir tekjutíundum.

						Hækkun fritekjumarks atvinnutekna				Hækkun almenna fritekjumarksins			
Tíund	Hlutfall karla	Hlutfall kvenna	Efri mörk tekna þús.kr. á mánuði	Meðal-tekjur þús. kr. á mánuði	Þar af greiðslur frá TR	Hlutfall sem fær ávinning	Fjöldi sem fær ávinning	Þar af karlar	Þar af konur	Hlutfall sem fær ávinning	Fjöldi sem fær ávinning	Þar af karlar	Þar af konur
1	34%	65%	295	256	197	0,2%	9	38%	63%	67%	2.660	34%	65%
2	33%	67%	321	309	226	0,0%	-			92%	3.648	33%	67%
3	42%	58%	346	334	224	0,2%	9	75%	25%	91%	3.607	42%	58%
4	42%	58%	366	356	229	0,1%	2	50%	50%	98%	3.867	42%	58%
5	44%	56%	387	376	222	0,5%	18	59%	41%	99%	3.919	44%	56%
6	47%	53%	413	400	201	1,1%	42	54%	46%	99%	3.924	47%	53%
7	49%	51%	448	430	176	2,3%	90	65%	35%	100%	3.934	49%	51%
8	47%	53%	496	471	141	5,7%	227	62%	38%	100%	3.940	47%	53%
9	52%	48%	574	530	84	10,1%	400	68%	32%	100%	3.947	52%	48%
10	62%	38%	8.320	847	30	12,2%	483	70%	30%	40%	1.571	67%	33%
Samtals:	45%	55%				3%	1.279	67%	33%	89%	35.018	45%	55%

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 SVÞ – 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% verðbólgumarkmið 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 sóttvarnayfirvöld 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 mótvægisaðgerðir 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 ferðaþjónustu 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 ferðaþjónustunnar 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 fjölsóttra ferðamannastaða, friðlýstra svæða og þjóðgarða. Skatturinn er innheimtur af hverri seldri gistináttaeiningu, þ.e. leigu á gistiaðstöðu 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 hótel- og gistiþjónustu 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 ferðaþjónustunnar 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

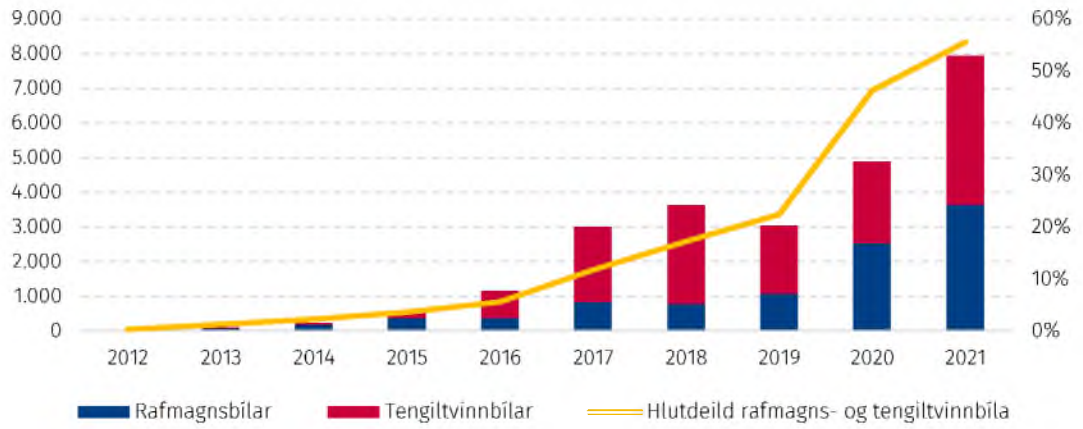
Í sameiginlegri umsögn Bílgreinasambandsins (BGS), Samtaka fyrirtækja í ferðaþjónustu (SAF) og Samtaka verslunar og þjónustu (SVÞ) eru gerðar athugasemdir við að virðisaukaskattsívilnun vegna tengiltvinnbifreiða muni lækka úr 960 þús.kr. á hverja bifreið í 480 þús.kr. ásamt því að renna sitt skeið á 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 liðlega 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 fjölksbíla



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.

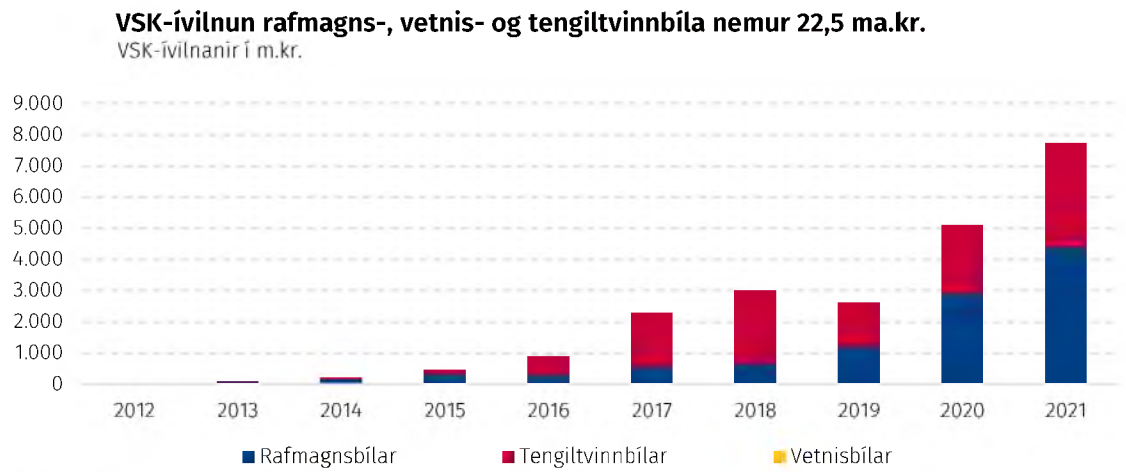
Hjá ökutækjaleigum sem hafa náð tilskilinni hlutdeild skapar kerfið hvata til að kaupa jarðefniseldsneytisbíla sem síðan fara í endursölu að 1-2 árum liðnum. Ökutækjaleigur munu velja bíla sína með hliðsjón af stöðu hleðsluinnviða við gististaði og á vinsælum ferðamannastöðum um landið til að þjóna viðskiptavinum 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 fjölþættar 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 ívilnunar 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 tengiltvinnbifreiðar á tímabilinu frá miðju ári 2012 þar til 26. nóvember sl. er 22,5 ma.kr. Þar af eru 12 ma.kr. vegna tengiltvinnbifreiða.**



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 ívilnananna er ígildi fórnaðra 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 álitið „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 áranna 2019 og 2020.** Þessi þróun hefur haldið áfram í ár. Orkusjóður hefur úthlutað styrkjum til sérgreindra tegunda innviðaverkefna, svo sem til ferðaþjónustuaðila og hraðhleðslustöðva á vegum 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 fjölsótta 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 tengiltvinnbifreiðar, 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 samanburð 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 verðsamanburð bíla eftir orkugjöfum. Vistvænn bíll er enn almennt nokkru dýrari en jarðefnaeldsneytisbíll, en rekstrarkostnaður mun munni. 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 hleðslustöðvainnviða 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 SVÞ 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 fjöldatakmark 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 SVÞ 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 SVÞ 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 SVÞ um framlengingu á VSK-ívilnun vegna tengiltvinnbíla.

6.2. Vörugjaldsívilnun ökutækjaleiga

Í sameiginlegri umsögn BGS, SAF og SVÞ kemur fram að með 15. gr. laga nr. 140/2020, sbr. ákvæði til bráðabirgða XIX við lögin, 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 endursölumarkaði notaðra ökutækja fáum árum síðar og hafa því veruleg áhrif á þróun og samsetningu fólksbifreiðaflotans 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 kaupi 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 afsláttur inn 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 hætta 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 fórnaðra 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 vörugjaldsívilnun 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 ívilnun 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 endurspegli 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 endurspegli 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 hundraðshluta 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 lögin gera ráð fyrir. Að mati Seðlabankans endurspeglar breytt samsetning eftirlitsgjaldsins betur kostnað við eftirlit með einstökum lífeyrissjóðum.

8. Sóknargjöld

Í umsögnum þjóðkirkjunnar og Sóknarsambands Íslands er fjallað um sóknargjöld og að þau eigi að vera hærri ef lögum um sóknargjald o.fl., nr. 91/1987, væri framfylgt að óbreyttu, þar sem kveðið sé á um að sóknagjöld 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 málefnasviðs 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 áranna 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 prófasta, 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 líðandi ári. Ef áætlaður fjöldi er umfram raunfjölda þá er útreiknað gjald of lágt á hvern einstakling og söknirnar 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 undanförnum 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.

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 bankahrun, 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 nettótekjuáhrif 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 tímabundinn

stuðningur við launagreiðendur vegna þeirra þrenginga sem Covid faraldurinn olli á sama tíma og kjarasamningsbundnar launahækkanir 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 búvörulög 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 verðhækkanir, 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 (gjalddagar, refsinæmi 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.

Fjármála- og efnahagsráðuneytið

M i n n i s b l a ð

Viðtakandi:	**Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis**
Sendandi:	**Fjármála- og efnahagsráðuneytið; skrifstofa skattamála (SSK)**
Dagsetning:	**16. desember 2021**
Málsnúmer:	**FJR21010040**
Bréfalykill:	**7.10**

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, (þingskjal 3 – 3. mál). - Endurgreiðsla VSK vegna vinnu manna í tengslum við byggingarframkvæmdir, bílaviðgerðir o.fl. („Allir vinna") – markmið, árangur og næstu skref.

I
Niðurstaða

- **Það er niðurstaða SSK út frá stöðu efnahagsmála, stöðu þeirra atvinnugreina er tengjast byggingariðnaði, bílaviðgerðum o.fl. og upphaflegum markmiðum tímabundinnar endurgreiðslu á 100% VSK, um að mæta efnahagslegum áhrifum í kjölfar heimsfaraldurs kórónuveiru, að ekki sé til staðar þörf á framlengingu úrræðanna.**

- **Komi til skoðunar framlenging á úrræðunum á grundvelli annarra sjónarmiða en þeirra sem lágu til grundvallar þeim í upphafi vegna Covid, ber m.a. að mati SSK að hafa í huga að VSK-kerfið er stærsta tekjuöflunarkerfi ríkissjóðs og að öll frávik frá grunngerð þess eru til þess fallin að veikja kerfið og draga úr tekjuskilvirkni þess.**

- **Framlenging á þeim hluta úrræðanna sem snúa að íbúðarhúsnæði gæti jafnframt að mati SSK haft í för með sér ruðningsáhrif þar sem spáð er mikilli aukningu á byggingu íbúðarhúsnæðis næstu misserin. Um væri að ræða innspýtingu á fjármagni inn í hagkerfið sem er nú þegar þanið.**

- **Auknar og útvíkkaðar VSK-endurgreiðslur í kjölfar Covid-19 vegna framkvæmda á 22 mánaða tímabilinu 1. mars 2020 – 31. des. 2021 eru nú áætlaðar 16,5 ma.kr. samtals í öllum flokkum.**

- **Ef endurgreiðslur vegna íbúðarhúsnæðis yrðu 100% í stað 60% á árinu 2022 má áætla tekjutap vegna þess yrði 8,5 ma.kr.**

- **Ef útvíkkanir til annarra tegunda starfsemi yrðu framlengdar á árinu 2022 má gróflega áætla tekjutap vegna þess 3,5 ma.kr., mest vegna húsnæðis sveitarfélaga.**

- **Ef Covid-úrræðin yrðu framlengd óbreytt eru samkvæmt því samanlögð tekjuáhrif þess neikvæð um 12 ma.kr. árið 2022.**

II
Inngangur

Með lögum nr. 25/2020 og lögum nr. 37/2020 voru fest tímabundið í lög um virðisaukaskatt nr. 50/1988 (vskl.) ný og aukin úrræði sem heimila endurgreiðslu á virðisaukaskatti vegna tiltekinnar vinnu manna, en saman hafa þessi úrræði verið nefnd „Allir vinna“.[1] Úrræðin voru tímabundin og höfðu það að markmiði að mæta efnahagslegum áhrifum í kjölfar heimsfaraldurs kórónuveiru. Um næstu áramót munu þau úrræði sem voru ný af nálinni falla úr gildi, að undanskildu úrræðinu sem mælir fyrir um endurgreiðslu á virðisaukaskatti til almannaheillafélaga, sbr. nýlega samþykkt lög nr. 32/2021, um skattalega hvata fyrir lögaðila sem starfa til almannaheilla sem nánar verður fjallað um í kafla III. Úrræðið sem var til staðar fyrir lagabreytingarnar árið 2020, þ.e. heimildin til að endurgreiða byggjendum og eigendum íbúðarhúsnæðis þann virðisaukaskatt sem þeir hafa greitt af vinnu iðnaðar- og verkamanna á byggingarstað vegna nýbygginga, endurbóta og viðhalds þess háttar húsnæðis, stendur áfram en endurgreiðsluhlutfallið lækkar niður í það sem það var fyrir fyrrnefndar lagabreytingar, þ.e. niður í 60%.

Í upphafi minnisblaðsins er að finna nánari lýsingu á þeim breytingum sem verða um næstu áramót. Því næst er gerð grein fyrir tilgangi og markmiði úrræðanna ásamt því að reifaðar verða ýmsar tölulegar upplýsingar um framkvæmd þeirra við mat á því hvernig úrræðin hafi reynst og hvort aðstæður í efnahagslífinu nú séu með þeim hætti að þær kalli á framlengingu á aðgerðunum. Í lokin er gerð grein fyrir ýmsum atriðum sem vert er að hafa í huga ef til skoðunar er að framlengja úrræðunum, að hluta eða öllu leyti, á grundvelli annarra sjónarmiða en lágu til grundvallar breytingum samkvæmt lögum nr. 25/2020 og 37/2020.

III
Breytingar sem verða um næstu áramót

Um næstu áramót munu eftirfarandi úrræði (endurgreiðsluheimildir) falla úr gildi:

- Endurgreiðsla á 100% VSK til byggjenda vegna vinnu iðnaðar- og verkamanna sem unnin er á byggingarstað frístundahúsnæðis.
- Endurgreiðsla á 100% VSK til eigenda vegna vinnu manna (iðnaðar- og verkamanna við endurbætur og viðhald á frístundahúsnæði.
- Endurgreiðsla á 100% VSK til sveitarfélaga, eða stofnana og félaga sem eru alfarið í eigu sveitarfélaga, vegna vinnu iðnaðar- og verkamanna sem unnin er á byggingarstað eða við endurbætur og viðhald á húsnæði sem skráð er í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands.
- Endurgreiðsla á 100% VSK til byggjenda vegna vinnu manna við hönnun eða eftirlit með byggingu íbúðarhúsnæðis og frístundahúsnæðis.
- Endurgreiðsla á 100% VSK til eigenda vegna vinnu manna við hönnun eða eftirlit við endurbætur eða viðhald á íbúðarhúsnæði og frístundahúsnæði.
- Endurgreiðsla á 100% VSK til eigenda eða leigjenda íbúðarhúsnæði vegna vinnu manna við heimilisaðstoð eða reglulega umhirðu íbúðarhúsnæðis.
- Endurgreiðsla á 100% VSK til eigenda fólksbifreiða, sem jafnframt eru einstaklingar utan rekstrar, vegna vinnu manna við bílaviðgerðir, bílamálningu eða bílaréttingar enda sé vinnuliðurinn að lágmarki 25.000 kr.

[1] Sjá nánar ákvæði til bráðabirgða XXXIII og XXXIV í vskl. í fylgiskjali 1 og 2 við minnisblaðið.

Um næstu áramót munu eftirfarandi úrræði (endurgreiðsluheimildir) taka breytingum:

- Endurgreiðsla á VSK til byggjenda vegna vinnu iðnaðar- og verkamanna sem unnin er á byggingarstað íbúðarhúsnæðis færist í fyrra horf og lækkar þar með úr 100% í 60%.
- Endurgreiðsla á VSK til eigenda vegna vinnu iðnaðar- og verkamanna við endurbætur og viðhald á íbúðarhúsnæði færist í fyrra horf og lækkar þar með úr 100% í 60%.

Eftirfarandi úrræði verður óbreytt til 31. desember 2025:

- Endurgreiðsla á VSK til almannaheillafélaga[2] vegna vinnu iðnaðar- og verkamanna á byggingarstað við byggingu, viðhald eða endurbætur á mannvirkjum[3] í þeirra eigu auk vinnu manna við hönnun eða eftirlit með byggingu á slíkum mannvirkjum helst áfram í 100% fram til loka árs 2025 en lækkar síðan í 60%, sbr. ný ákvæði í vskl. (42. gr. A og nýtt ákvæði til bráðabirgða), sem lögfest voru með lögum nr. 32/2021 og taka gildi 1. janúar nk.

IV
Tilgangur og markmið úrræðanna

Gildandi endurgreiðsluheimildir voru lögfestar með lögum nr. 25/2020 og nr. 37/2020 (síðari lögin lögfestu endurgreiðslu til sveitarfélaga eða stofnana og félaga í eigu þeirra, sbr. 5. mgr. í ákvæði til bráðabirgða XXXIII við vskl.). Endurgreiðsluheimildirnar voru hluti af aðgerðarpakka stjórnvalda til að mæta efnahagslegum áhrifum af völdum kórónufaraldursins, sbr. samþykkt ríkisstjórnarinnar hinn 10. mars 2020.[4] Þær áttu að vera tímabundnar og kemur það skýrt fram í athugasemdum við frumvörp fyrrnefndra laga.

Í frumvarpi til laga nr. 25/2020, sem lagt var fram á Alþingi 21. mars 2020, kom fram að útbreiðsla veirunnar og ráðstafanir til að hamla útbreiðslu hennar hefðu þegar haft áhrif á efnahagslífið og samfélagið allt. Búast mætti við því að þau áhrif myndu aukast. Aðgerðum stjórnvalda væri með vísan til þessa ætlað að miða að því að draga úr tjóni, tryggja að neikvæð áhrif á atvinnulíf og efnahag myndu vara sem skemmst og skapa aðstæður fyrir öfluga viðspyrnu í kjölfarið. Með umræddum endurgreiðsluheimildum væri ætlunin að örva einkaneyslu og eftirspurn.

Með frumvarpi til laga nr. 37/2020, sem lagt var fram á Alþingi 21. apríl 2020, var stigið annað skref í þá átt að koma til móts við þann samdrátt sem orðið hafði í íslensku atvinnulífi vegna kórónaveirunnar. Með aðgerðum frumvarpsins var ætlunin sú líkt og áður að draga úr tjóni, tryggja að neikvæð áhrif á atvinnulíf og efnahag myndu vara sem skemmst og skapa aðstæður fyrir öfluga viðspyrnu í kjölfarið.

---

[2] 1. Mannúðar- og líknarfélögum.
2. Íþróttafélögum, heildarsamtökum á sviði íþrótta og héraðs- og sérsamböndum.
3. Björgunarsveitum, landssamtökum björgunarsveita og slysavarnadeildum og einstökum félagseiningum sem starfa undir merkjum samtakanna.
4. Félögum og félagasamtökum sem sinna æskulýðsmálum.
5. Þjóðkirkjunni, þjóðkirkjusöfnuðum og öðrum skráðum trú- og lífsskoðunarfélögum.

[3] Endurgreiðslan tekur til mannvirkja sem að yfirgnæfandi hluta eru nýtt í þágu meginstarfsemi umsækjanda samkvæmt samþykktum hans. Endurgreiðsla tekur ekki til íbúðar- og frístundahúsnæðis eða mannvirkja sem einkum eru notuð í atvinnustarfsemi í samkeppni við annan atvinnurekstur. Þá tekur endurgreiðsla ekki til virðisaukaskatts sem telja má til innskatts, sbr. VII. kafla.

[4] Heimildin til að endurgreiða 100% VSK af vinnu manna sem unnin er vegna bílaviðgerðar, bílamálningar eða bílaréttingar fólksbifreiða var bætt inn í frumvarpið við meðferð þess hjá Alþingi. Í áliti efnahags- og viðskiptanefndar, sem lagði breytinguna til, var vísað til umsagnar Bílgreinasambandsins þar sem kom fram að slík endurgreiðsluheimild myndi koma í veg fyrir aukið atvinnuleysi í bílgreinum og að starfsemin færðist inn í svart hagkerfi auk þess sem hún myndi stuðla að því að þar til bærir aðilar, sem hafa réttan búnað, menntun og varahluti myndu yfirfara bíla almennings áður en hann legði af stað í ferðalög innanlands en aðgerðaráætlun stjórnvalda vegna kórónuveirufaraldursins legði áherslu á ferðalög innanlands.

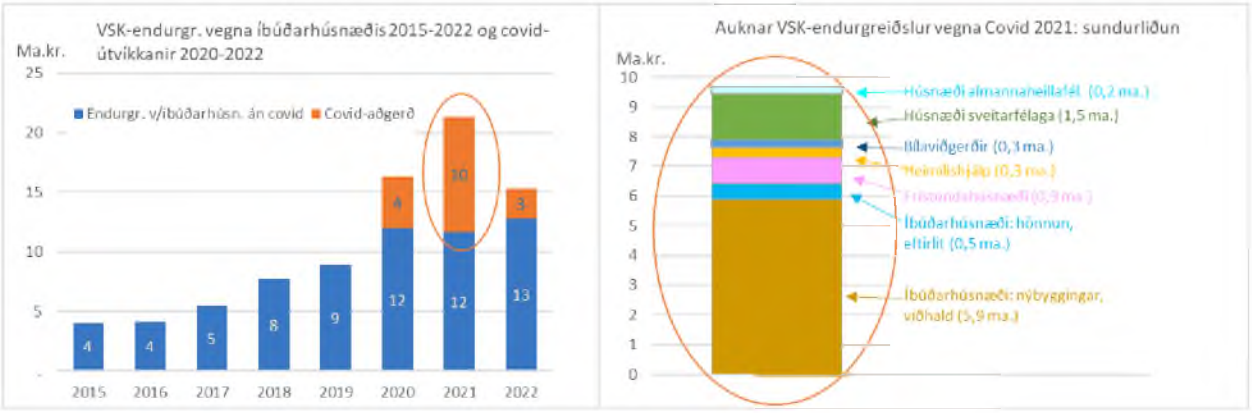
Upphaflega áttu úrræðin að gilda út árið 2020 en með lögum nr. 141/2020 var gildistími þeirra framlengdur um ár eða til loka árs 2021. Í frumvarpi til laga nr. 141/2020, sem lagt var fram á Alþingi 30. nóvember 2020, kom fram að á árinu 2021 myndu þau rök áfram eiga við sem færð voru fyrir auknum endurgreiðsluheimildum við lögfestingu þeirra á fyrri hluta ársins 2020. Var því lagt til að gildistími úrræðanna yrði framlengdur með vísan til hinna alvarlegu en þó tímabundnu áhrifa heimsfaraldurs kórónuveiru á samfélagið.

V
Fjárhagsleg áhrif Covid-úrræðanna á ríkissjóð

Áður en faraldurinn brast á var 60% VSK-endurgreiðsluhlutfall af vinnulið við nýbyggingar og endurbætur/viðhald íbúðarhúsnæðis. Hlutdeild nýbygginga er um 80% og því ættu endurgreiðslurnar að fylgja fjárfestingu nokkuð vel. Vinnuliðurinn í heild (nýbyggingar og endurbætur/viðhald) nam að jafnaði 41% af fjárfestingu í íbúðarhúsnæði á sl. áratug. Endurgreiðslurnar námu að jafnaði 0,22% af VLF eða 6,1 ma.kr. árlega á fimm ára tímabilinu 2015–2019, en þá var VSK prósentan 24% og endurgreiðsluhlutfallið 60%. Fjárfesting í íbúðarhúsnæði jókst mikið á tímabilinu, einkum 2018-2019 og voru 8,9 ma.kr. endurgreiddir árið 2019.

Auknar og útvíkkaðar VSK-endurgreiðslur í aðgerðapökkum Covid-19 vegna framkvæmda á 22 mánaða tímabilinu 1. mars 2020 – 31. des. 2021 eru nú áætlaðar 16,5 ma.kr. samtals í öllum flokkum. Þar af hafa þegar verið afgreiddar umsóknir að fjárhæð 12,8 ma.kr. Áætlað er að sú fjárhæð nái 14 ma.kr. í árslok og að 2,5 ma.kr. bætist við vegna síðbúinna umsókna 2022 og síðar. Meðfylgjandi mynd sýnir endurgreiðslurnar frá 2015 og áætlun 2021–2022. Áhrif Covid-úrræðanna, þ.e. 40% viðbótin fyrir íbúðarhúsnæði og allar tegundir útvíkkana eru sýnd sérstaklega og á hægri myndinni sundurliðað eftir tegundum árið 2021. 40% viðbótin fyrir íbúðarhúsnæði vegur rúm 60% af heildarumfanginu. Vegna sex ára umsóknarfrests liggja lokatölur ekki fyrir fyrr en að þeim tíma liðnum.

Umsóknum um endurgreiðslur fjölgaði mikið þegar Covid-úrræðin bættust við og hafa nú þegar verið afgreiddar yfir 66 þúsund umsóknir vegna frístundahúsa, hönnunar og eftirlits, heimilishjálpar, reglulegrar umhirðu við heimili, bílaviðgerða, sveitarfélaga og almannaheillafélaga frá í mars 2020. Það sem af er þessu ári hefur Skatturinn móttekið 61 þúsund og afgreitt 51 þúsund umsóknir um VSK-endurgreiðslur þegar meðtaldar eru hleðslustöðvar, varmadælur og fleira sem er ekki hluti Covid-úrræðanna.



Heimild: FJS (2015-2020), Skatturinn og skattaskrifstofa FJR.

Ef endurgreiðslur vegna íbúðarhúsnæðis yrðu 100% í stað 60% á árinu 2022 má áætla tekjutap vegna þess 8,5 ma.kr. Ef útvíkkanir til annarra tegunda starfsemi yrðu framlengdar á árinu 2022 má gróflega áætla tekjutap vegna þess 3,5 ma.kr., mest vegna húsnæðis sveitarfélaga. Ef Covid-úrræðin yrðu framlengd óbreytt eru samkvæmt því samanlögð tekjuáhrif þess neikvæð um 12 ma.kr. árið 2022.

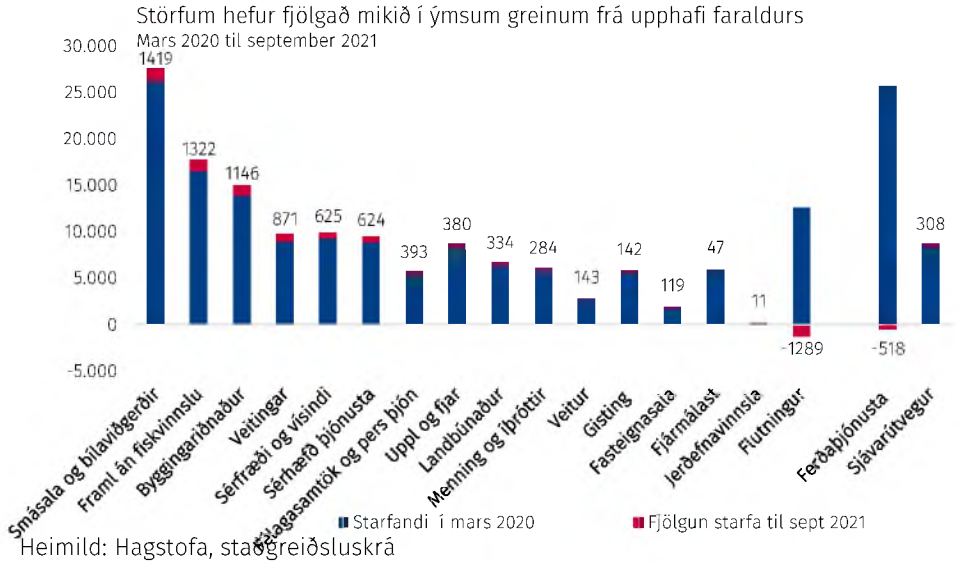
VI
Staða og horfur í efnahagsmálum nú

Líkt og greinir hér að framan var úrræðunum ætlað að örva atvinnu, einkaneyslu og eftirspurn og draga með því draga úr tjóni af völdum sóttvarnaraðgerða, tryggja að neikvæð áhrif á atvinnulíf og efnahag myndu vara sem skemmst og skapa aðstæður fyrir öfluga viðspyrnu í kjölfarið.

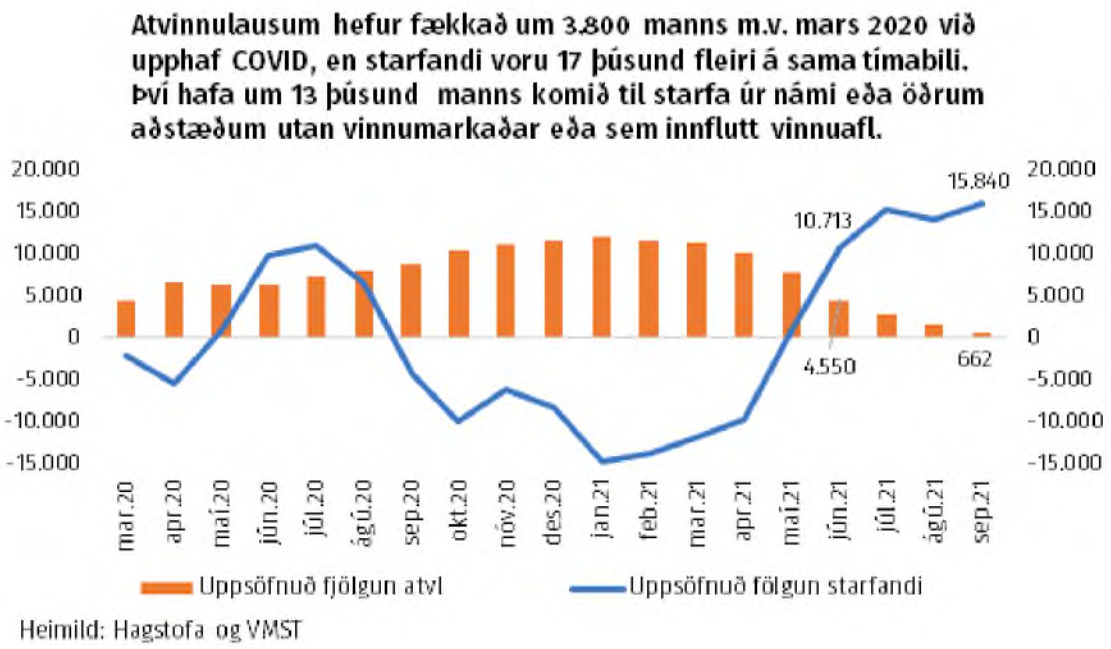
Reynslan hefur sýnt að eftirspurn í þjóðfélaginu dróst mun minna saman en óttast var og eftirspurn á fasteignamarkaði var mikil frá miðju ári 2020. Á árinu 2021 hefur atvinnuleysi minnkað hratt og var 4,9% í október. Hagvöxtur er nú áætlaður um 4% á árinu og viðspyrnan er kröftug. Eins og útlitið er nú í lok árs 2021 er útlit fyrir liðlega 5% hagvöxt á árinu 2022 og minnkandi atvinnuleysi áfram þrátt fyrir að það sé komið nærri áætluðu jafnvægisatvinnuleysi.

Í september hafði störfum fækkað um 1,3% á heildina litið frá sama tíma árið 2019, en fjölgað um 5,9% ef horft er til upphafs Covid faraldursins þ.e. frá mars 2020 til sept. 2021.

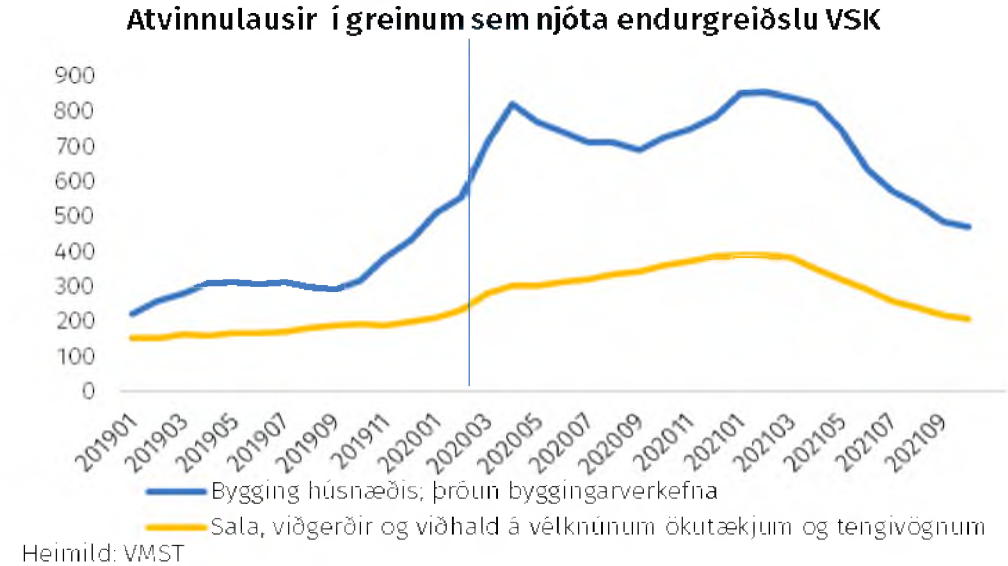
Í byggingariðnaði hefur störfum fækkað um 2,1% síðustu 2 ár en fjölgað um 8,3% frá því í mars 2020. Greininni hefur því gengið mjög vel frá upphafi faraldursins en það er þó ekkert einsdæmi. Ýmsum atvinnugreinum hefur vegnað vel frá því að faraldurinn hófst. Má þar nefna smásölu þar sem starfsmönnum hefur fjölgað um 5,4%, í sérfræði og vísindastörfum um 7% og í veitingarekstri hefur starfsmönnum fjölgað um 9,7%. Þá er atvinnuleysi í bílaiðnaðinum í dag svipað því sem það var í byrjun árs 2020.



Heimild: Hagstofa, staðgreiðsluskrá



Heimild: Hagstofa og VMST



Heimild: VMST

VII
Eru sömu forsendur enn til staðar og í upphafi Covid?

Með vísan til umfjöllunar í kafla VI um stöðu efnahagsmála og stöðuna í viðkomandi atvinnugreinum er að mati SSK ekki að sjá að sömu forsendur séu til staðar nú og í mars 2020, né að þörf sé fyrir framlengingu þeirra úrræða sem fólust í auknum og útvíkkuðum VSK-endurgreiðslum undir kjörorðinu „Allir vinna“.

Sé litið til hagspár Hagstofu í október og Seðlabankans í nóvember sl. sést að gert er ráð fyrir að brugðist verði áfram af krafti við mikilli eftirspurn eftir íbúðum. Spáir Hagstofa öflugri fjárfestingu í íbúðarhúsnæði næstu fimm ár, að meðaltali 5,5% af VLF samanborið við 4,1% sl. þrjá áratugi. Raunvöxtur fjárfestingar í íbúðarhúsnæði á næstu tveimur árum er að meðaltali 6,8% í spá Hagstofu og 11,8% í spá Seðlabankans,

langt umfram hagvöxt hjá báðum aðilum. Fjárfestingin er áfram mikil og umfram hagvöxt út spátímabilið hjá báðum aðilum. Í þessum spám er ekki gert ráð fyrir framhaldi á 100% endurgreiðslu VSK af vinnulið. Þessar spár benda ekki til að þörf sé fyrir sérstakan skattahvata í byggingarstarfsemi. Varðandi endurbætur og viðhald íbúðarhúsnæðis þá bendir fátt til verkefnaskorts. Sú hæfni sem þarf til þeirra verkefna nýtist einnig við byggingu nýs íbúðarhúsnæðis. Þá má nefna að letjandi áhrif Covid á ferðalög til útlanda hafa að sama skapi haft hvetjandi áhrif á sumarbústaðaframkvæmdir og þau áhrif eru ekki horfin. Auk þess bendir margt til þess að umframeftirspurn sé eftir iðnaðarmönnum og myndi áframhaldandi skattahvati fremur viðhalda því ójafnvægi en draga úr því.

VIII
Er engu að síður réttmætt að framlengja úrræðin?

