

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

Sent á Samráðsgátt

Bls. | 1

Reykjavík, 10. nóvember 2023

Efni: Umsögn um áform um breytingu á lögum um umhverfis- og auðlindaskatta nr. 129/2009 og lögum um vörugjald á ökutækjum, eldsneyti o.fl. nr. 29/1993

Hinn 3. nóvember sl. birti fjármála- og efnahagsráðuneytið áform um breytingu á lögum um umhverfis- og auðlindaskatta, nr. 129/2009, og lögum um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl., nr. 29/1993, á samráðsgátt stjórnvalda. Áformin hafa verið tekin til skoðunar á vettvangi Samtaka atvinnulífsins, Samtaka ferðaþjónustunnar, Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi, SVP – Samtaka verslunar og þjónustu og Viðskiptaráðs (hér eftir sameiginlega nefnd *samtökin*).

Með áformunum er boðuð gerð lagafrumvarps sem ætlunin er að verði lagt fram á Alþingi og fái lagagildi fyrir næstu áramót. Í frumvarpinu verður annars vegar kveðið á um hækkun kolefnisgjalds, samkvæmt ákvæðum I. kafla laga nr. 129/2009, um umhverfis- og auðlindaskatta, og hins vegar um lækkun vörugjalda af bensíni, samkvæmt ákvæðum III. kafla laga nr. 29/1993, um vörugjald af ökutækjum, eldsneyti o.fl. (hér eftir sameiginlega nefnt *breytingarnar*).

Formsatriði

Að gefnu tilefni þykir ástæða til að benda á að samkvæmt 3. gr. samþykktar ríkisstjórnarinnar um undirbúning og frágang stjórnarfrumvarpa og þingsályktunartillagna, sbr. 10. gr. reglna um starfshætti ríkisstjórnarinnar, nr. 791/2018, frá 24. febrúar 2023, nemur hæfilegur frestur til að gefa kost á að koma á framfæri umsögnum og ábendingum um áform um lagasetningu og frummat á áhrifum a.m.k. tveimur til fjórum vikum. Í máli þessu var einvörðungu veittur einnar viku frestur. Þar með verður að telja að virkjust hafi skylda ráðherra, skv. 2. mgr. 3. gr. samþykktarinnar, til að rökstyðja í greinargerð með því lagafrumvarpi sem áformað er hvers vegna samráðið var takmarkað með framangreindum hætti. Er í því samhengi ekki síst haft í huga að breytingar á kolefnisgjaldi og vörugjöldum af jarðefnaeldsneyti, þ.e. óbeinum sköttum, munu ekki aðeins koma fram í söluverði eldsneytis og þar með snerta almenning heldur munu þær einnig koma fram í rekstrarkostnaði fyrirtækja og þar með rata með óbeinum hætti inn í verðlag vöru og þjónustu. Áhrif áformanna hafa því mjög breiða skírskotun og gera verður ráð fyrir því að það varði miklu að njóta tækifæra til framsetningar umsagna og athugasemda.

Í áformaskjalinu kemur fram að gert sé ráð fyrir að breytingin muni skila ríkissjóði tekjum sem nema 2,5 milljörðum kr. á árinu 2024. Hækkun kolefnisgjalds muni skila 3,1 milljarða kr. tekjum en tekjur af vörugjaldi af bensíni munu lækka um 600 millj. kr. Í þessu samhengi er áhugavert að rifja upp að samkvæmt tekjuáætlun frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2024 er gert ráð fyrir að tekjur ríkisins af kolefnisgjaldi muni nema 14,03 milljörðum kr. Endurskoðuð tekjuáætlun gefur hins vegar til kynna að á líðandi ári muni tekjurnar nema 7,56 milljörðum kr. og því munu tekjur

