Reykjavík 14. apríl 2021

Fjármála- og efnahagsráðuneytið

**Umsögn um frumvarp til laga um breytingu á lögum um virðisaukaskatt. Mál nr. 93/2021**

**Virðisaukaskattur af akstri í almannaþágu**

Í samráðsgátt stjórnvalda er nú frumvarp um breytingar á lögum um virðisaukaskatt. Lagt er m.a. til í fyrirhuguðu frumvarpi að kveðið verði á með skýrum hætti um skattskyldu verktaka í almenningssamgöngum, aksturi fatlaðs fólks og skólaakstri og er helsta markmiðið einföldun á skattaeftirliti. Í umsögn þessari er reynt að gera grein fyrir áhrifum þessara lagabreytinga á rekstur Strætó, að sama skapi mun þetta hafa áhrif á kostnað allra þeirra sem kaupa að akstur t.d. vegna almenningssamgangna á landinu svo sem Vegagerðarinnar, Suðurnesjabæjar og fleiri aðila.

**Um virðisaukaskatt af almenningssamgöngum**

Í allnokkurn tíma hefur verið áformað að gera umræddar breytingar á lögum um virðisaukaskatt og hafa stjórnendur Strætó fundað með sérfræðingum fjármála- og efnahagsráðuneytis um áhrif þess á rekstrarkostnað Strætó. Almenningssamgöngur eru undanþegnar virðisaukaskatti samkvæmt gildandi lögum um virðisaukaskatt. Í skattaframkvæmd nær sú undanþága einnig til verktaka sem Strætó kaupir akstur af. Ljóst er að margir þeirra eru í blandaðri starfsemi, það er aka bæði á undanþágu í verktöku fyrir þjónustuaðila almenningssamgangna og í virðisaukaskattsskyldri starfsemi fyrir einkaaðila.

**Áhrif virðisaukaskattskyldu á Strætó**

Virðisaukaskattskyld starfsemi felur í sér að sala vöru og þjónustu skal bera virðisaukaskatt sem skilað skal til ríkissjóðs. Seljanda vörunnar er þó heimilt að draga frá greiddan virðisaukaskatt af aðföngum og fjárfestingum sem tengjast rekstrinum.

Það er hinsvegar þannig í rekstri verktaka, sem selja slíka þjónustu til almenningssamgangna, að allt að 50% af rekstrarkostnaði eru laun og því viðbúið að aðföng sem bera innskatt séu ekki stór hluti af rekstrarkostnaði þeirra. Á sínum tíma var reiknað út að kostnaðaraukning þeirra sem kaupa þjónustu af aðila sem leggja þarf 11% vsk á sína þjónustu (var undanþegin) gæti verið um 3 til 5%. Ekki er séð að þar hafi verið tekið tillit til fjárfestinginga sem ráðast þarf í t.d. í vögnum eða öðrum ökutækjum sem oft mynda um 20 til 30% hluta þess verðs sem seld þjónusta nær yfir.

Í dag kaupir Strætó akstur sem undanþeginn er virðisaukaskatti fyrir tæpa 5 milljarða króna á ári. Í gildi eru samningar um verð sem gilda til ársins 2024 og tilboðsverð miðuðu við að seld þjónusta væri undanþegin virðisaukaskatti. Algjör óvissa ríkir um það hvort viðkomandi verktakar lækki núgildandi verð vegna þess hagræðis sem hlýst af því að taka megi innskatt af aðkeyptum aðföngum eða ef um slíkt semst, hvað sú lækkun yrði mikil á móti útskatti sem leggja skal á seldu þjónustuna.

Það er nokkuð ljóst að mikil óvissa ríkir um hvort endurgreiðsluhlutfall það sem tímabundið er boðað í frumvarpsdrögunum sé nægjanlegt til að þau félög sem kaupa að akstur til nota í almenningssamgöngum komi kostnaðarlega út á sléttu. Tekjur Strætó af farþegum, hafa minnkað um 800 mkr vegna áhrifa Covid og erfitt fyrir rekstur Strætó að taka á sig auknar kostnaðarbyrðar. Vakin er athygli á því að umsókn Strætó um sérstakt aukaframlag vegna áhrifa Covid hefur ekki náð fram að ganga.

Hér að framan er rakið hvernig virðisaukaskattskylda verktaka í almenningsakstri muni að öllu jöfnu hækka kostnað sveitarfélaga sem annast slíkan akstur. Þessi kostnaðarauki mun þannig eingöngu renna til ríkissjóðs í formi aukins virðisaukaskatts.

Tilgangurinn með frumvarpinu virðist þannig fyrst og fremst vera að einfalda skattskil. Í því ljósi verður að telja það eðlilega kröfu að ríkið bæti rekstraraðilum í almenningssamgöngum upp kostnaðaraukann sem af lagabreytingunni hlýst með einhverjum hætti.

Fulltrúar Strætó eru tilbúnir að funda með fulltrúum fjármálaráðuneytis og þingnefnd sé þess óskað.

Virðingarfyllst,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Jóhannes Rúnarsson

Framkvæmdastjóri Strætó bs.