Komi til skoðunar að framlengja úrræðin, að hluta eða að öllu leyti, um takmarkaðan tíma eða varanlega, á grundvelli annarra sjónarmiða en þeirra sem lágu til grundvallar lögfestingu úrræðanna skv. lögum nr. 25/2020 og 37/2020, er rétt að eftirfarandi atriði séu höfð í huga:

- VSK-kerfið er stærsta tekjuöflunarkerfið fyrir ríkissjóð, þ.e. stærsti einstaki tekjustofn ríkissjóðs.
- Öll frávik frá grunngerð VSK-kerfisins eru að einhverju leyti til þess fallin að veikja kerfið og draga úr tekjuskilvirkni þess. VSK-kerfið hentar því illa sem stuðningstæki við einstök markmið í efnahagsstefnu ríkisins, einkum þegar litið er til kostnaðar
- Þá er VSK-kerfinu í eðli sínu ætlað að vera hlutlaust gagnvart ólíkum tegundum efnahagsstarfsemi með jafnræði og hlutlæga mælikvarða að leiðarljósi. Kerfið á hvorki að ívilna né íþyngja einstökum greinum atvinnulífsins.
- Umræddar VSK-endurgreiðslur fela í sér ráðstöfun á opinberum fjármunum og þurfa því að byggja á sterkum, vel ígrunduðum og málefnalegum sjónarmiðum, sbr. einnig 2. tölul. 1. gr. laga um opinber fjármál sem kveður á um vandaðan undirbúning áætlana og lagasetningar sem varðar efnahag opinberra aðila og öflun og meðferð opinbers fjár.
- Staða efnahagsmála er sterk, framleiðsluslaki snýst í spennu á árinu 2022, verðbólga hefur aukist og vextir hækkað. SÍ spáir nú verðbólgu fyrir ofan markmið út spátímann sem nær til 4. fjórðungs ársins 2024. Við þessar aðstæður þarf skýr rök til að lögfesta innspýtingu í hagkerfið í formi skattahvata sem áætlað er að myndi nema 12 ma.kr. á árinu 2022.
- Framlenging myndi torvelda það verkefni að draga úr hallarekstri ríkissjóðs. Bæði yrði um öruggt og verulegt beint tekjutap að ræða og auk þess líkur á að jafnræði yrði raskað sem myndi skapa þrýsting um hliðstæðar endurgreiðslur til handa fleiri tegundum starfsemi.
- Sé litið lengra fram í tímann mun lýðfræðileg þróun leiða til þess að tekjur ríkisins af næststærstu tekjulind sinni, sem er tekjuskattur einstaklinga, munu minnka. Andspænis því er rökrétt að horfa fremur til þess að styrkja en veikja aðra stærstu tekjupósta ríkisins. Auknir eða nýir skattastyrki þurfa því að byggjast á fullnægjandi rökum í upphafi.
- Gæta þarf að því að atvinnugreinar njóti jafnræðis gagnvart VSK. Sterk rök þurfa að liggja til grundvallar því að styrkja áfram þær atvinnugreinar sem nutu Covid-úrræðanna, fremur en aðrar atvinnugreinar.
- Byggingargeirinn er fyrirferðamesta atvinnugreinin sem hér um ræðir en fyrir liggur að mun fleiri karlar en konur stunda störf í honum. Í byggingarstarfsemi voru 93% starfandi einstaklinga karlar samkvæmt staðgreiðsluskrá á árinu 2019. Í bílgreinum eru karlar einnig í meiri hluta. Ekki liggur fyrir kynjaskipting starfa við heimilisaðstoð og reglulega umhirðu íbúðarhúsnæðis en þó liggur fyrir að 3% endurgreiðslna

í þeim flokki eru vegna heimilisaðstoðar og 97% vegna reglulegrar umhirðu við húsnæði og garða, þ. á m. fjölbýlishús, þar sem líklegt er að mikill fjöldi karla starfi. Í Covid-aðgerðapökkunum þóttu önnur rök vega þyngra en hin neikvæðu kynjaáhrif en æskilegt væri að þau yrðu vegin og metin á ný á heildstæðan hátt ásamt þeim forsendum sem lagðar yrðu til grundvallar framlengingu.

- Ef til skoðunar er að heimila áframhaldandi endurgreiðslur í þeim tilgangi að sporna við svartri atvinnustarfsemi, og þannig auka á endanum heildartekjur ríkissjóðs, er óhjákvæmilegt að fyrir liggi nánari greining sem sýnir að sú verði sannarlega raunin. Sýna þarf fram á að það fjármagn sem greitt er út í formi endurgreiðslna skili sér til baka í formi betri skattskila. Einnig væri þá rökrétt að líta til fleiri atvinnugreina á sama hátt. Óvíst er að tekjutapið allt náist inn sem tekjuhækkun vegna þess að það muni draga úr svartri atvinnustarfsemi nema greint sé hvernig sá ávinningur eigi sér stað og með hversu mikilli tímatöf.
- Skoða þarf hvort hvati kaupanda til að greiða samkvæmt reikningi sé raunverulega meiri ef 100% VSK af vinnu fæst endurgreiddur í stað 60%.
- Þar sem ívilnanir af þessari tegund eru í eðli sínu styrkir, er enn fremur þörf á að leggja sérstaklega mat á hvort þessum fjármunum væri mögulega betur varið með öðrum hætti eða á öðum vettvangi. Eins og fyrr segir hentar VSK-kerfið illa fyrir styrki af þessu tagi því þeir veikja það. Skoða þyrfti út frá markmiði stuðningsins hvort aðrar leiðir séu betri en VSK-endurgreiðslur.
- Þá er rétt að hafa í huga að mikil vinna er fólgin í því að afgreiða umsóknir um endurgreiðslur. Skattinum hafa borist alls um 100 þús. umsóknir um endurgreiðslu síðan í mars 2020. Sem dæmi hafði Skatturinn afgreitt samtals 23.900 umsóknir vegna bílaviðgerða hinn 8. september sl. og endurgreitt VSK fyrir samtals 391 milljón króna. Að meðaltali nam því hver endurgreiðsla tæpum 16.400 kr. Velta má fyrir sér hvort vinnuafli Skattsins, sem sinnir þessum endurgreiðslum, væri mögulega betur varið í skatteftirlit sem samkvæmt Skattinum er talið gefast vel, eins og t.d. athuganir á innskattsfrádrætti aðila í rekstri.
- VSK-meðferð húsnæðis er ólík í ríkjum heims og meðferð byggingarstarfsemi í íslenskum vskl. er flókin. Í skýrslu AGS 2014 um íslenska VSK-kerfið eru lagðar til breytingar, byggðar á reynslu annarra ríkja, þar sem íbúðarhúsnæði yrði VSK-skylt við fyrstu sölu. Það fæli í sér stóra kerfisbreytingu en ávinningurinn yrði einfaldara og skilvirkara VSK-kerfi.
- Áformað er að ráðast í heildarendurskoðun á lögum um virðisaukaskatt þ.m.t. ákvæðum um virðisaukaskatt í byggingarstarfsemi á árinu 2022. Skattskylda í byggingariðnaði verður skoðuð heildstætt og verður að telja heppilegra að bíða með frekari ákvarðanir um styrki til atvinnugreinarinnar þar til þeirri endurskoðun er lokið.

Viðauki 1

Ákvæði til bráðabirgða XXXIII við vskl.

☐ Þrátt fyrir ákvæði 2. mgr. 42. gr. skal á tímabilinu frá 1. mars 2020 til og með 31. desember 2021 endurgreiða byggjendum íbúðarhúsnæðis og frístundahúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna sem unnin er innan þess tímabils á byggingarstað. Jafnframt skal á sama tímabili endurgreiða eigendum íbúðarhúsnæðis og frístundahúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna sem unnin er innan þess tímabils við endurbætur eða viðhald þess. Að öðru leyti gilda ákvæði 2. mgr. 42. gr. á umræddu tímabili.

☐ Á tímabilinu frá 1. mars 2020 til og með 31. desember 2021 skal endurgreiða byggjendum íbúðarhúsnæðis og frístundahúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af þjónustu sem veitt er innan þess tímabils vegna hönnunar eða eftirlits með byggingu þess háttar húsnæðis. Jafnframt skal á sama tímabili endurgreiða eigendum íbúðarhúsnæðis og frístundahúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af þjónustu sem veitt er innan þess tímabils vegna hönnunar eða eftirlits við endurbætur eða viðhald þess háttar húsnæðis.

☐ Á tímabilinu frá 1. mars 2020 til og með 31. desember 2021 skal endurgreiða eigendum eða leigjendum íbúðarhúsnæðis 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna vegna heimilisaðstoðar eða reglulegrar umhirðu íbúðarhúsnæðis.

☐ Á tímabilinu frá 1. mars 2020 til og með [31. desember 2021 skal endurgreiða einstaklingum utan rekstrar 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af vinnu manna sem unnin er innan þess tímabils vegna bílaviðgerðar, bílamálningar eða bílaréttingar fólksbifreiða. Skilyrði endurgreiðslu er að fólksbifreið sé í eigu umsækjanda og að fjárhæð vinnuliðar sé að lágmarki 25.000 kr. án virðisaukaskatts. Endurgreiðsla eftir ákvæði þessu skal innt af hendi á grundvelli framlagðra reikninga eins fljótt og auðið er, þó aldrei síðar en 90 dögum eftir að Skattinum barst erindið.

☐ Ákvæði 1. mgr. nær á viðkomandi tímabili jafnframt til annars húsnæðis sem er alfarið í eigu sveitarfélaga eða stofnana og félaga sem alfarið eru í eigu sveitarfélaga, enda sé húsnæðið skráð í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands.

☐ Endurgreiðsla samkvæmt ákvæði þessu tekur ekki til virðisaukaskatts sem færa má til innskatts, sbr. VII. kafla. Skilyrði endurgreiðslu samkvæmt ákvæði þessu er að seljandi þjónustu sé skráður á virðisaukaskattsskrá á því tímamarki þegar viðskipti eiga sér stað.

☐ Ráðherra er heimilt að setja reglugerð um framkvæmd endurgreiðslu samkvæmt ákvæði þessu.

Ákvæðið var upphaflega lögfest með lögum nr. 25/2020 til að mæta efnahagslegum áhrifum heimsfaraldur og átti að gilda til og með 31. desember 2020. 5. mgr. ákvæðisins var lögfest með lögum nr. 37/2020 einnig í þeim tilgangi að mæta efnahagslegum áhrifum heimfaraldurs kórónuveiru.
Með lögum nr. 141/2020 var tímabilið framlengt til og með 31. desember 2021.

Viðauki 2

Ákvæði til bráðabirgða XXXIV við vskl.

Eftirtöldum aðilum skal endurgreiða 100% þess virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt vegna vinnu manna sem innt er af hendi á tímabilinu frá 1. mars 2020 til og með 31. desember 2021 á byggingarstað við byggingu, viðhald eða endurbætur á mannvirkjum sem alfarið eru í eigu þeirra, auk virðisaukaskatts sem þeir hafa greitt af þjónustu vegna hönnunar eða eftirlits með byggingu á slíku mannvirki:

1. Mannúðar- og líknarfélögum.
2. Íþróttafélögum, heildarsamtökum á sviði íþrótta og héraðs- og sérsamböndum.
3. Björgunarsveitum, landssamtökum björgunarsveita og slysavarnadeildum og einstökum félagseiningum sem starfa undir merkjum samtakanna.
4. Félögum og félagasamtökum sem sinna æskulýðsmálum.
5. Þjóðkirkjunni, þjóðkirkjusöfnuðum og öðrum skráðum trú- og lífsskoðunarfélögum.

☐ Endurgreiðsla samkvæmt ákvæði þessu tekur til mannvirkja sem að yfirgnæfandi hluta eru nýtt í þágu meginstarfsemi umsækjanda samkvæmt samþykktum hans. Endurgreiðsla tekur ekki til íbúðar- og frístundahúsnæðis eða mannvirkja sem einkum eru notuð í atvinnustarfsemi í samkeppni við annan atvinnurekstur. Þá tekur endurgreiðsla ekki til virðisaukaskatts sem telja má til innskatts, sbr. VII. kafla.

☐ Frekari skilyrði fyrir endurgreiðslu virðisaukaskatts samkvæmt ákvæði þessu eru eftirfarandi:

1. Umsækjandi sé skráður í fyrirtækjaskrá Skattsins og sé hvorki í heild né að hluta í opinberri eigu, þ.e. hvorki opinberra hlutafélaga, ríkis, sveitarfélaga eða stofnana né í eigu félags alfarið í þeirra eigu.
2. Virðisaukaskattur sem umsókn tekur til stafi ekki af kostnaði vegna lögbundinna skyldna opinberra aðila, svo sem lögmæltra verkefna ríkis, sveitarfélaga og/eða félaga eða stofnana alfarið í þeirra eigu vegna byggingar mannvirkis.
3. Samanlögð fjárhæð endurgreidds virðisaukaskatts og styrks frá opinberum aðilum vegna framkvæmdar sé ekki hærri en heildarfjárhæð vinnu við framkvæmdir.
4. Umsækjandi hagi bókhaldi sínu þannig að unnt sé að hafa eftirlit með því að virðisaukaskattur verði leiðréttur ef breyting verður á forsendum fyrir endurgreiðslu skv. 4. mgr.
5. Umsækjandi sé ekki í vanskilum vegna opinberra gjalda eða afdreginna lífeyrisiðgjalda. Leggja skal fram staðfestingu á skuldastöðu við opinbera aðila og lífeyrissjóði.

☐ Verði breyting á forsendum endurgreiðslu innan tíu ára frá því að framkvæmd fór fram, svo sem ef viðkomandi mannvirki er selt eða tekið til annarrar notkunar en varðar meginstarfsemi umsækjanda samkvæmt samþykktum hans, skal umsækjandi leiðrétta virðisaukaskatt og endurgreiða ríkissjóði þá fjárhæð sem hann hefur móttekið vegna þess mannvirkis.

☐ Ráðherra er heimilt að setja reglugerð [3)] um framkvæmd endurgreiðslu samkvæmt ákvæði þessu.

Ákvæðið var upphaflega lögfest með lögum nr. 25/2020 til að mæta efnahagslegum áhrifum heimsfaraldur og átti að gilda til og með 31. desember 2020. 1. mgr. ákvæðisins var breytt með lögum nr. 73/2020 og gildissvið ákvæðisins þar með rýmkað þannig að það næði til fleiri aðila. Með lögum nr. 141/2020 var tímabilið framlengt til og með 31. desember 2021.

Viðauki 3

42. gr. A vskl.
Tekur gildi 1. janúar 2022

Endurgreiða skal lögaðilum sem falla undir 9. tölul. 4. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, 60% þess virðisaukaskatts sem þessir aðilar hafa greitt af vinnu manna á byggingarstað við byggingu, viðhald eða endurbætur á mannvirkjum, eða sérgreindum matshlutum þeirra, sem alfarið eru í eigu þeirra samkvæmt skráningu í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands. Þrátt fyrir að skráning í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands sé ekki til staðar er endurgreiðsla heimil ef fyrir liggur fullgildur kaupsamningur um viðkomandi mannvirki, eða sérgreindan matshluta þess, og umsækjandi hefur fengið það afhent á grundvelli kaupsamnings.

Endurgreiðsla samkvæmt ákvæði þessu tekur til mannvirkja sem að yfirgnæfandi hluta eru nýtt í þágu meginstarfsemi umsækjanda samkvæmt samþykktum hans. Endurgreiðsla tekur ekki til íbúðar- og frístundahúsnæðis eða mannvirkja sem einkum eru notuð í atvinnustarfsemi í samkeppni við annan atvinnurekstur. Þá tekur endurgreiðsla ekki til virðisaukaskatts sem telja má til innskatts, sbr. VII. kafla.

Frekari skilyrði fyrir endurgreiðslu virðisaukaskatts samkvæmt ákvæði þessu eru eftirfarandi:

1. Umsækjandi sé skráður í fyrirtækjaskrá og sérstaka almannaheillaskrá hjá fyrirtækjaskrá Skattsins og sé hvorki í heild né að hluta í opinberri eigu, þ.e. hvorki opinberra hlutafélaga, ríkis, sveitarfélaga eða stofnana né í eigu félags alfarið í þeirra eigu.
2. Virðisaukaskattur sem umsókn tekur til sé ekki af kostnaði við aðföng sem varða lögbundnar skyldur opinberra aðila, svo sem lögmælt verkefni ríkis, sveitarfélaga og/eða félaga eða stofnana alfarið í þeirra eigu vegna byggingar mannvirkis.
3. Samanlögð fjárhæð endurgreidds virðisaukaskatts og styrks frá opinberum aðilum vegna framkvæmdar sé ekki hærri en heildarfjárhæð vinnu við framkvæmdir.
4. Umsækjandi hagi bókhaldi sínu þannig að unnt sé að hafa eftirlit með því að virðisaukaskattur verði leiðréttur ef breyting verður á forsendum fyrir endurgreiðslu skv. 4. mgr.
5. Umsækjandi sé ekki í vanskilum vegna opinberra gjalda eða afdreginna lífeyrisiðgjalda. Leggja skal fram staðfestingu á skuldastöðu við opinbera aðila og lífeyrissjóði.

Verði breyting á forsendum endurgreiðslu innan tíu ára frá því að framkvæmd fór fram, svo sem ef viðkomandi mannvirki er selt eða tekið til annarrar notkunar en varðar meginstarfsemi umsækjanda samkvæmt samþykktum hans, skal umsækjandi leiðrétta virðisaukaskatt og endurgreiða ríkissjóði þá fjárhæð sem hann hefur móttekið vegna þess mannvirkis.

Ákvæði til bráðabirgða
Tekur gildi 1. janúar 2022

Þrátt fyrir ákvæði 42. gr. A skal á tímabilinu 1. janúar 2022 til 31. desember 2025 endurgreiða lögaðilum sem falla undir 9. tölul. 4. gr. laga um tekjuskatt, nr. 90/2003, 100% þess virðisaukaskatts sem þessir aðilar hafa greitt af vinnu manna á byggingarstað við byggingu, viðhald eða endurbætur á mannvirkjum, eða sérgreindum matshlutum þeirra, sem alfarið eru í eigu þeirra samkvæmt skráningu í fasteignaskrá Þjóðskrár Íslands. Um endurgreiðslu samkvæmt ákvæði þessu gildir að öðru leyti 42. gr. A.

Ákvæði þetta skal sæta endurskoðun fyrir 31. desember 2025.

LANDSSAMTÖK LÍFEYRISSJÓÐA

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd

Reykjavík, 13. desember 2021

Efni: Umsögn Landssamtaka lífeyrissjóða um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál.

Með tölvupósti frá nefndasviði Alþingis, þann 7. desember sl., var Landssamtökum lífeyrissjóða (LL) sent til umsagnar 3. mál, frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.

Í frumvarpinu eru nokkur atriði sem varða lífeyrissjóði með beinum eða óbeinum hætti sem rétt er að koma sjónarmiðum og athugasemdum við.

Eftirlitsgjald, VI. kafli frumvarpsins, breyting á l. 99/1999

Með ákvæðum í VI. kafla frumvarpsins er gert ráð fyrir nokkrum breytingum á ákvæðum í lögum um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi og skilavald, nr. 99/1999.

Í tengslum við álagningu á eftirlitsgjaldi ber að árétta það sem áður hefur komið fram af hálfu LL að vaknað hafa spurningar eftir sameiningu Fjármálaeftirlitsins við Seðlabanka Íslands sem snúa að almennum grundvelli álagningar sérstaks eftirlitsgjalds. Annars vegar um það hvort almennt eigi að vera sérstakt eftirlitsgjald eftir sameininguna og hins vegar ef gjaldtöku er viðhaldið þá eigi að nást fram hagræðing í rekstri sem ætti að birtast í umtalsverðri lækkun gjaldsins en sú hefur enn ekki orðið raunin.

Með 10. gr. frumvarpsins er lögð til sú breyting að í skýrslu ráðherra um áætlaðan rekstrarkostnað skuli lagt mat á áætlaða þróun starfsemi Fjámálaeftirlitsins næstu þrjú ár í stað þess að litið sé til undangenginna ára. Almennt má ætla að þessi breyting geti orðið til bóta og lýsa LL því stuðningi við þessa breytingu.

Í b. lið 1. mgr. 11. gr. frumvarpsins er lögð til umtalsverð breyting á 9. tölul. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 99/1999. Með frumvarpinu er heildareftirlitsgjald lífeyrissjóða milli ára nánast óbreytt en lögð er til umtalsverð breyting á skiptingu þess milli sjóða, sbr. hjálagðan exel-útreikning. Er með frumvarpinu lögð til sú breyting að hluti fastagjaldsins hækki og að breytilegi hlutinn sem tekur mið af eignum lækki að sama skapi. Þessi breyting hefur mjög mismunandi áhrif á einstaka sjóði, ýmist til verulegrar lækkunar eða hækkunar frá því sem verið hefur. Hér eru

hagsmunir sjóðanna ólíkir og því örðugt fyrir LL að lýsa yfir eindregnum stuðningi eða andstöðu við þessar breytingar.

Breyting á gjaldi vegna reksturs umboðsmanns skuldara, 14. gr. frumvarpsins

Í 14. gr. frumvarpsins er lögð til breyting á lögum nr. 166/2011 um greiðslu kostnaðar við rekstur umboðsmanns skuldara.

Hér vilja LL árétta það sem áður hefur ítrekað verið bent á að lítill hluti nýrra umsókna um greiðsluaðlögun hjá umboðsmanni skuldara tengjast fasteignalánum. Nýjar umsóknir um greiðsluaðlögun eru því frekar til komnar vegna erfiðleika skuldara við að standa skil á öðrum skuldbindingum en fasteignalánum, s.s. skuldum tengdum neyslulánum eða skuldum vegna húsaleigu. Vandamál vegna neyslulánaskulda tengjast eins og vitað er í mörgum tilvikum lánum sem veitt hafa verið af smálánafyrirtækjum. Að mati LL er því ástæða til að yfirfara hverjir það eru sem standa straum af kostnaði við rekstur embættis umboðsmanns skuldara þar sem svo virðist sem mikill minnihluti þeirra mála sem koma til úrlausnar embættisins eigi rætur að rekja til þeirra sem nú standa straum af kostnaði embættisins. Núverandi skipting gjaldsins er með þeim hætti að ***mjög lítill hluti mála sem eru til meðhöndlunar hjá umboðsmanni skuldara hafa tengsl við starfsemi lífeyrissjóða og langtum minni en það hlutfall í gjaldinu sem sjóðunum er gert að greiða.***

Jafnframt vilja LL leggja áherslu á að tryggt verði að gjaldi vegna reksturs umboðsmanns skuldara sé eingöngu ráðstafað til þess rekstrar og þykir rétt að vekja sérstaka athygli á því sem segir í umsögn samráðsnefndar gjaldskyldra aðila, dags. 14. júní 2021 en þar segir m.a:

> *„Gjald vegna UMS, sem lagt er á lánastofnanir, vátryggingarfélög og lífeyrissjóði, rennur nú í ríkissjóð, en framlag ríkissjóðs til UMS er ákveðið með fjárlögum eftir að lögum var breytt. Á þessu ári er framlag ríkissjóðs til UMS 50 m.kr. lægra en áætlað gjald. Slíkt er að mati Samráðsnefndar gjaldskyldra aðila óásættanlegt. Telji ráðuneytið eða Alþingi fjárþörf UMS minni en fram kemur í rekstraráætlun UMS á það að koma fram í lækkun á álögðu gjaldi. Skýrt kemur fram í 5. grein laga um umboðsmann skuldara að tilgangur gjaldsins er að standa straum af rekstri UMS. Samráðsnefndin telur rétt að þetta verði leiðrétt í næstu fjárlögum."*

Breyting á lögum um almannatryggingar, nr. 100/2007

Með 18. gr. frumvarpsins er lögð til hækkun á sérstöku frítekjumarki atvinnutekna úr 1.200.000 kr. í 2.400.000 kr. Hækkun frítekjumarka er jákvæð en í þessu sambandi verður ekki hjá því komist af hálfu LL sem ber að gæta að hagsmunum sjóðfélaga í lífeyrissjóðum að benda á þá mismunun sem sjóðfélagar sæta sem fá greiðslur frá lífeyrissjóðum. Hafi þeir sambærilegar greiðslur frá lífeyrissjóðum en ekki atvinnutekjur er ekki unnt að nýta umrætt frítekjumark sem fellur þá ónýtt niður. LL benda á að ***eðlilegt sé að meðhöndla lífeyrissjóðsgreiðslur með sama hætti og atvinnutekjur*** enda má færa sterk rök fyrir því að greiðslur úr lífeyrissjóðum séu frestaðar útgreiðslur atvinnutekna.

Marg ítrekuð framlenging á bráðabirgðaákvæði, víxlverkun á greiðslum, 24. gr. frumvarpsins

Með 24. gr. frumvarpsins er enn á ný lögð til framlenging á bráðabirgðaákvæði sem ítrekað hefur verið framlengt eða allt frá 1. janúar 2011 en ákvæðið varðar samspil örorkulífeyrisgreiðslna almannatrygginga og lífeyrissjóða.

Í fjölda umsagna frá LL um fyrri frumvörp sem mælt hafa fyrir um framlengingu ákvæðisins segir:

> „Nú er lagt til í frumvarpinu að ákvæðið verði framlengt um eitt ár. ***LL styðja framlengingu ákvæðisins en vilja sem ítrekað fyrr leggja ríka áherslu á mikilvægi þess að fundin verði framtíðarlausn á víxlverkunum á greiðslum almannatrygginga og lífeyrissjóða. Vilja LL skora á ríkisstjórn í samstarfi við aðila vinnumarkaðar að taka þetta málefni föstum tökum en málið varðar framfærslu viðkvæms hóps í samfélaginu. Tekið skal fram að LL vilja gjarnan eiga faglega aðkomu að þeirri vinnu að móta framtíðarsýn á þennan málaflokk þegar að því kemur.“***

Starfandi mun vera vinnuhópur á vegum stjórnvalda sem hefur m.a. fengið það verkefni að yfirfara og skoða þetta ákvæði óháð „heildarendurskoðun á lífeyrissjóðalöggjöfinni“. Bera LL miklar vonir við að afrakstur þeirrar vinnu nái ásættanlegum árangri en í þessum efnum skal það tekið fram að örorkulífeyrisgreiðslur frá lífeyrissjóðum hafa hækkað og er nauðsynlegt að finna eðlilegt jafnvægi milli greiðslna frá lífeyrissjóðum annars vegar og úr ríkissjóði hins vegar. Er það afstaða LL að hér sé ábyrgð ríkisins mikil og ber að gjalda varhug við að henni sé velt enn frekar en nú er yfir á lífeyrissjóðakerfið. Í þessu sambandi þykir vert að benda á að lífeyrissjóðir greiða og hafa greitt í áraraðir hærri hluta ellilífeyris en kemur frá almannatryggingum og trónir þar á toppnum í alþjóðlegum samanburði. Vilja LL benda á að afar varasamt er að ætla lífeyrissjóðakerfinu að taka yfir örorkugreiðslur með sama hætti.

LL vilja taka það fram og leggja ríka áherslu á mikilvægi þess að unnið verði með markvissum hætti í samráði við hagaðila að mótun framtíðarstefnu á samspil milli greiðslna almannatrygginga og lífeyrissjóða.

Starfsendurhæfing, 22. og 27. gr. frumvarpsins

22. gr. frumvarpsins kveður á um framlengingu á ákvæði XV til bráðabirgða í lögum um skyldutryggingu lífeyrisréttinda og starfsemi lífeyrissjóða, nr. 129/1997 en ákvæðið kveður á um að framlag lífeyrissjóða til starfsendurhæfingarsjóða skuli ekki núvirt við tryggingafræðilega athugun á fjárhag sjóðanna.

Samkvæmt ákvæði II til bráðabirgða í lögum um atvinnutengda starfsendurhæfingu og starfsemi starfsendurhæfingarsjóða nr. 60/2012 var gert ráð fyrir því að ráðherra skipaði nefnd fyrir árslok 2015 til að framkvæma heildarúttekt á starfsemi starfsendurhæfingarsjóða. LL hafa ítrekað komið því á framfæri að mikilvægt sé að skipa nefndina sbr. umrætt ákvæði. Því ber nú að fagna að nefndin hefur verið skipuð en niðurstöður þeirrar úttektar liggja ekki

enn fyrir. Með það í huga styðja LL framlengingu á umræddu ákvæði XV til bráðabirgða í lögum um skyldutryggingu lífeyrisréttinda og starfsemi lífeyrissjóða, nr. 129/1997.

Með 27. gr. frumvarpsins er enn og aftur lögð til framlenging á ákvæði sem kveður á um að starfsendurhæfingarsjóðir fái ekki hlutdeild í almennu tryggingagjaldi. Hér hefur því miður haldist óbreytt ástand til margra ára og skal því áréttað hér allt það sem fram hefur komið í umsögnum LL undanfarin ár við frumvörp til breytinga á ýmsum lögum vegna fjárlaga hvers árs.

Að lokum vilja LL lýsa yfir miklum stuðningi við að fagleg vinna fari af stað við stefnumótun fyrir lífeyrissjóðakerfið til framtíðar í góðu samstarfi við alla haghafa. ***Leggja samtökin ríka áherslu á að fá aðkomu að mótun framtíðarstefnu lífeyrismála á Íslandi.***

Virðingarfyllst,
f.h. Landssamtaka lífeyrissjóða

Þórey S. Þórðardóttir, framkvæmdastjóri

Hjálagt:

1. Exel-útreikningur á skiptingu eftirlitsgjalds milli lífeyrissjóða sem sýnir samanburð á gjaldinu fyrir árið 2021 og áhrif breytinga fyrir árið 2022, skv. frumvarpinu.
2. Umsögn samráðsnefndar um rekstraráætlun umboðsmanns skuldara, dags. 14. júní 2021.

Lífeyrissjóður	Eftirlitsgjald FME 2021				Eftirlitsgjald FME 2022 - frumvarp 2021				Breyting frá fyrra ári	
	Hrein eign 31.12.2019	Fast	Breytilegt	Samtals	Hrein eign 31.12.2020	Fast	Breytilegt	Samtals	Kr.	%
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins	1.017.521.397	11.280.000	26.271.331	37.551.331	1.167.885.627	16.000.000	20.038.109	36.038.109	**-1.513.221**	**-4,0%**
Lífeyrissjóður verslunarmanna	867.670.216	11.280.000	22.402.331	33.682.331	1.013.229.024	16.000.000	17.384.574	33.384.574	**-297.757**	**-0,9%**
Gildi - lífeyrissjóður	661.070.958	11.280.000	17.068.156	28.348.156	764.133.360	16.000.000	13.110.691	29.110.691	**762.535**	**2,7%**
Birta lífeyrissjóður	432.028.797	11.280.000	11.154.528	22.434.528	491.394.054	13.000.000	8.431.141	21.431.141	**-1.003.388**	**-4,5%**
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	284.474.132	11.280.000	7.344.822	18.624.822	334.610.746	13.000.000	5.741.116	18.741.116	**116.293**	**0,6%**
Almenni lífeyrissjóðurinn	269.133.633	11.280.000	6.948.747	18.228.747	309.560.381	13.000.000	5.311.312	18.311.312	**82.565**	**0,5%**
Stapi lífeyrissjóður	256.133.220	11.280.000	6.613.090	17.893.090	295.868.100	13.000.000	5.076.385	18.076.385	**183.295**	**1,0%**
Brú Lífeyrissjóður starfsmanna sveitarfélaga	249.103.345	11.280.000	6.431.586	17.711.586	287.840.856	13.000.000	4.938.657	17.938.657	**227.071**	**1,3%**
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	184.207.817	11.280.000	4.756.052	16.036.052	208.365.451	13.000.000	3.575.050	16.575.050	**538.998**	**3,4%**
Festa - lífeyrissjóður	176.578.514	11.280.000	4.559.071	15.839.071	206.572.972	13.000.000	3.544.296	16.544.296	**705.224**	**4,5%**
Lífsverk lífeyrissjóður	104.566.629	9.720.000	2.699.800	12.419.800	123.035.136	10.000.000	2.110.987	12.110.987	**-308.813**	**-2,5%**
Íslenski lífeyrissjóðurinn	99.150.205	9.720.000	2.559.954	12.279.954	117.583.456	10.000.000	2.017.449	12.017.449	**-262.504**	**-2,1%**
Lífeyrissjóður bankamanna	84.110.223	9.720.000	2.171.637	11.891.637	91.089.848	10.000.000	1.562.883	11.562.883	**-328.755**	**-2,8%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Reykjavíkurborgar	82.873.863	9.720.000	2.139.716	11.859.716	87.082.961	10.000.000	1.494.134	11.494.134	**-365.582**	**-3,1%**
Lífeyrissjóður Vestmannaeyja	61.112.029	9.720.000	1.577.848	11.297.848	70.384.067	10.000.000	1.207.621	11.207.621	**-90.227**	**-0,8%**
Eftirlaunasj atvinnuflugmanna	43.536.968	9.720.000	1.124.079	10.844.079	49.869.005	10.000.000	855.632	10.855.632	**11.554**	**0,1%**
Lífeyrissjóður bænda	37.240.874	9.720.000	961.520	10.681.520	40.377.896	10.000.000	692.788	10.692.788	**11.267**	**0,1%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Búnaðarbanka Íslands	25.105.620	5.280.000	648.201	5.928.201	26.035.323	5.500.000	446.704	5.946.704	**18.503**	**0,3%**
Lífeyrissjóður Rangæinga	14.276.543	5.280.000	368.605	5.648.605	16.268.547	5.500.000	279.129	5.779.129	**130.524**	**2,3%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Akureyrarbæjar	12.712.789	5.280.000	328.231	5.608.231	13.490.104	4.000.000	231.458	4.231.458	**-1.376.773**	**-24,5%**
Lífeyrissjóður Tannlæknafél Ísl	6.898.577	3.000.000	178.114	3.178.114	7.869.303	4.000.000	135.018	4.135.018	**956.904**	**30,1%**
Samtals:	4.969.506.348	199.680.000	128.307.419	**327.987.419**	5.722.546.216	228.000.000	98.185.134	**326.185.134**	**-1.802.285**	**-0,5%**
			61%	39%	100%		70%	30%	100%	

Reykjavík, 14. júní 2021

Umboðsmaður skuldara

Kringlunni 1

103 Reykjavík

Varðar: Umsögn rekstraráætlun Umboðsmanns skuldara 2022

Samráðsnefnd gjaldskyldra aðila, sbr. lög nr. 166/2011, hefur fengið rekstraráætlun embættis Umboðsmanns skuldara (UMS) til umsagnar fyrir árið 2022 til umsagnar. Athugasemdir Samráðsnefndarinnar eru eftirfarandi:

1. **Rekstrarkostnaður í jafnvægi.** Litlar breytingar eru á umfangi starfsemi embættisins milli ára og rekstarkostnaður áþekkur milli ára að teknu tilliti til verðalagsbreytinga. Það er ánægjuefni, sérstaklega í ljósi Covid faraldursins, sem ekki virðist hafa haft verulega neikvæð áhrif á fjárhagsstöðu heimila. Samráðshópurin hvetur til áframhaldandi aðhalds í rekstri UMS eins og verið hefur.

2. **Framlag ríkissjóðs og álagt gjald vegna UMS.** Gjald vegna UMS, sem lagt er á lánastofnanir, vátryggingarfélög og lífeyrissjóði, rennur nú í ríkissjóð, en framlag ríkissjóðs til UMS er ákveðið með fjárlögum eftir lögum var breytt. Á þessu ári er framlag ríkissjóðs til UMS 50 m.kr. lægra en áætlað gjald. Slíkt er að mati Samráðsnefndar gjaldskyldra aðila óásættanlegt. Telji ráðuneytið eða Alþingi fjárþörf UMS minni en fram kemur í rekstraráætlun UMS á það að koma fram í lækkun álögðu gjaldi. Skýrt kemur fram í 5. grein laga um Umboðsmann skuldara að tilgangur gjaldsins er að standa straum af rekstri UMS. Samráðsnefndin telur rétt að þetta verði leiðrétt í næstu fjárlögum.

3. **Samstarf eða sameining við neytendastofu.** Verkefni UMS hafa dregist hratt saman á undaförnum árum eftir að unnið hefur verið úr þeim málum sem leiddu af fjármálahruninu 2008. Undanfarin ár eru verkefni UMS aðallega vegna vandamála sem tengjast neytendalánum. Aukin áhersla er einnig á ráðgjöf og fræðslu til heimila og neytenda um fjármál. Reynslan sýnir að erfitt getur verið að ná hagkvæmni í rekstri lítilla eininga. Að mati Samráðsnefndar mætti skoða hvort ráðlegt væri sameina rekstur neytendaréttarsviðs Neytendastofu og rekstur embættis Umboðsmanns skuldara og endurskoða samhliða grundvöll gjaldtöku gjaldsskyldra aðila.

4. **Skipunartími samráðsnefnarinnar.** Skipulagstími samráðsnefndarinnar er að renna út. Vakin er athygli ráðuneytisins að komið er að því að endurskipa í samráðsnefndina.

Virðingarfyllst,

Jóna Björk Guðnad. Hjörtur Örn Arnarson

Óskar Magnússon Anna G. Ólafsdóttir

LANDVERND

Nefndasvið Alþingis
Austurstræti 8-10
101 Reykjavík

sent á nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 13. desember 2021

Umsögn Landverndar um frumvarp til fjárlaga og laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022 (3. mál)

Stjórn Landverndar hefur kynnt sér frumvarp til fjárlaga og vill koma á framfæri nokkrum athugasemdum. Rétt er að taka fram að sá frestur sem veittur er til að gera athugasemdir á svo umfangsmiklu máli er skammur, og varla boðlegur.

Í þessu erindi koma athugasemdir við bandorminn fyrst og síðar athugasemdir við fjárlögin sjálf.