ríkisins af kolefnisgjaldi hækka um 6,43 milljarða kr. milli ára. Á sama tíma er gert ráð fyrir að tekjur af olíugjaldi skili ríkisjóði tekjum sem nema 15,5 milljörðum kr. og vörugjald af bensíni 10,9 milljörðum kr. Ef tekið er mið af fjárhæðum olíugjalds og vörugjalda af bensíni, í 5.–7. gr. frumvarps til laga um breytingu á ýmsum lögum vegna fjárlaga fyrir árið 2024, og framangreindum upplýsingum úr tekjuáætluninni virðist gert ráð fyrir því að olíugjald verði lagt á um 205.570.300 lítra af dísilolíu og 123.863.600 lítra af bensíni á árinu 2024. Miðað við upplýsingar um fjárhæðir olíugjalds og vörugjalda af bensíni og endurskoðaða tekjuáætlun 2023 mun ekki muna miklu á fjölda lítra bensíns og olíu sem bera framangreind gjöld milli árana 2023 og 2024. Því var tekjuáætlun fjárlagafrumvarpsins byggð á forsendum sem hvorki var beinlínis getið í greinargerð fjárlagafrumvarps 2024 né frumvörpum um breytingar á lögum sem tekjur fjárlagafrumvarpsins byggðu á og lögð voru fram samhliða fjárlagafrumvarpi í samræmi við ákvæði 2. mgr. 25. gr. laga nr. 55/1991, um þingsköp Alþingis. Framan af töldu samtökin að tekjuáætlun fjárlagafrumvarps 2024 innihéldi innsláttarvillu hvað viðkemur tilgreiningu tekna af kolefnisgjaldi árið 2024. Í minnisblaði fjármála- og efnahagsráðuneytisins, sem er meðal innsendra gagna í 2. máli á líðandi löggjafarþingi, var sú skýring hins vegar veitt að undir tekjuáætlun kolefnisgjalds hefðu verið færðar tekjur af áformuðu notkunargjaldi sem eigendum rafmagnsbifreiða verður gert að greiða árið 2024 auk hækkunar kolefnisgjalds samkvæmt óframkomnu lagafrumvarpi. Nú hafa fyrstu merki um hið óframkomna lagafrumvarp, um hækkun kolefnisgjalds, loks birst á samráðsgátt stjórnvalda sem áformaskjal um lagasetningu í byrjun nóvember, þ.e. um sex vikum fyrir síðasta starfsdag Alþingis fyrir jólahlé samkvæmt starfsáætlun Alþings. Eins og áður segir var hagsmunaaðilum veittur viku frestur til framsetningar athugasemda og umsagna.

Bls. | 2

Með hliðsjón af þeim áhrifum sem framangreindar breytingar munu hafa í för með sér, sem bitna munu á almenningi og atvinnulífi, sjá samtökin sig knúin til að gagnrýna málsmeðferð stjórnvalda. Ljóst er að undirbúningur málsins hefði mátt vera töluvert betri. Tækifæri til framsetningar athugasemda er varða efni breytinganna hafa verið takmörkuð til muna.

Forsendur breytinganna

Í áformaskjalinu eru nokkrar forsendur tilgreindar sem ástæður breytinganna. Í fyrsta lagi tekjupörf ríkissjóðs, í öðru lagi sú pólitíska áhersla að skatttekjur af ökutækjum og eldsneyti nemi 1,7% af vergri landsframleiðslu, í þriðja lagi pólitísk áhersla á að skattlagning verði jöfnuð miðað við losun koltvísýrings við notkun eldsneytis og í fjórða og síðasta lagi tillit til fyrirsjáanlegra skyldna innflytjenda eldsneytis til skila á losunarheimildum í tengslum við innleiðingu ETS 2 í íslenskan rétt. Fram kemur að fyrirhuguð hækkun kolefnisgjalds verði almenn, þ.e. að hún muni leggjast með sama hætti á alla sem t.d. nota dísil- og gasolíu óháð því hvort þar er um einstaklinga að ræða eða fyrirtæki og óháð þeirri starfsemi sem slík fyrirtæki sinna.

Verður nú vikið að nokkrum framangreindra forsendna.

Tekjupörf ríkissjóðs

Eins og áður hefur komið fram var beinlínis gert ráð fyrir því í tekjuáætlun frumvarps til fjárlaga fyrir árið 2024 að tekjur af kolefnisgjaldi myndu hækka um 6,43 milljarða kr. milli árana 2023 og 2024. Nú hefur komið á daginn að gert sé ráð fyrir að tekjurnar muni aukast um 3,1 milljarða kr. eða 2,5 milljarða kr. ef tekið er tillit til fyrirhugaðrar lækkunar vörugjalda af bensíni. Það er

