

Nefndasvið Alþingis
Efnahags- og skattanefnd
Austurstræti 8-10
150 REYKJAVÍK

Alþingi
Erindi nr. þ 138/599
komudagur 9.12.2009



Reykjavík, 9. des. 2009

Efni: Umsögn um 293. Þingskjal. Frumvarp til laga um umhverfis- og auðlindaskatta

Samtök verslunar og þjónustu fjalla hér sérstaklega um 1. gr. frumvarpsins – upptöku kolefnisgjalds á fljótandi jarðefnaeldsneyti.

Samtökin setja sig ekki upp á móti því að gerðar verði ráðstafanir til að draga úr útblæstri kolefnis frá samgöngum á Íslandi. Samtökin eru reiðubúin að styðja við hugmyndir stjórnvalda um að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda til framtíðar og vera stjórnvöldum til aðstoðar við útfærslu slíkra hugmynda. Það eru margar ráðstafanir sem hægt er að grípa til í þeirri viðleitni.

Samtökin hafna aftur á móti alfarið þeirri aðferðafræði sem íslensk stjórnvöld boða með þessu frumvarpi sem er hrein skattlagning á samgöngur og hefur ekkert með samdrátt kolefnisútblasturs að gera.

Samgönguskattur íslenskra stjórnvalda

Útblástur gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum er og hefur verið mjög ofarlega á dagskrá stjórn mála heimsins síðustu misseri. Samgöngur eru sá hluti samfélagsins þar sem aukning útblásturs hefur verið mjög mikil og stöðug hvar sem er í heiminum og við þeirri aukningu vilja stjórn málamenn sporna.

Það ætti engum að koma á óvart að erfiðast hafi reynst að sporna við aukningu útblásturs frá samgöngum því farartæki heimsins af hvaða toga sem þau eru enn að langmestu leyti knúin áfram af jarðefnaeldsneyti sem losar kolefni út í andrúmsloftið.

Innan Evrópusambandsins og í einstökum löndum þess hafa umræður um kolefnisskatta á samgöngur verið mjög ofarlega og eru enn. Evrópusambandið hefur tekið ákvörðun um að fella flugvélar undir loftslagskvóta sambandsins og munu íslensk flugfélög falla undir það kerfi þegar það tekur gildi.

Umræður um að fella siglingar undir sama kerfi eru í fullum gangi og hefur Evrópusambandið hót að taka einhliða ákvörðun í þá veru geri IMO það ekki á árinu 2010.

Uptaka kolefnisskatts á allt jarðefnaeldsneyti á Íslandi

Útfærsla íslenskra stjórnvalda núna á upptöku kolefnisskatts er dæmi um illa ígrundaða ákvarðanatöku sem byggir ekki á neinum rökum. Enginn hvati er til staðar um að stemma stigu við útblæstri. Enginn hvati til kaupa á eldsneyti með minna kolefnisinnihaldi. Einn áhrif skattsins verða þau að minnka samkeppnishæfni íslenskra útflutningsatvinnugreina og hækka álögur á flutninga innanlands. Hækkun flutningskostnaðar, hækkar verðlag sem aftur leiðir til hækkunar verðbólgu og þar með hækkunar skulda landsmanna.

Kolefnisskattur er skv. frumvarpinu lagður á allt jarðefnaeldsneyti, fóst krónutala á svartolíu til skipa, á flugvélabensín, þotueldsneyti og á olíu og bensín á bifreiðar og tæki, þ.á.m. flutningabíla. Engar opinberar álögur á flutningabíla eru lækkaðar á móti þannig að skatturinn er hrein viðbót við álögur stjórnvalda sem fyrir eru, olíugjald og kílómetragjald, en þau gjöld áætla stjórnvöld að hækka einnig.

Augljóst er að stjórnvöld byggja þessa ákvörðun sína á tillögum nefndar sem skipuð var íslenskum embættismönnum og komst að þeirri niðurstöðu að þetta væri rétt útfærsla og gaf það út í skýrslu í maí 2008. Segir beinlínis í skýrslunni á bls. 93 að öll umhverfisrök mæli með því að engin frávik eða undanþágur verði frá kolefnisskattinum, þ.e. hann leggist á kolefnisinnihald viðkomandi eldsneytis án fráviks.

Þessari niðurstöðu nefndarinnar og staðfestingu íslenskra stjórnvalda á henni er mótmælt harðlega og biðlað til íslenskra stjórnvalda að ígrunda hvað þau eru að gera með ákvörðun í þessa veru.

Engin minnkun kolefnisútblasturs

Íslensk stjórnvöld eru að minnka samkeppnishæfni íslensks atvinnulífs og þau eru að hækka álögur á flutninga á landi innanlands. Það eru þau áhrif sem upptaka kolefnisskattsins hefur fyrst og síðast og ekkert annað. Ákvörðunin hefur engin áhrif til minnkunar kolefnisútblasturs.

Engin fordæmi eru fyrir slíkri útfærslu aðildarlanda ESB og þessi séríslenska útfærsla mun koma til viðbótar því að íslensk flugfélög munu falla undir loftlagskerfi ESB, sem og siglingar verði niðurstaðan sú að þær verði settar undir sama kerfi. Þannig leiðir þessi séríslenska útfærsla til þess að álögur á íslenskar útflutningsatvinnugreinar verða meiri og þyngri en á samkeppnisaðilla þeirra í Evrópuríkjum. Það er sú stefna sem íslensk stjórnvöld staðfesta með þessari ákvörðun.