BANDORMURINN

Kolefnisgjald

Eins og komið hefur fram í mörgum umsögnum Landverndar telur stjórn samtakanna að hátt kolefnisgjald sé nauðsynleg og réttlát leið til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda. Þar er mengunarbótareglan (e. polluter pays principle) virkjuð. Auk þess hefur reynsla alþjóðastofnanna og nágranalanda okkar sýnt að hátt kolefnisgjald virkar vel án þess að hafa neikvæð áhrif á efnahaginn. Sem dæmi um þetta má nefna kolefnisgjaldið í Svíþjóð[1] og s[2]. Loftslagsráð Danmerkur telur hátt kolefnisgjald lykilaðgerð til að ná markmiðum landsins um [3]. [4]. Þá hafa OECD [5]og Alþjóðagjaldeyrissjóðurinn[6] gefið út að kolefnisgjaldið verði að hækka til þess að ná Parísarsamkomulaginu.

Samkvæmt viðmiðum Alþjóðagjaldeyrissjóðsins verður að tvöfalda eða þrefalda það hér til þess að það hafi tilætluð áhrif. Áhrifaríkast er að leggja gjald á losun gróðurhúsalofttegunda allra geira. Hægt er að tryggja að tekjulágir hópar beri ekki óeðlilega háar byrðar með tekjutengdu endurgreiðslukerfi. Þá má einnig hugsa sér að kolefnisgjald á tilgreinda atvinnugrein, eins og t.d. sjávarútveg, gangi til baka um sjóð

[1] Miljödepartementet, Regeringen (2019). En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan. Prop. 2019/20:65

[2] sjá til dæmis A. Yamazaki (2017) *Jobs and climate policy: Evidence from British Columbia's revenue-neutral carbon tax.* J Env Econom and Man **83** pp. 197-216 og umfjöllun Kathryn Harrison frá 2019 í Policy Options Politiques, https://policyoptions.irpp.org/magazines/july-2019/lessons-from-british-columbias-carbon-tax/

[3] Klimarådet (2020) *Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion,* Klimarådet, Kaupmannahöfn.

[4] sjá nokkrar greinar í Climate Change Economics (2018) vol 9 issue 1 Ed. Robert Mendelson

[5] OECD (2019). Taxing Energy Use 2019: Using Taxes for Climate Action, OECD Publishing, Paris,

[6] [6] International monetary fund (2019). *Fiscal monitor - How to Mitigate Climate Change.* IMF publishing, Washington

sem styrki innleiðslu loftslagsvænni tækni (e. pilot projects). Góð reynsla er af þessu í Noregi með svo kölluðu NOx kerfi [7].

Í úttekt sem gerð var fyrir Samorku og fleiri[8] , kemur skýrt fram að ekki verður hægt að ná markmiðum fyrir losun gróðurhúsalofttegunda frá sjávarútvegi fyrir árið 2040 nema að beitt verði gjaldtöku fyrir losun og með opinberum stuðningi til þeirra sem vilja prófa nýja tækni og orkugjafa.

Kolefnisgjald á eldsneyti

Í frumvarpinu er lagt til breytinga á ákvæðum í 1. gr. laga um um umhverfis- og auðlindaskatt nr. 129 /2009 um kolefnisgjald á eldsneyti hækki um 2,5%. Vísitala neysluverðs hefur hækkað um 4% á þessu ári. Sú hækkun sem lögð er til heldur því ekki einu sinni í við verðlagsþróun svo hún mun hafa afar takmörkuð áhrif á losun eins og henni er ætlað.

Stjórn Landverndar leggur til að kolefnisgjald verði hækkað í skrefum þannig að það verði um 50 kr. eigi síðar árið 2025 og allar undaþágur afnumdar. Í fyrsta skrefinu leggur Landvernd til að kolefnisgjald verði hækkað í 15, ár árinu 2022 á leggist á alla sem nota olíu og bensín.

Þá hvetur Landvernd stjórnvöld til þess að deila hluta af gjaldinu aftur út til almennings til jöfnunar lífskjara. Einnig að gjald sem tekið er af sjávarútvegi og landbúnaði fari að hluta í sjóði sem styrki innleiðslu loftslagsvænni tækni og orkugjafa.

Kolefnisgjald á starfsstöðvar

Í breytingartillögu við 14. gr. loftslagslaga er fjallað gjöld á losun starfsstöðva með árlega losun undir 25.000 tonn af koldíoxíði. Stjórn Landvernd telur mikilvægt að ákvæðið nái til allra gróðurhúsalofttegunda. Í breytingartillögu er lögð til umtalsverð hækkun, eða frá 3.430 kr. í 5.767 kr. fyrir hvert tonn, eða tæplega 70 % hækkun. Hafa ber í huga að markaðsverð fyrir losunarkvóta er um þessar mundir 80 evrur á tonn, eða um 12.000 kr. Sú hækkun sem boðuð er tekur því ekki mið af markaðsverði.

Vöru-, olíu- og kílómetragjald

Landvernd styður boðaðar hækkanir á vörugjöldum á eldsneyti (5. og 6. gr.) og á olíu- og kílómetragjaldi (7. og 8. gr.) en bendir á að þær eru ekki í takt við vísitölu neysluverðs eins og farið var yfir hér að ofan og ættu því að hækka meira.

Bifreiðagjald, vörugjöld og stuðningur við rafmagnsbíla

Stjórn Landverndar telur nauðsynlegt að hækka bifreiðagjald meira en lagt er til í tillögu um breytingar á lögum um bifreiðargjald nr. 39/1988. gr. til þess að hraða orkuskiptum í samgöngum.

Í þessu sambandi minnir Landvernd á tillögu samtakanna frá árinu 2019 að innflutningur á bensín- og díselbílum verði bannaður frá árinu 2023 til þess að bannið skili árangri á skuldbindingartímabili

[7] https://www.noxfondet.no/
[8] https://samorka.is/wp-content/uploads/2021/12/Decarbonization-IMS_Final-Rev2.pdf

Parísarsáttmálans. Nýir bílar eru að jafnaði um 15 ár í notkun frá því að þeir eru keyptir og því mikilvægt að hraða enn frekar innleiðingu ökutækja sem ekki valda losun gróðurhúsalofttegunda. Ef ekki vilji til að banna innflutning bensín- og díselbílum er nauðsynlegt að breyta og beita vörugjaldi með þeim hætti að það dragi verulega úr innflutningi á stórum þungum og eyðslufrekum bílum. Þetta hefur gefið góða raun í Noregi og skýrir, ásamt niðurfellingu á vörugjöldum á rafbíla, hraða orkuskipta á sviði fólksbíla þar[9].

Með vaxandi framboði af rafbílum með er tímabært að afnema sérstakan stuðning við innflutning á tengitvinn-bílum en viðhalda stuðningi við hreina rafbíla þar til verð á þeim verður sambærilegt við bensín- og díselbíla, eða innflutningur þeirra síðarnefndu verður bannaður en eins og áður sagði telur Landvernd að það verði að gera frá 2023.

Úrvinnslugjald

Landvernd styður frekari styrkingu á úrvinnslugjaldi og telur hana nauðsynlega til að efla hringrásarhagkerfi. Mikilvægt er að leggja úrvinnslugjald á glerumbúðir svo forsendur verði fyrir endurvinnslu á gleri hér á landi. Þá er mikilvægt að haga gjaldtöku og fyrirkomulagi útborgunar með þeim hætti að kolefnisspor við endurvinnslu verði sem minnst. Í þessu sambandi má minna á umræður um möguleika á að auka endurvinnslu á heyrúlluplasti hér á landi með úrvinnslugjaldi og með skynsamlegu fyrirkomulagi á greiðslum fyrir flutninga.

Urðunargjald

Stjórn Landverndar harmar að á síðasta þingi var horfið frá áformum um urðunargjald. Urðunargjald átti að draga umtalsvert úr losun af gróðurhúsalofttegundum. Nú er tækifæri til að bæta úr þessu og innleiða ákvæði um urðunargjald. Þetta myndi styrkja á aðgerðaáætlun í loftslagsmálum sem á núverandi stigi er í engum takt við sett markmið. Aðgerðum sem þar er að finna verður að framfylgja ef árangur á að nást.

Skynsamlegt er að hafa urðunagjald lágt í upphafi svo tími gefist til að aðlagst, en að hækka það hratt. Vel má hugsa sér að tekjum af þessum gjaldi yrði veitt til að fjármagna nauðsynlegar aðgerðir sem geri urðun algjörlega ónauðsynlega þegar fram líða stundir. Góð reynsla er af urðurnargjaldi í grannlöndum Íslands. Stjórn Landverndar hvetur til að sett verði ákvæði um urðurnargjald í lögum um umhverfis- og auðlindaskatt nr. 129 /2009.

FJÁRLÖGIN

Umhverfismál

Stjórn Landverndar harmar að ekki sé lögð áhersla á að styrkja aðgerðir í umhverfismálum, loftslagsvernd, endurheimt landgæða, umsýslu og uppbygginu á náttúruverndarstöðum og vinsælum ferðamannastöðum. Áhersla þessa málaflokks hefur verið áberandi í fjárlögum undanfarin ár en þegar litið er til áætlunar á bls. 71 sem sýnir þróunina fram til 2024, er ljóst að ekki eru áform um að viðhalda þeirri þróun. Í ljósi þeirra áskorana sem við blasa við bæði í náttúrvernd og loftslagsvernd er varhugavert að boða stöðnun í þessum málaflokki. Þá eiga fjárframlög til loftslagsmála að lækka á kjörtímabilinu sem er í algjöru ósamræmi við markmið ríkisstjórnarinnar um 55% samdrátt í losun gróðurhúsalofttegunda

[9] Kjøpe bil i Norge - Skatteetaten

fyrir 2030. Ljóst er að þær aðgerðir sem grípa þarf til, svo samdrátturinn náist eru mjög stórar og þurfa að gerast strax. Ekki dugir að byrja á þeim við lok kjörtímabilsins. Þetta misræmi verður að skýra. Einnig er ljóst að núverandi aðgerðaáætlun dugir engan vegin til þess að ná því marki sem hún setur[10], hvað þá uppfærðu markmiði um 55% samdrátt, og hana verður að uppfæra með raunverulegum aðgerðum sem skila árangri sem krefst fjármagns.

Kafli 17. (bls. 252) fjallar um umhverfismál. Stjórn Landverndar fagnar því að þar kemur fram veruleg aukning í framlögum til landgræðslu og skógræktar, m.a. til endurheimt votlendis fram til ársin 2024. Í dag er áætlað að um árlega losni um 9 milljón tonn gróðurhúsaloftegunda frá landi. Drjúgur hluti þess kemur frá svæðum sem hafa verið ræst fram. Aðeins lítill hluti af framræstu landi er ræktaður til matvælaframleiðslu. Alþingi hefur sett í lög að Íslandi skuli verða kolefnishlutlaust árið 2040. Ljóst er að skilvirkasta leiðin að því markmiði er að endurheimta votlendi. Fjárveitingar næstu ár verða að taka mið af þessu markmiði ef taka á samþykkt Alþingis um kolefnishlutleysi alvarlega.

Fjárveitingar til náttúruverndar og uppbyggingu innviða áferðamannstöðum virðast eiga vera því sem næst óbreyttar. Ríkisstjórnin boðar stækkun Vatnajökulsþjóðgarðs. Þeim áformum verður að fylgja eftir með trúverðugri fjárhagsáætlun. Í yfirlit yfir fjárhag frá 2020 til 2024 minnka framlög til Vatnajökulsþjóðgarðs um 250 milljónar (ca. 20 %). Það munar um minna!

Stjórn Landverndar fagnar áformum um að auka fjármögnun til meðhöndlunar á úrgangi. Stjórnin minnir á vandamál sem virðast tengd starfsemi Úrvinnslusjóðs, en ráðstöfunarfé sjóðsins er áætlað 2,360 m.kr. árið 2022 og vex í 2.730 m.kr, árið 2024. Sjóðurinn leikur lykilhlutverk í því að styrkja hringrásarhagkerfið og því mikilvægt að endurskap traust á starfsemi hans. Stjórn Landverndar telur að það sé afar óheppilegt að atvinnulífið myndi meirihluta stjórnar sjóðsins og hvetur til þess að það verði endurskoðað. Æskilegt væri að hafa raddir neytenda og náttúruverndarsamtaka almennings við borðið til viðbótar við hagsmunaaðila frá atvinnulífinu.

Stjórn Landverndar telur það ósamræmanlegt áherslum á loftslagsmál í stjórnarsáttmálanum að áformað sé að draga umtalsvert úr framlögum til loftslagsjóðs og loftslagsráðs, eins og fram kemur í töflu á bls. 73. Þetta gengur þvert á áhersluna sem fram kemur í stjórnarsáttmálanum um að efla hlutverk loftslagsráðs. Landvernd hefur ítrekað bent á að nauðsynlegt sé að efla eftirlits- og aðhaldshlutverk ráðsins við stjórnvöld og því þarf að breyta samsetningu þess í grundvallaratriðum. Til þess þarf fjármagn. Þá er loftslagssjóður gífurlega mikilvægt tól til þess að efla nýsköpun og stuðla að aukinni fræðslu almennings um loftslagsmálin. Við förum fram á að þetta verði tekið til endurskoðunar.

Samgöngumál

Samgöngumál eru loftslagsmál og ein virkasta aðgerðin til að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda vegna samgagna, bæta loftgæði og draga úr umferðartöfum, eru bættar almenningssamgöngur. Í ljósi áherslu ríkisstjórnarinnar á loftslagsmál skítur skökku við að styrkir til almenningssamgagna eru óbreyttir frá 2020 til 2024 (borgarlína ekki með talin).

[10] Forsendur aðgerðaáætlunar í loftslagsmálum brostnar - Landvernd

Stjórn Landverndar telur skynsamlegt að efla til muna almenningssamgöngur á milli höfuðborgarsvæðisins og bæjarkjarna á Vesturlandi, Reykjanesskaga og Suðurlandi. Margir íbúar á þessum svæðum vinna í höfuðborginni og það myndi draga verulega úr umferðarþunga og losun ef fleiri sem í daga aka daglega á einkabíl velja almenningssamgöngur til að koma sér í og úr vinnu. Til þess að ná því markmiði verður að gera almenningssamgöngur skilvirkari, þægilegri og auka tíðni ferða. Þetta er uppbygging sem tekur tíma en skilar miklum ávinningi; dregur úr þörf fyrir að auka afkastagetu vega, sparar notendum útgjöld, dregur úr umferðarslysum auk þess að draga úr losun koldíoxíð. Stjórn Landverndar hvetur því til að framlög til almenningssamgagna verði aukin til muna á næsta ári og árum.

Umhverfisráðuneyti

Það skýtur skökku við að ekki sé gert ráð fyrir aukinni fjárveitingu til Umhverfis, orku og loftslagsráðuneytisins. Nú þegar er ráðuneytið undirmannað og hefur það bitnað á málefnum náttúruverndar. Sem dæmi um þetta má nefna að ráðuneytinu hefur enn ekki tekist að framfylgja eigin aðgerðaáætlun um Árósarsamninginn og svörin sem Landvernd hefur fengið vegna málsins er skortur á mannafla. Þá hefur ráðuneytið ekki svarað fyrirspurnum Bernarsamningsins í tíma sem eftirlitsnefnd hans átelur ráðuneytið fyrir á síðasta fundi hans.

Ráðuneytið hefur vegna þessa ekki fylgt eftir aðgerðum sem varða aðgang umhverfisverndarsamtaka að réttlátri málsmeðferð. Túlkun íslenskra yfirvalda útilokar umhverfisverndarsamtök frá því að fara með mál sem varða brot á lögum um umhverfið fyrir dómstóla. Eins og staðan er núna er enginn aðili sem getur gætt þess að farið sé eftir umhverfislöggjöf Íslands með hagsmuni náttúrunnar í huga. Við óskum eftir því að farið verði yfir stöðuna í umhverfisráðuneytinu og það eflt eins og á við miðað við stóraukna áherslu samfélags og ríkisstjórnar á umhverfismál[11].

Virðingarfyllst,
f.h. stjórnar Landverndar

Auður Önnu Magnúsdóttir, framkvæmdastjóri

[11] https://landvernd.is/umsogn-stada-natturuverndar-veik/

https://landvernd.is/umsogn-stada-natturuverndar-veik/ ekki hefur tekist að framfylgja ákvæðum Árósarsamningsins um aðkomu

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd

Reykjavík, 19. desember 2021

Efni: Viðbótarumsögn frá Lífeyrissjóði bænda um eftirlitsgjald FME.
Athugasemdir við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022, 3. mál um **eftirlitsgjald FME,** VI. kafla frumvarps, breyting á lögum nr. 99/1999.

TILLAGA Seðlabanka Íslands-fjármálaeftirlits í frumvarpi **um grundvöll eftirlitsgjalds hjá lífeyrissjóðum,** sbr. 9.tl. 5.gr. laga nr. 99/1999,
að hafa 70% af eftirlitsgjaldinu sem fastagjald hjá lífeyrissjóðunum í stað þess að reikna gjaldið sem hlutfall af eignum, **samræmist ekki jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda.**

Þannig hefur þessum skatti verið velt af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á sjóðfélaga minni og meðalstórra lífeyrissjóða.

Í umsögn þessari er því lagt til að
ákvæðinu fyrir lífeyrissjóði í 9. tl. 5. gr. laga nr. 99/1999 um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi fyrir árið 2022 verði breytt **þannig að það samræmist jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda og verði eftirfarandi**:

„Lífeyrissjóðir skulu greiða 0,0057% af hreinni eign til greiðslu lífeyris, þó eigi lægri fjárhæð en 1.200.000 kr."

Allir lífeyrissjóðir greiða þá sama hlutfall af eignum í eftirlitsgjald, sambærilegt og er hjá öðrum eftirlitsskyldum aðilum.

Skorað er á hið háa Alþingi að breyta umræddu ákvæði í jafnræðisátt svo ekki þurfi að reyna á lögmæti laganna fyrir dómstólum.

Löggjafinn hefur velt hundruðum milljóna króna kostnaði vegna eftirlitsgjalds af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á sjóðfélaga minni og meðalstórra lífeyrissjóða

Fyrir Alþingi liggur frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál, **um eftirlitsgjald FME**, VI. kafla frumvarpsins, breyting á lögum nr. 99/1999: þar sem fram kemur að enn á ný er álagningargrunnur eftirlitsgjalds FME hjá lífeyrissjóðum **ekki í samræmi við jafnræðisreglu** og áskilnað laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda.

Skorað er á hið háa Alþingi að breyta umræddu ákvæði í jafnræðisátt svo ekki þurfi að reyna á lögmæti laganna fyrir dómstólum.

Landssamtök lífeyrissjóða (LL) hafa ráðið för.
Hagsmunagæsla fyrir stærstu lífeyrissjóðina.

Í rúm 15 ár hefur skattheimta á formi eftirlitsgjalds FME verið innheimt með mismunandi hætti hjá eftirlitsskyldum aðilum án þess að færð hafa verið fyrir því efnisleg rök.

- **Hjá öllum eftirlitsskyldum aðilum, nema lífeyrissjóðunum, er eftirlitsgjaldið reiknað sem hlutfall af eignum þeirra.** Þannig hafa stórir viðskiptabankar og litlir sparisjóðir greitt eftirlitsgjaldið sem tiltekið hlutfall af eignum sínum. Þar hefur ríkt jafnræði í álagningu gjaldsins.

- **Seðlabanki Íslands þarf að svara því með efnislegum rökum af hverju slíkt jafnræði sé ekki viðhaft í innheimtu gjaldsins hjá lífeyrissjóðum.**

- Landssamtök lífeyrissjóða (LL) hafa beitt sér fyrir því **frá árinu 2006** *(sbr. tilvísun í greinargerð með frumvarpi hér á eftir),* að grundvöllur eftirlitsgjaldsins væri ekki hlutfall af eignum eins og hann er hjá öllum öðrum eftirlitsskyldum aðilum. Í stað þess hafa samtökin sett fram tillögu og ósk til Alþingis að þáttur fastagjaldanna í heildarálagningu eftirlitsgjaldsins á lífeyrissjóði næmi hverju sinni um 60% af álagningunni á lífeyrissjóði. Hagsmunagæsla Landssamtaka lífeyrissjóða skín í gegn fyrir stærstu lífeyrissjóðina þannig að stærsti hluti eftirlitsgjaldsins lendir á sjóðfélögum minni og meðalstórra lífeyrissjóða.

- Ef núverandi frumvarp, 3. mál, yrði óbreytt að lögum, þá myndu **fjórir stærstu lífeyrissjóðirnir, sem fara með 60% af hreinni eign lífeyrissjóðanna, greiða aðeins 36% af 326 m.kr.** heildareftirlitsgjaldi lífeyrissjóða árið 2022. Nærfellt **fjórðungi eftirlitsgjaldsins á lífeyrissjóðina myndi löggjafinn velta af sjóðfélögum fjögurra stærstu lífeyrissjóðanna yfir á sjóðfélaga minni og meðalstórra lífeyrissjóða.**

- Slíkt fyrirkomulag á skattheimtu, þ.e. ákvörðun löggjafans að ákveða með lagasetningu að minni einingar séu skattlagðar hlutfallslega meira en þær stærri, samræmist ekki jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda.

Í umsögn 11 minni og meðalstórra lífeyrissjóða 30. október 2020
kom meðal annars fram að gjaldtaka á formi eftirlitsgjalds sé skattheimta á borð við bankaskatt og þurfi því að samræmast jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda. Minni og meðalstórir lífeyrissjóðir gerðu í umsögn sinni alvarlegar athugasemdir með hvaða hætti eftirlitsgjaldið hefur verið lagt á lífeyrissjóðina þar sem verulegs ójafnræðis gætir ef horft er til stærðarmunar sjóðanna.

Niðurstaða Alþingis fyrir árið 2021
var sú að haga skattlagningu á lífeyrissjóðina þannig að hlutur fastagjaldsins yrði 60%, skipt jafnt á sjóðina, en 40% sem hlutfall af eignum. Þessi niðurstaða þýddi að 16 lífeyrissjóðir af 21, sem fara með þriðjungshlut hreinnar eignar lífeyrissjóðanna, greiddu 75 m.kr. umfram hlutdeild sína í hreinni eign lífeyrissjóðanna á árinu 2021. Ef horft væri til næstu 20 ára, væri **löggjafinn að velta einum og hálfum milljarði króna kostnaði** (1.500.000.000 kr.) **af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á þá sjóðfélaga, sem eiga réttindi í minni og meðalstórum lífeyrissjóðum.** Slíkt getur ekki talist samræmast jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda.

Í minnisblaði Fjármálaeftirlits Seðlabanka Íslands 16. nóvember 2020
til efnahags- og viðskiptanefndar, kemur fram að **óeðlilegt sé að minni lífeyrissjóðir greiði hlutfallslega meira en þeir stóru** og mælir með því að *„fyrirkomulag* ***skattheimtu*** *til að standa straum af eftirliti og tengdum verkefnum verði tekið til gagngerrar endurskoðunar.“* Jafnframt kemur fram í minnisblaði Seðlabankans að **tillaga um hækkun þáttar fastagjaldsins hjá lífeyrissjóðum í 60% taki mið af ábendingu Landssamtaka lífeyrissjóða** *„til að halda óbreyttu jafnvægi í gjaldtöku milli sjóða“*, þ.e. að viðhalda skuli **hagsmunagæslu fyrir stærstu lífeyrissjóðina.**

Niðurstaða Seðlabankans í frumvarpi til laga um breytingu á reiknigrundvelli eftirlitsgjalds fyrir árið 2022, 3. mál, **er í ósamræmi við framangreint minnisblað Seðlabankans**. Seðlabankinn leggur til að fastagjaldið í reiknigrundvelli eftirlitsgjalds fyrir lífeyrissjóði árið 2022 hækki úr 60% í 70%. Engin rök eru færð fyrir þeirri breytingu. **Enn frekar er gengið á hagsmuni sjóðfélaga í minni og meðalstórum lífeyrissjóðum.**

Hagsmunagæsla fyrir stærstu lífeyrissjóðina.
Athugun Lífeyrissjóðs bænda á óvenjulegri og ólögmætri skiptingu eftirlitsgjaldsins hjá lífeyrissjóðum, sbr. ákvæði fyrir lífeyrissjóði í 9. tl. 5. gr. laga nr. 99/1999 um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi, hefur leitt í ljós að þessi sérstaka og óréttláta mismunun byggir í grunninn, reglulega frá árinu 2006 á tillögu Landssamtaka lífeyrissjóða, eins og skýrt kemur fram í greinargerð með frumvarpinu.
Athygli er vakin á að Landssamtök lífeyrissjóða eru ekki með nokkrum hætti samtök þeirrar gerðar að þau geti farið með umboð til álitsgjafar með þessum hætti, án alls samráðs og aðkomu allra lífeyrissjóða. Gjaldtaka af þeim toga sem hér um ræðir er ekkert annað en eitt form af skattheimtu. Þar, eins og endranær, þarf að huga að grundvallarreglum sem gilda á þeim vettvangi, s.s. um skýra og ótvíræða heimild, en þó umfram allt jafnræði, sem því miður er ekki gætt eins og málið liggur nú fyrir með atbeina og samþykki Landssamtaka lífeyrissjóða.

Við athugun Lífeyrissjóðs bænda af hverju reiknigrundvöllur eftirlitsgjaldsins er ekki sá sami hjá lífeyrissjóðum og öðrum eftirlitsskyldum aðilum, er skýringa að finna í þskj. 275 – 266 mál, 2006-2007 um breytingu laga nr. 99/1999. Fram kemur eftirfarandi í athugasemdum við 2. gr. frumvarps, 266. mál: *„Breytingar eru einnig gerðar á fastagjöldum lífeyrissjóða en þau varða innbyrðis skiptingu álagðs eftirlitsgjalds milli lífeyrissjóðanna, og byggjast á tillögum Landssamtaka lífeyrissjóða og óskum samtakanna um að þáttur fastagjaldanna í*

heildarálagningu á lífeyrissjóði nemi hverju sinni um 60% af heildarálagningunni á lífeyrissjóðina.“

Samkvæmt framangreindu hefur löggjafinn síðustu 15 árin farið eftir kröfu Landssamtaka lífeyrissjóða þess efnis að grundvöllur eftirlitsgjaldsins á lífeyrissjóði verði þannig að þáttur fastagjaldsins í heildarálagningu eftirlitsgjalds nemi 60% hverju sinni af heildarálagningu og þannig bætt samkeppnisstöðu stærstu lífeyrissjóðanna á kostnað minni og meðalstórra lífeyrissjóða. **Við slíkt verður ekki hægt að una.**

Eftirlitsgjald FME 2022

Miðað við frumvarp (70% fastagjald og 30% sem hlutfall af eignum) og tillögu (100% sem hlutfall af eignum)

Lífeyrissjóðir:	Hlutfalls-skipting eigna	**Frumvarp:** Eftirlitsgj (kr) 70% fastagj 30% af eignum	**Tillaga:** Eftirlitsgj (kr) 100% hlutf. af eignum	Mismunur í kr.
1 Lsj. stm. ríkisins (LSR)	**20,41%**	**36.038.109**	**66.569.481**	**30.531.371**
2 Lífsj verslunarmanna	17,71%	33.384.574	57.754.054	24.369.480
3 Gildi - lífeyrissjóður	13,35%	29.110.691	43.555.602	14.444.910
4 Birta lífeyrissjóður	8,59%	21.431.141	28.009.461	6.578.321
5 Frjálsi lífeyrissjóðurinn	5,85%	18.741.116	19.072.813	331.697
6 Almenni lífeyrissjóðurinn	5,41%	18.311.312	17.644.942	-666.370
7 Stapi lífeyrissjóður	5,17%	18.076.385	16.864.482	-1.211.904
8 Brú Lífeyrissjóður	5,03%	17.938.657	16.406.929	-1.531.728
9 SL lífeyrissjóður	3,64%	16.575.050	11.876.831	-4.698.219
10 Festa - lífeyrissjóður	3,61%	16.544.296	11.774.659	-4.769.636
11 Lífsverk lífeyrissjóður	2,15%	12.110.987	7.013.003	-5.097.984
12 Íslenski lífeyrissjóðurinn	2,05%	12.017.449	6.702.257	-5.315.192
13 Lífeyrissj. bankamanna	1,59%	11.562.883	5.192.121	-6.370.761
14 Lífsj. stm. Reykjavíkur	1,52%	11.494.134	4.963.729	-6.530.405
15 Lífsj. Vestmannaeyja	1,23%	11.207.621	4.011.892	-7.195.730
16 Eftirlaunasjóður FÍA	0,87%	10.855.632	2.842.533	-8.013.099
17 Lífeyrissjóður bænda	**0,71%**	**10.692.788**	**2.301.540**	**-8.391.248**
18 Lífeyrissjóður stm. BÍ	0,45%	5.946.704	1.484.013	-4.462.690
19 Lífeyrissj. Rangæinga	0,28%	5.779.129	927.307	-4.851.822
20 Lífsj. stm. Akureyrar	0,24%	4.231.458	768.936	-3.462.522
21 Lífsj. Tannlæknafélags Ísl.	**0,14%**	**4.135.018**	**448.550**	**-3.686.468**
	100%	326.185.134	326.185.134	

Í töflunni er sýnd skipting eftirlitsgjalds á lífeyrissjóði, annars vegar samkvæmt tillögu Seðlabankans í frumvarpinu og hins vegar samkvæmt tillögu minni og meðalstórra lífeyrissjóða þar sem eftirlitsgjaldi er skipt jafnt á sjóðina í hlutfalli af stærð.

Niðurstaðan er sláandi og sýnir mikinn mun eftir því hvor leiðin er farin, sbr. eftirfarandi:

1. **Eftirlitsgjald stærstu fjögurra sjóðanna myndi hækka um 6,5 til 30,5 m.kr. ef jafnræði myndi ríkja** í innheimtu eftirlitsgjaldsins, þ.e. allir lífeyrissjóðir myndu greiða í hlutfalli af eign hvers sjóðs. Samkvæmt frumvarpinu er **stærsta lífeyrissjóðnum LSR** aðeins ætlað að greiða rúmlega hálft eftirlitsgjald miðað við stærð sjóðsins. Sem dæmi um ójafnræði í frumvarpinu, **þyrfti LSR** (36 m.kr.) einungis að **greiða innan við nífalt eftirlitsgjald á móti Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands (4,1 m.kr.), þó stærð LSR (hrein eign) sé eitt hundrað fjörutíu og áttföld** miðað við stærð Lífeyrissjóðs Tannlæknafélags Íslands.

2. **Eftirlitsgjald hjá 16 af 21 minni og meðalstórum lífeyrissjóðum myndi lækka um 76 m.kr., mest hjá Lífeyrissjóði bænda um 8,4 m.kr.,** sem er samkvæmt frumvarpinu ætlað að greiða fimm sinnum meira en sem nemur eign sjóðsins í hreinni eign lífeyrissjóðanna.

3. **168 milljóna króna kostnaði velt á sjóðfélaga í Lífeyrissjóði bænda.**
   Í frumvarpinu er lagt til að Lífeyrissjóður bænda greiði 10,7 m.kr. sem er **3,3% eftirlitsgjalds** lífeyrissjóðanna í heild **þó eignir sjóðsins telji aðeins til 0,7% heildareigna.** Ef horft er til næstu 20 ára, að óbreyttu frumvarpi myndi löggjafinn velta eitt hundrað sextíu og átta milljónum króna (**168.000.000 kr.**) kostnaði af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á þá sjóðfélaga, sem eiga réttindi í Lífeyrissjóði bænda.

4. **70 milljóna króna kostnaði velt á sjóðfélaga í Lífeyrissjóði Tannlæknafélagsins.**
   Í frumvarpinu er lagt til að minnsti lífeyrissjóðurinn, Lífeyrissjóður Tannlæknafélags Íslands greiði 4,1 m.kr., hækki um 30% milli ára, sem er **1,3% eftirlitsgjalds** lífeyrissjóðanna í heild **þó eignir sjóðsins telji aðeins til 0,14% heildareigna.** Sjóðnum er ætlað að greiða níu sinnum meira en sem nemur eign sjóðsins í hreinni eign lífeyrissjóðanna. Að óbreyttu er Lífeyrissjóði tannlækna ætlað að greiða **á næsta ári 3,5 m.kr. umfram hlut sinn** í heildareignum lífeyrissjóðanna. Ef horft er til næstu 20 ára, að óbreyttu myndi löggjafinn velta sjötíu milljónum króna (**70.000.000 kr.**) kostnaði af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á þá sjóðfélaga, sem eiga réttindi í Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands, sem er með 363 virka sjóðfélaga.

5. **1.520 milljóna króna kostnaði velt á sjóðfélaga minni og meðalstórra lífeyrissjóða.**
   Heildareftirlitsgjald árið 2022 sem lífeyrissjóðum er ætlað að greiða er 326 m.kr. **samkvæmt frumvarpinu** þannig að þegar horft er til þess að þá myndu **fjórir stærstu lífeyrissjóðirnir spara sér 76 m.kr. kostnað vegna eftirlitsgjaldsins árið 2022.** Löggjafinn mun því að óbreyttu frumvarpi á árinu 2022, velta 76 m.kr. kostnaði af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á sjóðfélaga minni og meðalstórra lífeyrissjóða. Ef horft er til næstu 20 ára, að öðru óbreyttu, væri löggjafinn að velta rúmum einum og hálfum milljarði króna (**1.520.000.000 kr.)** kostnaði af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á þá sjóðfélaga, sem eiga réttindi í minni og meðalstórum lífeyrissjóðum.

Í yfirlitinu hér að neðan um grundvöll eftirlitsgjalds eftirlitsskyldra aðila sést vel **ósamræmið** í ákvörðun/tillögu Seðlabanka Íslands í frumvarpinu um **mismunandi tilhögun skattheimtunnar hjá eftirlitsskyldum aðilum:**

Eftirlitsskyldur aðili	**Grundvöllur eftirlitsgjalds**
Viðskiptabankar,	Hlutfall af eignum
Sparisjóðir	Hlutfall af eignum
Lánafyrirtæki	Hlutfall af eignum
Greiðslustofnanir	Hlutfall af eignum
Rafeyrisfyrirtæki	Hlutfall af eignum
Vátryggingarfélög	Hlutfall af bókfærðum iðgjöldum
Verðbréfafyrirtæki	Hlutfall af eignum
Rekstrarfélög verðbréfasjóða	Hlutfall af eignum
Verðbréfamiðstöðvar	Hlutfall af rekstrartekjum
Kauphallir	Hlutfall af rekstrartekjum
Lánasjóður sveitarfélaga	Hlutfall af eignum
Lífeyrissjóðir	**70% fastagjald, 30% hlutfall af eignum**

EFNISRÖK vantar hjá Seðlabanka Íslands – fjármálaeftirliti fyrir mismunandi reiknigrundvelli eftirlitsgjalds fyrir lífeyrissjóði og aðra eftirlitsskylda aðila.

Löggjafinn hefur samþykkt kröfur Landssamtaka lífeyrissjóða að hafa eftirlitsgjald lífeyrissjóða að stærstum hluta sem fastagjald og þannig velt kostnaði af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á þá sjóðfélaga, sem eiga réttindi í minni og meðalstórum lífeyrissjóðum.

Engin efnisrök eru færð í greinargerð með frumvarpinu fyrir tillögu Seðlabanka Íslands um mismunandi reiknigrundvöll eftirlitsgjaldsins hjá lífeyrissjóðum og öðrum eftirlitsskyldum aðilum. **Hvernig má það vera að það sé mismunandi reiknigrundvöllur eftirlitsgjalds fyrir lífeyrissjóði og aðra eftirlitsskylda aðila?** Seðlabanki Íslands þarf að svara því.

Fram kemur í minnisblaði Fjármálaeftirlits Seðlabanka Íslands að *fastagjaldið sem lagt er á lífeyrissjóðina endurspegli almennt kostnað, sem felst í beinu eftirliti með hverjum sjóði fyrir sig.* Hvernig má það vera að stærsti lífeyrissjóðurinn með margþætta starfsemi, 148 sinnum stærri en minnsti lífeyrissjóðurinn, er aðeins ætlað að greiða fjórfalt fastagjald á við lífeyrissjóð sem er 148 sinnum minni og með einfaldari starfsemi? Seðlabanki Íslands þarf að svara því.

Athygli er vakin á **hlutfallsreglu við eftirlitsframkvæmd,** sbr. leiðbeinandi tilmæli nr. 1/2019 þar sem fram kemur að við framkvæmd eftirlits **tekur Fjármálaeftirlitið tillit til stærðar, eðlis og umfangs reksturs** upplýsingakerfa eftirlitsskylds aðila og þess hversu **margþætt starfsemi** þeirra er.

Eftirlitsgjald FME er skattlagning í ríkissjóð og gjaldtaka af þeim toga sem hér um ræðir er því ekkert annað en eitt form af skattheimtu. Þar, eins og endranær, þarf að huga að grundvallarreglum sem gilda á þeim vettvangi, s.s. um skýra og ótvíræða heimild, en **þó umfram allt jafnræði, sem löggjafinn hefur ekki gætt eins og málið liggur nú fyrir.**

Löggjafinn þarf að tryggja jafnræði sjóðfélaga í lífeyrissjóðum við álagningu eftirlitsgjalds FME þannig að gjaldinu **verði einungis jafnað á grunni hreinnar eignar sjóðanna,** með lágmarksgjaldi, og að skipting í fastagjald og breytilegt verði felld niður. Þannig yrði **eftirlitsgjaldinu skipt með sama hætti hjá lífeyrissjóðum og öllum öðrum eftirlitsskyldum aðilum.**

Engin efnisrök mæla með öðru.