eitt meginverkefna höfunda fjárlagafrumvarps að tryggja jafnvægi milli tekna og útgjalda í samræmi við ákvæði laga nr. 123/2015, um opinber fjármál. Er enda kveðið á um það í 1. málsli. 2. mgr. 14. gr. laganna að í fjárlagafrumvarpi skuli setja fram áætlun um tekjur A1-hluta ríkissjóðs sem skuli byggð á opinberum þjóðhagsspám, gildandi lögum og eftir atvikum á tengdum frumvörpum sem lögð eru fram samhliða frumvarpi til fjárlaga. Að sama skapi skal nánari umfjöllun um tekjuöflun koma fram í greinargerð frumvarpsins, sbr. 2. tölul. 2. mgr. 17. gr. laganna. Verði breytingar á tekjuöflunarforsendum fjárlagafrumvarps eftir að það hefur verið lagt fram og áður en það kemur til lokaatkvæðagreiðslu skal ráðherra, skv. 15. gr. laganna, leggja mat á áhrif þeirra á frumvarp til fjárlaga og gera fjárlaganefnd Alþingis grein fyrir því mati.

Bls. | 3

Auðsætt er að með því að stilla tekjur af kolefnisgjaldi árið 2024 svo hátt sem gert var í tekjuáætlun fjárlagafrumvarps 2024 var gengið úr skugga um að tekjuöflunarforsendur þess stæðust þrátt fyrir að segja megi að þær hafi lítt verið tilgreindar. Með öðrum orðum má segja að sá afkomubati sem boðaður er í greinargerð frumvarpsins, m.a. töflu 10 á bls. 380, hafi í raun og veru ekki byggt á lögbundnum forsendum. Hins vegar liggur fyrir að afkoma ríkissjóðs er með þeim hætti að ríkissjóður býr við fjárförf enda hafa útgjöld farið vaxandi.

ETS 2

Eins og áður segir helgast breytingin m.a. af tilliti til fyrirsjáanlegra skyldna innflytjenda eldsneytis til skila á losunarheimildum í tengslum við innleiðingu ETS 2 í íslenskan rétt.

Meginákvæði um ETS 2, þ.e. kerfi losunarheimilda vegna losunar frá byggingum, vegasamgöngum og öðrum geirum, er að finna í IV. kafla a tilskipunar (EB) 2003/87 um að koma á fót kerfi fyrir viðskipti með heimildir til losunar gróðurhúsalofttegunda innan bandalagsins og um breytingu á tilskipun ráðsins 96/61/EB. Ákvæði kaflans er nánar tiltekið að finna í breytingartilskipun (EB) 2023/959 sem ekki hefur verið tekin upp í EES-samninginn. Samkvæmt 1. mgr. 30 gr. d. í fyrrnefndu tilskipuninni, sbr. 29. tölul. 1. gr. hinnar síðarnefndu, er kveðið á um að útboð losunarheimilda hefjist árið 2027 miðað við tilgreindar forsendur. Af 2. mgr. 30. gr. e. tilskipunarinnar leiðir að skilaskylda losunarheimilda hefst árið 2028 vegna losunar ársins 2027. Samkvæmt 3. mgr. 30. gr. e. tilskipunar (EB) 2003/87 verður aðildarríkjunum heimilt að fella niður skilaskylda ETS 2 heimilda nemi innlendir kolefnisskattur hærri fjárhæð en nemur markaðsverði heimildanna miðað við tilteknar forsendur og skilyrði. Til þess er einnig að líta að ef olíuverð þróast með skilgreindum hætti verður ETS 2 frestað skv. 30. gr. k. tilskipunar (EB) 2003/87.

Það athugast að skilaskylda losunarheimilda samkvæmt ETS 2 nær aðeins til aðila sem annast starfsemi sem skilgreind er í III. viðauka við tilskipun (EB) 2003/87, þ.e. til afhendingar eldsneytis sem er notað í byggingum, einkum við kyndingu, í vegasamgöngum á tilteknum ökutækjum, við notkun jarðefnaeldsneytis í föstu eða fljótandi formi í iðnaðarferlum og e.t.v. við notkun jarðefnaeldsneytis í byggingariðnaði. Til að mynda nær ETS 2 ekki til afhendingar eldsneytis til nota í landbúnaði og sjávarútvegi.

Eins og áður segir boða áformin almenna hækkun kolefnisgjalds. Ef litið er til skyldna Íslands, verði tilskipun (EB) 2023/959 innleidd í íslenskan rétt, er hin boðaða hækkun kolefnisgjalds annars vegar alls ekki tímabær og hins vegar mun víðtækari en ETS 2 gerir ráð fyrir og þ.a.l. um skýra gullhúðun Evrópuregluverks að ræða.

