

Reykjavík, 4. maí 2026

Nefnda- og greiningasvið Alþingis
b.t. fjárlaganefndar
Smiðja – Tjarnargötu 9
101 Reykjavík

Bls. | 1

Efni: Umsögn um þingsályktunartillögu um fjármálaáætlun 2027–2031

Hinn 26. mars síðastliðinn lagði fjármála- og efnahagsráðherra fram þingsályktunartillögu um fjármálaáætlun 2027–2031 (pskj. 976 í 577. máli). Þingsályktunartillagan hefur verið tekin til skoðunar á vettvangi SVP – Samtaka verslunar og þjónustu, hér eftir nefnd samtökin, og þykir ástæða til að koma eftirfarandi athugasemdum og ábendingum á framfæri.

Staða verslunar og þjónustu

Vísbendingar eru um að staða fyrirtækja í verslun og þjónustu hafi veikst á undanförunum misserum. Kortavelta í verslunum innanlands dróst saman að raunvirði í mars annan mánuðinn í röð. Á sama tíma hefur nýskráning fólksbíla til heimila dregist saman um 10% á fyrstu fjórum mánuðum ársins sem endurspeglar að öllum líkindum bæði breytingar á vörugjöldum um síðustu áramót og aukna varfærni heimila gagnvart stærri fjárfestingum. Þessi þróun endurspeglast jafnframt af aukinni svartsýni heimilanna þegar kemur að efnahagsmálum en væntingavísitala Gallup hefur aðeins mælst lægri á tímum Covid-19 og í kjölfar efnahagshrunsins.

Í þessu samhengi vilja samtökin benda á að aukin skattheimta, þar með talin aukin gjaldtaka tengd ökutækjum og eldsneyti, hefur bein áhrif á lykilatvinnugreinar innan samtakanna. Frekari álögur á heimili og fyrirtæki geta því haft neikvæð áhrif í för með sér, meðal annars dregið úr fjárfestingum, eftirspurn og umsvifum í hagkerfinu.

Er heimilum landsins raunverulega hlíft?

Í fyrsta kafla þingsályktunartillögunnar kemur fram að rík áhersla sé lögð á að hlífa heimilum landsins við álögum m.a. með minni aukningu gjalda af ökutækjum en ráðgert var í fyrri fjármálaáætlunum. Þetta gefur tilefni til þess að túlka að stjórnvöld hafi ákveðið að draga úr fyrirhuguðum skattahækkunum á ökutæki og eldsneyti. Við nánari skoðun kemur hins vegar í ljós að áfram er gert ráð fyrir að tekjur af ökutækjum og eldsneyti nemi 1,7% af vergri landsframleiðslu (VLF), líkt og áður. Það bendir til þess að skattheimta á notendur og eigendur ökutækja haldist í reynd óbreytt. Það er því algjörlega óljóst hvernig stjórnvöld ætla að hlífa heimilum landsins.

Í þessu samhengi vilja samtökin vekja athygli á að það er afar óheppilegt að festa tekjur af tilteknum skattstofnum við ákveðið hlutfall af VLF. Slíkur mælikvarði er háður efnahagsþáttum sem eru að mörgu leiti ótengdir notkun ökutækja og eldsneytis. Það þýðir að skattbyrðin getur

aukist án tengsla við þá þætti sem skattarnir eiga að endurspegla, sem er veganotkun eða kolefnislosun.

Með auknum orkuskiptum er eðlilegt að tekjur ríkissjóðs af ökutækjum og eldsneyti dragist saman í samræmi við minni notkun jarðefnaeldsneytis. Á móti leiðir sú þróun til minni útgjalda til að mynda vegna alþjóðlegra skuldbindinga í loftslagsmálum. Þrátt fyrir það er stefnt að því að halda tekjum af þessum skattstofnum í 1,7% af VLF næstu fimm árin.