Skorað er á hið háa Alþingi að breyta umræddu ákvæði í jafnræðisátt svo ekki þurfi að reyna á lögmæti laganna fyrir dómstólum.

TILLAGA: Lagt er því til að ákvæðið fyrir lífeyrissjóði í 9. tl. 5. gr. laga nr. 99/1999 um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi fyrir árið 2022 verði breytt þannig að það samræmist jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda og verði eftirfarandi:

„Lífeyrissjóðir skulu greiða 0,0057% af hreinni eign til greiðslu lífeyris, þó eigi lægri fjárhæð en 1.200.000 kr."

Virðingarfyllst,
LÍFEYRISSJÓÐUR BÆNDA

Ólafur K. Ólafs
Framkvæmdastjóri

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd

Reykjavík, 13. desember 2021

Efni: Umsögn Ólafs K. Ólafs f.h. LSB um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál, um **eftirlitsgjald FME,** VI. kafla frumvarpsins, breyting á lögum nr. 99/1999.

1. Í umsögn 11 minni og meðalstórra lífeyrissjóða til efnahags- og viðskiptanefndar fyrir ári síðan, 30. október 2020, kom meðal annars fram að gjaldtaka á formi eftirlitsgjalds Seðlabanka Íslands – fjármálaeftirlits (FME), sem stofnunin innheimtir hjá eftirlitsskyldum aðilum, sé skattheimta á borð við bankaskatt og þurfi því að samræmast jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda.

2. Minni og meðalstórir lífeyrissjóðir gerðu í umsögn sinni alvarlegar athugasemdir við það með hvaða hætti eftirlitsgjald FME hefur verið lagt á lífeyrissjóðina þar sem verulegs ójafnræðis gætir ef horft er til stærðarmunar sjóðanna.

   Niðurstaða Alþingis fyrir árið 2021 var sú að haga skattlagningu á lífeyrissjóðina þannig að hlutur fastagjaldsins yrði 60%, skipt jafnt á sjóðina, en 40% sem hlutfall af eignum. Þessi niðurstaða þýddi að 16 lífeyrissjóðir af 21, sem fara með þriðjungshlut hreinnar eignar lífeyrissjóðanna, þurftu að greiða 75 m.kr. umfram hlutdeild sína.

   Ef horft væri til næstu 20 ára, að öðru óbreyttu, myndi löggjafinn velta einum og hálfum milljarði króna kostnaði (1.500.000.000 kr.) af sjóðfélögum stærstu lífeyrissjóðanna yfir á þá sjóðfélaga, sem eiga réttindi í minni og meðalstórum lífeyrissjóðum.

   Slíkt getur ekki talist samræmast jafnræðisreglu.

3. Fjármálaeftirlit Seðlabanka Íslands segir í minnisblaði sínu 16. nóvember 2020 til efnahags- og viðskiptanefndar að óeðlilegt sé að minni lífeyrissjóðir greiði hlutfallslega meira en þeir stóru og mælir með því að fyrirkomulag skattheimtu til að standa straum af eftirliti og tengdum verkefnum verði tekið til gagngerrar endurskoðunar.

   Jafnframt kemur fram í minnisblaði Seðlabankans að tillaga um hækkun þáttar fastagjaldsins hjá lífeyrissjóðum í 60% taki mið af ábendingu Landssamtaka lífeyrissjóða „til að halda óbreyttu jafnvægi í gjaldtöku milli sjóða“, þ.e. að hagsmunagæslu allra stærstu sjóðanna verði viðhaldið.

   Við slíkt er ekki hægt að una.

4. Niðurstaða Seðlabankans núna í frumvarpi til laga um breytingu á eftirlitsgjaldi FME fyrir árið 2022, 3. mál, er í hróplegu ósamræmi við minnisblaðið fyrir ári síðan þar sem enn frekar er gengið á hagsmuni sjóðfélaga minni og meðalstórra lífeyrissjóða.

Seðlabankinn leggur til hækkun á þætti fastagjaldsins úr 60 í 70% hjá lífeyrissjóðunum, án þess að færð séu efnisrök fyrir því, á meðan að eftirlitsgjaldið er AÐ ÖLLU LEYTI reiknað sem hlutfall af eignum (tekjum) hjá öðrum eftirlitsskyldum aðilum.

5. Í innsendri umsögn SL lífeyrissjóðs og Festu lífeyrissjóðs til efnahags- og viðskiptanefndar er sýnd skipting eftirlitsgjalds FME hjá eftirlitsskyldum aðilum, sem endurspeglar ósamræmið í ákvörðun/tillögu Seðlabanka Íslands um tilhögun skattheimtunnar (grundvöll eftirlitsgjaldsins):

Eftirlitsskyldur aðili	Grundvöllur eftirlitsgjalds
Viðskiptabankar	Hlutfall af eignum
Sparisjóðir	Hlutfall af eignum
Lánafyrirtæki	Hlutfall af eignum
Greiðslustofnanir	Hlutfall af eignum
Rafeyrisfyrirtæki	Hlutfall af eignum
Vátryggingarfélög	Hlutfall af bókfærðum iðgjöldum
Verðbréfafyrirtæki	Hlutfall af eignum
Rekstrarfélög verðbréfasjóða	Hlutfall af eignum (eignir + eignir í sjóðum)
Verðbréfamiðstöðvar	Hlutfall af rekstrartekjum
Kauphallir	Hlutfall af rekstrartekjum
Lánasjóður sveitarfélaga	Hlutfall af eignum
Lífeyrissjóðir	Fastagjald 70% (stökkbreytilegt eftir stærð) auk hlutfalls af hreinni eign (30%)

6. Því er beint til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis **að gera verður þá kröfu til Seðlabanka Íslands að gerð verði skilmerkilega grein fyrir þeim mismun í skattheimtu**, sem stofnunin leggur til í greinargerð með 11. gr. frumvarpsins **varðandi innheimtu eftirlitsgjaldsins hjá lífeyrissjóðunum** þar sem 70% er næstum jafnskipt á lífeyrissjóðina en aðeins 30% innheimt í hlutfalli af eign þeirra, á meðan að hjá **ÖLLUM ÖÐRUM EFTIRLITSSKYLDUM AÐILUM er eftirlitsgjaldið reiknað sem hlutfall af eignum** eða tekjum.

7. Í umsögn minni og meðalstórra lífeyrissjóða fyrir ári síðan, sem vísað er í hér að framan, var lagt til að innheimta gjaldsins yrði **eingöngu sem hlutfall af eign** en lágmarksfjárhæð til greiðslu yrði 1.200.000 kr.

Innheimtan yrði þá með sama hætti og hjá öðrum eftirlitsskyldum aðilum.

Engin efnisrök mæla með öðru.

Virðingarfyllst,
LÍFEYRISSJÓÐUR BÆNDA

Ólafur K. Ólafs
framkvæmdastjóri

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd

Reykjavík, 14. desember 2021

Efni: Umsögn Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál.

Hjálagt er umsögn Lífeyrissjóðs starfsmanna ríkisins (LSR) vegna frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál.

Breyting á eftirlitsgjaldi, 11. gr. frumvarpsins
Í ákvæðinu er lögð til breyting á samsetningu eftirlitsgjalds lífeyrissjóða með hækkun á föstu gjaldi og lækkun á breytilegu gjaldi. Að baki tillögðum breytingum liggur athugun Seðlabankans á því hvernig eftirlit Fjármálaeftirlitsins með lífeyrissjóðum skiptist og er fastagjaldinu ætlað að standa undir beinu eftirliti með einstökum lífeyrissjóðum á meðan breytilegu gjaldi er ætlað að standa undir verkefnum á borð við greiningar á lífeyrismarkaði, stjórnun og reglusetningarvinnu.

LSR telur mikilvægt að eftirlitsgjaldið endurspegli þann kostnað sem fellur til við eftirlit hjá hverjum sjóði fyrir sig og telur að framkomin breytingatillaga nái því markmiði. Með hliðsjón af framansögðu styður LSR að 11. gr. frumvarpsins nái fram að ganga óbreytt.

Virðingarfyllst,

Harpa Jónsdóttir,
framkvæmdastjóri

Lífeyrissjóður	Eftirlitsgjald FME 2021				Eftirlitsgjald FME 2022 - frur		
	Hrein eign 31.12.2019	Fast	Breytilegt	Samtals	Hrein eign 31.12.2020	Fast	Breytilegt
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins	1.017.521.397	11.280.000	26.271.331	37.551.331	1.167.885.627	16.000.000	20.038.109
Lífeyrissjóður verslunarmanna	867.670.216	11.280.000	22.402.331	33.682.331	1.013.229.024	16.000.000	17.384.574
Gildi - lífeyrissjóður	661.070.958	11.280.000	17.068.156	28.348.156	764.133.360	16.000.000	13.110.691
Birta lífeyrissjóður	432.028.797	11.280.000	11.154.528	22.434.528	491.394.054	13.000.000	8.431.141
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	284.474.132	11.280.000	7.344.822	18.624.822	334.610.746	13.000.000	5.741.116
Almenni lífeyrissjóðurinn	269.133.633	11.280.000	6.948.747	18.228.747	309.560.381	13.000.000	5.311.312
Stapi lífeyrissjóður	256.133.220	11.280.000	6.613.090	17.893.090	295.868.100	13.000.000	5.076.385
Brú Lífeyrissjóður starfsmanna sveitarfélaga	249.103.345	11.280.000	6.431.586	17.711.586	287.840.856	13.000.000	4.938.657
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	184.207.817	11.280.000	4.756.052	16.036.052	208.365.451	13.000.000	3.575.050
Festa - lífeyrissjóður	176.578.514	11.280.000	4.559.071	15.839.071	206.572.972	13.000.000	3.544.296
Lífsverk lífeyrissjóður	104.566.629	9.720.000	2.699.800	12.419.800	123.035.136	10.000.000	2.110.987
Íslenski lífeyrissjóðurinn	99.150.205	9.720.000	2.559.954	12.279.954	117.583.456	10.000.000	2.017.449
Lífeyrissjóður bankamanna	84.110.223	9.720.000	2.171.637	11.891.637	91.089.848	10.000.000	1.562.883
Lífeyrissjóður starfsmanna Reykjavíkurborgar	82.873.863	9.720.000	2.139.716	11.859.716	87.082.961	10.000.000	1.494.134
Lífeyrissjóður Vestmannaeyja	61.112.029	9.720.000	1.577.848	11.297.848	70.384.067	10.000.000	1.207.621
Eftirlaunasj atvinnuflugmanna	43.536.968	9.720.000	1.124.079	10.844.079	49.869.005	10.000.000	855.632
Lífeyrissjóður bænda	37.240.874	9.720.000	961.520	10.681.520	40.377.896	10.000.000	692.788
Lífeyrissjóður starfsmanna Búnaðarbanka Íslands	25.105.620	5.280.000	648.201	5.928.201	26.035.323	5.500.000	446.704
Lífeyrissjóður Rangæinga	14.276.543	5.280.000	368.605	5.648.605	16.268.547	5.500.000	279.129
Lífeyrissjóður starfsmanna Akureyrarbæjar	12.712.789	5.280.000	328.231	5.608.231	13.490.104	4.000.000	231.458
Lífeyrissjóður Tannlæknafél Ísl	6.898.577	3.000.000	178.114	3.178.114	7.869.303	4.000.000	135.018
Samtals:	4.969.506.348	199.680.000	128.307.419	**327.987.419**	5.722.546.216	228.000.000	98.185.134
		61%	39%	100%		70%	30%
Fjárhæðir í þús. kr.	**0,0066%**				**0,0057%**		
	327.987.419	128.307.419			326.185.134	98.185.134	
Hlutfall, breytilegt gjald		39,1%				30,1%	

nvarp 2021	Breyting frá fyrra ári	
Samtals	**Kr.**	**%**
36.038.109	**-1.513.221**	**-4,0%**
33.384.574	**-297.757**	**-0,9%**
29.110.691	**762.535**	**2,7%**
21.431.141	**-1.003.388**	**-4,5%**
18.741.116	**116.293**	**0,6%**
18.311.312	**82.565**	**0,5%**
18.076.385	**183.295**	**1,0%**
17.938.657	**227.071**	**1,3%**
16.575.050	**538.998**	**3,4%**
16.544.296	**705.224**	**4,5%**
12.110.987	**-308.813**	**-2,5%**
12.017.449	**-262.504**	**-2,1%**
11.562.883	**-328.755**	**-2,8%**
11.494.134	**-365.582**	**-3,1%**
11.207.621	**-90.227**	**-0,8%**
10.855.632	**11.554**	**0,1%**
10.692.788	**11.267**	**0,1%**
5.946.704	**18.503**	**0,3%**
5.779.129	**130.524**	**2,3%**
4.231.458	**-1.376.773**	**-24,5%**
4.135.018	**956.904**	**30,1%**
326.185.134	**-1.802.285**	**-0,5%**
100%		

Minnisblað

Frá: **Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands**
Til: **Efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis**
Dags.: **23. desember 2021**
Efni: **Breyting á 9. tölul. 5. gr. laga 99/1999**

Núverandi ákvæði:
9. Lífeyrissjóðir skulu samtals greiða [0,0066%] [3)] af hreinni eign til greiðslu lífeyris. Greiða skal eftirlitsgjaldið sem [1.680.000 kr.] [3)] fastagjald vegna þeirra lífeyrissjóða er höfðu hreina eign til greiðslu lífeyris undir einum milljarði króna, [3.000.000 kr.] [3)] vegna þeirra lífeyrissjóða er höfðu hreina eign til greiðslu lífeyris frá einum til og með tíu milljarða króna, [5.280.000 kr.] [3)] vegna þeirra lífeyrissjóða er höfðu hreina eign til greiðslu lífeyris frá tíu milljörðum til og með [þrjátíu] [3)] milljarða króna, [9.720.000 kr.] [3)] vegna þeirra lífeyrissjóða er höfðu hreina eign til greiðslu lífeyris frá [þrjátíu] [3)] milljörðum til og með [eitt hundrað og fimmtíu] [3)] milljarða króna og [11.280.000 kr.] [3)] vegna þeirra lífeyrissjóða er höfðu hreina eign til greiðslu lífeyris þar yfir. Það sem þá er ógreitt af eftirlitsgjaldi skv. 1. málsl. greiðist í hlutfalli við hreina eign til greiðslu lífeyris.

Breytingartillaga skv. frumvarpi:
11. gr.
Eftirfarandi breytingar verða á 5. gr. laganna:...
b. Í stað „0,0066%“, „1.680.000 kr.“, „einum milljarði“, „3.000.000 kr.“, „einum til og með tíu“, „5.280.000 kr.“, „tíu milljörðum til og með þrjátíu“, „9.720.000 kr.“, „þrjátíu milljörðum til og með eitt hundrað og fimmtíu“ og „11.280.000 kr.“ í 9. tölul. 1. mgr. kemur: 0,0057%; 4.000.000 kr.; fimmtán milljörðum; 5.500.000 kr.; fimmtán milljörðum til og með fjörutíu; 10.000.000 kr.; fjörutíu milljörðum til og með eitt hundrað og áttatíu; 13.000.000 kr.; eitt hundrað og áttatíu milljörðum til og með sex hundruð; og: 16.000.000 kr.

Nefndarálit meirihluta efnahags- og viðskiptanefndar:
Eftirlitsgjald lífeyrissjóða (11. gr.).
Í 11. gr. frumvarpsins er m.a. lögð til breyting á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða þannig að þáttur fastagjalds í heildarálagningu lífeyrissjóða verði hækkaður úr 60% í 70%. Í umsögnum sem bárust nefndinni, m.a. frá Lífeyrissjóði bænda og Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands, er m.a. gerð

athugasemd við það fyrirkomulag að svo stórum hluta gjaldsins sé skipt jafnt á sjóðina, enda feli fyrirkomulagið í sér að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu er hærra hjá minni lífeyrissjóðum en þeim eignameiri. Meiri hlutinn telur að svo stöddu ekki forsendur fyrir því að þáttur fastagjalds í heildarálagningu lífeyrissjóða verði hækkaður með þeim hætti sem gert er ráð fyrir og leggur til breytingu þess efnis að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu verði óbreytt, eða 60%.

Meiri hlutinn áréttar það sem fram kom í nefndaráliti meiri hluta þáverandi efnahags- og viðskiptanefndar við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2021 (5. mál á 151. löggjafarþingi) um mikilvægi þess að fram fari endurskoðun á fyrirkomulagi eftirlitsgjalds með tilliti til þess að tryggja frekar jafnræði milli ólíkra lífeyrissjóða og sanngjarna skiptingu gjaldsins.

Breytingartillaga meirihluta efnahags- og viðskiptanefndar:

Við 11. gr.

a. Í stað „5.500.000 kr.“, „10.000.000 kr.“, „13.000.000 kr.“ og „16.000.000 kr.“ í b-lið komi: 5.000.000 kr.; 8.500.000 kr.; 11.000.000 kr.; og: 14.000.000 kr.

Samandregið:

Breytingartillaga nefndarinnar hreyfir ekki við föstu gjaldi á sjóðum undir 15 milljörðum. Samkvæmt breytingartillögunni þá hækkar gjaldið á Lífeyrisjóð Tannlæknafélags Íslands frá frumvarpinu úr kr. 4.135.018 í kr. 4.178.335. Þetta samsvarar 31,5% hækkun frá fyrra ári í stað 30,1% hækkunar skv. frumvarpi. Þessar breytingar virðast ekki vera í samræmi við inntak nefndarálits meirihluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Eftirlitsgjald skv. breytingartillögu.

		Eftirlitsgjald FME 2022 - skv. breytingart 2021			Breyting frá fyrra ári	
Lífeyrissjóður	**Hrein eign 31.12.2020**	**Fast**	**Breytilegt**	**Samtals**	**Kr.**	**%**
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins	1.167.885.627	14.000.000	26.466.786	40.466.786	**2.915.455**	**7,8%**
Lífeyrissjóður verslunarmanna	1.013.229.024	14.000.000	22.961.936	36.961.936	**3.279.605**	**9,7%**
Gildi - lífeyrissjóður	764.133.360	14.000.000	17.316.896	31.316.896	**2.968.740**	**10,5%**
Birta lífeyrissjóður	491.394.054	11.000.000	11.136.040	22.136.040	**-298.488**	**-1,3%**
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	334.610.746	11.000.000	7.582.995	18.582.995	**-41.827**	**-0,2%**
Almenni lífeyrissjóðurinn	309.560.381	11.000.000	7.015.300	18.015.300	**-213.447**	**-1,2%**
Stapi lífeyrissjóður	295.868.100	11.000.000	6.705.004	17.705.004	**-188.086**	**-1,1%**
Brú Lífeyrissjóður starfsmanna sveitarfélaga	287.840.856	11.000.000	6.523.089	17.523.089	**-188.497**	**-1,1%**
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	208.365.451	11.000.000	4.722.007	15.722.007	**-314.045**	**-2,0%**
Festa - lífeyrissjóður	206.572.972	11.000.000	4.681.385	15.681.385	**-157.686**	**-1,0%**
Lífsverk lífeyrissjóður	123.035.136	8.500.000	2.788.239	11.288.239	**-1.131.561**	**-9,1%**
Íslenski lífeyrissjóðurinn	117.583.456	8.500.000	2.664.693	11.164.693	**-1.115.261**	**-9,1%**
Lífeyrissjóður bankamanna	91.089.848	8.500.000	2.064.291	10.564.291	**-1.327.347**	**-11,2%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Reykjavíkurborgar	87.082.961	8.500.000	1.973.486	10.473.486	**-1.386.230**	**-11,7%**
Lífeyrissjóður Vestmannaeyja	70.384.067	8.500.000	1.595.053	10.095.053	**-1.202.795**	**-10,6%**
Eftirlaunasj atvinnuflugmanna	49.869.005	8.500.000	1.130.138	9.630.138	**-1.213.940**	**-11,2%**
Lífeyrissjóður bænda	40.377.896	8.500.000	915.049	9.415.049	**-1.266.471**	**-11,9%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Búnaðarbanka Íslands	26.035.323	5.000.000	590.016	5.590.016	**-338.185**	**-5,7%**
Lífeyrissjóður Rangæinga	16.268.547	5.000.000	368.680	5.368.680	**-279.925**	**-5,0%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Akureyrarbæjar	13.490.104	4.000.000	305.715	4.305.715	**-1.302.516**	**-23,2%**
Lífeyrissjóður Tannlæknafél Íslands	7.869.303	4.000.000	178.335	4.178.335	**1.000.221**	**31,5%**
Samtals:	**5.722.546.216**	**196.500.000**	**129.685.134**	**326.185.134**	**-1.802.285**	**-0,5%**

Eftirlitsgjald skv. frumvarpi:

		Eftirlitsgjald FME 2022 - frumvarp 2021			Breyting frá fyrra ári	
Lífeyrissjóður	**Hrein eign 31.12.2020**	**Fast**	**Breytilegt**	**Samtals**	**Kr.**	**%**
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins	1.167.885.627	16.000.000	20.038.109	36.038.109	**-1.513.221**	**-4,0%**
Lífeyrissjóður verslunarmanna	1.013.229.024	16.000.000	17.384.574	33.384.574	**-297.757**	**-0,9%**
Gildi - lífeyrissjóður	764.133.360	16.000.000	13.110.691	29.110.691	**762.535**	**2,7%**
Birta lífeyrissjóður	491.394.054	13.000.000	8.431.141	21.431.141	**-1.003.388**	**-4,5%**
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	334.610.746	13.000.000	5.741.116	18.741.116	**116.293**	**0,6%**
Almenni lífeyrissjóðurinn	309.560.381	13.000.000	5.311.312	18.311.312	**82.565**	**0,5%**
Stapi lífeyrissjóður	295.868.100	13.000.000	5.076.385	18.076.385	**183.295**	**1,0%**
Brú Lífeyrissjóður starfsmanna sveitarfélaga	287.840.856	13.000.000	4.938.657	17.938.657	**227.071**	**1,3%**
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	208.365.451	13.000.000	3.575.050	16.575.050	**538.998**	**3,4%**
Festa - lífeyrissjóður	206.572.972	13.000.000	3.544.296	16.544.296	**705.224**	**4,5%**
Lífsverk lífeyrissjóður	123.035.136	10.000.000	2.110.987	12.110.987	**-308.813**	**-2,5%**
Íslenski lífeyrissjóðurinn	117.583.456	10.000.000	2.017.449	12.017.449	**-262.504**	**-2,1%**
Lífeyrissjóður bankamanna	91.089.848	10.000.000	1.562.883	11.562.883	**-328.755**	**-2,8%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Reykjavíkurborgar	87.082.961	10.000.000	1.494.134	11.494.134	**-365.582**	**-3,1%**
Lífeyrissjóður Vestmannaeyja	70.384.067	10.000.000	1.207.621	11.207.621	**-90.227**	**-0,8%**
Eftirlaunasj atvinnuflugmanna	49.869.005	10.000.000	855.632	10.855.632	**11.554**	**0,1%**
Lífeyrissjóður bænda	40.377.896	10.000.000	692.788	10.692.788	**11.267**	**0,1%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Búnaðarbanka Íslands	26.035.323	5.500.000	446.704	5.946.704	**18.503**	**0,3%**
Lífeyrissjóður Rangæinga	16.268.547	5.500.000	279.129	5.779.129	**130.524**	**2,3%**
Lífeyrissjóður starfsmanna Akureyrarbæjar	13.490.104	4.000.000	231.458	4.231.458	**-1.376.773**	**-24,5%**
Lífeyrissjóður Tannlæknafél Íslands	7.869.303	4.000.000	135.018	4.135.018	**956.904**	**30,1%**
Samtals:	5.722.546.216	228.000.000	98.185.134	**326.185.134**	**-1.802.285**	**-0,5%**

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og viðskiptanefnd

Reykjavík, 13. desember 2021

Efni: Umsögn Lífeyrissjóðs Tannlæknafélags Íslands um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál. - Breyting á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða.

Lífeyrissjóður Tannlæknafélags Íslands (LTFÍ) gerir alvarlega athugasemdir við breytingar á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða. Verði fyrirliggjandi frumvarp að lögum mun eftirlitsgjald sjóðsins hækka um 30% frá fyrra ári. Fyrir liggur að breytingin hefur lang mest áhrif á Lífeyrissjóð tannlækna.

LTFÍ vill minna á umsagnir og nefndarálit frá árinu 2020 þegar sama mál var til umfjöllunar. Í umsögn 11 lífeyrissjóða (þar á meðal LTFÍ) var sérstaklega bent á það ójafnræði sem leiðir af fyrirkomulagi og útreikningi gjaldtökunnar.

Í nefndaráliti meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar var að einhverju leyti tekið undir þessi sjónarmið sjóðanna ellefu. Þar sagði m.a.:

„Eftirlitsgjald með lífeyrissjóðum….
Í umsögn… ellefu minni og meðalstórra lífeyrissjóða kemur fram það sjónarmið að ójafnræðis gæti um skiptingu eftirlitsgjalds milli lífeyrissjóðanna ef horft er til stærðarmunar þeirra. Minni lífeyrissjóðir greiði hærra hlutfall af hreinni eign í formi eftirlitsgjalds en þeir stóru. Í umsögninni er lagt til að gjaldið verði alfarið innheimt sem hlutfall af hreinni eign sjóðanna en nemi þó að lágmarki 1.200.000 kr. Í umsögn Landssamtaka lífeyrissjóða kemur einnig fram sú afstaða að mikilvægt sé að lagaákvæðið fái „heildstæða yfirferð þar sem leitast verður við að ná sanngjarnri skiptingu gjaldsins milli ólíkra sjóða."

Nefndin óskaði eftir minnisblaði frá Fjármálaeftirliti Seðlabanka Íslands þar sem fram kæmi afstaða til umsagnar minni og meðalstóru lífeyrissjóðanna. Í minnisblaðinu kemur fram að breytingartillagan endurspegli almennt þann kostnað sem felist í beinu eftirliti með hverjum lífeyrissjóði fyrir sig. Þá segir: „Aftur á móti er verulegur hluti kostnaðar við starfsemi Fjármálaeftirlitsins sem lýtur að lífeyriskerfinu almenns eðlis, svo sem við greiningar, áhættumat, lagaþróun og reglusetningar. Vegna þeirra verkefna, auk kostnaðar við yfirstjórn, er óeðlilegt að minni sjóðirnir greiði hlutfallslega meira en þeir stóru. Að öllu þessu sögðu mælir Fjármálaeftirlitið með því að fyrirkomulag skattheimtu til að standa straum af eftirliti og tengdum verkefnum verði tekið til gagngerrar endurskoðunar."

Skipting eftirlitsgjaldsins í fastagjald og breytilegt gjald veldur því að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu er hærra hjá minni lífeyrissjóðum en hjá þeim eignarmeiri. Við ákvörðun um tilhögun eftirlitsgjalds vegast því á ólíkir hagsmunir lífeyrissjóðanna. Meiri hlutinn tekur

því undir með Fjármálaeftirlitinu um mikilvægi endurskoðunar á fyrirkomulagi eftirlitsgjalds með tilliti til þess að tryggja frekara jafnræði milli sjóðanna.“

Ekki verður séð að sú endurskoðun sem efnahags- og viðskiptanefnd hvatti til á sínum tíma hafi farið fram.

Til að útskýra betur það ósamræmi og ójafnræði sem leiðir af gildandi reglum er ágætt að bera saman tvo ólíka lífeyrissjóði, annars vegar þann stærsta, Lífeyrissjóð starfsmanna ríkisins (LSR) og þann minnsta, Lífeyrissjóð Tannlæknafélags Íslands (LTFÍ).

	LSR	**LTFÍ**
Heildareignir sjóðs í árslok 2020	1.167 ma.kr.	7,9 ma.kr.
Fjöldi virkra sjóðfélaga	32.837	363
Áætlað eftirlitsgjald vegna 2022	36.038.109 kr.	4.135.018 kr.
Eftirlitsgjald á hvern virkan sjóðfélaga	1.097 kr.	11.391 kr.

Á meðan hver virkur sjóðfélagi í LSR greiðir 1.097 kr. á ári í eftirlitsgjald greiðir hver sjóðfélagi í LTFÍ 11.391 kr. Munurinn er enn meiri ef allir sjóðfélagar eru teknir með í reikninginn. Að mati LTFÍ er ótækt að festa í lög jafn mikið óréttlæti og raun ber vitni.

Lífeyrissjóðir eru í eigu sjóðfélaga sinna. Á íslenskum vinnumarkaði hefur stór hópur lítið um það að segja hvert hann greiðir sitt lífeyrisiðgjald. Af þeim sökum er sérstaklega mikilvægt að löggjafinn hugi að jafnræði og réttlátum leikreglum.

Virðingarfyllst,

f.h. Lífeyrissjóðs Tannlæknafélags Íslands

_____

Sigurgísli Ingimarsson, formaður

Undirritunarsíða

Sigurgísli Ingimarsson

Undirritað af:
Sigurgísli Ingimarsson
1006567369
Dags: 13.12.2021
Tími: 16:22:04
Ástæða: Samþykkt
Signet ID: a68db347-f699-451a-9227-bc322033a4cb

Náttúruverndarsamtök Íslands
Iceland Nature Conservation Association

Fjárlaganefnd Alþingis
Bjarkey Olsen Gunnarsdóttir
Haraldur Benediktsson
Inga Sæland
Björn Leví Gunnarsson
Bryndís Haraldsdóttir
Ingibjörg Isaksen
Kristrún Frostadóttir
Stefán Vagn Stefánsson
Vilhjálmur Árnason

Reykjavík 13. desember 2021

Umsögn um *Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. Frá fjármála- og efnahagsráðherra.*

Fjárlagafrumvarpið bendir ekki til að ríkisstjórnin setji sama-sem-merki á milli yfirlýsinga um metnaðarfulla loftslagsstefnu annars vegar og verðlagningar á kolefni hins vegar. Frumvarpi um *til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.*“ Verður að breyta verulega. Samtímis þarf að tryggja að launafólk beri ekki skarðan hlut frá borði vegna hækkunar á kolefnisgjaldi.

Um þetta segir OECD í skýrslu sinni um Ísland frá júlí sl.:

> Iceland's climate policy should rely on effective carbon pricing, complemented by investment in low-carbon infrastructure, targeted spending on green research and development, and well-designed environmental regulation. To ease the transition, the country should remove barriers for new and innovative firms and foster the creation of green jobs and skills.
>
> To garner political support and make the low-carbon transition beneficial for all, proceeds from carbon pricing could be redistributed to households and firms, at least partly.

Þingmenn verða að hafa í huga að frá 2005 hefur losun gróðurhúsalofttegunda á Íslandi dregist saman um 8%. Miðað við yfirlýsta stefnu nýrrar ríkisstjórnar eru þá eftir 47 prósentustig fram til ársins 2030. Það er ærið átak en svo virðist sem fjármálaráðherra geri sér litla grein fyrir hvað fyrir höndum er.

Í þingsályktunartillögu fjármálaráðherra um fjármálastefnu fyrir árin 2022–2026.

> Notast verður við jákvæða hvata til að greiða fyrir grænum lausnum samhliða gjaldtöku á losunarvalda gróðurhúsalofttegunda. Markmið stjórnvalda um samdrátt í losun kalla á áframhaldandi endurskoðun regluverks svo liðkað verði fyrir þátttöku fólks og fyrirtækja í þeirri vegferð. Mikilvægt er að ráðist verði í þá vinnu tímanlega til að tryggja fólki og fyrirtækjum nægan aðlögunartíma og auka með því skilvirkni og hagkvæmni einstakra aðgerða.

Fjárlagafrumvarpið ber ekki með sér að samhliða hvötum til að greiða fyrir grænum lausnum verði hækkað gjald á losunarvalda gróðurhúsalottegunda. Í flestum tilfellum fyrir. Dæmi: Í fjárlagafrumvarpinu, þingskjal 1, segir á bls. 113 um *Tekjur af sköttum á ökutæki*

> Á móti vega aðrir þættir við áætlunargerð til lækkunar á tekjum, s.s. örar tæknibreytingar með tilkomu nýorkubifreiða og sparneytnari véla. Áhrif þessarar þróunar eru mest á tekjur af vörugjaldi af ökutækjum sem lagt er á við innflutning bifreiða. Gjaldið er aðeins lagt á bifreiðar sem losa umfram ákveðið magn af koltvísýringi og fyrir vikið bera rafmagnsbifreiðar og flestar tengiltvinnbifreiðar ekki vörugjald, en þær eru ríflega helmingur nýskráðra fólksbifrei›a það sem af er ári.

Nýorkubílar?
Hugtakið nýorkubílar blekkir. Blekkingin felst í að tvinnbílar ganga að mestu leyti fyrir bensíni eða dísil. Tengiltvinnbílar ganga að miklu leyti fyrir bensíni og losa jafnvel meiri koltvísýring út í andrúmsloftið en venjulegir bensínbílar af sömu gerð og rafmagnsbílar.

Fyrir ríkisstjórn sem segist ætla að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda um 55% fyrir árið 2030 er óverjandi að ekki leggja vörugjald á bifreiðar sem að miklu eða mestu ganga fyrir bensíni eða olíu.

Meini stjórnvöld eitthvað með nýju markmiði um 55% í losun verður að banna nýskráningu bensín og dísilbíla frá og með árinu 2025. Nóg er til af bílum í landinu og árið 2025 ætti framboð á bílum sem ganga fyrir endurnýjanlegum orkugjöfum að vera meira en nóg til að fullnægja kröfum um árlega endurnýjun bílaflotans. Tryggja verður að orkunet um landið dugi fyrir þessa bíla.

Ríkið á ekki að niðurgreiða mengandi bifreiðar með afslætti á vörugjaldi. Hugtakið nýorkubílar er heimatilbúin skilgreining sem einungis mun skaða trúverðugleika stefnu stjórnvalda um orkuskipti.

Við bendum á skýrslu samtakanna Transport & Environment þar sem fram kemur að iðulega eyða tengiltvinnbílar mun meira eldsneyti en framleiðendur gefa upp. Samtökin mæla eindregið með því að stjórnvöld í Evrópu hætti að niðurgreiða tengiltvinnbíla. Það ættu íslensk stjórnvöld einnig að gera.

Sem dæmi um þær ógöngur sem stjórnvöld hafa ratað í er hér stubbur úr ræðu þv. umhverfisráðherra, Guðmundar Inga Guðbrandssonar á – viðburði World Resources Institute og norrænna sendiráða í Washington 15. apríl 2021:

> To give you another example, in the first three months of this year over half of the cars sold in Iceland were electric cars or plug in hybrid and 67 percent were considered clean cars according to government tax waiving scheme. That ... were 60 percent in 2020 and only 28 percent in 2019. Well, that is a way to go.“

Þessi skilgreining á „clean cars“ stenst ekki lögmál eðlisfræðinnar.

62,5% í Noregi

Í Noregi er kolefnisgjald ríkur þáttur í loftslagsstefnu stjórnvalda. Það sem af er þessu ári er hlutfall nýskráðra rafmagnsbíla í Noregi 62,5 prósent. Hlutfall tengiltvinnbíla á sama tímabili er 22%. Norðmenn leggja hins vegar ekki saman þessar tvær tölur og fá út að hlutfall *nýorkubíla* sé samanlagt um 85%.

Kolefnisgjald hefur þegar verið hækkað þrisvar sinnum frá árinu 2018. Hver voru áhrif hækkunar um 70% í tíð sitjandi ríkisstjórnar? Voru þau einhver? Eða voru áhrifin ekki rannsökuð? Á því hefði ekki verið vanþörf miðað við þá miklu umræðu sem varð um hvort hækka skyldi kolefnisgjald um 50 eða 100% hinn 1. janúar 2018[1], eða bara 50% líkt og niðurstaðan varð.

Af hverju hefur þetta ekki rannsakað?

Þær tillögur sem er að finna í frumvarpinu um breyting á lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993 ná varla að halda í við verðlagsþróun. Frumvarpið gerir loftslagsstefnu ríkisstjórnarinnar ótrúverðuga.

Á líðandi ári er hlutfall nýskráðra rafmagnsbíla hér á landi 26% af heild.

Losun nýrra bíla eykst á ný

Gögn frá Umhverfisstofnun Evrópu sýna að sýna að meðaltalslosun koltvísýrings frá nýjum bílum jókst árið 2019, þriðja árið röð í sambandsríkjunum. Tölurnar taka einnig til Bretlands, Íslands og Noregs.

[1] Þ.v. fjármálaráðherra, Benedikt Jóhannesson, hafði lagt fram fjárlagafrumvarp sem fól í sér 100% hækkun á kolefnisgjaldi. Nýr fjármálaráðherra í ríkisstórn Katrínar Jakobsdóttur lagði til að gjaldið yrði lækkað um helming en síðan hækkað um 10% 1. janúar 2019 og önnur 10% 1. janúar 2020.