Flutningar innanlands munu verða dýrari þar sem engin endurskoðun er boðuð er á öðrum álögum á landflutninga. Þessi skattur á að bætast við það sem fyrir er. Flutningskostnaður út um land mun hækka.

Þessi aðgerð mun auka verulega kostnað við rekstur ferja eins og Herjólfss og Sæbjargar og sú kostnaðarhækkun mun lenda á ríkinu. Þá mun þessi ákvörðun hækka verulega rekstrarkostnað Landhelgisgæslunnar.

Það er óþolandi fyrir íslenskt atvinnulíf hversu móttækileg íslensk stjórnvöld eru fyrir hugmyndum erlendis frá án þess að gera tilraun til að skilja um hvað þær hugmyndir í raun snúast. Útfærsla íslenskra stjórnvalda á kolefnisskatti er dæmi um slíkt.

Það er sérkennileg niðurstaða að á tímum eins og nú þegar íslenskt samfélag þarf meira á því að halda en nokkru sinni fyrr að auka tekjur sínar af útflutningi og efla samkeppnishæfni sína á öllum sviðum, sé það sérstök stefna stjórnvalda að auka álögur á útflutningsatvinnugreinar og á þá grein innanlands sem stendur einna verst vegna gríðarlegs samdráttar í framkvæmdum.

Að fela sig á bak við þau rök að skattlagningin sé hluti af stefnu stjórnvalda um samdrátt í útblæstri kolefnis frá samgöngum er fráleitt og ekkert í þessari útfærslu stjórnvalda sem byggir undir það.

Skortur á upplýsingum í athugasemdum

Í athugasemdum við lagafrumvarpið segir „Slíkan skatt má finna í flestum ríkjum Evrópu, þ.m.t. í Noregi, Danmörku og Svíþjóð. Gjaldtakan byggist á kolefnisinnihaldi hvernar tegundar eldsneytis fyrir sig og tekur mið af söluverði losunarheimilda á uppboðsmarkaði ESB (EU ETS) eins og það hefur verið síðastliðið ár.“

Flutningasvið SVP skorar á íslensk stjórnvöld að upplýsa löggjafann um í hvaða löndum Evrópu kolefnisskatti hefur verið komið á nú þegar og hvernig hann hefur verið útfærður í þeim löndum.

Það er lágmark þegar íslensk stjórnvöld segjast byggja hugmyndir sínar á því sem er að gerast í Evrópu að þau segi satt og rétt frá því hvernig það er gert svo alþingismenn geti tekið upplýsta ákvörðun.

Það er beinlínis á mælisvert sem ítrekað sést í frumvörpum íslenskra ráðuneyta að evrópskar hugmyndir séu notaðar sem rök fyrir því sem gert er, en það gert með svo illa í grunduðum hætti að beinlínis er farið rangt með í útfærslunni.

Hafa íslensk stjórnvöld einhver dæmi um að „kolefnisskattur“ hafi verið lagður á svartolíu til skipa eða flugvélabensín til flugvéla í Evrópu? Ef svo er ekki er ekki ástæða til að láta að því liggja að svo sé. Ef svo er er sjálfsagt að upplýsa um það með samanburði. Það er skilyrðislaus krafa að sé um séríslenskan skatt sé að ræða þá komi það skýrt fram í frumvarpinu enda hafa athugasemdir ekki annað hlutverk en að skýra og upplýsa um forsendur lagaákvæðisins.

Þá er ekki síður í ljósi viðvarandi háværrar umræðu um hátt verð á flutningum innanlands ástæða til að hvetja löggjafann til að láta taka saman heildarálgur íslenskra stjórnvalda á flutninga innanlands og að þær upplýsingar verði lagðar fram í tengslum við umræðu um þetta frumvarp. Það er mikil þörf á að löggjafinn sé upplýstur um það í heild sinni hvaða álgur íslensk stjórnvöld leggja á þessa atvinnugrein umfram aðrar. Ef löggjafinn hefur áhuga á að lækka flutningskostnað út um land væri augljóslega auðveldasta aðferðin til þess að draga úr opinberum álgum.

Flutningasvið SVÞ vonast til að auka skilning löggjafans á því að ef markmið stjórnvalda er að draga úr útblæstri gróðurhúsalofttegunda frá samgöngum þá er skattlagning sú sem boðuð er í umræddu frumvarpi vonlaus aðferð til þess.

Verði frumvarpið samþykkt fer best á því að nefna skattinn réttu nafni en það er „samgönguskattur“ og er lagt til að sú breyting verði viðhöfð á 1. gr. ef til þess kemur.

Flutningasvið SVÞ ítrekar að það eru til aðferðir til að draga úr útblæstri frá samgöngum og ítrekar boð sitt um að aðstoða stjórnvöld við útfærslu slíkra hugmynda. Þetta frumvarp eins og það er lagt upp leiðir ekki til þess.

Virðingarfyllst,

Sigrún Sigurðardóttir

Forstjórnarmaður flutningasviðs
SVÞ – Samtaka verslunar og þjónustu