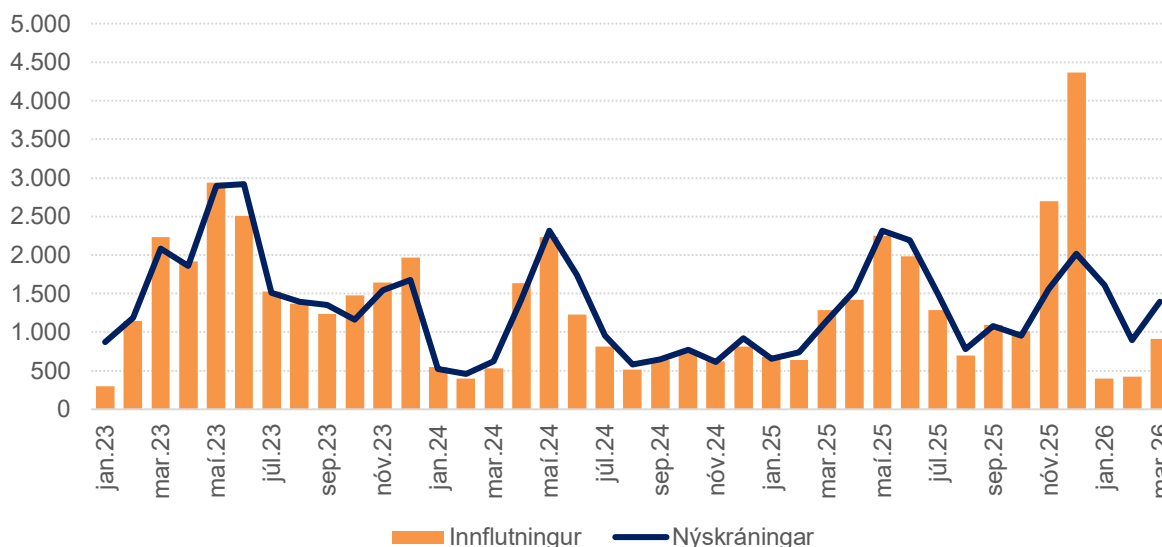
Bls. | 2

Hvaðan koma auknar tekjur af ökutækjum og eldsneyti?

Í áætluninni er gert ráð fyrir að tekjur af ökutækjum og eldsneyti verði 1,7% af VLF á tímabili hennar. Það jafngildir 94,3 ma.kr. árið 2027. Til samanburðar voru tekjur af sömu skattstofnum áætlaðar 82,5 ma.kr. í fjárlögum 2026. Það þýðir að umræddar tekjur hækka um 11,8 ma.kr. milli ára. Ekki er gerð grein fyrir því með hvaða hætti þessi tekjuaukning á að nást í áætluninni.

Hér er um að ræða verulegan skort á skýrleika um fyrirhugaða hækkun á gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti sem taka gildi strax á næsta ári. Slík óvissa er íþyngjandi fyrir fyrirtæki sem þurfa að taka langtíma ákvarðanir meðal annars um fjárfestingar og rekstur.

Fjöldi innfluttra og nýskráðra fólksbíla eftir mánuðum



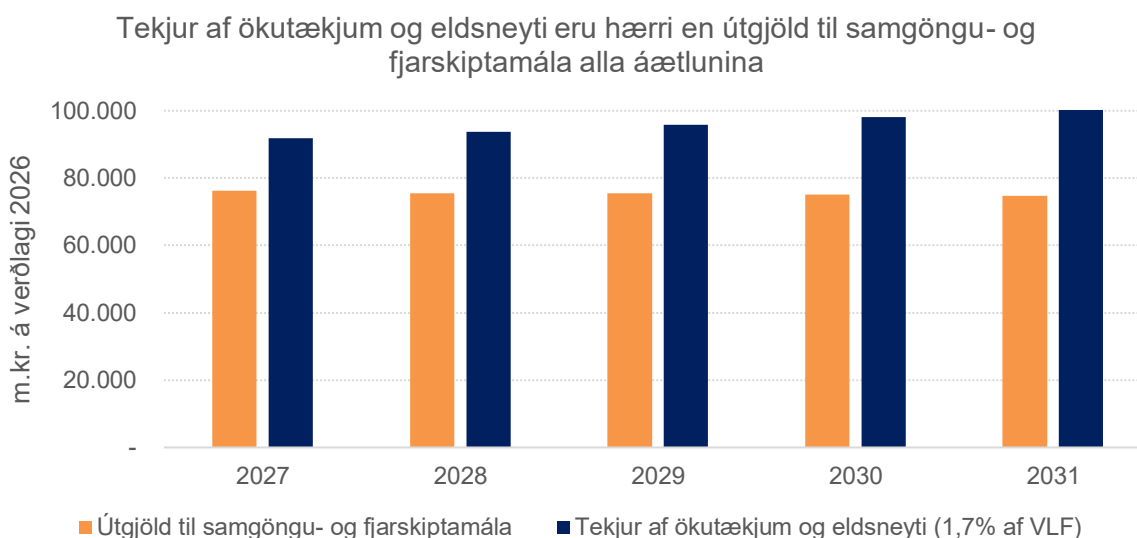
Heimild: Hagstofa Íslands og Samgöngustofa

Reynsla síðasta árs undirstrikar mikilvægi vandaðs undirbúnings og samráðs. Breytingar á vörugjöldum sem kynntar voru með skömmum fyrirvara haustið 2025 leiddi til verulegra sveiflna á bílamarkaði þar sem fyrirhuguð kaup færðust að hluta fram í tímann í stað þess að dreifast yfir lengra tímabil. Þetta hefur leitt til aukinnar óvissu í rekstri þeirra fyrirtækja sem breytingarnar snerta. Auk þess benda gögn til þess að tekjuáhrif fyrir ríkissjóð verði minni en gert var ráð fyrir við áhrifamat frumvarpsins. Innflutningur fólksbíla jókst verulega í lok síðasta árs án þess að það birtist í tölum um nýskráningar en þróunin snerist svo við í byrjun þessa árs þegar nýskráningar urðu fleiri en innflutningur fólksbíla líkt og sjá má á meðfylgjandi mynd. Þetta skapar þjöggun í tekjustreymi ríkissjóðs og er ólíklegt að þessi áhrif hafi verið fyrir séð við áætlunargerð. Í ljósi þessa vilja samtökin leggja ríka áherslu á að fyrirhugaðar tekjuáðgerðir

verði kynntar tímanlega þannig að hagaðilar hafi raunhæfan aðlögunartíma og að áhrifamat byggi á raunhæfum forsendum.