1,7% af VLF

Það þarf engan að undra að skilgreindar tekjur ríkissjóðs af umferð hafi dregist saman undanfarin ár því þegar að er gáð byggja tekjustofnarnir á grænum sjónarmiðum í raun. Jafnvel þó það hafi ekki verið upphaflegt markmið þeirra sem lögðu til sum þessara gjalda þá eiga þau það samt sem áður sameiginlegt að leiða til þess að notendur ökutækja innbyrða í auknum mæli þann samfélagslega kostnað sem þeir valda með losun gróðurhúsalofttegunda og notkun sinni á vegakerfinu. Ef vel tekst til leiðir innheimta slíkra gjalda til breyttrar hegðunar og að lokum til samdráttar í tekjum sem af gjaldinu hljótask. Þessi grænu áhrif, ef svo má kalla, hafa verið nýtt sem rökstuðningur fyrir nauðsyn þess að hækka þessi gjöld á undanförunum árum. Þetta er ekki í fyrsta sinn sem samtökin hafa bent á að ógjörningur sé að treysta á græna skatta til fjármögnunar á varanlegum útgjöldum ríkissjóðs. Úr því verður til hringavitleysa skattahækkana og hegðunarbreytinga á víxl. Þegar horft er til þeirrar þróunar sem orðið hefur, og þess sem koma skal að óbreyttu, má hæglega færa rök fyrir því að horfa þurfi til fjármögnunar vegakerfisins upp á nýtt, sér í lagi ef vilji stendur til þess að þeir sem nýti sér kerfið standi einnig straum af kostnaði þess. Aftur á móti virðist vera að minnkandi tekjur ríkissjóðs af sköttum og gjöldum á notkun bifreiða hafi verið mætt með auknum tekjum á öðrum sviðum. Vandséð er að þörf sé á því að „endurheimta“ tekjur, eins og komist er að orði í áformunum.

Bls. | 4

Jöfnun kolefnisverðlagningar

Eins og áður hefur komið fram hefur skattlagning verið jöfnuð miðað við losun koltvísýrings við notkun eldsneytis. Samkvæmt umfjöllun í áformaskjalinu er í því samhengi vísað til tillögu starfshóps fjármála- og efnahagsráðherra um skatta og skattaívilnanir á sviði umhverfismála frá febrúar 2023. Af lestri þeirrar umfjöllunar verður ráðið að starfshópurinn hafi talið jöfnun skattlagningarinnar eðlilega m.t.t. áhrifa dísilólíunotkunar á loftgæði. Starfshópurinn tók þá afstöðu að eðlilegt væri að skattlagning dísilólíu yrði því hærri en skattlagning bensíns í „nýju gjaldtökukerfi ökutækja og eldsneytis. Ekki verður hins vegar séð að starfshópurinn hafi horft til þess að notkun dísilólíu á sér að miklu leyti stað í atvinnulífinu og þ.a.l. hlutverks notkunar hennar við verðmætasköpun.

Viðmið fjárhæðar kolefnisgjalds – verðlagning losunar

Eins og áður segir er áformað að við breytingar á kolefnisgjaldi muni fjárhæðir endurspegla verð kolefniseininga. Svo virðist sem „spot-verð“ á EU ETS einingunni hafi numið hátt í 76 evrum hinn 7. nóvember 2023 og framtíðarverð í nóvember sama ár svipaðri fjárhæð. Í ágúst sl. nam verðið um 90 evrum/heimild. Í áformaskjalinu er hins vegar tekið fram að verðviðmiðið verði 47 evrur/tCO₂, þ.e. á hverja heimild.

Á vettvangi OECD er haldið utan um virka skattlagningu kolefnis (e. effective carbon price) og hefur það viðmið verið notað til samanburðar á kolefnisskattlagningu aðildarríkja. Sé tekið mið af þeirri aðferðafræði sem OECD beitir nemur virk skattlagning á bensín um 291 evru/tCO₂ og skattlagning gas-, dísil- og steinolíu sem flokkast í tollskrárnúmerin 2710.1911, 2710.1912, 2710.1919 og 2710.1930 um 221 evru/tCO₂. Virks skattlagning á eldsneyti sem ber aðeins kolefnisgjald en ekki önnur vörugjöld nemur hins vegar u.þ.b. 34 evrum/tCO₂.

