



Alþingi  
Nefndasvið  
Austurstræti 8 – 10

150 Reykjavík

B.t. efnahags- og viðskiptanefndar og atvinnuveganefndar

13. desember 2011

**Efni: Umsögn um nefndarálit meiri hluta efnahags- og viðskiptanefndar um frumvarp til laga um ráðstafanir í ríkisfjármálum (aðgerðir í skattamálum, verðlagsbreytingar o.fl.), 195. mál.**

Samtök atvinnulífsins vilja koma á framfæri frekari athugasemdum og leggja eindregið til að Alþingi breyti lögum nr. 129/2009 þannig að ekki verði lagt kolefnisgjald á flugvéla- og þotueldsneyti frá áramótum.

1. Með lögum nr. 129/2009 var lagt á kolefnisgjald á flugvéla- og þotueldsneyti. Skömmu eftir að lögin tóku gildi barst innheimtuaðilum gjaldsins bréf fjármálaráðuneytisins um að ekki skyldi innheimta gjald af flugvéla- og þotueldsneyti til millilandaflugs og gjaldið því einungis innheimt af flugvéla- og þotueldsneyti til innanlandsflugs. Ástæðan er sú að alþjóðasamningar heimila ekki slíka skattheimtu einstakra ríkja. Það er vart til eftirbreytni að Alþingi samþykki lög og láti ákvæði þeirra standa og síðan viðgangist að framkvæmdavaldinu sé í sjálfsvald sett hvort farið sé að ákvæðum þeirra eða ekki.
2. Með tilskipun nr. 2008/101 voru allar flugsamgöngur felldar undir viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir gróðurhúsalofttegunda (ETS). Íslenskum stjórnvöldum varð strax ljóst þegar tillögur um þetta komu fram að kerfið yrði íslenskum flugrekendum og um leið flugfarþegum og farmflytjendum dýrara en aðilum í öðrum EES – ríkjum. Ástæðan er lega landsins, mikilvægi flugsamgangna og að kerfið myndi ná til alls flugs til og frá landinu hvort sem er til Ameríku eða Evrópu auk innanlandsflugsins. Á árinu 2008 áttu samgönguráðherra og umhverfisráðherra fundi með ráðamönnum ESB, send voru bréf til ráðherra annarra ríkja m.a. til að vekja athygli á sérstöðu Íslands og freista þess að tekið yrði tillit til hennar.
3. Samgönguráðherra lýsti áhrifum á efnahagslífið svo í ræðu sem hann hélt þann 27. júní 2008. „*Sérstaða Íslands í þessu máli felst einkum í því að ekki er öðrum samgöngugreinum til að dreifa fyrir almenning og fyrirtæki í samskiptum út fyrir landssteinana. Engar forsendur eru fyrir almenning að skipta yfir á aðrar vistvænni samgöngugreinar svo sem járnbrautir hvorki á skemmri né lengri leiðum eins og ein forsenda tilskipunarinnar er. Þá vegur flugrekstur margfalt þyngra í íslensku efnahagslífi en annarra Evrópuríkja sem og Bandaríkjanna. Áhrifin fyrir Ísland verða þau að gera má ráð fyrir að fargjöld muni hækka nokkuð bæði í innanlandsflugi og millilandaflugi, nokkur samdráttur verður í fjölda farþega og ferðaþjónustu, og samdráttur gæti orðið í hagkerfinu. Það er stefna íslenskra stjórnvalda að Ísland leggi sitt að mörkum til þess að draga úr losun gróðurhúsalofttegunda, en líklegt og*



*nánast öruggt þykir að þátttaka flugs í viðskiptakerfinu að öðru óbreyttu geti raskað samkeppnisstöðu Íslands og þrengt rekstrarsvigrúm íslenskra flugrekenda samanborið við aðra í Evrópu. Með fullri þátttöku verður framlag Íslands til samdráttar í losun gróðurhúsalofttegunda meira en annarra.“*

4. Þrátt fyrir framgöngu íslenskra stjórnvalda, sem bæði var markviss og til fyrirmyndar, varð árangurinn enginn. Tilskipunin var samþykkt og síðan tekin upp í EES – samninginn án þess að nokkur viðurkenning fengist á sérstöðu Íslands. Frá komandi áramótum munu því allar flugsamgöngur falla undir ETS – kerfið og verulegur kostnaður hljóttast af. Ríkissjóður Íslands mun öðlast sinn skerf í sölu sameiginlegra losunarheimilda sem boðnar verða upp á evrópska efnahagssvæðinu. Ekki hafa verið kynntar opinberlega neinar áætlanir um hvaða tekjur geti orðið um að ræða en ólíklegt annað en að þær verði a.m.k. jafn miklar og kolefnisgjald sem lagt er á innanlandsflugið hér á landi.
5. Samtök atvinnulífsins hafa átt fund með fulltrúum fjármálaráðuneytisins um málið m.a. vegna fyrirhugaðrar álagningar kolefnisgjalds á fast kolefni til stóriðju en einnig um kolefnisgjald á flugsamgöngur. Í minnisblaði fjármálaráðuneytisins frá 28. nóvember sl. um minnisatriði vegna umræðu um kolefnisskatt segir m.a.: „*Ekki hefur staðið til af hálfu stjórnvalda að leggja skatt í hvoru tveggja, aðföng í formi kolefnis af jarðefnauppruna og útblástur gróðurhúsalofttegunda.*“ Þessi yfirlýsing hlýtur að taka til flugvéla- og þotueldsneytis sem mun skila skatttekjum vegna ETS – kerfisins á árinu 2012 ekki síður en til fasts kolefnis sem skila mun ríkissjóði tekjum frá og með árinu 2013 þegar orkufrekur iðnaður ásamt fiskimjölsiðnaði fellur undir ETS-kerfið.
6. Flugfélag Íslands hefur reiknað með að kolefnisgjald vegna innanlands flugs geti orðið 50 mkr á árinu 2012 og að á sama tíma verði keyptar losunarheimildir fyrir um 20 mkr. Þegar haft er í huga að millilandaflug mun einnig þurfa að afla verulegra losunarheimilda verður ekki séð að ríkissjóður muni tapa neinu í tekjum þótt flugvéla- og þotueldsneyti verði fellt úr lögum nr. 129/2009 frá og með næstu áramótum.

Öll rök hníga því að sömu niðurstöðu að það er bæði sanngjarnt og skynsamlegt að fella brott innheimtu kolefnisgjalds á flugvéla- og þotueldsneyti frá áramótum.

Virðingarfyllst,

Vilhjálmur Egilsson, framkvæmdastjóri

Afrit: Fjármálaráðherra,  
Arnarhváli  
150 Reykjavík