Þá er einnig vert að benda á að áætlaðar tekjur ríkissjóðs af skattlagningu ökutækja og eldsneytis eru töluvert hærri á tímabili áætlunarinnar en útgjöld til samgöngu- og fjarskiptamála. Samtökin telja eðlilegt að tekjur af kílómetragjaldi, sem eru beintengdar notkun, verði nýttar að fullu til viðhalds, þjónustu, endurbóta og uppbyggingar vegakerfisins ásamt tekjum af bifreiðagjaldi og vörugjaldi af ökutækjum.

Bls. | 3



Heimild: Fjármálaáætlun 2027-2031 og útreikningar SVP

Í ljósi þess að bæði umræddir tekju- og útgjaldaliðir fela í sér þætti sem ekki tengjast beint veganotkun eða vegaframkvæmdum er skýrleiki um þetta samhengi takmarkaður í fjármálaáætlun. Samtökin telja mikilvægt að auka gagnsæi um tengsl tekna af notkun vegakerfisins og þeirra útgjalda sem renna til þess svo tryggja megi traust þegar kemur að gjaldtöku.

Við þetta allt bætist að enn ríkir veruleg óvissa um fyrirhugaða gjaldtöku tengda innviðafélagi. Það á líka við um mögulega gjaldtöku vegna fjármögnunar á samgöngusáttmála höfuðborgarsvæðisins. Heildarmynd gjaldtöku á ökutæki og notkun samgöngukerfisins er því ennþá nokkuð óljós. Slíkt dregur úr fyrirsjáanleika og gerir fyrirtækjum erfitt fyrir að meta framtíðarkostnað og taka upplýstar ákvarðanir. Samtökin telja mikilvægt að stjórnvöld setji fram heildstæða mynd af fyrirhugaðri gjaldtöku, þar með talið áhrif innviðafélags og samgöngusáttmálans, svo tryggja megi gagnsæi og traust.

Neyðarbirgðir eldsneytis

Í áætluninni er lögð áhersla á að hægt sé að mæta tímabundnum framboðstruflunum meðal annars með uppbyggingu neyðarbirgða jarðefnaeldsneytis. Samtökin taka undir mikilvægi orkuöryggis enda er eldsneyti grundvallarforsenda í starfsemi margra fyrirtækja innan samtakanna, ekki síst í flutningum.

Samtökin leggja þó áherslu á að útfærsla slíkra aðgerða verði byggð á nánu samráði við aðila á eldsneytismarkaði sem búa yfir lykilþekkingu á rekstrarlegum og tæknilegum forsendum birgðahalds. Það samtal er í gangi og mikilvægt að vandað sé til verka. Fyrirséð er að aukið birgðarhald felur í sér aukinn kostnað og telja samtökin eðlilegt að hið opinbera beri þann kostnað þar sem um er að ræða aðgerðir í þágu almannahagsmuna.

Hækkun vitagjalds þvert á tillögu nefndar um strandsiglingar

Í fjármálaáætluninni er gert ráð fyrir hækkun vitagjalds. Samtökin vilja benda á að í nýlegri skýrslu nefndar um strandsiglingar eru settar fram tillögur um lækkun vitagjalds til að bæta samkeppnishæfni strandsiglinga og draga úr kostnaði í flutningskerfinu. Í ljósi þeirra markmiða sem stjórnvöld hafa sett telja samtökin mikilvægt að sú tillaga verði tekin til skoðunar áður en ráðist er í hækkun vitagjalds.

Fyrirsjáanleiki mikilvægur

Að lokum vilja samtökin áréttta að fyrirsjáanlegt rekstrarumhverfi sé forsenda fjárfestinga, nýsköpunar og samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs. Samtökin hvetja því stjórnvöld til að skýra betur fyrirhugaðar breytingar á gjaldtöku á ökutæki og eldsneyti og að tryggja nægan aðlögunartíma og virkt samráð við hagaðila ásamt því að taka til skoðunar tillögur nefndar um strandsiglingar áður en ráðist verður í hækkun vitagjalds.

Virðingarfyllt,

f.h. SVP – Samtaka verslunar og þjónustu



Benedikt S. Benediktsson
framkvæmdastjóri