



JIM/

5. januar 2022

Finansdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet

Utslippskutt i fiskeflåten - kompensasjonsordningen for CO2-avgift

Fiskebåt viser til sjømatnæringenes møte på Teams med politisk ledelse i Finansdepartementet, Klima- og miljødepartementet og Nærings- og fiskeridepartementet fredag 12. desember 2021 om fiskerinæringens utfordringer i forhold til den grønne omstillingen. Fiskebåt er positiv til at myndighetene, i samarbeid med næringen, vil arbeide for reduserte klimagassutslipp i fiskeflåten uten at dette i for stor grad vil gå på bekostning av fiskeripolitiske målsetninger. Dette gjelder blant annet målsettingene om å høste bærekraftige kvoter som tilhører Norge, unngå økte landinger av fangst i utlandet og sikre norsk fiskeindustri kontinuerlig tilførsel av råstoff gjennom året. Fisk fra havet er noe av det mest klimavennlige animalske proteinet du kan spise, og det er ikke ønskelig å erstatte fisk med andre proteinkilder som kjøtt.

Fiskebåt konstaterer at det i dag ikke finnes gode alternative energibærere til fossilt drivstoff som kan sikre en rask og kraftig reduksjon av utslippene av klimagasser i fiskeflåten. I mange tilfeller er teknologiene fortsatt umodne, infrastrukturen mangler eller de oppfyller ikke nødvendige sikkerhetskrav. Mange av teknologiene krever dessuten vesentlig større fartøyer (tanker), og kan kun implementeres ved fornying. Overgang til ny teknologi vil derfor ta relativt lang tid. Samtidig er kostnadene for mange alternative energibærere en kraftig barriere for å ta de i bruk for konkurranseutsatte næringer som fiskeriene. Rett før julen 2021 var prisen for marin gassolje (diesel) rundt kr. 5,20 pr liter, mens prisen på bærekraftig biodiesel var kr 18,20. Selv ikke den forespeilede CO2-avgiften på vel seks kroner pr liter i 2030 vil være tilstrekkelig til å gjøre biodrivstoff konkurransedyktig med det prisbildet vi nettopp har hatt.

Fiskebåt mener at ordningen med tilskudd som kompensasjon for økt CO2-avgift til fartøy som driver fiske og fangst i nære farvann er det sterkeste virkemidlet vi har i dag for å stimulere den grønne omstillingen i fiskeflåten. Ordningen premierer de rederiene som greier å kutte utslippene av klimagasser relativt mest i forhold til fangstverdien. Samtidig fører økte CO2-avgifter også til at det blir dyrere å forurense, og til at det blir mer lønnsomt for rederiene å redusere utslippene av CO2. Kompensasjonsordningen har imidlertid hatt en del svakheter som nå delvis er rettet opp, og dette blir kommentert nedenfor.

Økte CO2-avgifter må kompenseres

Fiskeflåten har i mange år hatt redusert sats for CO2-avgiften, blant annet fordi fiskerinasjoner vi konkurrerer med i liten grad har CO2-avgift. Fra 1. januar 2020 ble det etter forslag fra Klimautvalget for fiskeflåten (2019) innført full CO2-avgift for fiskeflåten. Samtidig ble det etablert en kompensasjonsordning som skulle lette omstillingen og bidra til å unngå for mange uheldige utslag av avgiftsøkningen.

Da den forrige regjeringen (Solberg) i begynnelsen av 2021 presenterte sin klimaplan for perioden 2021-2030, ble det varslet en kraftig opptrapping av CO2-avgiften frem mot 2030. Det ble samtidig understreket at berørte næringer skulle kompenseres slik at det samlede skatte- og avgiftstrykket

ikke skulle øke. Stortinget sluttet seg til denne opptrappingen av CO2-avgiften, og opptrappingsplanen er senere inntatt i regjeringserklæringen til dagens regjering (Hurdalsplattformen). Det er fortsatt bred politisk enighet om at det samlede avgifts- og skattetrykket ikke skal økes som følge av økt CO2-avgift. Fiskebåt konstaterer likevel at verken den forrige eller nåværende regjering gikk inn for at fiskeflåten skulle få full kompensasjon for økte CO2-avgifter i fremleggelsen av statsbudsjettet for 2022. Bevilgningen til kompensasjonsordningen for fiskeflåten er økt med 50 mill. kroner til 305 mill. kroner i 2022, mens avgiftsbelastningen for fiskeflåten er økt med ca 130 mill. kroner (avhengig av forbruket).