Eins og áður segir fellur t.d. landbúnaður og sjávarútvegur ekki undir ETS 2. Virk skattlagning eldsneytis sem er nýtt í vegasamgöngum nemur mun hærrí fjárhæðum en þeim 47 evrum/tCO₂ sem lagðar eru til grundvallar sem viðmið í áformaskjalinu. Þá verður ekki heldur séð að núverandi „spot-verð“ á eex-markaði, verð í framtíðarsamningum á eex-markaði né háar spár um þróun verðs á EU ETS á markaði gefi til kynna neina knýjandi þörf á hækkun kolefnisgjalds.

Bls. | 5

Áhrif

Heildaráhrif breytinganna á tekjur ríkisjóðs eru taldar verða jákvæðar um sem nemur 2,5 milljörðum kr. á ári, þ.e. ríkistekjur af kolefnisgjaldi muni hækka um 3,1 milljarða kr. en tekjur af vörugjöldum af bensíni muni lækka um 600 milljónir kr. á ári hverju. Er boðað að smásöluverð lítra af dísilolíu muni hækka um 7 kr. en smásöluverð bensínlítra lækka um 2 kr.

Í áformaskjalinu er það mat látið í ljós að áformin séu hlutlaus á heimilin og verðbólgu þar sem á móti hækkun kolefnisgjalds sé gert ráð fyrir að bensíngjald verði lækkað. Hins vegar er einnig tekið fram að almenn hækkun kolefnisgjalds hafi áhrif á fleiri aðila en eingöngu bifreiðaeigendur. Í því samhengi er sérstaklega tekið fram að ekki hafi verið fjallað nánar um þau áhrif þar sem þau séu í skoðun hjá umhverfis-, orku- og auðlindaráðuneytinu og fjármála- og efnahagsráðuneytinu. Í umfjöllun í 1. tölul. C-liðar mats á áhrifum lagasetningar er m.a. bent á að hagrænir hvatar sem fylgja aukinni gjaldtöku af losun gróðurhúsalofttegunda geti falið í sér minni losun og minni þörf fyrir kaup á losunarheimildum í framtíðinni.

Þó það kunní að felast sannleikskorn í þeirri yfirlýsingu að samantekin áhrif hækkunar kolefnisgjalds og lækkunar vörugjalda af bensíni hafi ekki bein áhrif á þróun vísitölu neysliverðs er fulljóst að óbeinu áhrifin munu mælast í vísitölunni. Atvinnulífið nýtir dísil- og gasolíu í mannvirkjáiðnaði og uppbyggingu innviða, framleiðslu og dreifingu vara og veitingu þjónustu. Breytingarnar eru m.a. rökstuddar með vísan til grænna sjónarmiða á meðan að eigendum tækja sem ganga fyrir dísil- og gasolíu er gert að standa undir hækkun kolefnisgjaldsins. Á sama tíma er þeim í flestum tilvikum ókleift að ráðast í orkuskipti sökum framboðsskorts á hreinorkutækjum og jafnvel raforku.

Því er ljóst að hækkunin mun hafa neikvæð áhrif á verðlag og rata út í verðbólgu. Auðvitað munu eigendur dísilbifreiða meðal almennings einnig sæta auknum álögum þó hagur eigenda bensínbifreiða vænkist á móti. Í þessu samhengi sætir furðu að framangreindra áhrifa sé einfaldlega ekki getið áformaskjalinu og áhrifamati heldur við það látið sitja að um þau sé ekki fjallað þar sem þau séu til skoðunar.

Samkeppnishæfni

Að mati samtakanna er nauðsynlegt að treysta samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs. Með breytingunum munu íslensk fyrirtæki á samkeppnismarkaði erlendis eiga erfiðara fyrir vik sökum hækkunar á rekstrarkostnaði. Sjávarútvegsfyrirtæki selja t.a.m. stærstan hluta afurða sinna á alþjóðlegum mörkuðum þar sem hörð samkeppni ríkir. Afar mikilvægt er að íslensk útflutningsfyrirtæki hafi svigrúm til þess að efla verðmætasköpun til hagsbóta fyrir íslenskt samfélag. Slíkt verður ekki gert með því að skattleggja atvinnulífið og útflutningsfyrirtæki umfram það sem þekkist í öðrum ríkjum.

Hér má til dæmis nefna kostnað sjávarútvegsfyrirtækja við eftirlitsmenn um borð í frystiskipum, kolefnisgjald, aflagjald, hærra tryggingagjald vegna sjómanna og síðast en ekki síst veiðigjald.