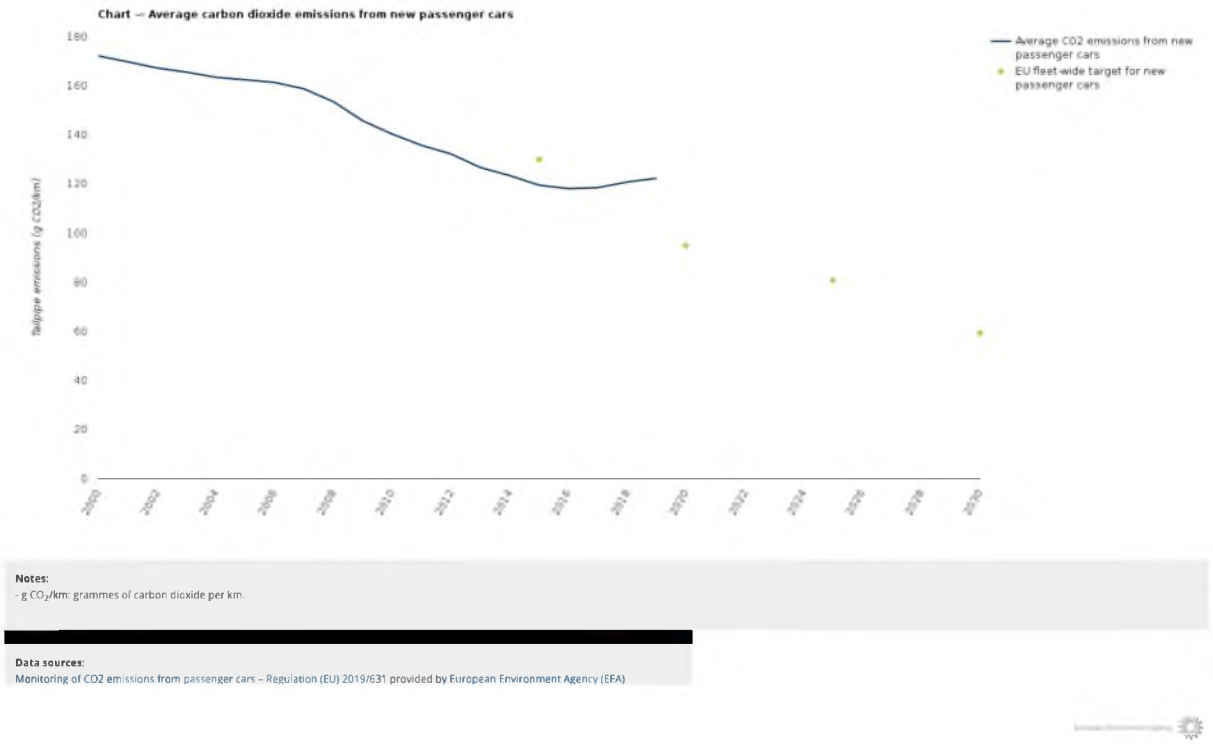


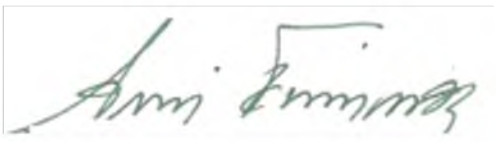
Figure 1: Average carbon dioxide emissions from new passenger cars

Árin 2010 til 2016 minnkaði meðaltalslosun fólksbifreiða á Evrópska efnahagssvæðinu um nærri 22 grömm af CO_2 á hvern ekinn kílómetra (g CO_2/km) en árin 2017–2019 jókst meðaltalslosun á ný, um 2,8 g CO_2/km.

Þá ber að hafa í huga að markmið Evrópusambandsins var að árið 2019 skyldu nýir bílar losa minna en 130 g CO_2/km. Þetta náðist en árið 2020 eru nýir bílar í ESB, auk Bretlands, Íslands og Noregs, fjarri því að losa að hámarki 95 g CO_2/km.

Náttúruverndarsamtökum Íslands er ekki kunnugt að Ísland hafi sett sér markmið hvað þetta varðar, en benda má á að samkvæmt losunarstuðlum Umhverfisstofnunar fyrir árið 2020 er meðaltalslosun bensínbíla 224,2 g CO_2-íg/km annars vegar og dísilbíla 194,4 g CO_2-íg/km hins vegar.

F.h. Náttúruverndarsamtaka Íslands,



Árni Finnsson

152. löggjafarþing 2021–2022.
Þingskjal 242 — 3. mál.
2. umræða.

Nefndarálit

um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.

Frá meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar.

Eftirlitsgjald lífeyrissjóða (11. gr.).

Í 11. gr. frumvarpsins er m.a. lögð til breyting á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða þannig að þáttur fastagjalds í heildarálagningu lífeyrissjóða verði hækkaður úr 60% í 70%. Í umsögnum sem bárust nefndinni, m.a. frá Lífeyrissjóði bænda og Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands, er m.a. gerð athugasemd við það fyrirkomulag að svo stórum hluta gjaldsins sé skipt jafnt á sjóðina, enda feli fyrirkomulagið í sér að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu er hærra hjá minni lífeyrissjóðum en þeim eignameiri. Meiri hlutinn telur að svo stöddu ekki forsendur fyrir því að þáttur fastagjalds í heildarálagningu lífeyrissjóða verði hækkaður með þeim hætti sem gert er ráð fyrir og leggur til breytingu þess efnis að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu verði óbreytt, eða 60%.

Meiri hlutinn áréttar það sem fram kom í nefndaráliti meiri hluta þáverandi efnahags- og viðskiptanefndar við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2021 (5. mál á 151. löggjafarþingi) um mikilvægi þess að fram fari endurskoðun á fyrirkomulagi eftirlitsgjalds með tilliti til þess að tryggja frekar jafnræði milli ólíkra lífeyrissjóða og sanngjarna skiptingu gjaldsins.

Ónákvæmni í meirihlutaáliti efnahags- og viðskiptanefndar um 11.gr., sbr. eftirfarandi:

Í álitinu segir:

Í umsögnum sem bárust nefndinni, m.a. frá Lífeyrissjóði bænda og Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands, er m.a. gerð athugasemd við það fyrirkomulag að svo stórum hluta gjaldsins sé skipt jafnt á sjóðina, enda feli fyrirkomulagið í sér að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu er hærra hjá minni lífeyrissjóðum en þeim eignameiri.

Nákvæmara væri að fram komi:

Í umsögnum sem bárust nefndinni, m.a. frá Lífeyrissjóði bænda, Lífeyrissjóði Tannlæknafélags Íslands, Söfnunarsjóði lífeyrisréttinda og Festu lífeyrissjóði er lagt til að eftirlitsgjaldið verði alfarið innheimt sem hlutfall af hreinni eign sjóðanna **(þ.e. sjóðirnir vilja fastagjaldið burt)**, þó að lágmarki 1,2 m.kr., og verði reiknað þannig með sama hætti og það er reiknað hjá öðrum eftirlitsskyldum aðilum. Núverandi fyrirkomulag felur í sér að hlutfall fastagjaldsins af heildarálagningu er hærra hjá minni lífeyrissjóðum en þeim eignameiri.

„**TILLAGA Seðlabanka** Íslands-fjármálaeftirlits í frumvarpi um grundvöll eftirlitsgjalds hjá lífeyrissjóðum, sbr. 9.tl. 5.gr. laga nr. 99/1999, **að hafa 70% af eftirlitsgjaldinu sem fastagjald** hjá lífeyrissjóðunum í stað þess að reikna gjaldið sem hlutfall af eignum, **samræmist ekki jafnræðisreglu og öðrum áskilnaði laga og stjórnarskrár um álagningu og jöfnun opinberra gjalda**.“ „Skorað er á hið háa Alþingi að breyta umræddu ákvæði í jafnræðisátt svo ekki þurfi að reyna á lögmæti laganna fyrir dómstólum,“ segir í viðbótarumsögn LSB.

27. desember 2021
Ólafur K. Ólafs, s. 893 0354
Framkvæmdastjóri Lífeyrissjóðs bænda

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Nefndasvið Alþingis
Alþingishúsið við Austurvöll
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Reykjavík 13. desember 2021

Efni: Umsögn Samtaka ferðaþjónustunnar um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. mál nr. 3.

Samtök ferðaþjónustunnar – SAF vísa í frumvarp fjármálaráðherra um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, mál nr. 3. Frumvarpið mælir fyrir ýmsum aðgerðum sem hafa bæði áhrif á tekju- og gjaldahlið fjárlagafrumvarpsins. SAF hafa farið yfir efni frumvarpsins og vilja koma eftirfarandi ábendingum á framfæri sem snúa að afnámi gistináttaskatt og breytingar sem snúa að orkuskiptum bifreiða. Samtökin vilja hins vegar benda efnahags- og viðskiptanefnd að lesa umsögn samtakanna um fjárlagafrumvarpið og á sameiginlega umsögn Bílgreinasambandsins, Samtaka ferðaþjónustunnar og Samtaka verslunar og þjónustu um frumvarp þetta.

Gistináttaskattur

Niðurfelling gistináttaskatts frá apríl 2020 til desember 2021, var ein af aðgerðum stjórnvalda vegna heimsfaraldursins og í frumvarpinu er það úrræði framlengt til loka árs 2023. Samtökin fagna þeirri ráðstöfun og minna á þá afstöðu sína að engin rök mæli með endurupptöku gistináttaskatts. SAF hvetja stjórnvöld því til að leggja skattinn af til frambúðar.

Gistináttaskattur er slæm leið til innheimtu gjalds af ferðamönnum af ýmsum ástæðum, m.a. vegna þess hve ójafnt hann leggst á seljendur gistingar og skekkir því samkeppni. Af sömu ástæðum leggst gistináttaskattur einnig ójafnt á ferðamenn og uppfyllir því alls ekki markmið löggjafans með álagningu skattsins.

Breytingatillaga SAF: Samtökin leggja til að gistináttaskattur verði lagður af til frambúðar, þ.e. að lög nr. 87/2011 um gistináttaskatt verði felld brott.

Orkuskipti

Samtökin fagna áherslum um orkuskipti og loftslagsmál sem fram koma í fjárlagafrumvarpinu sem eru metnaðarfull og í samræmi við það sem komið hefur fram í fjármálaáætlun á fyrri stigum. Mikilvægt er að stjórnvöld viðhaldi góðu samstarfi við atvinnulífið um að uppfylla opinber markmið og alþjóðleg viðmið kolefnislosunar. Þrátt fyrir góðan vilja sem varðar leiðina verða alltaf hindranir á veginum sem nauðsynlegt er að vinna úr til að geta mætt settum markmiðum og er Alþingi gríðarlega mikilvægur hlekkur í þeim efnum.

Í lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt er ákvæði til bráðabirgða nr. XXIV veitt tímabundin undanþága til niðurfellingar af virðisaukaskatti við kaup á rafmagns-, vetnis- eða tengiltvinn bifreiðum. Undanþágan er bundin við 15.000 bíla kvóta af hvorri tegund sem hefur í för með sér að á sjötta virka degi næsta mánaðar eftir að kvótanum er náð falla undanþágurnar úr gildi.Þá er einnig gert ráð fyrir að niðurfelling fyrir tengiltvinn bifreiðar muni lækka um helming nú umáramótin sem þýðir að verð þessara ökutækja mun hækka um 480 þúsund krónur.

Tengiltvinn bifreiðar eru gríðarlega mikilvæg ökutæki þegar kemur að tækifærum til orkuskipta fyrir fyrirtæki í ferðaþjónustu, en líka fyrir íbúa í dreifbýli þar sem uppbygging hleðsluinnviða hamlar enn útbreiðslu hreinna rafbíla. Mikill áhugi er til staðar á hefðbundnum rafmagnsbílum í þéttbýli og væri eflaust enn meiri ef uppbygging á hleðsluinnviðum væri meiri en raun ber vitni.

Ljóst er að nýskráning vistvænna tengiltvinn ökutækja mun fylla þann kvóta sem settur hefur verið, snemma árið 2022 og líklegt er að kvóti rafknúinna ökutækja muni fyllast síðar á árinu. Þetta mun að óbreyttu hafa í för með sér að útsöluverð þeirra ökutækja sem um ræðir mun hækka á sjötta virka degi mánaðar eftir að kvótanum er náð, um það sem nemur núgildandi niðurfellingu. Fyrirsjáanleiki er því nánast enginn og munu hækkanir draga mikið úr eftirspurn á umræddum ökutækjum. Það mun hægja á orkuskiptum í samgöngum og takmarka mikið möguleika á að ná markmiðum stjórnvalda í orkuskiptum sem m.a. kveða á um að 20% af skráðum bílaleigubílum verði vistvænir árið 2025.

Til að mæta markmiðum stjórnvalda og alþjóðlegum viðmiðum kolefnislosunar þurfa yfir helmingur fólksbílaflota landsins að ganga fyrir vistvænum orkugjöfum. Með það í huga leggja samtökin mikla áherslu á að endursala á ökutækjum fallið hafa undir niðurfellingu á virðisaukaskatti skv. bráðabirgðaákvæði XXIV verði í samræmi við það sem í gildi var þegar niðurfelling var veitt. Samtökin hvetja einnig Alþingi og fjárlaganefnd að leggja til breytingu á bráðabirgðaákvæði XXIV í lögum um virðisaukaskatt og fjöldi tengiltvinn og rafmagns ökutækja verði aukinn með það að markmiði að viðhalda þeim góða takti sem náðst hefur í orkuskiptum. Þá er einnig gríðarlega mikilvægt að tengiltvinnbifreiðar njóti áfram sömu niðurfellingar og gilt hefur hingað til þar sem tengiltvinn ökutæki eru ein af forsendum orkuskipta hjá bílaleigum og mikilvægur hlekkur fyrir orkuskipti á landsbyggðinni.

Þessar breytingar eru nauðsynlegar til að stjórnvöld geti staðið við þau fögru fyrirheit sem koma fram í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar um orkuskipti og þá sérstaklega í ferðaþjónustu. Að öðrum kosti má reikna með að áætlanir í orkuskiptum fari nánast aftur á byrjunarreit.

Til að mæta markmiðum í núgildandi stjórnarsáttmála um markviss skref til orkuskipta í samgöngum og í ferðaþjónustu, m.a. um rafvæðingu bílaleigubíla og uppbyggingu hleðslunets um land allt.

Breytingatillaga SAF:

- **Málslið verði bætt við bráðabirgðaákvæði XXXIX í lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, sem kveður á um að heimilt verði að fella niður virðisaukaskatt af endursölu ökutækis skv. 1. mgr. þess ákvæðis, hafi það verið undanþegið skattskyldri veltu við fyrstu kaup**
- **Í þriðju málsgrein bráðabirgðaákvæðis XXIV í lögum 50/1988 verði niðurfelling tengiltvinn bíla áfram 960.000 kr. með endurskoðun í lok árs 2022**
- **Í fjórðu málsgrein bráðabirgðaákvæðis XXIV í lögum 50/1988 verði heimild til að undanþyggja 6.500.000 frá skattskyldri veltu vegna sölu rafmagns- og vetnisbifreiða, framlengd til ársins 2025**
- **Í fimmtu málsgrein bráðabirgðaákvæðis XXIV í lögum 50/1988 verði heimilt að undanþyggja að hámarki 4.000.000 kr. af skattskyldri veltu við sölu tengiltvinn bíla með endurskoðun í lok árs 2022**
- **Fjöldatakmörk ökutækja sem falla undir skilyrði sjöundu málsgreinar bráðabirgðaákvæðis XXIV í lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt miðist við 30.000 í hverjum flokki.**

Virðingarfyllst

Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri SAF

Efnahags- og viðskiptanefnd Alþingis
Nefndasvið Alþingis
Alþingishúsið við Austurvöll
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Reykjavík 22. desember 2021

Efni: Viðbótarumsögn Samtaka ferðaþjónustunnar um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. mál nr. 3.

Samtök ferðaþjónsutunnar vilja að gefnu tilefni koma á framfæri ábendigu til efnahags- og viðskiptanefndar Alþingis að tillögur sem lúta að endursölu vistvænna ökutækja og eru nánar skýrðar í viðbótarumsögn BGS, SAF og SVÞ, eru með öllu ótengdar þeim tillögum sem snúa að hámarki skráðra vistvænna ökutækja sem njóta niðurfellingar skv. bráðabirgðaákvæði XXIV.

Um er að ræða réttlætismál og sem dæmi má nefna 4 milljón króna bíl í eigu ökutækjaleigu sem verður fyrir svo miklu tjóni að tryggingafélag þarf að kaupa hann. Ökutækjaleigan fær 4 milljónir við sölu en þarf að skila 775.000 í útskatt af sölunni, sem er hreint tap. Munar um slíkt þegar bílarnir eru margir. Einstaklingur eða fyrirtæki sem ekki rekur bíla í virðisaukaskattsumhverfi og lendir í sömu aðstæðum þarf ekki greiða virðisaukaskatt.

Óskað er eftir að nefndin taki þetta til skoðunar og bregðist við áður en fjárlög verða samþykkt fyrir áramót.

Virðingarfyllst

Jóhannes Þór Skúlason
framkvæmdastjóri SAF

Nefndasvið Alþingis
B.t. fjárlaganefndar og efnahags- og viðskiptanefndar
nefndasvid@althingi.is

Reykjavík, 10. desember 2021

Efni: Umsögn Samtaka iðnaðarins um frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2022, 1. mál, tillögu til þingsályktunar um fjármálastefnu fyrir árin 2022-2026, 2. mál og frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál.

Fjárlaganefnd og efnahags- og viðskiptanefnd hafa óskað eftir umsögn Samtaka iðnaðarins (hér eftir „**samtökin**“ eða „**SI**“) um frumvarp til laga um fjárlög fyrir árið 2022, 1. mál, tillögu til þingsályktunar um fjármálastefnu fyrir árið 2022-2026, 2. mál og breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga 2022, 3. mál.

Hér að neðan er samantekt yfir helstu athugasemdir SI:

- SI taka undir það sem fram kemur í fjárlagafrumvarpinu og fjármálastefnunni að litið til næstu ára verði að tryggja sjálfbærni í ríkisrekstrinum. Leið vaxtar – að veita atvinnulífinu svigrúm til að skapa aukin verðmæti og ný og eftirsótt störf – er farsælasta leiðin. Leið skattlagningar mun hefta vöxt atvinnulífs og tefja endurreisnina.
- SI lýsa ánægju sinni með það að í fjárlagafrumvarpinu endurspeglist áhersla á að vaxa út úr kreppunni og halda áfram að byggja upp velsæld með traustum efnahag, fjárfestingum í fólki, innviðum og nýsköpun. Taka samtökin heilshugar undir það sem þar er sagt að til þess að aukin efnahagsumsvif verði á sjálfbærum grunni þurfi þau að byggja á aukinni framleiðni hagkerfisins.
- SI fagnar því að á nýju kjörtímabili verður áfram fjárfest í innviðum, menntun, nýsköpun og rannsóknum og mótuð umgjörð fyrir öflugt og framsækið atvinnulíf.
- Iðnaður lagði afar mikið af mörkum til endurreisnar á liðnum áratug eftir síðustu kreppu. Umfang iðnaðar er mikið. Iðnaðurinn getur á enn kröftugri hátt verið drifkraftur viðspyrnu hagkerfisins nú. Til þess þurfa stjórnvöld og atvinnulíf að taka höndum saman og vinna hratt að uppbyggingu og bættum skilyrðum.
- SI fagna sérstaklega skýrri og framsækinni framtíðarsýn og áherslum nýrrar ríkisstjórnar á hvata til fjárfestinga í nýsköpun og vöxt hugverkaiðnaðar, sem hefur fest sig í sessi sem fjórða stoðin í verðmætasköpun þjóðarbúsins. Í því sambandi má sérstaklega nefna að fyrirhugað er að festa hækkun á endurgreiðslum vegna rannsókna- og þróunar (R&Þ) í sessi. Sú aðgerð ein og sér mun stuðla að áframhaldandi vexti hugverkaiðnaðar, aukinna útflutningstekna og skapa ný og verðmæt störf.

- SI eru ánægð með að það sé skýrt markmið nýrrar ríkisstjórnar að stuðla að efnahagslegum stöðugleika, enda er hann forsenda áframhaldandi kjarabóta heimilanna í landinu. Í nýrri könnun sem gerð var meðal stjórnenda iðnfyrirtækja kemur fram að 98% þeirra segja að stöðugt starfsumhverfi skipti miklu máli fyrir rekstur þeirra fyrirtækja.
- SI mótmæla þeirri 0,25 prósentustiga hækkun tryggingagjaldsins sem fyrirhuguð er um næstu áramót skv. frumvarpi til fjárlaga. Hækkun tryggingagjaldsins veikir samkeppnishæfni innlendra fyrirtækja gagnvart erlendum keppinautum og dregur úr getu fyrirtækja að ráða til sín starfsmenn og þar með tekjugrunni tryggingagjaldsins.
- SI telja mikilvægt í ljósi þess hversu vel verkefnið Allir vinna hefur tekist að stjórnvöld framlengi 100% endurgreiðslu virðisaukaskatts um eitt ár hið minnsta. Átakið Allir vinna hefur skilað góðum árangri bæði á síðasta ári sem og á árunum 2009-2013.
- SI fagna aukinni áherslu á að skapa traust almennings og fyrirtækja til atvinnulífs og markaðseftirlits en myndu vilja sjá aukna áherslu á bætt regluverk með það fyrir augum að bæta eftirfylgni með lögum og tryggja virka samkeppni á jafnræðisgrundvelli. Hér vilja samtökin sérstaklega nefna eftirlit með lögum um handiðnað nr. 42/1978, sem er í lamasessi.
- SI fagna aukinni áherslu Samkeppniseftirlitsins á þróun stafrænna lausna þá skortir aukna áherslu á að eftirlit Samkeppniseftirlitsins verði skilvirkara og hagkvæmara. Hér þarf að horfa til þess að stytta málsmeðferðartíma innan eftirlitsins.
- SI telja mikilvægt að horft sé sérstaklega til þess að bæta samkeppniseftirlit með opinberum fyrirtækjum í samkeppnisrekstri og að stjórnvöld leiti markvisst leiða til að draga úr umsvifum hins opinbera á samkeppnismarkaði. Auka þarf áherslu á útvistun samhliða því að vinna að heilbrigðum útboðsmarkaði hins opinbera.
- SI telja að þar sem netöryggismálum hefur verið tryggt varanlegt fjármagn sé tilefni til lækkunar rekstrargjalds þar sem gjaldinu sé ekki lengur ætlað að standa undir kostnaði sem hlýst af verkefnum Póst- og fjarskiptastofnunar á sviði netöryggismála.
- SI telja það vonbrigði að sjá að fyrirhuguð framlög til fjárfestinga á framhaldsskólastiginu lækka um 7,8% á tímabilinu 2022-2026, þrátt fyrir fyrirheit um eflingu iðnnáms í stjórnarsáttmála. SI fagna því að ríkisstjórnin styðji byggingu nýs Tækniskóla enda hefur þörfin aldrei verið meiri.
- SI harma að framlög í vinnustaðanámssjóð haldast óbreytt á milli ára, því ljóst er að breyting á reglugerð um vinnustaðanám kallar á talsvert meira utanumhald og kennslu frá meisturum, fyrirtækjum og stofnunum en verið hefur hingað til. Það er eindregin ósk SI að framlög til sjóðsins verði aukin verulega til þess að mæta þessari fjölgun umsókna.
- SI eru ánægð með þá miklu áherslu á innviði sem birtist í stjórnarsáttmála og ráðuneytisskipan nýrrar ríkisstjórnar. Eru samtökin sérstaklega ánægð með að nýtt ráðuneyti innviða hafi nú verið stofnað þar sem undir eru öll helstu málefni innviða hagkerfisins. Er að mati SI sérstaklega ánægjulegt að þar hafi verið sameinuð í einu ráðuneyti skipulags-, byggingar- og samgöngumál sem ætti að greiða úr flækjum.
- SI mótmæla þeim niðurskurði sem er í fjárlagafrumvarpinu á fjárheimildum til framkvæmda á vegakerfinu. Af öllum innviðum landsins er ástand vegakerfis einna verst.

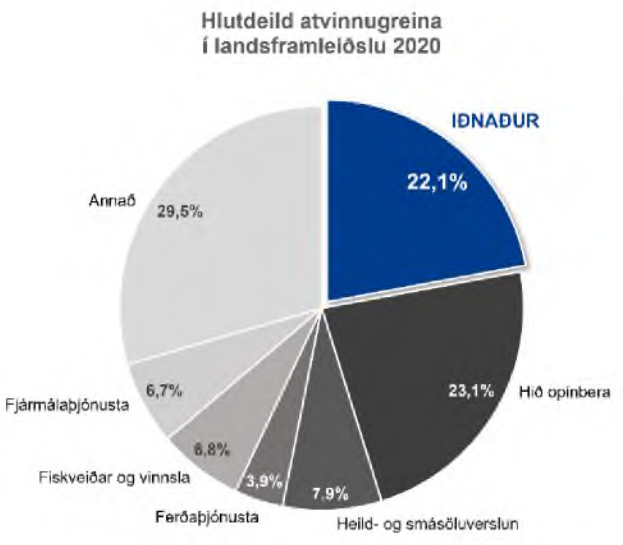
- SI lýsa áhyggjum af því sem fram kemur í fjármálaáætlun 2022-2026 þar sem gert er ráð fyrir að hlutdeild fjárfestinga hins opinbera af landsframleiðslu muni lækka á næstu árum m.a. vegna mikilla lækkunar í fjárfestingum í samgöngumannvirkjum. Mikilvægt er að tryggja að þessi þróun verði ekki að veruleika enda er mikil uppsöfnuð viðhaldsþörf á innviðum landsins og ekki á þá skuld bætandi.
- SI fagna því að nú standi til að ráðast í frekari endurbætur á regluverki og stjórnsýslu húsnæðismála. Mikilvægt er að nægt fjármagn sé tryggt til verkefnisins þar sem ávinningurinn verður margfalt meiri. Leggja þarf ríka áherslu á að tryggja áframhaldandi þróun á uppbyggingu húsnæðisgrunns HMS.
- SI benda á að afar mikilvægt sé að tryggja frekari fjármagn Asks – mannvirkjasjóðs svo unnt sé að stuðla að markvissari rannsóknum og nýsköpun á sviði mannvirkjagerðar til framtíðar, þar á meðal vistvænum byggingarefnum.
- SI telja mikilvægt að tryggt verði að Loftslagssjóður verði fjármagnaður í samræmi við gjöld sem fyrirtæki eru að greiða fyrir losunarheimildir og að gjöldin skili sér til umbótaverkefna atvinnulífsins innan kerfisins, sér í lagi til nýsköpunar og grænna fjárfestinga.
- SI telja mikilvægt að gagnsæi sé hvað varðar innheimt umhverfisgjöld og hvort og hvernig þeir fjármunir eru raunverulega nýttir til grænna verkefna og nýsköpunar. Verulega úrbóta þörf til að bæta úr þeim ágalla til að skapa traust til þess að umrædd gjöld séu sannarlega nýtt í græn verkefni.
- SI hvetja til að markmið um aukinn stuðning við íslenska bókaútgáfu verði einnig nýtt sem hvati til þess að íslensk bókverk séu prentuð á Íslandi. Skapa þarf hvata sem stuðlar að því að bókaútgefendur sjái hag sinn í því að prenta hérlendis. Slíkar aðgerðir ríma vel við markmið stjórnvalda um minnkun kolefnisspors ásamt því að varðveita sérfræðiþekkingu fagfólks í prentiðnaði.

Hlaupum hraðar – slítum fjötrana og sækjum tækifærin

Verðmætasköpun sem byggir á öflugu, fjölbreyttu og samkeppnishæfu atvinnulífi er forsenda góðra lífskjara. Samkeppnishæfni íslensks iðnaðar ræðst að miklu leyti af þeirri umgjörð sem stjórnvöld skapa. Með umbótum í menntun, innviðum, nýsköpun, orku og umhverfismálum og öðru er varðar starfsumhverfi fyrirtækja í landinu eykst framleiðni sem leiðir til hagsældar.

Góð skuldastaða ríkissjóðs fyrir niðursveifluna sem hófst árið 2019 gerði stjórnvöldum kleift að mæta djúpri niðursveiflu í efnahagslífinu með víðtækum aðgerðum á sviði hagstjórnar. Ríkisfjármálunum var beitt til að milda efnahagsáfallið fyrir heimili og fyrirtæki í landinu og skapa grundvöll fyrir hagvöxt og fjölgun starfa litið til lengri tíma. Undirstrikar þetta mikilvægi þess að staða hagstjórnartækja sé með þeim hætti að hægt sé að beita þeim til að mæta áföllum í þjóðarbúskapnum.

Litið til næstu ára verður að tryggja sjálfbærni í ríkisrekstrinum. Leið vaxtar – að veita atvinnulífinu svigrúm til að skapa aukin verðmæti og ný og eftirsótt störf – er farsælasta leiðin. Leið skattlagningar mun hefta vöxt atvinnulífs og tefja endurreisnina. Samtök iðnaðarins lýsa ánægju sinni með að í stefnuyfirlýsingu ríkisstjórnarinnar sé lögð áhersla á þetta. Þar segir að styrkur ríkisfjármála verði byggður upp á ný á grundvelli öflugs atvinnulífs og áhersla lögð á framúrskarandi umhverfi til verðmætasköpunar þar sem til verða ný, fjölbreytt og verðmæt störf. Samtök iðnaðarins telja að með því slíta fjötrana sem halda aftur af atvinnulífinu með markvissum hætti á næstu mánuðum verði hægt að hraða uppbyggingu og skapa ný og eftirsótt störf og auka verðmæti sem styrkja stoðir ríkisfjármála litið til framtíðar.



Iðnaður lagði afar mikið af mörkum til endurreisnar á liðnum áratug eftir síðustu kreppu. Umfang iðnaðar er mikið. Eitt af hverjum fimm störfum er í iðnaði, íslenskur iðnaður skapar ríflega fimmtung landsframleiðslunnar með beinum hætti og 41% til útflutnings. Þriðjungur vaxtar eftir hrun átti sér stað í iðnaði. Íslenskur iðnaður lagði þannig meira til endurreisnarinnar heldur en stærð hans gaf til kynna og iðnaðurinn getur á enn kröftugri hátt verið drifkraftur viðspyrnu hagkerfisins nú. Til þess þurfa stjórnvöld og atvinnulíf að taka höndum saman og vinna hratt að uppbyggingu og bættum skilyrðum. Nýjar útflutningsgreinar og aukin verðmæti með nýsköpun í rótgrónum greinum þurfa að knýja vöxtinn í átt til bættra lífskjara.

Í greinargerð tillögu til þingsályktunar um fjármálastefnunnar segir að hægt hafi á alþjóðlegum framleiðnivexti. Þar segir einnig að þegar litið er til drifkrafta hans til lengri tíma, s.s.fjárfestingar, nýsköpunar og virkrar samkeppni, er ekki tilefni til að ætla að framleiðnivöxtur geti að óbreyttu verið varanlega hærri hér á landi en í öðrum vestrænum ríkjum. Þetta er áhyggjuefni að mati SI horft fram í tímann. Ljóst er að ekki verður innistæða fyrir auknum lífsgæðum nema til komi umbætur sem leiða til aukinnar framleiðni.

Í nýlegri rannsókn á vegum Alþjóðabankans er bent á að þeir þættir sem helst ákvarða breytileika í framleiðni á milli landa eru efnislegir innviðir, menntun, nýsköpun, skilvirkni markaða ásamt stofnanainnviðum. Undirstrikar þetta mikilvægi þeirra málefna sem Samtök iðnaðarins leggja áherslu á; innviði, menntun, nýsköpun og starfsumhverfi. Þá hafa umhverfis- og loftslagsmál fengið aukið vægi og er fyrirsjáanlegt að aðgerðir á þeim vettvangi skipta máli fyrir samkeppnishæfni þjóða. Með réttum aðgerðum á þessum sviðum eflist framleiðni og samkeppnishæfni sem lyftir varanlega getu hagkerfisins til verðmætasköpunar, styður við bætt lífskjör í landinu og styrkir stoðir sjálfbærs ríkisrekstrar. Stjórnvöld hafa það í hendi sér að vinna að nauðsynlegum umbótum á þessum sviðum til að efla samkeppnishæfni Íslands og þar með lífskjör landsmanna.

Í þessu sambandi lýsa SI ánægju með að í fjárlagafrumvarpinu endurspeglist áhersla á að vaxa út úr kreppunni og halda áfram að byggja upp velsæld með traustum efnahag, fjárfestingum í fólki, innviðum og nýsköpun. Taka samtökin heilshugar undir það sem þar er sagt að til þess að aukin efnahagsumsvif verði á sjálfbærum grunni þurfi þau að byggja á aukinni framleiðni hagkerfisins. Umhverfi sem styður við verðmætasköpun er þannig grundvallaratriði til að ná áfram góðum árangri. SI fagnar því að á nýju kjörtímabili verður áfram fjárfest í innviðum, menntun, nýsköpun og rannsóknum og mótuð umgjörð fyrir öflugt og framsækið atvinnulíf.

Áherslan á að vaxa út úr kreppunni merkir að við þurfum hagvöxt. Spá sem liggur til grundvallar bæði fjárlagafrumvarpinu og fjármálastefnunni vekur áhyggjur í þeim efnum. Landsframleiðsla á íbúa nær ekki sama stigi og árið 2019 fyrr en árið 2024. Spáð er 5,3% hagvexti á næsta ári og ekki meira en tæplega 2,4% hagvexti að jafnaði eftir það til ársins 2026 eða til þess tíma sem fjármálastefnan nær. Við þurfum og eigum að geta gert betur en það.

Stöðugt, hagkvæmt og skilvirkt starfsumhverfi forsenda samkeppnishæfni

Að mati Samtaka iðnaðarins er ein stærsta áskorun nýs kjörtímabils litið til næstu ára að tryggja samkeppnishæft starfsumhverfi íslenskra fyrirtækja og auka þannig framleiðni og innlenda verðmætasköpun. Starfsumhverfi sem einkennist af stöðugleika, hagkvæmni og skilvirkni er best til þess fallið að skapa íslenskum fyrirtækjum sterka samkeppnisstöðu. Slíkt umhverfi styrkir framboðshlið hagkerfisins. Gott og heilbrigt starfsumhverfi er grunnforsenda þess að fyrirtæki dafni og styðji við efnahagslega velsæld íbúa.

Stöðugt starfsumhverfi

SI eru því ánægð með að það sé skýrt markmið nýrrar ríkisstjórnar að stuðla að efnahagslegum stöðugleika, enda er hann forsenda áframhaldandi kjarabóta heimilanna í landinu. Með aðgerðum sem auka stöðugleika efla stjórnvöld samkeppnishæfni atvinnulífsins, framleiðni eykst og efnahagsleg lífsgæði landsmanna batna. Stöðugleiki í efnahagsmálum styður við áætlanagerð fyrirtækja og stuðlar að auknum hagvexti til lengri tíma. Með aðgerðum til að auka stöðugleika er byggt undir framleiðnivöxt og velmegun.

Stjórnendur íslenskra iðnfyrirtækja vilja stöðugleika. Í nýrri könnun sem gerð var meðal stjórnenda iðnfyrirtækja kemur fram að 98% þeirra segja að stöðugt starfsumhverfi skipti miklu máli fyrir rekstur þeirra fyrirtækja og sama hlutfall segir að ríkisstjórnin eigi að leggja mikla áherslu á stöðugleika í starfsumhverfi íslenskra fyrirtækja. Þetta háa hlutfall undirstrikar mikilvægi stöðugleika fyrir samkeppnishæfni atvinnulífsins og getu þess til að skapa störf og verðmæti.

Stöðugleikinn sem stjórnendur iðnfyrirtækja sækjast eftir er fjölþættur. Krafan um stöðugleika felur m.a. í sér að hagsveiflur séu ekki miklar, verðbólga hófleg, vextir lágir og gengi gjaldmiðilsins stöðugt. Einnig er krafan sú að vinnumarkaðurinn sé stöðugur og laga- og reglugerðarumhverfi sé stöðugt. Víðtækur stöðugleiki er forsenda blómlegs atvinnulífs.

Fullyrða má að starfsumhverfi íslenskra fyrirtækja hafi ekki verið stöðugt í gegnum tíðina þó að með bættri hagstjórn hafi dregið úr óstöðugleikanum. Til að ná fram stöðugleika er mikilvægt að hagstjórnartækjum sé beitt með samstilltum og réttum hætti. Líkt og segir í stjórnarsáttmálanum þá er samspil peningastefnu, ríkisfjármála og vinnumarkaðar undirstaða þess að unnt sé að tryggja stöðugleika.

Má segja að í undanfarinni niðursveiflu hafi tekist betur en oft áður að beita hagstjórnartækjunum til að milda höggið fyrir heimili og fyrirtæki og á sama tíma byggja undir stoðir hagvaxtar litið til lengri tíma. Góð skuldastaða hins opinbera ásamt verðbólguvæntingum við markmið Seðlabankans gáfu bæði hinu opinbera og Seðlabanka tækifæri til að beita opinberum fjármálum og peningamálum af þunga til að vinna gegn niðursveiflunni.