Fiskebåt vil oppfordre regjeringen til heretter å øke bevilgningen til kompensasjonsordningen til fiskeflåten tilsvarende den økte avgiftsbelastningen som økt CO2-avgift innebærer for fiskeflåten. Dette er nødvendig for å unngå for mange negative utslag av økt CO2-avgift, og herunder bidra til å nå de fiskeripolitiske målsettingene. Et alternativ kan være å redusere andre skatter og avgifter som fiskeflåten betaler, men dette vil ikke være like treffsikkert som en økning av tilskuddet til kompensasjon for å redusere utslippene av klimagasser i fiskeflåten. Fiskebåt er derfor positiv til at regjeringen har varslet at den ønsker å videreføre og styrke kompensasjonsordningen for fiskeflåten.

Positiv endring av kompensasjonsordningen

Fiskebåt har ved flere anledninger kommentert at kompensasjonsordningen slik den fungerte i 2020 hadde en del svakheter. Den viktigste var at fangstverdien som var fisket med avgiftsfri diesel ble tatt med i beregningsgrunnlaget for fordelingen av tilskuddet i de utvalgte fartøygruppene. Fiskebåt er derfor tilfreds med at regjeringen har endret forskriften slik at kun fangster som er fisket med avgiftsbelagt drivstoff heretter skal inngå i beregningsgrunnlaget for kompensasjonen. Denne endringen er viktig for å oppnå målsettingen med ordningen om å støtte fartøyer som driver energieffektivt, og unngå at ordningen stimulerer fartøyene til å bunkre og levere fangst i utlandet. I tillegg er en slik endring viktig for å gi ordningen legitimitet i næringen.

Endringen trådte i kraft fra 1. januar 2022. Det innebærer at fangst tatt med avgiftsfri bunkers i 2021 inngår i beregningsgrunnlaget for kompensasjonen i 2021. Fiskebåt mener dette er uheldig, og mener det bør vurderes om endringen også kan gjøres gjeldende for 2021.

Flere fartøygrupper i kompensasjonsordningen

Fiske- og fangstfartøy som oppfyller vilkårene for kompensasjon er delt inn i tre fartøygrupper, henholdsvis kystflåten, havflåten og kystrekeflåten. Kompensasjonen til det enkelte fartøy bestemmes av fartøyets andel av omsetningen i den fartøygruppen fartøyet tilhører. Fiskebåt mener at det kan være gode argumenter for å dele fiskeflåten opp i flere fartøygrupper. Det vil være uheldig om gruppene blir for små, men samtidig er det uheldig å sammenlikne svært ulike driftstyper dersom en skal oppnå full effekt av kompensasjonsordningen.

I dag kan det være slik at ett rederi kan ha iverksatt en rekke energieffektiviserende tiltak som sikrer fartøyet svært lave klimagassutslipp innenfor sitt driftskonsept, men der fartøyet kommer relativt dårlig ut i beregningen av kompensasjonen, fordi fartøyet tilhører en fartøygruppe i beregningene der mange av fartøyene har et annet og langt gunstigere utgangspunkt for å drifte energieffektivt. Dette kan redusere insentivet til å iverksette utslippsreducerende tiltak.

Fiskebåt vil konkret foreslå at havflåten, som utgjør den største forbruksgruppen, deles i to grupper, henholdsvis pelagisk havflåte og hvitfisk havflåte. Fiskebåt mener også at det kan være hensiktsmessig med en ytterligere oppdeling i kystflåten, for eksempel mellom sesongdrevne og helårsdrevne fartøyer.

Fangstverdi eller fangstkvantum

I møtet i desember i fjor ble det understreket fra Nærings- og fiskeridepartementet at det var en målsetting å høste alle tilgjengelige ressurser, også det som i dag betraktes som marginale fiskeslag. Dagens kompensasjonsordning motvirker til en viss grad høstingen av marginale fiskeslag, fordi den premierer de best betalte fiskeslagene med god tilgjengelighet. For eksempel blir «vinnerne» i kompensasjonsberegningen i kyst gjerne de som fisker torskekvoten i gytessesongen om våren, og legger stilt resten av året, mens «taperne» blir de som prøver å strekke sesongene og fiske også andre fiskeslag.