Um næstu áramót mun kostnaður fyrirtækja sem annast farmflutninga á hafi einnig hækka vegna innkomu í ETS kerfið með hækkandi flutningskostnaði. Þá eru eldsneytiskaup mjög stór hluti rekstrarkostnaðar fyrirtækja sem stunda fólksflutninga í ferðaþjónustu.

Olúkostnaður hefur að jafnaði verið annar stærsti kostnaðarliður í rekstri sjávarútvegsfyrirtækja og fyrirtækja í innviðauppbyggingu, á eftir launum, og afar hár hluti rekstrarkostnaðar í flutningum. Hefur kolefnisgjaldið ítrekað verið hækkað frá þeim tíma þegar því var fyrst komið á. Ekki hefur verið framkvæmt mat á áhrifum breytinganna á sjávarútveg þrátt fyrir að sjávarútvegsfyrirtæki hafi staðið undir 30% af tekjum af kolefnisgjaldi hingað til. Ekki verður komið til móts við hækkun á kolefnisgjaldi með verðhækkunum á afurðum, enda keppir sjávarútvegur á alþjóðlegum mörkuðum þar sem hörð samkeppni ríkir.

Bls. | 6

Að mati samtanna er sú hækkun kolefnisgjalds sem nú er boðið úr öllu hófi og án tillits til áhrifa þess á íslenskt atvinnulíf. Svigrúm til aukinna fjárfestinga skiptir hér höfuðmáli, enda gerir það fyrirtækjum kleift að fjárfesta í öflugri og mengunarminni tækjum og skipum, sem og öðrum orkusparandi búnaði. Með auknum álögum á fyrirtæki á sama tíma og stefnt er að orkuskiptum og samdrætti losunar er það fjárfestingarsvigrúm orðið þröngt.

Loftslagsvegvisir atvinnulífsins

Loftslagsvegvisir atvinnulífsins var unninn í samstarfi stjórnvalda og atvinnulífs og byggist á stjórnarsáttmála ríkisstjórnarinnar. Í því samstarfi tóku ellefu atvinnugreinar þátt í að vinna vegvisi um mögulegar aðgerðir og úrbótatillögur til að ná markmiðum Íslands í loftslagsmálum. Í loftslagsvegvisinum var gerð ítarleg greining og áætlun á möguleikum til samdráttar í olíunotkun og orkuskiptum til ársins 2030. Listi yfir þær úrbætur sem nauðsynlegt er að eigi sér stað til að ná 55% samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda má finna undir hverri aðgerð, t.a. m. í loftslagsvegvisi sjávarútvegs. Meginforsenda aðgerðanna er að gætt sé að samkeppnishæfni og fjárfestingargetu. Eigi aðgerðirnar að koma til framkvæmda er nauðsynlegt að ekki verði þröngt að atvinnulífinu og fyrirsjáanleiki í rekstrarumhverfi verði varðveittur.

Miklar væntingar hafa verið bundnar við samstarf stjórnvalda og atvinnulífs. Mikilvægt er að forsendur aðgerða haldi. Telja samtökin miður að það samstarf sé nú virt að vettugi.

Samantekið

Í ljósi framangreinds er óhætt að halda því fram að innleiðing ETS 2 kallar ekki á hækkun virkrar skattlagningar á jarðefnaeldsneyti. Þá kallar tekjubróun ríkissjóðs enn fremur ekki á hækkunina og vandséð hverju hún mun skila m.t.t. losunarsamdráttar. Eftir standa því aðeins pólitískar ástæður, þ.e. þörf ríkissjóðs fyrir tekjur í ljósi útgjaldapróunar. Þar að auki eru áhrif áformanna vanmetin, m.a. með tilliti til verðlags og samkeppnishæfni atvinnulífs.

Í ljósi framangreinds leggja samtökin til að áformin verði lögð til hliðar en leitað verði leiða til aukinnar hagræðingar á útgjaldahlið fjárlaga.

Virðingarfyllst,

f.h. Samtaka atvinnulífsins



Heiðrún Björk Gísladóttir
lögmaður á málefnasviði

f.h. Samtaka ferðapjónustunnar



Baldur Arnar Sigmundsson
lögfræðingur

Bls. | 7

f.h. Samtaka fyrirtækja í sjávarútvegi



Heiðmar Guðmundsson
lögfræðingur

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
lögfræðingur

f.h. Viðskiptaráðs Íslands



María Guðjónsdóttir
lögfræðingur