Nú þegar vöxtur hefur tekið við af samdrætti eru meðulin á vissan hátt önnur þó að hið endanlega markmið um stöðuleika sé hið sama og áður. Mikilvægt er í því sambandi að á sama tíma og dregið er úr stuðningi við heimili og fyrirtæki samhliða því að hagkerfið tekur við sér þá sé ekki höggvið í þá þætti sem geta myndað grunn að auknum hagvexti til lengri tíma. Afar mikilvægt er að horft sé til þeirra aðgerða sem gripið var til í niðursveiflunni með skýra afmörkun þessara þátta í huga.

Í þessu sambandi hefur áhersla á að halda uppi fjárfestingarstiginu í hagkerfinu stuðlað að auknum stöðugleika, ekki síst í umhverfi iðnaðarins. Aukinn stöðugleiki iðnaðar skiptir allt hagkerfið máli vegna mikils umfangs greinarinnar í hagkerfinu. En auknar fjárfestingar hins opinbera gegna líka veigamiklu hlutverki við að auka framleiðslugetu hagkerfisins líkt og segir í

greinargerð fjármálaáætlunar. Er mjög mikilvægt að ekki sé misst sjónar á þessu. Ekki má falla aftur í þá gryfju að mæta ákalli um aðhald með því að draga úr fjárfestingum hins opinbera og stuðning við fjárfestingar einkaaðila og grafa þannig undan hagvexti í framtíðinni. Með slíkum aðgerðum er grafið undan tekjugrunni hins opinbera til lengri tíma litið og getu hans til að standa undir nauðsynlegum útgjöldum.



Undanfarin niðursveifla undirstrikar mikilvægi fjölbreytts efnahagslífs fyrir stöðugleikann. Hagkerfi sem byggir á fáum atvinnugreinum er líklegra til þess að sveiflast meira. Auka má stöðugleikann með því að fjölga stoðum gjaldeyrisöflunar. Í því ljósi er afar jákvætt að sjá vöxt hugverkaiðnaðar um þessar mundir. Sú grein er orðin ein af fjórum meginstoðum gjaldeyristekna þjóðarbúsins og gæti orðið sú öflugasta ef stjórnvöld kjósa svo og grípa til viðeigandi aðgerða. Á undanförnum árum hafa stjórnvöld stigið stór skref til að efla hvata og skilyrði til nýsköpunar. Jákvætt er að sjá að núverandi ríkisstjórn ætlar að halda áfram á sömu braut, sem birtist skýrt í nýjum stjórnarsáttmála.

Hagkvæmt starfsumhverfi

Með því að létta álögum af fyrirtækjum má skapa störf og auka verðmæti. Framtíðarhorfur í opinberum fjármálum velta á hagvexti sem er á herðum atvinnulífsins að skapa. Léttar álögur á fyrirtæki efla samkeppnishæfni þeirra og efla íslensk fyrirtæki í alþjóðlegri samkeppni.

Tryggingagjald er lagt á launakostnað fyrirtækja og samanstendur af almennu tryggingagjaldi og atvinnuleysistryggingagjaldi. Í heild er gjaldið 6,1% af öllum launagreiðslum í landinu. Gjaldið var hækkað verulega í kjölfar efnahagsáfallsins 2008 en hefur verið lækkað nokkuð síðustu ár. Það er tæplega prósentustigi hærra nú en árið 2000. Gjaldið er einn stærsti einstaki tekjuliður ríkissjóðs og í leiðinni stór kostnaðarliður fyrir íslenskan vinnumarkað.

Líkt og segir í síðustu fjármálaáætlun ríkisstjórnarinnar felur tryggingagjaldið í sér samfélagslegan kostnað. Það eykur kostnað fyrirtækja við hvern starfsmann á launaskrá og dregur með því úr svigrúmi til launahækkana, ráðninga, fjárfestinga og annarra umsvifa.

Reiknað er með því að tryggingagjald skili ríkissjóði ríflega 107 mö.kr. á næsta ári. Hátt tryggingagjald kemur verst niður á þeim fyrirtækjum þar sem launahlutfallið er hátt, þ.e. þar sem kostnaður einskorðast fyrst og fremst við laun og launatengd gjöld. Á þetta við um mörg iðnfyrirtæki líkt og verkfræðistofur, arkitektastofur og ýmis fyrirtæki í hugverkaiðnaði.

Samtök iðnaðarins mótmæla þeirri 0,25 prósentustiga hækkun tryggingagjaldsins sem fyrirhuguð er um næstu áramót skv. frumvarpi til fjárlaga. Hækkun tryggingagjaldsins veikir samkeppnishæfni innlendra fyrirtækja gagnvart erlendum keppinautum og dregur úr getu fyrirtækja að ráða til sín starfsmenn og þar með tekjugrunni tryggingagjaldsins. Það er mat Samtaka iðnaðarins að það sé mjög slæmt að það sé hækkað nú þegar verkefni hagstjórnar er að efla samkeppnishæfni atvinnulífsins og auka framtíðarhagvöxt. Laun eru há í sögulegu og alþjóðlegu ljósi. Hlutfall launa í landsframleiðslu er einnig hátt. Það er áskorun fyrir atvinnulífið að skapa hagvöxt við þessi skilyrði. Leiðin í átt að aukinni velsæld og sterkari ríkisfjármálum er vöxtur en ekki aukin skattlagning. Því er mjög mikilvægt, nú þegar efla þarf verðmætasköpun og fjölga störfum í einkageiranum, að tryggingagjaldið sé lækkað en ekki hækkað.

Fjárheimild til netöryggismála er aukin varanlega um 35 m.kr. Með fjárveitingunni á að efla netöryggismál í samræmi við gildandi löggjöf um netöryggi (NIS1). Samtök iðnaðarins telja að þar sem netöryggismálum hefur verið tryggt varanlegt fjármagn sé tilefni sé til lækkunar rekstrargjalds þar sem gjaldinu sé ekki lengur ætlað að standa undir kostnaði sem hlýst af verkefnum Póst- og fjarskiptastofnunar á sviði netöryggismála. Telja samtökin að rétt sé að lækka gjaldið úr 0,38% í 0,30% og færa gjaldið í sama horf og það var í fyrir setningu laga nr. 62/2012 þegar gjaldið var hækkað við stofnun öryggis- og viðbragðsteymis vegna netöryggismála. Með lögum um öryggi net- og upplýsingakerfa nr. 78/2019 var eftirlitshlutverk Póst- og fjarskiptastofnunar útvíkkað og var hlutverk starfandi netöryggissveitar styrkt með talsverðri fjárveitingu sem átti að standa straum af kostnaði við innleiðingu laganna. Af því má leiða að rekstrargjaldinu sé ekki lengur ætlað að standa straum af netöryggismálum og að rétt sé að lækka gjaldið til fyrra horfs.

Skilvirkt starfsumhverfi

Aðgerðir sem miða að því að auka skilvirkni, t.d. með því að gera regluverk einfalt og skýrt og eftirlitið skilvirkt, eru til þess fallnar að auka framleiðni. Stuðla þarf að heilbrigðri og virkri samkeppni þar sem öll fyrirtæki starfa eftir sömu leikreglum. Opinn og sveigjanlegur markaður með vörur, þjónustu, vinnuafl og fjármagn er lykilatriði.

Í greinargerð með fjárlagafrumvarpinu er að finna helstu verkefni málefnasviða innan stjórnsýslunnar og fagna samtökin þeirri framsetningu sem þar er að finna þar sem skýrar eru áherslur innan stjórnarráðsins og helstu verkefni á komandi ári.

Samtökin fagna aukinni áherslu á að skapa traust almennings og fyrirtækja til atvinnulífs og markaðseftirlits en myndu vilja sjá aukna áherslu á bætt regluverk með það fyrir augum að bæta eftirfylgni með lögum og tryggja virka samkeppni á jafnræðisgrundvelli. Greina þarf brotalamir í opinberu eftirliti og leita leiða til að tryggja virkt eftirlit og vilja samtökin sérstaklega benda á eftirfylgni með lögum um handiðnað nr. 42/1978, sem er í lamasessi. Skoða þarf aðrar leiðir til eftirlits og auka gagnsæi, þá sér í lagi með opinberri birtingu á listum allra þeirra aðila sem hafa sveins- og meistarabréf í lögvernduðum iðngreinum og færa eftirlit frá lögreglu, sem hefur hvorki tíma eða fjármuni til að sinna umræddu eftirliti.

Ljóst er að töluverð áhersla er nú þegar á að auka stafræna stjórnsýslu jafnframt til eftirlits en samhliða því kalla samtökin eftir átaki í samræmingu á opinberu eftirliti, með aukinni áherslu á rafræna stjórnsýslu. Stór skref hafa verið tekin á ýmsum sviðum en enn eru mörg tækifæri til umbóta, þá sér í lagi til styttingar á málsmeðferðartíma eftirlits- og úrskurðaraðila. Samtökin fagna því áherslu Samkeppniseftirlitsins á þróun rafrænna lausna í samskiptum og gagnamiðlun til málsaðila. Hvetja samtökin til þess að þróun lausnanna fari fram hjá atvinnulífinu. SI hafa áður lýst yfir ánægju með hvernig verkefnið *Stafrænt Ísland* var unnið og hvetja til að litið verið til þess verkefnis við áframhaldandi stafræna þróun.

Á sama tíma og samtökin fagna aukinni áherslu Samkeppniseftirlitsins á þróun stafrænna lausna þá skortir aukna áherslu á að eftirlit Samkeppniseftirlitsins verði skilvirkara og hagkvæmara. Samtökin telja að stytta verði málsmeðferðartíma hjá stofnuninni auk þess sem henni verði falið að hafa aukið eftirlit með samkeppnisrekstri opinberra aðila, með það fyrir augum að tryggja heilbrigða samkeppni á markaði. Sérstakar gætur þarf að hafa á því að samkeppnisrekstur opinberra aðila sé ekki niðurgreiddur af þess hluta rekstrar þess sem nýtur einkaleyfis eða verndar, í skilningi 14. gr. samkeppnislaga nr. 55/2005. Ennfremur þarf að tryggja að opinberir aðilar í samkeppnisrekstri njóti ekki ríkisaðstoðar sem eykur samkeppnisforskot fyrirtækis eða stofnunar í opinberri eigu á kostnað einkarekinna fyrirtækja. Samhliða auknu eftirliti á samkeppnisrekstri opinberra aðila telja samtökin mikilvægt að stjórnvöld leiti markvisst leiða til að draga úr umsvifum hins opinbera á samkeppnismarkaði. Auka þarf áherslu á útvistun samhliða því að vinna að heilbrigðum útboðsmarkaði hins opinbera.

SI fagna áherslu Neytendastofu á að gefa út leiðbeiningar til fyrirtækja og auka þannig fyrirsjáanleika við beitingu laganna. Samtökin myndu vilja sjá aukna áherslu á hið sama hjá Samkeppniseftirlitinu en þar eru mikil tækifæri til að skýra betur ákvæði samkeppnislaga og túlkun Samkeppniseftirlitsins á þeim.

Nýsköpun

Nýsköpun er ein meginforsenda framleiðniaukningar, verðmætasköpunar, samkeppnishæfni og gjaldeyrisöflunar fyrirtækja og þjóða. Nýsköpun í iðnaði leggur grunn að sköpun verðmætra og eftirsóttra starfa. Fjárfesting í nýsköpun mun ráða úrslitum um framtíðarlífskjör á Íslandi. Árið 2020 áttu sér stað mikilvægar umbætur á sviði nýsköpunar. Ber þar hæst hækkun á hlutfalli og þaki á endurgreiðslum vegna rannsókna- og þróunar (R&Þ). Samkvæmt greiningu sem unnin hefur verið hjá SI leiddi hækkun á endurgreiðslum vegna R&Þ til þess að fyrirtæki í hugverkaiðnaði settu aukinn kraft í þróunarverkefni árið 2020 og fjölguðu starfsfólki, á sama tíma og umsvif drógust saman í mörgum öðrum atvinnugreinum.

Fjárfesting í rannsóknum og þróun, og þar með nýsköpun, er undirstaða þess að hugverkaiðnaður haldi áfram að vaxa og dafna en útflutningstekjur hugverkaiðnaðar tvöfölduðust frá 2013 til 2020. Vísbendingar eru um að útflutningur í hugverkaiðnaði hafi aukist enn á ný árið 2021, en endanlegar tölur liggja ekki fyrir í þeim efnum.

SI fagna því sérstaklega að tekið er skýrt fram í fjárlagafrumvarpinu að ríkisstjórnin muni viðhalda endurgreiðslum vegna rannsókna- og þróunar en líkt og fram kemur í nýjum stjórnarsáttmála verður tímabundin hækkun á endurgreiðslum, sem lögfest var vorið 2020, gerð varanleg. Mun þessi aðgerð ein og sér skipta sköpum til að ná fram frekari vexti í hugverkaiðnaði til framtíðar. Endurgreiðslur vegna rannsókna- og þróunar eru þannig fjárfesting í framtíðarhagvexti, auknum útflutningstekjum og fjölgun verðmætra starfa.

Áherslur í fjárlagafrumvarpi og nýjum stjórnarsáttmála ásamt verkefnum sem tilgreind eru í stjórnarsáttmálanum á sviði iðnaðar og nýsköpunar eru framsæknar og hvetja SI stjórnvöld og Alþingi til að hrinda þeim verkefnum hratt af stað. Hvatar og stuðningur hins opinbera við fjárfestingu í nýsköpun mun bera ríkulegan ávöxt til framtíðar, í formi stærri skattstofns og aukinnar verðmætasköpunar.

Öflugt menntakerfi forsenda aukinnar hagsældar

Menntunarstig hvers samfélags hefur veruleg áhrif á hagsæld þess. Mikilvægt er að fyrir liggi stefnumið varðandi menntun íslensku þjóðarinnar til framtíðar þannig að mannauðurinn standist samanburð við það sem best gerist. Öflugt menntakerfi tengir saman færni mannauðsins og þarfir atvinnulífsins á hverjum tíma með skilvirkni og hagkvæmni að leiðarljósi. Efnahags- og framfarastofnunin, OECD, hefur bent á að hér á landi séu vísbendingar um færnimisræmi á vinnumarkaði. Fleiri iðnmenntaða vanti á vinnumarkað sem og fleiri tæknimenntaða á háskólastigi.

Samtök iðnaðarins fagna þeim áformum er lúta að menntun sem fram koma í stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar, enda eiga þau sterkan hljómgrunn innan stefnu Samtakanna. Í sáttmálanum kemur m.a. fram að:

- Áfram verði unnið að eflingu iðn- og verknáms um land allt og áhersla lögð á að fjölga fólki með tækni- og raungreinamenntun.
- Byggðar verða nýjar höfuðstöðvar fyrir Tækniskólann í Hafnarfirði og unnið að eflingu iðn- og verknáms um land allt.
- Fjármögnun framhaldsskóla verður tryggð sem og fjármögnun háskóla í samræmi við áætlanir Vísinda- og tækniráðs.
- Miklu skiptir að menntakerfið efli nýsköpunarhugsun, að dyggilega sé stutt við grunnrannsóknir og tækniþróun og allir innviðir kerfisins styðji við hugverkageirann.
- Sí- og endurmenntun verður efld og löggjöf um framhaldsfræðslu endurskoðuð í breiðu samráði til að tryggja að framhaldsfræðslukerfið sé í stakk búið til að takast á við samfélagsþróun, m.a. vegna loftslagsbreytinga og tæknivæðingar á vinnumarkaði.

Með nýrri reglugerð um vinnustaðanám, sem tók gildi þann 1. ágúst s.l., er bundinn endahnútur á þær kerfisbreytingar sem nauðsynlegar hafa verið til að bæta stöðu starfs- og tæknináms hérlendis. Lengi hefur verið bent á að einfalda hafi þurft allt utanumhald námsins og þörf á að gera kerfið í kringum það skilvirkara með það að markmiði að halda betur utan um nema og veita

faglegri þjónustu. Samhliða þessu hefur verið ráðist í sérstakt kynningarátak á starfs- og tækninámi og hefur árangurinn ekki látið á sér standa, því undanfarin fimm ár hefur starfsnámsnemum fjölgað um 30%. Það kemur því óneitanlega á óvart að svokölluðum nemendaígildum fækkar talsvert í starfsnámsskólum, þvert á yfirlýsingar stjórnarsáttmálans. Í heild fækkar nemendaígildum um 520 á landsvísu og þar af eru 330 í starfsnámsskólum. Hækkun per nemendaígildi milli fjárlaga 2021 og fjárlagafrumsvarps 2022 virðist rétt svo ná kjarasamningum.

Það er afar mikilvægt að hlúa vel að menntakerfinu, ekki síst nú í kjölfar covid og treysta stoðir ólíkra menntastofnanna og þá sérstaklega starfs- og tæknimenntaskóla með allan sinn fjölbreytileika. Það eru því ákveðin vonbrigði að sjá að fyrirhuguð framlög til fjárfestinga á framhaldsskólastiginu lækka um 7,8% á tímabilinu 2022-2026, þrátt fyrir fögur fyrirheit í stjórnarsáttmála, en þörfin fyrir byggingu nýs Tækniskóla hefur aldrei verið meiri. 697 nemendum sem sóttu um í dagnám í starfsnámi var hafnað á landsvísu skv. tölum Menntamálastofnunar.[1] Þetta eru nemendur sem ekki fá inni annars staðar. Samtökin treysta einnig m.a. á framhaldsskólana að taka á móti atvinnuleitendum, sem þurfa á þjálfun að halda til nýrra starfa á vinnumarkaði sem gera kröfur um þróun starfsnáms og öflugra samstarf stjórnvalda, skóla og atvinnulífs.

Samtök iðnaðarins harma að framlög í vinnustaðanámssjóð haldast óbreytt á milli ára, því ljóst er að breyting á reglugerð um vinnustaðanám kallar á talsvert meira utanumhald og kennslu frá meisturum, fyrirtækjum og stofnunum en verið hefur hingað til. Það gefur auga leið að samfara fjölgun starfsnámsnema undanfarin ár hefur umsóknum í vinnustaðanámssjóð fjölgað til muna og er nú svo komið að framlög þyrftu að vera um það bil 50% hærri en nú er. Það er eindregin ósk Samtaka iðnaðarins að framlög til sjóðsins verði aukin verulega til þess að mæta þessari fjölgun umsókna.

Í ljósi þessa gefur það auga leið að stjórnvöld þurfa að forgangsraða fjármunum í starfs- og tækninám til að mæta auknum fjölda nemenda.

Samtök iðnaðarins fagna auknu framlagi til háskólastigsins og standa vonir til að fjárhagslegir hvatar verði nýttir til að auka hlutfall brautskráðra í svokölluðum STEM fögum, en það er 20% á Íslandi en yfir 25% að meðaltali í löndum OECD. Gera verður betur að þessu leyti, en að öðrum kosti getur reynst erfitt að fjölga stoðum í gjaldeyrissköpun þjóðarinnar.

Samtökin fagna einnig auknu framlagi til Fræðslumiðstöðvar atvinnulífsins enda er það í samræmi við áherslur sem fram koma í stjórnarsáttmála varðandi sí- og endurmenntun. Ríka áherslu þarf að leggja á endurmenntun, starfsþróun, raunfærnimat og fullorðinsfræðslu samfara hækkandi lífaldri sem og aukna vitneskju um tækniþróun, skapandi hugsun, greiningarhæfni og lausnamiðaða nálgun enda mun það skipta meira máli á tímum aukinnar sjálfvirkni en áður.

Með öflugu menntakerfi má varðveita og efla mannauðinn sem best til nýrra verka sem fela í sér markvissa vinnu með tækifæri fjórðu iðnbyltingarinnar. Nýsköpunarsamfélagið er að taka á sig

[1] https://mms.is/innritunartolfraedi-haust-2021

mynd en iðngreinar standa enn traustum fótum og þörf er á greinum sem byggja á handverki og hugviti við þær aðstæður sem nú eru uppi í íslensku hagkerfi.

Traustir innviðir undirstaða verðmætasköpunar
Fjárfesting í innviðum er lykillinn að langtímahagvexti og framleiðnivexti. Traustir innviðir eru undirstöður framleiðslugetu hagkerfisins. Sterkir innviðir auka möguleika fyrirtækja til að skapa verðmæti. Styðja má beint við framleiðslugetu hagkerfisins með fjárfestingu hins opinbera í innviðum.

Samtök iðnaðarins eru ánægð með þá miklu áherslu á innviði sem birtist í stjórnarsáttmála og ráðuneytisskipan nýrrar ríkisstjórnar. Eru samtökin sérstaklega ánægð með að nýtt ráðuneyti innviða hafi nú verið stofnað þar sem undir eru öll helstu málefni innviða hagkerfisins. Er að mati SI sérstaklega ánægjulegt að þar hafi verið sameinuð í einu ráðuneyti skipulags-, byggingar- og samgöngumál sem ætti að greiða úr flækjum.

Líkt og segir í stjórnarsáttmálanum eru sterkir innviðir nauðsynlegir. Fjárfesting í efnislegum innviðum leggur grunn að hagvexti framtíðarinnar. Fjárfesting í innviðum, s.s. í höfnum, flugvöllum, vegum og brúm, eykur samkeppnishæfni og afkastagetu þjóðarbúsins sem skilar sér m.a. í auknum gjaldeyristekjum. Með fjárfestingum í innviðum er búinn til grunnur aukinna tekna ríkissjóðs sem leiðir til þess að ná jöfnuði að nýju í ríkisfjármálum. Fjárfesting á þessu sviði sparar einnig kostnað, slær á atvinnuleysi og dregur úr sóuðum tíma í töfum fyrir heimili og fyrirtæki. Aukin framleiðni skilar sér síðan í lægri vöxtum og enn minna atvinnuleysi. Síðast en ekki síst er fjárfesting í innviðum til þess fallin að auka öryggi, draga úr slysum og bjarga mannslífum.

Samtök iðnaðarins vilja að efnislegir innviðir landsins styðji við öfluga verðmætasköpun fyrirtækja. Til þess að þetta megi verða þurfa stjórnvöld að hafa eftirfarandi í huga:

- Fjárfesting hins opinbera í innviðum þarf ávallt að mæta þörfum atvinnulífsins. Áhersla þarf að vera lögð á fjárfestingu í innviðum sem skapa mestan þjóðhagslegan ávinning.
- Viðhald á innviðum hins opinbera þarf ávallt að vera nægjanlega vel sinnt þannig að ástand innviða sé gott sbr. skýrslu SI og Félags ráðgjafarverkfræðinga um ástand og framtíðarhorfur innviða á Íslandi sem kom út fyrr á þessu ári.
- Leggja þarf áherslu á að auka viðhald á þeim innviðum sem eru með mesta uppsafnaða viðhaldsþörf og í versta ástandinu sbr. ofangreinda skýrslu.
- Nýta þarf samvinnuleið hins opinbera og einkaaðila við uppbyggingu innviða og flýta þannig þjóðhagslega arðbærri fjárfestingu á þessu sviði.

Samtök iðnaðarins fögnuðu ákvörðun stjórnvalda um að setja aukna fjármuni í innviðauppbyggingu til að mæta uppsafnaðri þörf og sporna gegn samdrætti í hagkerfinu. Átakið fólst í því að setja aukinn kraft í viðhald og nýfjárfestingar eða flýta áður fyrirhuguðum framkvæmdum. Var markmið stjórnvalda skýrt að ýta undir fjárfestingar til að milda hagsveifluna, bæði með því að sporna gegn samdrætti í fjárfestingum einkaaðila og með því að auka við

opinbera fjárfestingu. Þar var bæði horft til atvinnuskapandi verkefna sem hægt var að ráðast í strax, eins og í tilfelli margra minni vega- og viðhaldsverkefna, og fjárfestinga í innviðum sem geta aukið framleiðni til lengri tíma, svo sem í stafrænum innviðum.

Mikil uppsöfnuð þörf

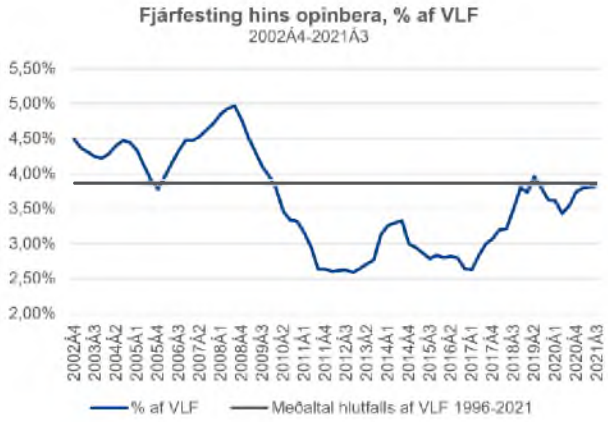
En betur má ef duga skal þar sem umrædd aukning í opinberri fjárfestingu nær ekki að vinna upp þá miklu fjárfestingar- og viðhaldsþörf sem myndaðist á tímabilinu eftir efnahagsáfallið 2008. Mikilvægt er að ekki sé dregið úr fjárfestingu og viðhaldi í innviðakerfinu á næstunni. Þvert á móti er ástæða til að bæta í fjárfestingu á þessu sviði, hækka fjárfestingarstig í innviðum og tryggja framgang efnahagslega arðbærra verkefna. Í skýrslu SI og FRV um ástand innviða kemur fram að uppsöfnuð viðhaldsþörf innviða sé um 430 ma.kr. Með uppsafnaðri viðhaldsþörf er þá átt við hvað þarf til að koma viðkomandi þætti innviða í gott ástand. Mest er uppsafnaða viðhaldsþörfin í vegakerfinu um 160-180 ma.kr. Um er að ræða bæði þjóðvegakerfið (110 ma.kr.) og sveitarfélagavegi (50-70 ma.kr.). Einnig er umtalsferð uppsöfnuð viðhaldsþörf í fráveitum eða 50-85 ma.kr. Þá er talsverð uppsöfnuð þörf í fasteignum ríkisins (46 ma.kr.) og sveitarfélaga (25 ma.kr.), samanlagt 71 ma.kr.

Vegakerfið í slæmu ástandi

Í fjárlagafrumvarpinu er skorið niður í fjárheimild til framkvæmda á vegakerfinu sem lækkar um tæpa 7,2 ma.kr. á milli áranna 2021 og 2022. Að teknu tilliti til framlagi tengt samgöngusáttmála á höfuðborgarsvæðinu er lækkunin 5 ma.kr. Þessum niðurskurði vilja Samtök iðnaðarins mótmæla. Af öllum þáttum innviða landsins er ástand vegakerfis einna verst skv. ofangreindri skýrslu SI og FRV. Í skýrslunni kemur fram að stórir hlutar þjóðavegakerfisins uppfylla ekki lágmarksviðmið sem lúta að hrörnun slitlags, hjólfaradýpt, sprungumyndun, holumyndun o.fl. þáttum er varða gæði vega og snúa þannig beint að öryggi vegfarenda. Vegagerðin hefur umsjón með um 1.200 brúm og er meðalaldur þeirra yfir 40 ár, en meðalaldur einbreiðra brúa er yfir 60 ár en þær eru yfir 200 talsins. Mjög lítil endurnýjun hefur verið á brúm undanfarin ár og bíða þar mörg stór verkefni úrlausnar. Í stjórnarsáttmála nýrrar ríkisstjórnar segir að hún muni halda áfram uppbyggingu og viðhaldi á samgöngukerfinu til að auka öryggi fólks á vegum úti og stytta ferðatíma. Í ljósi þessa skýtur það skökku við að fyrsta aðgerð ríkisstjórnarinnar sé að draga úr fjárheimildum til framkvæmda í vegakerfinu.

Leiðarljós fjármálastefnunnar er að stöðva hækkun á skuldum hins opinbera. Með það að leiðarljós þarf hins vegar að gæta að því að ekki myndist nú viðlíka ástand og á árunum eftir efnahagsáfallið 2008 þar sem litlum fjármunum var varið í fjárfestingar og viðhald ríkissjóðs. Við erum enn að takast á við afleiðingar of lítillar fjárfestingar í innviðum landsins eftir efnahagsáfallið 2008. Mikil skuldasöfnun varð þá sem var velt yfir á framtíðarkynslóðir og kom niður á samkeppnishæfni og verðmætasköpun hagkerfisins. Ef farið verður í niðurskurð á þessu sviði mun ástand innviða lítið lagast og sennilega versna ef eitthvað er. Í þessu sambandi lýsa SI einnig áhyggjum af því sem fram kemur í fjármálaáætlun 2022-2026 þar sem gert er ráð fyrir að hlutdeild fjárfestinga hins opinbera af landsframleiðslu muni lækka á næstu árum m.a. vegna mikilla

lækkunar í fjárfestingum í samgöngumannvirkjum. Mikilvægt er að tryggja að þessi þróun verði ekki að veruleika.





Stöðug húsnæðisuppbygging sem mætir þörfum

Undanfarin 100 ár hefur reglulega verið ráðist í átak við uppbyggingu húsnæðis á Íslandi, oft í tengslum við alvarlegan húsnæðisskort. Sveiflur hafa einkennt byggingariðnað en þær eru samfélaginu kostnaðarsamar og því er til mikils að vinna. Byggingariðnaður er stór eða um 8% af landsframleiðslu og því skiptir talsvert miklu máli fyrir hagkerfið með hvaða hætti hann þróast, Uppbygging húsnæðis þarf að vera stöðug og í takt við þarfir markaðarins hverju sinni. Skortur á yfirsýn og á eignarhaldi á málaflokknum hefur verið stærsta vandamálið en kjarni máls er sá að núverandi starfsumhverfi byggingarmála er óskilvirkt og óhófleg reglubyrði eykur flækjustig sem hækkar kostnað. Boðleiðir eru of langar og ferlið að fyrstu skóflustungu er of tímafrekt. Niðurstaðan er sú að húsnæði er dýrara en það þyrfti að vera sem hefur mikil áhrif. Umgjörð byggingarmarkaðarins er því beinlínis áhættuþáttur í hagstjórn og því þarf að breyta.

Eins og áður hefur komið fram fagna samtökin aukna áherslu í stjórnarsáttmálanum á byggingar- og mannvirkjagerð bæði hvað varðar innviði og húsnæðisuppbyggingu. Nauðsynlegar skipulagsbreytingar voru m.a. gerðar með stofnun innviðaráðuneytis þar sem innviða-, húsnæðis- og skipulagsmál eru nú loks sameinuð undir einu ráðuneyti. Þá er eru útgjöld til verkefna fyrir húsnæðisstuðning árið 2022 áætluð 13.438,1 m.kr. og hækka um 382,2 m.kr. á föstu verðlagi fjárlaga 2021, eða sem svarar til 2,9%. Bendir þetta til þess að rík áhersla verður lögð á endurbætur og frekari uppbyggingu málaflokksins.

Samtökin hafa bent á að jafnvægi þarf að ríkja á húsnæðismarkaði hvað varðar framboð og eftirspurn. Því er mikilvægt að úrræði stjórnvalda þegar kemur að málaflokknum séu líka til þess fallin að ýta undir framboðshlið húsnæðisuppbyggingar en ekki aðeins eftirspurn. Því er ánægjulegt að fjármunum er áfram varið í frekari uppbyggingu á húsnæði á landsbyggðinni, uppbyggingu á almenna íbúðarkerfinu og uppbyggingu í gegnum hlutdeildarlán.

Endurskoðunar á regluverki og stjórnsýslu húsnæðismála
Samtökin fagna því að nú standi til að ráðast í frekari endurbætur á regluverki og stjórnsýslu húsnæðismála. Mikilvægt er að nægt fjármagn sé tryggt til verkefnisins þar sem ávinningurinn verður margfalt meiri. Leggja þarf ríka áherslu á að tryggja áframhaldandi þróun á uppbyggingu húsnæðisgrunns HMS til upplýsingaöflunar og miðlunar um húsnæðismarkaðinn og frekari endurskoðun byggingarmála sem stuðla að lækkun byggingarkostnaðar, bættu regluverki og gæðum.

Þar sem sérstök áhersla er nú lögð á umhverfi byggingarmála og bættu regluverki greinarinnar í nýjum stjórnarsáttmála vilja samtökin einnig koma því á framfæri við gerð fjárlaga að verulega hefur skort á skilning og þekkingu á eðli og umfangi stöðlunarverkefna hjá hinu opinbera til þessa. Þessi staða endurspeglast t.d. í þeirri staðreynd að undanfarin misseri hafa tugir sérfræðinga starfað við endurskoðun á íslenskum þjóðarviðaukum við 58 evrópska þolhönnunarstaðla sem staðfestir verða sem íslenskir þegar endurskoðun þeirra lýkur. Þetta starf, þ.e. fagleg endurskoðun á afleiddri löggjöf um þolhönnun, er þrátt fyrir ítrekaða beiðni til hlutaðeigandi ráðuneytis, ófjármagnað og kostnaðurinn við það er alfarið skilinn eftir hjá byggingariðnaðinum.

Hér á landi gera lög og reglugerðir þó ráð fyrir notkun þeirra til að viðhalda gæðum og öryggi. Staðlar eru afleiddur en órjúfanlegur hluti löggjafar um húsnæðis- og mannvirkjamál og eru notaðir af löggjafanum til að segja m.a. til um kröfur til mannvirkja og byggingarvara. Skv. ákvæðum EES samningsins ber einnig að staðfesta evrópska þolhönnunarstaðla sem íslenska og skrifa við þá íslenska þjóðarviðauka sem segja til um kröfur til þolhönnunar íslenskra mannvirkja. Þau verkefni eru unnin á vettvangi Staðlaráðs Íslands þar sem bestu sérfræðingar á sínu sviði leggja sitt af mörkum til að tryggja heildstæða löggjöf um þolhönnun. Til viðbótar má benda á að vísað er í á þriðja hundrað staðla í íslenskri byggingarreglugerð og að baki lögum um byggingarvörur liggja á sjötta hundrað staðlar til viðbótar sem segja m.a. til um framleiðslu, prófanir og CE merkingar byggingarvara.

Ljóst er að löggjöf um mannvirki er með formlegum hætti vörðuð þeim mikilvægu viðmiðum og kröfum sem hagaðilar á hverju sviði hafa komið sér saman um í stöðlum. Án fjármögnunar til stöðlunar og stöðlunarstarfs verður þessi hluti löggjafarinnar hins vegar ekki til. Afleiðing afskiptaleysis stjórnvalda er að framkvæmd þolhönnunar mannvirkja í landinu er veruleg hætta búin því kröfur um þolhönnun hvað varðar m.a. jarðskjálftaálag, snjóálag og vindálag, svo eitthvað sé nefnt, verða ekki til af sjálfu sér. Raunar er tímaramminn til að vinna verkefnið orðinn mjög knappur þar sem fyrsti hluti endurskoðaðra þolhönnunarstaðla, án íslenskra þjóðarviðauka, tekur gildi í janúar 2022. Tryggja þarf fjármagn og heimildir ráðherra til að ráðast í þetta bráðnauðsynlega verkefni á næsta ári því annars verður þessi hluti löggjafarinnar ekki til.

Viðhald húsnæðis
Átakið Allir vinna, þ.e. 100% endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu og hönnun við íbúðarhúsnæði, frístundahúsnæði og mannvirkja í eigu tiltekinna félagasamtaka og sveitarfélaga hefur skilað góðum árangri bæði á síðasta ári sem og á árunum 2009-2013. Átakið hefur leitt til

þess að uppbyggingu og viðhaldi húsnæðis var betur sinnt en áður bæði hjá neytendum og ekki síður sveitarfélögum sem mörg hver hafa nýtt tækifærið til að ráðast í löngu tímabæra hönnun og uppbyggingar- og viðhaldsverkefni. Verkefninu hefur einnig fylgt ávinningur í baráttunni gegn svartri atvinnustarfsemi, ásamt því að skapa störf og viðhalda verðmæti eigna.

Átakið fór af stað til að stemma stigu við neikvæðum efnahagsáhrifum kórónuveirufaraldursins og átti að vera í gildi út árið 2021. Óhætt er að fullyrða að átakið hefur átt sinn þátt í því að niðursveiflan í byggingariðnaði og mannvirkjagerð hefur verið minni en oft áður í fyrri efnahagsniðursveiflum. Átakið hefur verið vel nýtt af neytendum sem hafa með viðhaldi og endurbótum stutt við starfsemi einyrkja og minni fyrirtækja sem starfa á viðhaldsmarkaði. Á þeim markaði eru faglærðir iðnaðarmenn oft í samkeppni við réttindalausa aðila og svarta atvinnustarfsemi en átakið dregur í eðli sínu úr slíkum viðskiptaháttum og styður því við fyrirtæki sem vinna eftir lögum og reglum. Aukin greiðslubyrði heimilanna vegna vaxta- og verðlagshækkana mun samhliða niðurfellingu á Allir vinna átakinu á næsta ári því hafa neikvæð áhrif á neytendur sem og minni fyrirtæki í byggingariðnaði sem enn eru mörg hver í viðkvæmri stöðu eftir efnahagssamdrátt síðustu missera. Samtök iðnaðarins telja mikilvægt í ljósi þess hversu vel verkefnið hefur tekist að stjórnvöld framlengi Allir vinna um eitt ár hið minnsta.