Fiskebåt mener det kan vurderes å gå over til en kvantumsbasert kompensasjonsberegning for å motvirke en utvikling der interessen for å høste fiskeslag med lav lønnsomhet blir nedprioritert. Samtidig vil det være slik at en inndeling av flåten i flere grupper i kompensasjonsberegningene til en viss grad også kan motvirke en slik utvikling. Dette kan for eksempel gjøres ved å skille mellom sesongdrevne og helårsdrevne fartøyer i kystflåten. Fiskebåt vil derfor anbefale at en prioriterer en oppdeling i flere grupper i kompensasjonsberegningene før en vurderer en kvantumsbasert ordning. Det vil samtidig være slik at en overgang til en kvantumsbasert ordning også vil gjøre det nødvendig med flere fartøygrupper.

Utslippsstatistikk for fiskeflåten

Fiskebåt har tatt flere initiativ for å få kartlagt utslippsstatistikken for fiskeflåten, og det er gjennomført flere forskningsarbeider i regi av FHF. Behovet for bedre utslippsdata for fiskeflåten ble også understreket av Klimautvalget for fiskeflåten (2019). I dag finnes det en rekke ulike datakilder for fiskeflåtens utslipp av klimagasser, herunder SSB, Fiskeridirektoratet, Garantikassen for fiskere og AIS-tall. Resultatene kan sprike stort mellom de ulike kildene, selv om trendene ofte er sammenfallende.

Fiskebåt mener det er et sterkt behov for å få på plass tilfredsstillende nasjonal utslippsstatistikk for fiskeflåten. Fiskebåt vil ikke konkludere på hvem som bør få ansvaret for å gjøre dette arbeidet, men konstaterer at Fiskeridirektoratet siden 2001 har hentet inn informasjon om drivstofforbruk i den norske fiskeflåten i forbindelse med produksjon av lønnsomhetsundersøkelsene. Direktoratet skiller mellom bunkringer i Norge og utlandet. Slik tallene presenteres i dag skilles det imidlertid ikke mellom avgiftsfri bunkers (bunkret i utlandet eller for fiske i fjerne farvann) og avgiftsbelagt bunkers. Det er derfor grunn til å forvente at Fiskeridirektoratets aggregerte tall for fiskeflåtens forbruk og nasjonale klimagassutslipp er overvurderte. Fiskeridirektoratet burde imidlertid ha gode forutsetninger for å korrigere disse tallene dersom de blir pålagt en slik oppgave. Fiskeridirektoratet kan også be rederiene om ytterligere opplysninger om forbruket av henholdsvis avgiftsfri- og avgiftsbelagt drivstoff dersom dette er nødvendig for å få en god oversikt over utslippene i fiskeflåten.

Fiskebåt vil bemerke at det er en generell svakhet at de nasjonale utslippsstatistikken for klimagasser i maritim sektor så sterkt er knyttet til hvor bunkringen skjer. Fiskebåt mener at det synes å være et langt mer pålitelig system for hvordan de nasjonale NOx-utslippene måles i maritim sektor, der det i langt større grad vektlegges hvor utslippene skjer.

Avsluttende kommentar

Fiskeflåten har et driftsmønster og en konkurransesituasjon som gir de en særskilt utfordring sammenlignet med mange andre maritime næringer når det gjelder å redusere klimagassutslippene. Fiskebåt har konkludert med at i dagens situasjon er en styrking av kompensasjonsordningen mest treffsikker for å redusere utslippene av klimagasser i fiskeflåten. Dette trenger imidlertid ikke være

situasjonen om noen år. Det kan derfor være nødvendig å justere virkemiddelapparatet etter hvert som prisbildet for ulike energibærere endrer seg, og/eller nye teknologier blir modne for bruk i fiskeflåten.

Fiskebåt viser til at Nærings- og fiskeridepartementet har vært positive til å sette ned en tverrdepartemental arbeidsgruppe med representanter for næringen for å gå gjennom aktuelle problemstillinger knyttet til arbeidet med å redusere fiskeflåtens klimagassutslipp, herunder de punktene som er omtalt i dette brevet. Fiskebåt mener dette fortsatt er en god ide.

Vennlig hilsen
FISKEBÅT

Audun Maråk

Jan Ivar Maråk

Kopi: Finanskomiteen
Energi- og miljøkomiteen
Næringskomiteen
Norges Fiskarlag
Norsk Sjømannsforbund
Sjømat Norge

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift.