



Umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneyti
Borgartúni 26
105, Reykjavík

Reykjavík, 14. febrúar 2024

Efni: Umsögn um áform um gerð lagafrumvarps til breytinga á lögum nr. 96/2023 um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir (ETS2-kerfið)

Umhverfis-, orku- og loftslagsráðuneytið birti áform um gerð lagafrumvarps til breytinga á lögum nr. 96/2023, um viðskiptakerfi ESB með losunarheimildir, á samráðsgátt stjórnvalda 2. febrúar sl. (hér eftir nefnt *áformin*). Áformin hafa verið tekin til skoðunar hjá Samtökum fyrirtækja í sjávarútvegi (SFS).

SFS ítreka það sem fram kom í umsögn samtakanna þann 10. nóvember sl., *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*. Þar segir meðal annars að skilaskylda losunarheimilda samkvæmt ETS 2 nái aðeins til aðila sem annist 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. ETS2-kerfið nær þannig ekki til afhendingar eldsneytis til nota í landbúnaði og sjávarútvegi.

Í þessu ljósi er brýnt að tryggja að mögulegar afleiðingar innleiðingar ETS2-kerfisins á Íslandi nái ekki lengra en evrópuregluverkið kveður á um, að komið verið í veg fyrir gullhúðun evrópuregluverks strax á fyrstu stigum. Til dæmis væri það til marks um gullhúðun evrópuregluverksins ef innleiðing ETS2-kerfisins ylli almennri hækkun á kolefnisgjaldi og sú hækkun yrði látin ná til veiðiskipa sem brenna skipagasolíu því regluverkið nær einfaldlega ekki yfir afhendingar eldsneytis í sjávarútvegi. Öll slík gullhúðun íslenskra stjórnvalda yrði til þess að draga úr samkeppnishæfni íslensks sjávarútvegs.

Að mati samtakanna er nauðsynlegt að tryggja samkeppnishæfni íslensks sjávarútvegs en íslensk sjávarútvegsfyrirtæki selja nánast allar afurðir sínar á alþjóðlegum mörkuðum þar sem hörð samkeppni ríkir. Á þessum mörkuðum er fjöldinn allur af erlendum fyrirtækjum sem mörg hver eru töluvert öflugri en stærstu sjávarútvegsfyrirtækin hér á landi. Því er afar mikilvægt að íslensk sjávarútvegsfyrirtæki hafi svigrúm til þess að auka verðmætasköpun til hagsbóta fyrir íslenskt samfélag. Slíkt verður ekki gert með því að skattleggja greinina umfram það sem þekkist í sjávarútvegi í öðrum löndum. Hér má til dæmis nefna, kostnað við eftirlitsmenn um borð í frystiskipum, kolefnisgjald, aflagjald, hærra tryggingagjald vegna sjómanna og síðast en ekki síst veiðigjald.

Olíunotkun í sjávarútvegi hefur dregist saman um rúm 40% frá árinu 1990. Á sama tíma hefur olíunotkun á landinu í heild aukist. Svigrúm til aukinna fjárfestinga skiptir einnig höfuðmáli,

enda gerir það fyrirtækjum kleift að skipta á eldri skipum fyrir sparneytnari og afkastameiri skip, sem og öðrum orkusparandi búnaði.

Frá því að kolefnisgjaldið var fyrst lagt á eldsneyti hafa sjávarútvegsfyrirtæki greitt tæplega 16 milljarða króna í kolefnisgjald (tölur fyrir árið 2023 ekki tiltækar). Þessi fjárhæð er um 30% af því sem kolefnisgjaldið hefur skilað ríkissjóði í tekjur á tímabilinu. Það má teljast verulega hátt hlutfall og þá ekki síst í ljósi þess að hlutdeild sjávarútvegs í olíunotkun hérlandis var að jafnaði 19% á sama tímabili.

Að mati samtakanna er kolefnisgjaldið ekkert annað en tekjuöflun fyrir ríkissjóð og vandséð að skatturinn sé sérstaklega í þágu umhverfismála. Þannig hafa samtökin ekki tekið undir þá fullyrðingu að hækkun kolefnisgjalds sé skilvirk leið til að stuðla að samdrætti í losun gróðurhúsalofttegunda.

* * *

Að öðru leyti áskilja samtökin sér rétt til að koma að frekari athugasemdum á framfæri á síðari stigum.

Virðingarfyllst,
f.h. SFS



Heiðmar Guðmundsson lögfr.