Í aðdraganda Alþingiskosninga var umræðan um framlengingu á átakinu talsverð og lýstu bæði Sjálfstæðisflokkurinn og Framsóknarflokkurinn yfir vilja til áframhalds. Miklar vonir eru því bundnar við endurskoðun á frumvarpi til fjárlaga með framlengingu átaksins út næsta ár svo að ekki þurfi að endurskoða eða jafnvel hætta við húsnæðisuppbyggingu, viðhaldsverkefni og hönnun á nýjum verkefnum.

Áskoranir framtíðarinnar við uppbyggingu og viðhald innviða

Áskoranir byggingar- og mannvirkjagerðar eru margvíslegar á komandi árum, ekki síst þegar kemur að hlutverki byggingariðnaðarins í loftlagsmálum. Skortur á rannsóknum stendur í vegi fyrir hraðari uppbyggingu á vistvænu húsnæði sem og skortur á rannsóknum á vistvænu byggingarefni við íslenskar aðstæður. Ljóst er að hinn nýstofnaði samkeppnissjóður, Askur – mannvirkjarannsóknarsjóður, er mikilvægur farvegur til eflingar á rannsóknum á þessu sviði. Um 100 miljónum verður úthlutað úr sjóðnum árið 2021 og 50 milljónir hafa verið tryggðar til úthlutunar 2022 og 2023. Þær fjárhæðir teljast mjög lágar ef litið er til umfangs mannvirkjageirans og þess að nú er búið er að leggja Rannsóknarstofu byggingariðnaðarins niður. Samtökin benda á að afar mikilvægt sé að tryggja frekari fjármagn til sjóðsins svo unnt sé að stuðla að markvissari rannsóknum og nýsköpun á sviði mannvirkjagerðar til framtíðar, þar á meðal vistvænum byggingarefnum.

Efling stafrænna innviða

Áhersla á frekari fjárfestingu í stafrænum innviðum og stafrænni þjónustu er mikilvæg. Að mati SI hefur vel tekist til með verkefnið *Stafrænt Ísland* og hvetja SI stjórnvöld til að halda áfram á þeirri braut. Útboð og samstarf við upplýsingatækniiðnað við uppbyggingu stafrænnar þjónustu hins opinbera hefur verið til fyrirmyndar.

Vinnsla og hýsing gagna verða sífellt mikilvægari í viðskiptum og daglegu lífi vegna stóraukinnar notkunar á upplýsingatækni á öllum sviðum samfélagsins. Mikilvægt er að huga að samkeppnishæfni Íslands á þessu sviði, meðal annars samkeppnishæfni gagnaversiðnaðar. Í því sambandi er mikilvægt að greiða úr óvissu sem verið hefur uppi í tengslum við virðisaukaskattsmál í gagnaversiðnaði. Þá þarf stöðugt að huga að því að Ísland standist alþjóðlegan samanburð á sviði stafrænna innviða og þjónustu. SI fagna því lagningu nýs fjarskiptasæstrengs til Írlands sem fyrirhugað er að taka í notkun á síðari hluta ársins 2022.

SI mótmæla hækkun krónutölugjalda

SI gagnrýna áform hins opinbera um hækkun krónutölugjalda á olíugjaldi, bensíngjaldi, kílómetragjaldi, bifreiðagjaldi og áfengis- og tóbaksgjaldi. Síðustu ár hafa þessi gjöld hækkað árlega um 2,5% sem hefur komið mjög niður á íslenskum framleiðendum og neytendum. Í þessu samhengi vilja samtökin þá minna á eitt meginmarkmið lífskjarasamninganna um stöðugt verðlag og varðveislu kaupmáttar fyrir almenning í landinu. Rekstrarumhverfi fyrirtækja versnar einnig með auknum álögum sem kemur niður á samkeppnishæfni þeirra. Til að auka samkeppnishæfni fyrirtækja eða hið minnsta draga ekki úr henni er mikilvægt að halda aftur af hækkunum á sköttum og gjöldum nú þegar við siglum inn í samdráttarskeið. Langstærstur hluti íslenskra fyrirtækja hefur glímt og glímir enn við efnahagslegar afleiðingar af völdum COVID. Á meðan hið opinbera hefur verið að styðja við íslenskt atvinnulíf, með einum eða öðrum hætti, að mæta þessum afleiðingum þá skýtur það skökku við að á hinn bóginn sé hið opinbera að leggja auknar álögur á fyrirtækin. Stjórnvöld ættu öðru fremur að draga úr hömlum og álögum á þessum tímapunkti til að styrkja íslenskt atvinnulíf sem skilar sér síðan í aukinni hagsæld. Leggja samtökin því til að hækkun áðurnefndra gjalda verði dregin til baka.

Frekari úrbóta er þörf á álgagninu gjalda vegna orku- og umhverfismála

Fram kemur í fyrirliggjandi frumvarpi til fjárlaga að stefnt er að hækkun á kolefnisgjaldi frá því sem nú er, eða um 2,5% til samræmis við fyrri forsendur, og er um ræða sambærilega hækkun og í núgildandi fjárlögum. Að gefnu tilefni benda SI á að samtökin leggjast almennt ekki gegn hækkun kolefnisgjalds á eldsneyti í almennum samgöngum á landi en benda á að hækkun kolefnisgjaldsins almennt kemur hins vegar illa við fyrirtæki í alþjóðlegri samkeppni. Hækkunin skerðir verulega samkeppnishæfni þeirra gagnvart keppinautum í nálægum löndum sem eftir atvikum þurfa ekki að standa undir sambærilegum gjöldum. Með álagningu kolefnisgjalda af ýmsum toga þá er, eins og áður segir, sú hætta til staðar að verið sé að hygla fyrirtækjum utan þeirra ríkja sem ekki greiða nein slík gjöld en eru að jafnaði með mun óhagstæðara kolefnisfótspor. Til marks um það má nefna að álframleiðsla í Kína er að uppistöðu til knúin með kolum og losar því tífalt meira en álframleiðsla hér á landi. Álframleiðsla í Kína ber hins vegar engin teljandi kolefnisgjöld og nýtur að auki verulegs ríkisstuðnings eins og raunar álframleiðsla víðast hvar í heiminum utan Íslands, samkvæmt skýrslu OECD frá liðnu ári, og einnig var vísað til í umsögn samtakanna um frumvarp til fjárlaga fyrir árið 2021. Eins og samtökin hafa áður bent á streymir ál frá Kína í vaxandi mæli til Evrópu og njóta kínverskir álframleiðendur þess að þurfa að ekki að bera kostnað af sinni losun og því telja samtökin mikilvægt að við álagningu gjalda, líkt

og hér um ræðir, þá sé tekið til skoðunar áhrif þeirra á samkeppnisskilyrði hérlendra fyrirtækja á alþjóðlegum mörkuðum.

Ítreka samtökin að loftslagsvandinn er hnattrænn í eðli sínu en ekki staðbundinn. Ef raunverulegur árangur á að nást þá þurfa allir að sitja við sama borð. Það gerir aðeins illt verra að hrekja gjaldskylda framleiðslu, m.a. vegna kolefnisgjalda sem lögð hafa verið á framleiðslu áls og raforku, frá t.a.m. Evrópu til Kína, Indlands eða Mið-Austurlanda þar sem losunin er margfalt meiri. Mikilvægt er að aðgerðir stjórnvalda taki mið af þessum raunveruleika og metnir verði kostir og gallar þess kerfis sem nú er við lýði sem og þeirra tillagna sem fram koma í fyrirliggjandi frumvarpi.

Líkt og í umsögnum SI um fyrri fjárlög, sem og rakið er einnig í Loftslagvegvísi atvinnulífsins, og birtur var í júní sl., vekja samtökin athygli á að mörg fyrirtæki vinna nú hörðum höndum að því að draga úr losun og leita nýrra leiða til að ná þeim markmiðum með því að skoða og innleiða aðra orkugjafa. Vilja félagsmenn samtakanna vinna að jákvæðri þróun í þessum efnum. Samtökin benda hins vegar á að þó tækniframþróun sé hröð í þessum efnum er það ekki svo að hægt sé að fá stærri ökutæki, vinnuvélar og sum iðnaðartæki þannig að þau nýti endurnýjanlega orkugjafa. Orkuskipti er því ekki raunhæfur kostur sem stendur á öllum sviðum, sér í lagi fyrir iðnað og atvinnutæki sem nota svokallaða litaða olíu, og möguleikar slíkra aðila til orkuskipta eru að óbreyttu hverfandi. Auknar álögur á atvinnulífið og hvatar sem fyrirtæki hafa ekki möguleika á að fylgja eftir eru í andstöðu við það markmið ríkisstjórnarinnar að auka samkeppnishæfni Íslands.

Í fyrirliggjandi frumvarpi til fjárlaga og tillögu til þingsályktunar um fjármálastefnu fyrir árin 2022–2026, sbr. bls. 13 í stefnunni, er kveðið á um græn verkefni og nýsköpun. Fagna samtökin þeirri áherslu stjórnvalda að fjárfesta í slíkum verkefnum og nýsköpun á þessu sviði, sbr. einnig áhersla á þau mál í samstarfssáttmála ríkisstjórnarinnar. Eftir sem áður telja SI mikilvægt að taka til skoðunar fjármögnun og starfsemi opinberra sjóða sem hafa að markmiði að stuðla að slíkum verkefnum, sbr. umfjöllun um sjóði og verkefni í kafla 17.5 þar sem vísað er til Loftslagssjóðs.

Í fyrirliggjandi frumvarpi til fjárlaga sem og frumvarpi til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 er boðuð hækkun á losunargjöldum ásamt því að þar er að finna umfjöllun um þau gjöld og þá hækkun, og byggjast þær hækkanir m.a. á upplýsingum um verð á heimildum markaðsverð losunarheimilda frá Intercontinental Exchange-markaðnum í London (ICE). Munu því þær heimildir taka breytingum til samræmis við breytingar á meðalverði losunarheimilda á Evrópska efnahagssvæðinu eins og það er á árstímabili sem lýkur 31. júlí árið áður.

Að gefnu tilefni og í samræmi við áherslur ríkisstjórnar um áherslur á sviði grænna verkefna og nýsköpunar telja samtökin mikilvægt að taka til skoðunar starfsemi og fjármögnun Loftslagssjóðs en mikilvægt er að tryggja að sjóðurinn verði fjármagnaður í samræmi við þau gjöld sem fyrirtæki hér á landi eru að leggja inn í ETS kerfið. Verði sjóðnum ekki tryggt slíkt fjármagn, sem hann á réttilega inni, er ljóst að markmið hans munu ekki nást. Þá er þetta bara eins og hver önnur skattheimta, nema hún vinnur í raun gegn markmiðum um árangur í loftslagsmálum því álögurnar grafa undan samkeppnishæfni iðnaðar sem notar 100% endurnýjanlega orku. Ítreka SI að kostnaður innlendra málmframleiðenda af kaupum losunarheimilda nemur vel yfir milljarði. Voru tekjur íslenska ríkisins af ETS-kerfinu um 1,3 milljarðar árið 2020 og munu aukast samhliða hækkandi verði á heimildum, sbr. boðaðar breytingar. Innan ESB renna tekjurnar til verkefna sem

ætlað er að draga úr losun, en tekjur íslenska ríkisins eru ekki eyrnamerktar slíkum verkefnum. Tryggja þarf að tekjur sem renna í ETS-kerfið verði nýttar í þróun og uppbyggingu á umhverfisvænum lausnum í málmframleiðslu í gegnum Loftslagssjóð. Í þessu samhengi benda SI á að á tímabilinu 2013-2019 runnu 78% af tekjum að sölu losunarheimilda innan ESB í verkefni á sviði umhverfis- og orkumála, sbr. upplýsingar úr skýrslu framkvæmdastjórnar ESB frá árinu 2020.

Benda SI á að þegar lögin um loftslagsmál voru sett árið 2012 var gert ráð fyrir að framlög í sjóðinn væru tengd tekjum ríkisins af uppboðum á losunarheimildum innan viðskiptakerfis ESB. Þessu ákvæði var breytt árið 2014 og tekjur sjóðsins eiga að vera ákvarðaðar með fjárveitingum í fjárlögum ár hvert. Samtökin telja að jafngildi tekna ríkisins af viðskiptakerfi ESB ættu að renna í loftslagssjóð, eins og tíðkast víðast hvar í Evrópu. Sem dæmi var gert ráð fyrir tekjum upp á einn milljarð króna í fjárlögum árið 2020 af sölu á heimildum til losunar gróðurhúsalofttegunda og í fyrirliggjandi áformum er lögð til enn frekari hækkun. Gera má ráð fyrir að þær tekjur ríkisins muni halda áfram að aukast, þar sem verð á losunarheimildum hefur hækkað verulega undanfarin ár.

Samtökin telja mikilvægt að gagnsæi sé hvað varðar innheimt umhverfisgjöld og hvort og hvernig þeir fjármunir eru raunverulega nýttir til grænna verkefna og nýsköpunar. Að mati samtakanna er verulega úrbóta þörf til að bæta úr þeim ágalla til að skapa traust til þess að umrædd gjöld séu sannarlega nýtt í græn verkefni. Vísa samtökin hér máli sínu til stuðnings til ábendinga til ábendinga í skýrslu OECD frá árinu 2019 þar sem segir, á bls. 35, eftirfarandi: *„To address distributional concerns, to avoid an unwarranted increase in the tax burden and to overcome political economy obstacles, CO2-tax proceeds could partially or fully be reimbursed to businesses and citizens, as done in Switzerland“.* Úrbóta er þörf til að auka á skýrleika á milli innheimtra umhverfisgjalda og hvernig þeim er ráðstafað og skora samtökin á stjórnvöld að bæta þar úr.

Að lokum hvetja SI stjórnvöld til að horfa til og nýta reynslu nágrannaríkja okkar er viðkemur styrkjum hins opinbera og framlaga til innleiðingar og nýsköpunar á sviði grænnar tækni og umhverfisvænna lausna. Má í því samhengi horfa til framkvæmdar í Noregi, nánar tiltekið Enova-sjóðsins sem starfræktur er af þarlendum stjórnvöldum með það að markmiði að koma á umhverfisvænum breytingum í norsku samfélagi.[2] Mikilvægt er því, að mati samtakanna, að hugmyndir að útfærslu umhverfisskatta og ráðstöfun þeirra tekna verði betrumbættar að teknu tilliti til framanritaðs.

Úrvinnslugjald

Í kafla 17.3 er umfjöllun um meðhöndlun úrgangs og þ.m.t. starfsemi Úrvinnslusjóðs. Að gefnu tilefni benda samtökin á að frá setningu laga um opinber fjármal til ársins í ár voru fjármál sjóðsins í uppnámi, enda varð sú breyting á að þau lög sköruðust á við sérlög um starfsemi hans og úrvinnslugjöld. Sem afleiðing þessa varð ríkið ekki lengur innheimtuaðili hinna sérstöku úrvinnslugjalda heldur yfirtók ríkið um leið sjóðinn, þvert á áðurnefnd sérlög og megininntak

[2] https://www.enova.no/about-enova/

svonefndrar framleiðendaábyrgðar sem hvílir á atvinnulífinu en ekki hinu opinbera. Sú aðstaða skapaði þannig raunverulega hættu á að hérlend útfærsla framleiðendaábyrgðar og starfsemi skilakerfa á því sviði gengi gegn ákvæðum gerða á því sviði á vettvangi EES samningsins.

Samtökin telja að ákveðið framfaraspor hafi verið stigið sl. vor þegar lögum var breytt til að höggva á þennan hnút. Eftir sem áður telja samtökin mikilvægt að skoða enn frekari breytingar á samspili laga sem gilda um opinber fjármál annars vegar og úrvinnslugjöld hins vegar. Sem afleiðing þessa ósamræmis er framsetning ársreikninga sjóðsins hagað á þann hátt að hann endurspeglar stöðu Úrvinnslusjóðs sem ríkisaðila í A-hluta í samræmi við ákvæði laga um opinber fjármál og reglur sem gilda um reikningsskil ríkisins. Þannig endurspegla ársreikningar ekki meðferð tekna samkvæmt ákvæðum laga um úrvinnslugjald heldur gætir enn ósamræmis. Í því ljósi veita ársreikningar t.d. ekki mynd af stöðu uppgjörsflokka sjóðsins sem hefur m.a. skírskotun til framlengdrar framleiðendaábyrgðar. Telja samtökin því mikilvægt að stíga skrefið til fulls og gera fullnægjandi breytingar á regluverki sjóðsins til að koma fjármögnun hans og uppgjöri í ásættanlegt form sem endurspeglar hið sérstaka eðli framleiðendaábyrgðar á grundvelli EES samningsins.

SI hvetja til prentunar íslenskra bókverka á Íslandi

Samtök iðnaðarins fagna áherslu stjórnvalda að styðja við útgáfu bóka á íslensku vegna mikilvægis varðveislu íslenskrar tungu og læsi. SI hvetja til að stuðningur við íslenska bókaútgáfu verði nýttur sem hvati til að prentað sé á Íslandi. Þrátt fyrir að núverandi fyrirkomulag styðji við útgáfu íslenskra bóka er rétt að benda á að undanfarið hafa íslenskir bókaútgefendur í auknum mæli kosið að eiga viðskipti við erlendar prentsmiðjur vegna hagkvæmni. Þannig styðja stjórnvöld við útgáfu íslenskra bóka sem eru að mestu leyti prentaðar erlendis. Í könnun sem framkvæmd var af Bókasambandi Íslands haustið 2019, kemur fram að 78% þeirra íslensku bóka sem gefnar voru út fyrir jólin 2019 voru prentaðar erlendis. Samtökin leggja sérstaka áherslu á mikilvægi þess að styðja við íslenskan prentiðnað þar sem að greinin stendur nú frammi fyrir raunverulegri hættu á að sérfræðiþekking á prentsmíði, prentun og bókbandi glatist. Íslensk prentfyrirtæki eru brautryðjendur í umhverfismálum, nota virt vottunarkerfi sem nær til allrar aðfangakeðjunnar, nýta endurnýjanlega orku og stuðla að umhverfisvænni framleiðslu. Skapa þarf hvata sem stuðlar að samkeppnishæfni íslenskra prentsmiðja og að bókaútgefendur sem og aðrir aðilar sjái hag sinn í því að prenta hérlendis. Slíkar aðgerðir ríma jafnframt vel við markmið stjórnvalda um minnkun kolefnisspors ásamt því að varðveita sérfræðiþekkingu fagfólks í iðnaðinum.

SI hvetja til að fjárheimildir vegna endurgreiðslu kvikmyndagerðar endurspegli umfangið

Kvikmynda- og sjónvarpsiðnaður á Íslandi hefur verið í miklum blóma og vaxið undanfarin ár. Stefnir nú í annað stærsta framleiðsluár í sögu greinarinnar hér á landi. Leikur þar enginn vafi á að öflugt endurgreiðslukerfi vegna kvikmyndaframleiðslu hefur skipt þar sköpum. Endurgreiðslukerfið hefur stutt við aukna verðmætasköpun hérlendis, áhrif kerfisins á greiðslujöfnuð ríkissjóðs hafa ávallt verið jákvæð og eru þá ótalin önnur afleidd áhrif af kvikmyndaframleiðslu svo sem gjaldeyrisöflun, sköpun beinna og óbeinna starfa og jákvæð áhrif á ferðaþjónustuna. Samtök iðnaðarins fagna því að stjórnvöld leggi áherslu á frekari vöxt greinarinnar og sýni vilja í verki með fjáraukningu. Samtökin árétta þó að undanfarin ár hefur fjárhæð áætlaðra endurgreiðslna vegna kvikmyndagerðar verið vanáætluð og töluvert lægri en

raun ber vitni. Þannig hafa útgefin vilyrði stjórnvalda vegna endurgreiðslna á kvikmyndaframleiðslu verið mun hærri en fjárlög kveða á um. Þannig hafa endurgreiðslur vegna útgefinna vilyrða stöðvast tímabundið þegar fjárhæð útgefinna vilyrða fer yfir fjárhæð í fjárlögum. Vegna vanáætlunar stjórnvalda tefjast endurgreiðslur ítrekað. Hefur þetta skapað mikla óvissu fyrir kvikmyndaframleiðendur sem standa frammi fyrir því að þurfa að fjármagna framleiðslu með aukinni lántöku með tilheyrandi kostnaði allt þar til endurgreiðslur berast á ný. Samtökin leggja til að áætluð fjárhæð vegna endurgreiðslna verði hækkuð með tilliti til raunfjárhæðar endurgreiðslna fyrra árs. Þannig myndu stjórnvöld stuðla að fyrirsjáanleika fyrir kvikmyndaframleiðendur og tryggja skilvirkni endurgreiðslukerfisins.

Virðingarfyllst,

Ingólfur Bender,
aðalhagfræðingur SI

Sigurður Hannesson,
framkvæmdastjóri SI

Minnisblað

Efni: Framlenging á Allir vinna út árið 2022
Dags: 17. desember 2021
Höfundur: Samtök iðnaðarins

Samtök iðnaðarins telja mikilvægt í ljósi þess hversu vel átaksverkefnið Allir vinna hefur tekist að stjórnvöld framlengi átakið um eitt ár hið minnsta.

Í átakinu Allir vinna felst 100% endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu og hönnunar við íbúðarhúsnæði, frístundahúsnæði og mannvirki í eigu tiltekinna félagasamtaka og sveitarfélaga. Átakið hefur skilað góðum árangri bæði á síðasta ári og á árunum 2009-2015. Átakið hefur:

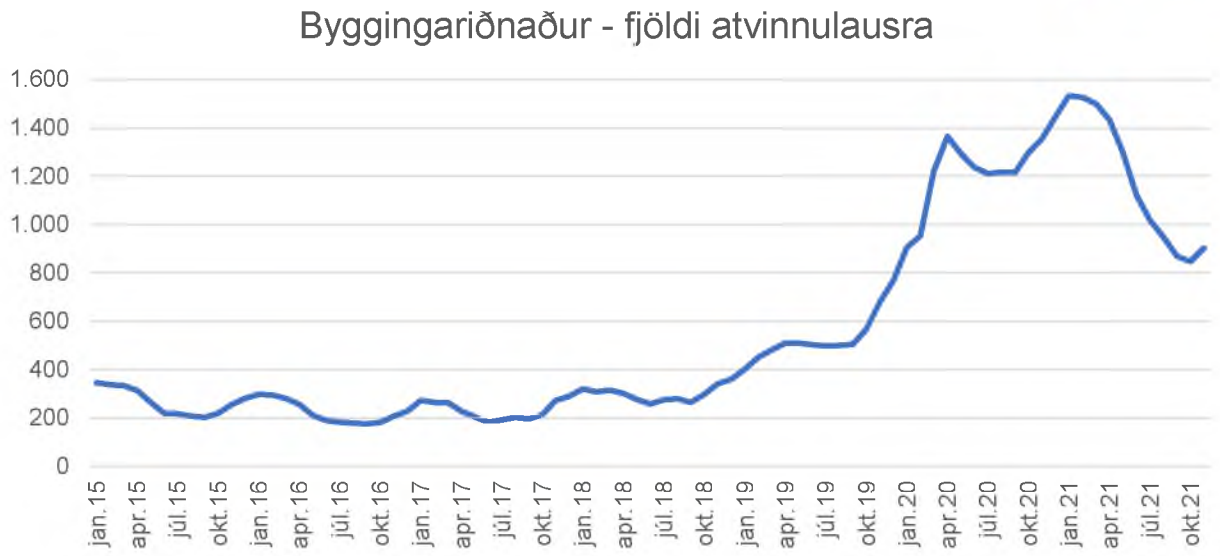
- leitt til þess að uppbyggingu og viðhaldi húsnæðis var betur sinnt en áður bæði hjá neytendum og ekki síður sveitarfélögum sem mörg hver hafa nýtt tækifærið til að ráðast í löngu tímabæra hönnun og uppbyggingar- og viðhaldsverkefni.
- skilað ávinning í baráttunni gegn svartri atvinnustarfsemi.
- skapað störf og viðhaldið verðmæti eigna.

Samtök iðnaðarins vilja jafnframt benda á að aukin greiðslubyrði heimilanna vegna vaxta- og verðlagshækkana samhliða niðurfellingu átaksins mun hafa neikvæð áhrif á neytendur og minni fyrirtæki í byggingariðnaði sem enn eru mörg hver í viðkvæmri stöðu eftir efnahagssamdrátt síðustu missera.

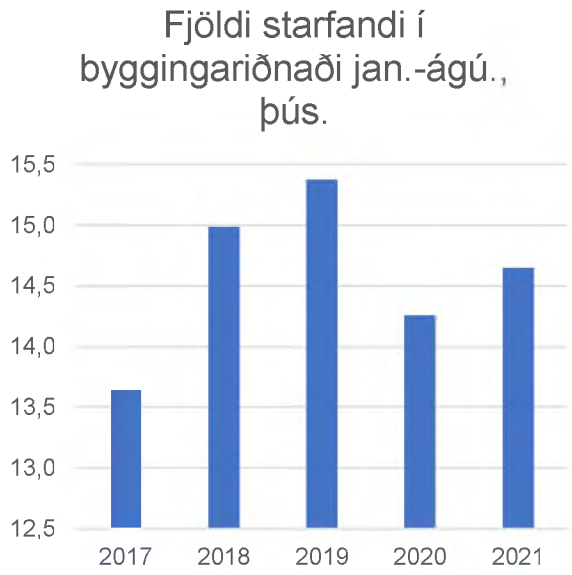
Það er enn slaki í byggingariðnaði

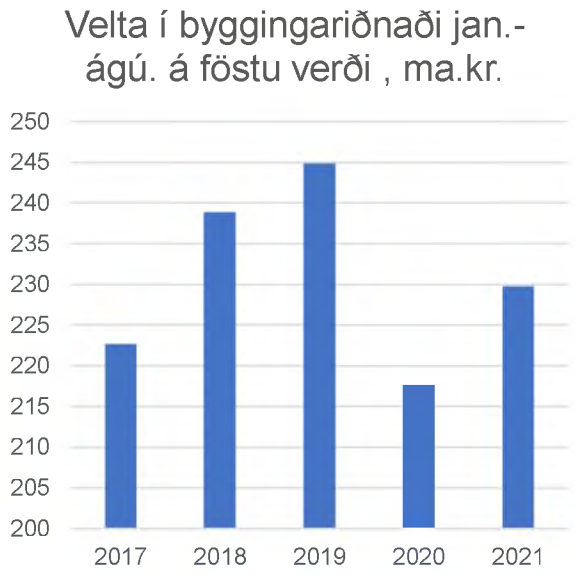
Átakið Allir vinna fór af stað til að stemma stigu við neikvæðum efnahagsáhrifum kórónuveirufaraldursins og átti að vera í gildi út árið 2021. Óhætt er að fullyrða að átakið hefur átt sinn þátt í því að niðursveiflan í byggingariðnaði hefur verið minni en oft áður í fyrri efnahagsniðursveiflum. Átakið hefur því sannað gildi sitt til að draga úr niðursveiflu í greininni og þeim neikvæðu áhrifum sem því fylgir.

Þrátt fyrir að hagkerfið hafi tekið nokkuð við sér undanfarið og starfsemi byggingariðnaðar sé þar ekki undanskilin þá er enn umtalsverður slaki í greininni. Líkur eru á að slakinn verði a.m.k. út næsta ár. Það eru því góð rök fyrir því að halda átakinu Allir vinna áfram út árið 2022 hið minnsta.



Batamerki sjást nú í greininni sem m.a. lýsa sér í því að fjöldi atvinnulausra hefur fækkað og fjöldi starfandi hefur aukist undanfarið. Einnig er veltan farin að vaxa að nýju. Engu að síður er slakinn enn umtalsverður og umfang starfseminnar þannig minna en það var fyrir tíma núverandi efnahagsniðursveiflu. Þannig er fjöldi atvinnulausra núna í greininni um ríflega þrefalt meiri en hann var að jafnaði á tímabilinu frá 2015 til 2019, þ.e. fyrir núverandi niðursveiflu. Heildarfjöldi atvinnulausra í greininni er nú ríflega 900 en var tæplega 300 fyrir niðursveifluna. Einnig er fjöldi starfandi í greininni ríflega 7% minni en hann var 2019 en í greininni starfa nú ríflega 15 þúsund manns. Þá var veltan í greininni enn nokkru minni en hún var fyrir efnahagsniðursveifluna.





Verðbólga og vaxtahækkanir eru ekki vegna átaksins Allir vinna

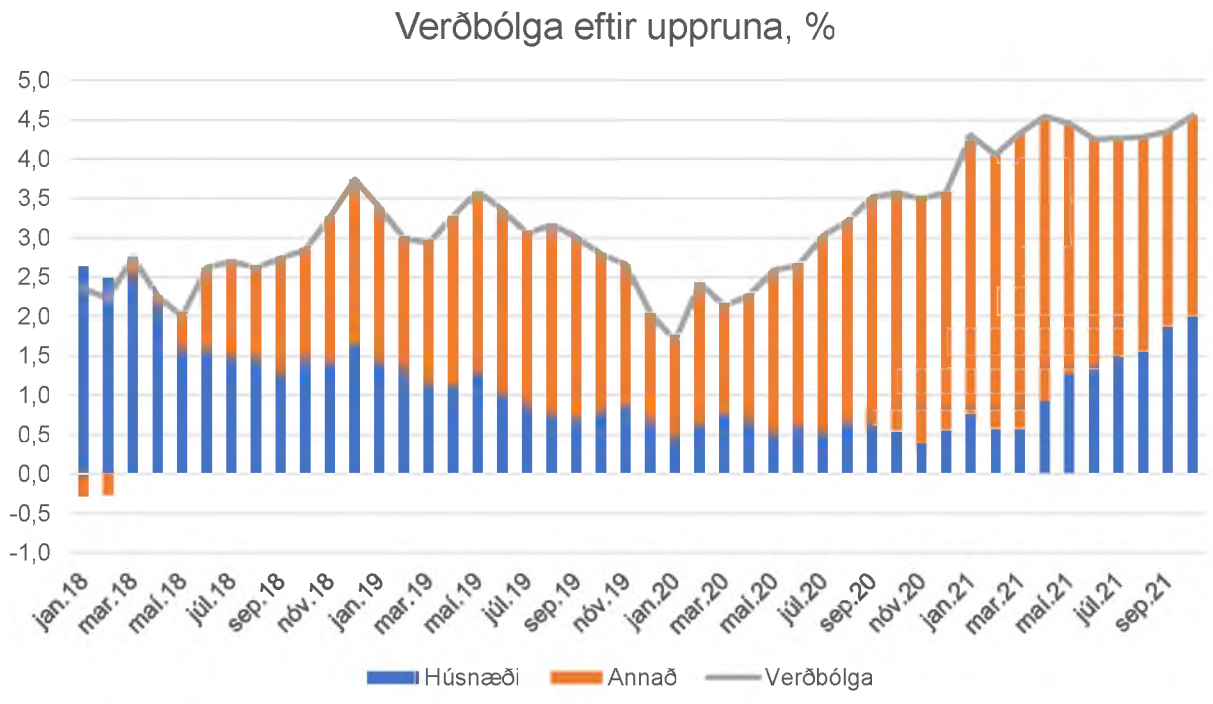
Verðbólga hefur að undanförnu verið talsverð og að stórum hluta drifin áfram af hækkun húsnæðisverðs. Mælist verðbólgan nú 4,8% sem er talsvert yfir 2,5% verðbólgumarkmiði

Seðlabankans. Mikilvægt er að átta sig á því að hækkun húsnæðisverðs er alls ekki til komin vegna Allir vinna átaksins.

Meginástæður hækkun húsnæðisverðs eru tvær:

- **Eftirspurn leyst úr læðingi**: Vaxtalækkun, vöxtur kaupmáttar og fólksfjölgun ásamt fleiri þáttum olli hratt vaxandi eftirspurn eftir íbúðum sérstaklega á seinni hluta niðursveiflunnar. Vöxtur eftirspurnar var á sama tíma og framboð fullbúinna íbúða var að dragast saman. Seðlabankinn hefur nú brugðist við verðbólgunni með nokkrum vaxtahækkunum á þessu ári. Niðurstaðan var hröð hækkun á verði íbúða með ofangreindum áhrifum á verðbólgu.
- **Ónægt framboð nýrra íbúða**: Talsvert hefur dregið úr framboði íbúða á sölu undanfarið. Íbúðum í byggingu hefur farið fækkandi undanfarin tvö ár og fjöldi fullbúinna íbúða sem komið hafa inn á íbúðamarkaðinn hefur ekki verið nægur til að mæta eftirspurn. SI hafa ítrekað bent á þetta. Stór hluti ástæðu þessa má rekja til þess að strax árið 2019 fór verulega að draga úr íbúðum í byggingu á fyrstu byggingarstigum. Sú fækkun er að koma fram núna í færri fullbúnum íbúðum. Verðhækkunin er þannig vegna þess að umfang starfseminnar í byggingariðnaðinum er ekki nægjanlegt. Flöskuhálsinn í því hefur verið fyrst og fremst skortur á lóðum. Slaki hefur verið í byggingariðnaði og því næg afkastageta í greininni til þess að sinna fleiri verkefnum á sviði íbúðabygginga en þau hafa því miður ekki verið í boði.

Hvorugur af ofangreindum tveim þáttum hefur neitt með Allir vinna að gera. Framlenging átaksins um eitt ár mun því ekki breyta þeirri stöðu sem uppi er á íbúðamarkaði eða í verðbólgu og peningamálum.



Hins vegar mun aukin greiðslubyrði heimilanna vegna vaxta- og verðlagshækkana samhliða niðurfellingu á Allir vinna átakinu á næsta ári hafa neikvæð áhrif á neytendur sem og minni

fyrirtæki í byggingariðnaði sem enn eru mörg hver í viðkvæmri stöðu eftir efnahagssamdrátt síðustu missera.

Mikill ávinningur vegna minni svartrar atvinnustarfsemi

Átakið Allir vinna hefur verið vel nýtt af neytendum sem hafa með viðhaldi og endurbótum stutt við starfsemi einyrkja og minni fyrirtækja sem starfa fyrst og fremst við viðhald fasteigna. Á þeim markaði eru faglærðir iðnaðarmenn oft í samkeppni við réttindalausa aðila og svarta atvinnustarfsemi þar sem hagur neytenda er fyrir borð borinn en átakið dregur í eðli sínu úr slíkum viðskiptaháttum og styður því við fyrirtæki sem vinna eftir lögum og reglum.

Í skýrslu starfshóps um umfang skattaundanskota og tillögur til aðgerða frá 2017 kemur m.a. fram að af þeim málum sem hafa komið inn á borð ríkisskattstjóra og skattrannsóknarstjóra voru á tímabilinu undanskot hvað algengust í byggingariðnaði.[1] Átakið Allir vinna sem stóð yfir á árunum 2009-2015 hafði þó jákvæð áhrif á skattaskil í greininni og þar með tekjur ríkissjóðs. Í þessu samhengi benti Skúli Eggert Þórðarson, þáverandi ríkisskattsstjóri, á að með því að gefa vinnuna ekki upp komi kaupandinn sér hjá því að greiða 40% af virðisaukaskattinum. Þá geti seljandi vinnunnar sloppið við að gefa söluna upp til tekjuskatts. Í hundrað prósent endurgreiðslu sé hins vegar enginn ávinningur fyrir kaupanda að gefa ekki upp virðisaukaskatt. [2] Þetta leiðir til þess að tekjuskattsskil greinarinnar ættu að aukast þegar endurgreiðslan er 100%.

Í ársbyrjun 2015 lækkaði endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna vinnu iðnaðarmanna úr 100% niður í 60% en þá hafði Allir vinna átakið verið frá árinu 2009. Ári seinna þ.e. 2016 fór að bera á auknu skattaundanskoti í byggingariðnaði þar sem umsóknum um endurgreiðslu fækkaði um heil 60% á sama tíma og umsvif í byggingariðnaði jukust.

Í umræðum um skattaeftirlit og skattrannsóknir sem fram fóru á Alþingi 1. febrúar 2016 tók Bjarni Benediktsson, fjármálaráðherra, það fram að afleiðingar af niðurfellingu átaksins væru neikvæðar og virtust ekki hafa gefið góða raun. Gera má ráð fyrir sambærilegum áhrifum nú.[3]

Mikill vilja meðal flokka að framlengja átakið

Í aðdraganda Alþingiskosninga var umræðan um framlengingu á átakinu talsverð. Samtök iðnaðarins beindu spurningu til framboða um hvort vilji stæði til þess að framlengja átakið Allir vinna. Einungis einn flokkur lýsti sig andsnúinn því[4]. Miklar vonir eru því bundnar við endurskoðun á frumvarpi til fjárlaga með framlengingu átaksins út næsta ár svo að ekki þurfi að endurskoða eða jafnvel hætta við húsnæðisuppbyggingu, viðhaldsverkefni og hönnun á nýjum verkefnum.

[1] https://www.stjornarradid.is/lisalib/getfile.aspx?itemid=5ea38a59-572d-11e7-941c-005056bc530c
[2] https://www.visir.is/g/2016160209697/visbendingar-um-aukin-skattaundanskot-i-byggingaridnadi
[3] https://www.althingi.is/altext/upptokur/lidur/?lidur=lid20160201T162632
[4] https://www.si.is/frettasafn/vidreisn-einn-flokka-vill-ekki-aframhald-a-allir-vinna

samtök sjálfstæðra skóla

Reykjavík, 16. desember 2021

Nefndasvið Alþingis
b.t. fjármála- og efnahagsráðherra
Austurstræti 8–10
101 Reykjavík
nefndasvid@althingi.is

Efni: Ójöfn staða leik- og grunnskóla m.t.t. virðisaukaskatts

Með erindi, dags. 18. júní 2021, vöktu SVÞ – Samtök verslunar og þjónustu, f.h. Samtaka sjálfstæðra skóla (hér eftir skammstöfuð *SSSK*), athygli fjármála- og efnahagsráðuneytisins á því hve staða leik- og grunnskóla er ójöfn m.t.t. virðisaukaskatts eftir því hvort þeir eru sjálfstæðir eða reknir af opinberum aðilum. Ástæða þykir til að vekja athygli efnahags- og viðskiptanefndar á framangreindu. Þá leyfa SSSK að fara fram á það við nefndina að hún beiti sér fyrir viðeigandi breytingum á lögum um virðisaukaskatt í því skyni að tryggja jafna stöðu skólanna og þ.a.l. skólabarna.

Samanburður

Starfsemi sjálfstæðra leik- og grunnskóla grundvallast á ákvæðum laga nr. 90/2008, um leikskóla og laga nr. 91/2008, um grunnskóla. Af lagaákvæðunum leiðir að lagaleg staða skólanna er að langmestu leyti sambærileg stöðu leik- og grunnskóla sem eru reknir af sveitarfélögum. Til að mynda fer ráðherra menntamála með yfirstjórn bæði leik- og grunnskólamála, sveitarfélög bera faglega ábyrgð á starfseminni, innra stjórnskipulag er hið sama, skóla- og foreldraráð skal þar starfa auk þess sem gerðar eru sömu kröfur til húsnæðis, námskráa og samstarfs. Ráðuneyti ráðherrans og sveitarfélög fara með samskonar eftirlitsheimildir gagnvart sjálfstæðum skólum og öðrum, sambærileg þjónusta skal vera í boði fyrir nemendur og leyst er úr ágreiningsmálum á sama hátt. Þannig er ágreiningur um ákvarðanir sjálfstæðra skóla í málefnum nemenda t.d. felldur í farveg stjórnsýslumála eins og í opinberum skólum.

Munurinn milli sjálfstæðra skóla og skóla sem reknir eru af sveitarfélögum kristallast einna helst í rekstrarforminu. Skólar reknir af sveitarfélögum eru í eðli sínu hluti stjórnvalda og í því í almennum skilningi opinberar stofnanir. Sjálfstæðir skólar eru hins vegar einkaréttarleg félög. Algengast er að þeir séu reknir sem einkahlutafélög en einnig þekkist að rekstur þeirra sé t.d. í formi félagasamtaka. Að forminu til geta sjálfstæðir skólar því verið reknir í hagnaðarskyni en slík niðurstaða er þó fáheyrð. Segja má að hugsjónaandi einkenni hvað helst þá einstaklinga sem takast á hendur rekstur sjálfstæðs skóla. Sá munur er hvað helstur á sjálfstæðum skólum og skólum reknum af sveitarfélögum að hinir fyrrnefndu eru reknir á eigin áhættu á meðan hinir síðarnefndu eru reknir á áhættu sveitarfélaga og þar með skattgreiðenda. Ráðningarsambönd starfsmanna við sjálfstæða skóla eru einnig einkaréttarleg en falla undir opinberan rétt í tilviki skóla sveitarfélaganna. SSSK gerir því sérstaka kjarasamninga við stéttarfélög um kjör starfsmanna sjálfstæðra skóla en í framkvæmd hafa slíkir samningar ávallt komið í kjölfarið á og verið í fullu samræmi við kjarasamninga sveitarfélaga og viðsemjenda þeirra.



Fjármögnun sjálfstæðra skóla

Í samningum sveitarfélaga við sjálfstæða leikskóla er kveðið á um framlög sveitarfélaganna til rekstrar skólanna og heimildir þeirra til töku leikskólagjalda. Í framkvæmd greiða sveitarfélög stærstan hluta kostnaðar af dvöl barna í öllum leikskólum en foreldrar greiða hluta kostnaðarins í hlutfalli við dvalartíma barna. Samkvæmt leikskólalögum er leikskólum í eigu sveitarfélaga sett mörk þegar að ákvörðun leikskólagjalda kemur en gjaldtaka fyrir hvert leikskólabarn má ekki nema hærri fjárhæð en nemur meðalraunkostnaði við dvöl hvers leikskólabarns í leikskólum á vegum sveitarfélagsins. Almennt mætti ætla að gjaldtaka sjálfstæðra leikskóla væri hins vegar frjáls en svo er þó ekki því sveitarfélögum hefur verið heimilað að kveða á um sambærilegt hámarksgjaldtökuviðmið í samningum um fyrirkomulag þjónustu og gjaldtöku við sjálfstæða leiksskóla. Í reynd er því algengast að kveðið sé á um það í slíkum samningum að leikskólagjöld sem sjálfstæðir leiksskólar innheimta af foreldrum leikskólabarna megi ekki nema hærri fjárhæð en nemur fjárhæð leikskólagjalda sveitarfélagsins. Er hugsunin sú að staða sjálfstæðu skólanna, hvað fjármögnun rekstrarkostnaðar varðar, sé í grundvallaratriðum sambærileg leikskólum sem reknir eru af sveitarfélögum. Í einu sveitarfélagi, Reykjavíkurborg, hefur sjálfstæðum leikskólum þó verið heimilað að innheimta 115% leikskólagjalda sveitarfélagsins í þeim tilgangi að gera leikskólunum kleift að fjármagna veikindarétt starfsfólks. Í tilviki starfsmanna leikskóla borgarinnar er veikindaréttur starfsmanna fjármagnaður af borgarsjóði.

Réttur sjálfstæðra grunnskóla til framlaga frá sveitarfélögum er lögbundinn. Hafi slíkur skóli gert þjónustusamning við það sveitarfélag, sem hann starfar innan, á hann rétt til fjárframlags úr sveitarsjóði sem nemur að lágmarki 75% af vegnu meðaltali heildarrekstrarkostnaðar allra grunnskóla sem reknir eru af sveitarfélögum í landinu á hvern nemanda samkvæmt útreikningi Hagstofu Íslands. Fari nemendafjöldi umfram 200 nemendur lækkar lágmarkið í 70%. Sveitarfélög bera fjárhagslega ábyrgð á rekstri grunnskóla sem þau reka en kennsla í skyldunámi í opinberum grunnskólum er veitt nemendum að kostnaðarlausu. Sjálfstæðu skólunum er hins vegar heimilt að taka gjald fyrir skólavist.

Skattaleg staða

Í skattalegu tilliti er staða sjálfstæðra skóla nokkuð sérstök borin saman við stöðu annarra fyrirtækja. Svo vill til að þjónusta leik- og grunnskóla er undanþegin skattskyldusviði virðisaukaskatts samkvæmt ákvæðum 2. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt. Sjálfstæðir skólar geta því ekki fært innskatt af aðkeyptum vörum og þjónustu á móti útskatti af veittri þjónustu þar sem útskatturinn verður einfaldlega ekki til í starfseminni. Má því segja að skólarnir sitji t.d. uppi með virðisaukaskatt af aðkeyptri þjónustu. Í þessari stöðu hefur verið talið felast nokkurskonar hlutleysi, þ.e. að þeir sem falla utan skattskyldusviðs virðisaukaskatts standi að nokkru leyti jafnfætis þeim sem það gera. Fyrir vikið er hægt að halda því fram að sjálfstæðir skólar séu í sömu stöðu og neytendur, þ.e. sem endanlegir greiðendur skatts af virðisauka sem myndast í virðiskeðjunni.

Sé staða sjálfstæðra skóla og skóla sem reknir eru af sveitarfélögum borin saman kemur í ljós að það hallar á sjálfstæðu skólana þegar að virðisaukaskatti kemur. Ástæðan er sú að á grundvelli 3. mgr. 42. gr. laga um virðisaukaskatt fá sveitarfélögin endurgreiddan virðisaukaskatt af þjónustu sem þar er upp talin, t.d. sorphreinsun, ræstingu, snjómokstri og

hálkueyðingu og þjónustu sérfræðinga. Endurgreiðsluákvæðið á rót sína að rekja til breytingartillögu meiri hluta fjárhags- og viðskiptanefndar Alþingis frá 1989 sem taldi mikilvægt að virðisaukaskattur kæmi ekki með fullum þunga á starfsemi sveitarfélaga. Vísaði tillagan einnig til samskipta fjármálaráðherra og Sambands íslenskra sveitarfélaga og jafnræðissjónarmiða.

Eftirgrennslan SSSK gefur til kynna að endurgreiðsla virðisaukaskatts vegna kaupa sveitarfélaga á þjónustu við sorphreinsun, ræstingu, snjómokstri og hálkueyðingu og þjónustu sérfræðinga komi til lækkunar rekstrarkostnaðar opinberra leik- og grunnskóla. Þar með skekkir endurgreiðslan stöðu sjálfstæðra skóla þegar kemur að reikniforsendum framlaga sveitarfélaga til leik- og grunnskóla og gerir fjárhagsstöðu þeirra í ýmsu tilliti lakari. Er í þessu samhengi rétt að benda á að megintilgangur þeirrar ákvörðunar Alþingis að heimila sveitarfélögum að ákveða hámarkstöku leikskólagjalda af hálfu sjálfstæðra leikskóla var að styrkja stoðir jafnréttissjónarmiða. Var þannig gert ráð fyrir að það yrði í höndum sveitarfélaganna að stuðla að því að leikskólabörn og foreldrar þeirra mundu greiða sambærileg gjöld hvort sem börnin mundu sækja sjálfstæðan leikskóla eða opinberan.

Umfang

Eins og leiðir af framangreindri umfjöllun hafa virðisaukaskattsendurgreiðslur til sveitarfélaga neikvæð áhrif á rekstur sjálfstæðra skóla sem sanngjarnt er að brugðist verði við. Fyrir liggja útreikningar sem gefa til kynna að á ársgrundvelli geti munað 5–10 milljónum kr. á raunverulegum rekstrarkostnaði sjálfstæðs leikskóla og reiknuðum rekstrarkostnaði sambærilegs skóla sem nyti endurgreiðslu. Sé tekið mið af stöðu sjálfstæðu skólanna samanborið við skóla sveitarfélaga fæst sú mynd að staðan sé verulega ójöfn.

Rétt er að geta þess að SSSK hafa farið þess á leit við stórt sveitarfélag að það afmarki og upplýsi um umfang virðisaukaskattsendurgreiðslna í tilviki sveitarfélagsrekins skóla. Þeirri beiðni hefur verið tekið ágætlega en samantekt liggur þó ekki fyrir. Allt að einu liggur fyrir að sjálfstæðir grunn- og leikskólar eru langtum færri en skólar reknir af sveitarfélögum. Af þeim sökum má gera ráð fyrir að umfang virðisaukaskattsendurgreiðslna sem sjálfstæðir skóla njóta ekki sé á heildina litið ekki óyfirstíganlegt fyrir ríkissjóð.

Í ljósi framangreinds óska SSSK eftir því að efnahags- og viðskiptanefnd beiti sér fyrir breytingum á lögum um virðisaukaskatt með það að leiðarljósi að tryggja sjálfstæðum grunn- og leikskólum sambærilegan rétt til endurgreiðslna virðisaukaskatts og sveitarfélög njóta.

SSSK leyfa sér að leggja fram eftirfarandi hugmynd að mögulegri lagabreytingu:

> Í stað orðanna „sveitarfélögum og stofnunum þeirra“ í inngangsmálslið 3. mgr. 42. gr. laga nr. 50/1988, um virðisaukaskatt komi: Sveitarfélögum og stofnunum þeirra og sjálfstætt reknum leik- og grunnskólum.

samtök sjálfstæðra skóla

F.h. SSSK – Samtaka sjálfstæðra skóla



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur SVÞ

28. desember 2021
Tilv.: 2112044

Nefndasvið Alþingis

Efnahags- og viðskiptanefnd

nefndasvid@althingi.is

Efni: Frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022, 3. mál.

Í ljósi nefndarálits meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar vegna breytinga á eftirlitsgjaldi lífeyrissjóða samkvæmt 5. gr. laga nr. 99/1999 um greiðslu kostnaðar við opinbert eftirlit með fjármálastarfsemi og skilavald telur Seðlabanki Íslands rétt að árétta að leiðarljós endurskoðunar á fyrirkomulagi skiptingar eftirlitsgjaldsins á milli lífeyrissjóða var að stuðla að sanngjarnri skiptingu gjaldsins eins og kemur fram í greinagerð við frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022. Að því sögðu og eins og áður hefur komið fram telur Seðlabankinn forsendur fyrir því að þáttur fastagjalds í heildarálagningu lífeyrissjóða verði hækkaður úr 60% í 70% í samræmi við rökstuðning m.a. í greinargerð með frumvarpinu.

Eftirlitsgjald sem lagt er á lífeyrissjóði skiptist annars vegar í þrepaskipt fastagjald og hins vegar í breytilegt gjald byggt á hreinni eign lífeyrissjóða. Eftirlit með lífeyrissjóðum felst annars vegar í beinu eftirliti og hins vegar í öðrum verkefnum á borð við greiningar á lífeyrismarkaði, stjórnun og reglusetningarvinnu. Í kjölfar skoðunar Seðlabankans á því hvernig eftirlit með lífeyrissjóðum skiptist í framangreind verkefni var lagt til að fastgjald yrði 70% af álögðu eftirlitsgjaldi á lífeyrissjóði, en Seðlabankinn telur eðlilegt að lífeyrissjóðir greiði, með fastagjaldi, fyrir það eftirlit sem með þeim er haft, en að kostnaður við önnur verkefni skiptist á lífeyrissjóðina að réttri tiltölu.

Fastgjald á lífeyrissjóði er breytilegt eftir því í hvaða stærðarflokk viðkomandi lífeyrissjóður fellur undir. Fastgjaldaflokkarnir taka mið af þeim kostnaði sem felst í eftirliti með lífeyrissjóðum í hverjum stærðarflokki fyrir sig. Það er mat Seðlabankans að kostnaður við beint eftirlit með lífeyrissjóði nemi að lágmarki 4.000.000 kr. á ári og því var lagt til að lágmarksfastgjald yrði 4.000.000 kr. Í ljósi þess, og til að tryggja sem sanngjarnasta skiptingu eftirlitsgjaldsins, telur Seðlabankinn ekki réttlætanlegt að lækka fastgjald á lífeyrissjóði með eignir undir 15 milljörðum.

Virðingarfyllst,

SEÐLABANKI ÍSLANDS

Rannveig Júníusdóttir
framkvæmdastjóri skrifstofu bankastjóra

Erla Guðmundsdóttir
framkvæmdastjóri fjárhags

Rafræn skilríki

Undirritað af: SÍ Erla Guðmundsdóttir
Kennitala: 0809763569
Tími: 28.12.2021 12:50
Undirrita skjal úr OneCRM

Undirritað með OneSign

Rafræn skilríki

Undirritað af: SÍ Rannveig Júníusdóttir
Kennitala: 0707814339
Tími: 28.12.2021 12:51
Undirrita skjal úr OneCRM

Undirritað með OneSign

Til efnahags- og viðskipanefndar

Umsögn um mál nr. 3 á málaskrá alþingis

Kæri formaður efnahags- og viðskipanefndar alþingis.

Ég undirritaður f.h. Sóknasambands Íslands sendi inn eftirfarandi umsögu varðandi ákvörðunar um sóknargjald fyrir árið 2022.

Tillagan varðandi sóknargjaldið er að það verði kr. 985 á mánuði sem er lækkun um 95 kr. frá yfirstandandi ári! Þessi lækkun er sögð vegna þess að hækkunin sem við fengum í fyrra hafi verið tímabundin fjárveiting, samþykkt til eins árs, sem falli síðan niður sjálfkrafa.
Það eru mjög skiptar skoðanir um að þetta sé rétt,

Niðurskurður á sóknargjöldum ef gríðarlegur á undanförnum árum og er nú svo komið að t.d. friðaðar kirkjur sem sem er aðgerð að hálfu ríkisins, er að sliga þær sóknir sem bera ábyrg á þeim. Starfsemi sókna viða um land er nú þessi árin að leggjast af. Það er svo að víða í dreifbýlinu er t.d. barna- og unglingastarf eina skipulagða frístundarstarfið í höndum sóknanefnda.

Ég óska eftir fundi með nefndinni til að koma sjónarmiðum okkar á framfæri.

Með fyrir fram þökk um áheyrn,

Steindór Haraldsson
Formaður
Sóknasambands Íslands

Reykjavík 13. desember 2021

Nefndasvið Alþingis

B.t. Efnahags og viðskiptanefnd

Efni: Athugasemd við Eftirlitsgjald í VI. kafla frumvarps til fjárlaga sbr. l. 99/1999.

Undirritaðir framkvæmdastjórar Söfnunarsjóðs lífeyrisréttinda og Festu lífeyrissjóðs leggja það til að grundvöllur eftirlitsgjalds sem lagt er á lífeyrissjóði í samræmi við 9.tl. 5.gr. l.99/1999 verði eingöngu byggður á hlutfalli af eignum. Í frumvarpinu er lagt til að gjaldið verði 70% miðað við fast gjald og svo 30% miðað við hlutfall af eignum. Tillagan er ekki í samræmi við grundvöll álagningarstofns annarra eftirlitsskyldra aðila. Grundvöllur eftirlitsgjaldsins er hlutfall eigna hjá viðskiptabönkum, sparisjóðum, lánafyrirtækjum, verðbréfafyrirtækjum o.fl. Eins og tillagan er nú, er lagt til að minni lífeyrissjóðir greiði mun hærra hlutfall af eignum en stærri sjóðirnir.

a. Fyrir liggur að eftirlit Seðlabanka Íslands Fjármálaeftirlits (SÍF) er áhættumiðað.
b. Stærri lífeyrissjóðir eru þjóðhagslega mikilvægari en þeir minni. T.a.m. námu eignir þriggja stærstu sjóðanna 51,47% kerfisins í heild. SÍF og fleiri aðilar horfa því mjög til þeirra umfram þá minni.
c. Það er ekki rétt að löggjafinn ákveði með lagasetningu hlutfallslega meiri kostnað á minni einingar.

Munurinn er sláandi og sem dæmi er lagt til í frumvarpinu að Lsj. bænda greiði kr. 10.692.788, en sjóðurinn telur 0,71% heildareigna en bæri 3,28% gjaldsins. Væri miðað við heildareignir þá yrði Lsj. bænda gert að greiða kr. 2.301.540.

Það er von undirritaðra að nefndin horfi til þessarar tillögu og hagi innheimtu gjaldsins eins og tíðkast nánast án undantekninga.

Hjálagt fylgir tafla með útreikningum byggðum á hlutfalli af eignum og mismun á tillögum í frumvarpinu og þeim sem lagt er til að hálfu undirritaðra.

Lífeyrissjóður	Skipting eigna	Eftirlitsgj. skv. eignum	Mismunur
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins	20,41%	66.569.481	30.531.371
Lífeyrissjóður verslunarmanna	17,71%	57.754.054	24.369.480
Gildi - lífeyrissjóður	13,35%	43.555.602	14.444.910
Birta lífeyrissjóður	8,59%	28.009.461	6.578.321
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	5,85%	19.072.813	331.697

Almenni lífeyrissjóðurinn	5,41%	17.644.942	-666.370
Stapi lífeyrissjóður	5,17%	16.864.482	-1.211.904
Brú Lífeyrissjóður starfsmanna sveitarfélaga	5,03%	16.406.929	-1.531.728
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	3,64%	11.876.831	-4.698.219
Festa - lífeyrissjóður	3,61%	11.774.659	-4.769.636
Lífsverk lífeyrissjóður	2,15%	7.013.003	-5.097.984
Íslenski lífeyrissjóðurinn	2,05%	6.702.257	-5.315.192
Lífeyrissjóður bankamanna	1,59%	5.192.121	-6.370.761
Lífeyrissjóður starfsmanna Reykjavíkurborgar	1,52%	4.963.729	-6.530.405
Lífeyrissjóður Vestmannaeyja	1,23%	4.011.892	-7.195.730
Eftirlaunasj atvinnuflugmanna	0,87%	2.842.533	-8.013.099
Lífeyrissjóður bænda	0,71%	2.301.540	-8.391.248
Lífeyrissjóður starfsmanna Búnaðarbanka Íslands	0,45%	1.484.013	-4.462.690
Lífeyrissjóður Rangæinga	0,28%	927.307	-4.851.822
Lífeyrissjóður starfsmanna Akureyrarbæjar	0,24%	768.936	-3.462.522
Lífeyrissjóður Tannlæknafél Ísl	0,14%	448.550	-3.686.468
		326.185.134	

Eins og framgreindan tafla sýnir þá mun gjaldið hækka á stærstu sjóði landsins en lækka á þá minni verði miðað við hlutfall af eignum eins og lagt er til.

Virðingarfyllst,

Gylfi Jónasson framkvæmdastjóri.
Festu lífeyrissjóði.

Sigurbjörn Sigurbjörnsson framkvæmdastjóri.
Söfnunarsjóði lífeyrisréttinda.

Reykjavík 13. desember 2021

Nefndasvið Alþingis

B.t. Efnahags og viðskiptanefnd

Efni: Athugasemd við Eftirlitsgjald í VI. kafla frumvarps til fjárlaga sbr. l. 99/1999.

Undirritaðir framkvæmdastjórar Söfnunarsjóðs lífeyrisréttinda og Festu lífeyrissjóðs leggja það til að grundvöllur eftirlitsgjalds sem lagt er á lífeyrissjóði í samræmi við 9.tl. 5.gr. l.99/1999 verði eingöngu byggður á hlutfalli af eignum. Í frumvarpinu er lagt til að gjaldið verði 70% miðað við fast gjald og svo 30% miðað við hlutfall af eignum. Tillagan er ekki í samræmi við grundvöll álagningarstofns annarra eftirlitsskyldra aðila. Grundvöllur eftirlitsgjaldsins er hlutfall eigna hjá viðskiptabönkum, sparisjóðum, lánafyrirtækjum, verðbréfafyrirtækjum o.fl. Eins og tillagan er nú, er lagt til að minni lífeyrissjóðir greiði mun hærra hlutfall af eignum en stærri sjóðirnir.

a. Fyrir liggur að eftirlit Seðlabanka Íslands Fjármálaeftirlits (SÍF) er áhættumiðað.
b. Stærri lífeyrissjóðir eru þjóðhagslega mikilvægari en þeir minni. T.a.m. námu eignir þriggja stærstu sjóðanna 51,47% kerfisins í heild. SÍF og fleiri aðilar horfa því mjög til þeirra umfram þá minni.
c. Það er ekki rétt að löggjafinn ákveði með lagasetningu hlutfallslega meiri kostnað á minni einingar.

Munurinn er sláandi og sem dæmi er lagt til í frumvarpinu að Lsj. bænda greiði kr. 10.692.788, en sjóðurinn telur 0,71% heildareigna en bæri 3,28% gjaldsins. Væri miðað við heildareignir þá yrði Lsj. bænda gert að greiða kr. 2.301.540.

Það er von undirritaðra að nefndin horfi til þessarar tillögu og hagi innheimtu gjaldsins eins og tíðkast nánast án undantekninga.

Hjálagt fylgir tafla með útreikningum byggðum á hlutfalli af eignum og mismun á tillögum í frumvarpinu og þeim sem lagt er til að hálfu undirritaðra.

Lífeyrissjóður	Skipting eigna	Eftirlitsgj. skv. eignum	Mismunur
Lífeyrissjóður starfsmanna ríkisins	20,41%	66.569.481	30.531.371
Lífeyrissjóður verslunarmanna	17,71%	57.754.054	24.369.480
Gildi - lífeyrissjóður	13,35%	43.555.602	14.444.910
Birta lífeyrissjóður	8,59%	28.009.461	6.578.321
Frjálsi lífeyrissjóðurinn	5,85%	19.072.813	331.697

Almenni lífeyrissjóðurinn	5,41%	17.644.942	-666.370
Stapi lífeyrissjóður	5,17%	16.864.482	-1.211.904
Brú Lífeyrissjóður starfsmanna sveitarfélaga	5,03%	16.406.929	-1.531.728
Söfnunarsjóður lífeyrisréttinda	3,64%	11.876.831	-4.698.219
Festa - lífeyrissjóður	3,61%	11.774.659	-4.769.636
Lífsverk lífeyrissjóður	2,15%	7.013.003	-5.097.984
Íslenski lífeyrissjóðurinn	2,05%	6.702.257	-5.315.192
Lífeyrissjóður bankamanna	1,59%	5.192.121	-6.370.761
Lífeyrissjóður starfsmanna Reykjavíkurborgar	1,52%	4.963.729	-6.530.405
Lífeyrissjóður Vestmannaeyja	1,23%	4.011.892	-7.195.730
Eftirlaunasj atvinnuflugmanna	0,87%	2.842.533	-8.013.099
Lífeyrissjóður bænda	0,71%	2.301.540	-8.391.248
Lífeyrissjóður starfsmanna Búnaðarbanka Íslands	0,45%	1.484.013	-4.462.690
Lífeyrissjóður Rangæinga	0,28%	927.307	-4.851.822
Lífeyrissjóður starfsmanna Akureyrarbæjar	0,24%	768.936	-3.462.522
Lífeyrissjóður Tannlæknafél Ísl	0,14%	448.550	-3.686.468
		326.185.134	

Eins og framgreindan tafla sýnir þá mun gjaldið hækka á stærstu sjóði landsins en lækka á þá minni verði miðað við hlutfall af eignum eins og lagt er til.

Virðingarfyllst,

Gylfi Jónasson framkvæmdastjóri.
Festu lífeyrissjóði.

Sigurbjörn Sigurbjörnsson framkvæmdastjóri.
Söfnunarsjóði lífeyrisréttinda.

Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022.

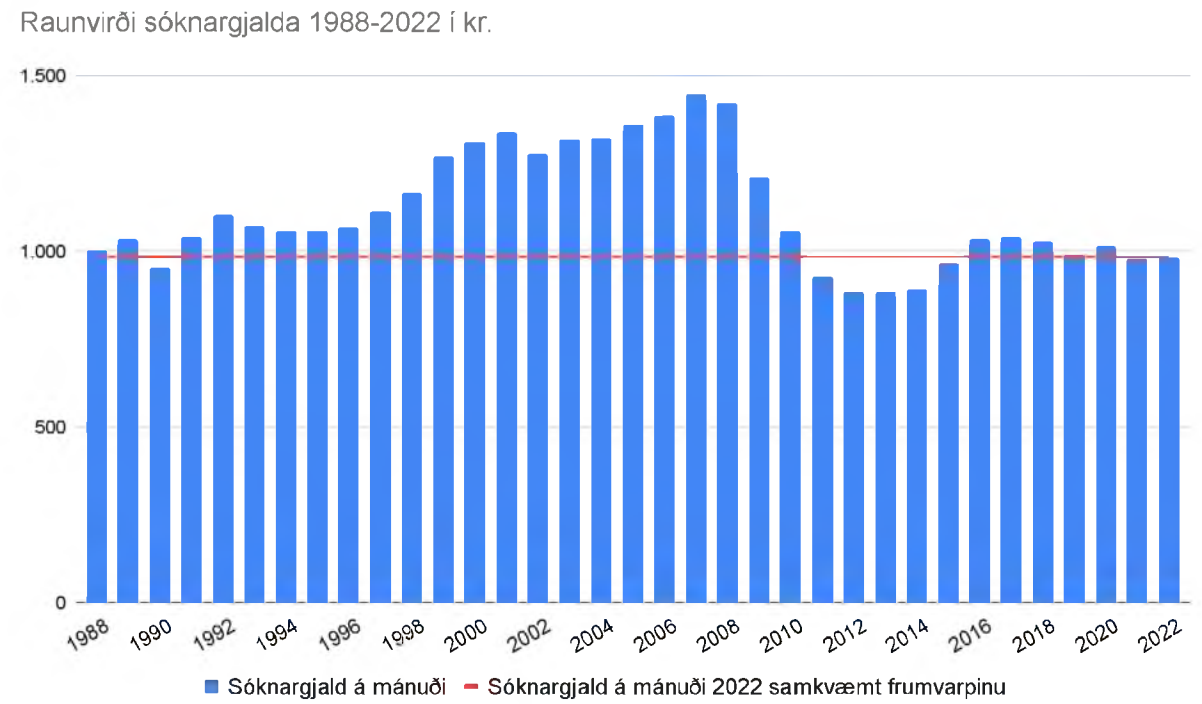
Í 23. grein er lagt til að sóknargjöld verði 985 kr. - hækkun upp á 5 kr.

Vantrú er almennt á móti sóknargjaldakerfinu og telur að réttast væri að afnema þessi framlög úr ríkissjóði alfarið. Á móti væri hægt að lækka tekjuskatt eða hækka persónuafslátt svo að breytingin hafi ekki áhrif á afkomu ríkissjóðs og svo að þeir sem vilja styrkja trúfélög geti það. Við hvetjum nefndarmenn til að skoða hvort ekki mætti lækka upphæð sóknargjaldsins verulega í skrefum og hækka um leið persónuafslátt eða lækka tekjuskatt.

Ljóst er af umsögn Biskupsstofu að Þjóðkirkjan er mjög ósátt við núverandi kerfi og telur ríkið hlunnfara sig. Því er tilvalið að afnema þetta kerfi og hvetja Þjóðkirkjuna og önnur trúfélög að sækja pening beint frá félagsmönnum sínum, í staðin fyrir að fá hann úr ríkissjóði.

Ef þessi leið verður ekki farin, leggjum við til að sóknargjöld verði ekki hækkuð, að upphæð sóknargjalda í 23. gr. frumvarpsins verði **980** kr. Trúfélög sem vantar fjármagn geta fundið aðrar leiðir til að fjármagna starfsemi sína, til dæmis með félagsgjöldum.

Fullyrðingar Biskupsstofu um að sóknargjöld eigi að vera um þúsund krónum hærri eiga ekki við nein haldbær rök að styðjast. Þegar upphæð sóknargjalda (leiðrétt miðað við vísitölu) er skoðuð, sést að sóknargjaldið núna er svipað og árið 1988, þegar núverandi kerfi var tekið upp:



Vantrú

Biskupsstofa fullyrðir að sóknargjöld ættu að vera 1.915 kr. á mánuði ef “lögum um sóknargjöld væri framfylgt" og kallar breytingar Alþingis á upphæð sóknargjalda “valdboð" og ýjar að því að um þjófnað sé að ræða.

Þessi fullyrðing byggist á þeirri undarlegu lagatúlkun að líta framhjá öllum breytingum á lögum um sóknargjöldum síðan 2008 og horfa aðeins á þá reglu sem var sett í 2. grein laganna árið 1988 um sjálfvirku hækkun sóknargjalda sem gildir ef Alþingi ákveður ekki sérstaklega upphæðina.

Raunin er að frá tilkomu sóknargjalda árið 1909 hefur Alþingi ráðið upphæð þeirra með lagasetningu og nýlegar breytingar Alþingis á lögunum varðandi upphæð sóknargjalda eru ekki meira “valdboð" og ekki réttlægri eða óréttmætari heldur en reglan sem Alþingi setti árið 1988. Fullyrðingar Biskupstofu um að sóknargjöld væru um 2.000 kr ef “lögum um sóknargjöld væri framfylgt" byggir sem sagt á því að horfa vísvitandi fram hjá stórum hluta laganna.

Auk þess er reynt að réttlæta hækkun sóknargjalda í umsögn Biskupsstofu með því að fullyrða að Alþingi sé að brjóta “alla samninga" sem lágu að baki lögunum árið 1988 um sóknargjöld. Engir samningar eru til um sóknargjöld. Það er alþekkt innan yfirstjórnar Þjóðkirkjunnar. Alþingi hefur ávallt haft einhliða ákvörðunarvald um sóknargjöld. Það vekur því furðu að Biskupsstofa saki Alþingi um að svíkja samninga sem þau vita að eru ekki til.

Loks fullyrðir Biskupsstofa að þetta séu í raun félagsgjöld sem að ríkið innheimtir fyrir trúfélög og þar af leiðandi sé Alþingi í raun óheimilt að lækka sóknargjöld. Fjármálaráðuneytið hefur ítrekað (síðast í umsögn um sama þingmál á síðastliðnu þingi) bent á að í raun eru engin sóknargjöld innheimt, heldur er einungis um að ræða framlög úr ríkissjóði. Umboðsmaður Alþingis hefur bent á það sama (UA 6322/2011). Það er auk þess ljóst að ekki er um “félagsgjöld" að ræða, annars vegar vegna þess að þetta eru ekki gjöld sem fólk borgar, hins vegar vegna þess að á meðan þetta var innheimt (1909-1988) var greiðsluskylda ekki tengd félagsaðild.

Við viljum loks benda á að umsögn Biskupsstofu er nánast orðrétt sú sama og umsögn Gísla Jónassonar, prófasts, við sama þingmál síðastliðins þings (151-109). Þeirri umsögn var svarað ítarlega af fjármálaráðuneytinu í yfirferð þess yfir innsendar umsagnir (151-479). Sá hluti minnisblaðs fjármálaráðuneytisins sem fjallar um sóknargjöld og þær fullyrðingar sem er að finna í nánast eins umsögn Biskupsstofu fylgir með þessari umsögn í viðauka.

Fyrir hönd Vantrúar,
Hjalti Rúnar Ómarsson, gjaldkeri Vantrúar

Vantrú

Viðauki I: Fjármálaráðuneytið um sóknargjöld fjárlaga 2021 (151-479)

Sóknargjöld

Í umsögnum þjóðkirkjunnar, Sóknarsambands Íslands, Seljakirkju og Gísla Jónassonar er fjallað um sóknargjöld og að þau eigi að vera hærri ef lögum um sóknargjald o.fl., nr. 91/1987, væri framfylgt að óbreyttu, þar sem kveðið sé á um að sóknagjöld 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 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 málefnasviðs og málafiokks 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 áranna 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 prófasta, 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 undanförnum 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.

Nefndarsvið Alþingi

Austurstræti 8-10

150 Reykjavík

Reykjavík, 13. desember 2021

Umsögn Öryrkjabandalags Íslands (ÖBÍ) um frumvarp til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2022 , þingskjal 3, 3. mál

Persónuafsláttur og þrepamörk tekjuskatts

Jákvætt er að við árlega breytingu á persónuafslætti verði 1,0% framleiðnivexti á ári bætt við viðbólgu. Tekið er undir umsögn ASÍ um frumvarpið (3. mál) að persónuafsláttur þurfa að hækka til jafns við laun til að koma í veg fyrir aukna skattbyrði. Skattkerfisbreytingar þurfa fyrst og fremst að miða að því að auka ráðstöfunartekjur hjá þeim tekjulægstu.

Barnabætur

Barnabætur tekjulægstu fjölskyldna hækka að raunvirði, ef frumvarpið verður að lögum. Stór hluti fatlaðra foreldra eru í hópi tekjulægstu foreldra og því myndi breytingin ná til þeirra. Skerðingarmörkin eru þó enn of lág eða rétt yfir lágmarkslaunum og hækkunin óveruleg hjá foreldrum með tekjur undir skerðingarmörkum eins og fram kemur í umsögn ASÍ.

Víxlverkun örorkugreiðslna almannatrygginga og lífeyrissjóða

Í frumvarpinu er lagt til að framlengja bráðabirgðaákvæði til að koma í veg fyrir víxlverkun milli örorkugreiðslna frá almannatryggingum annars vegar og frá lífeyrissjóðum hins vegar. Bráðabirgðaákvæði þetta hefur verið í gildi frá 1. janúar 2014.

Á meðan ekki hefur verið fundin framtíðarlausn í málinu, er slíkt bráðabirgðaákvæði nauðsynlegt til að koma í veg fyrir að lífeyrissjóðsgreiðslur til örorkulífeyrisþega lækki enn frekar eða falli jafnvel niður. Allt frá árinu 2009 hefur ÖBÍ lagt áherslu á að fundin verði framtíðarlausn sem ver hagsmuni allra örorkulífeyrisþega.

Þessi tillaga hefur komið fram í fjárlagafrumvörpum á hverju einasta ári frá árinu 2013.

Mælt er með að Alþingi setji lög til að koma í veg fyrir að lífeyrissjóðir skerði greiðslur til örorkulífeyrisþega með hliðsjón af tekjum frá TR.

Verðlagsuppfærsla krónutöluskatta

Krónutöluskattar hækka um 2,5%, en slík hækkun kemur verst við þá tekjulægstu sem greiða hærra hlutfall af sínum ráðstöfunartekjum í slíka skatta en tekjuhærri.

Ekkert um okkur, án okkar.



Þuríður Harpa Sigurðardóttir,

formaður Öryrkjabandalags Íslands.