

Høringsnotat fra Fiskebåt - regjeringens forslag til Statsbudsjett for 2027 - EMK

Fiskebåt er en landsomfattende interesse- og arbeidsgiverorganisasjon for den havgående fiskeflåten og store kystfartøy. Denne flåten opererer hele året, står for over 80 prosent av all norsk fangst og sysselsetter halvparten av landets heltidsfiskere. Flåten har med det avgjørende betydning for verdiskapning og bosetting langs kysten.

CO2-avgiften i fiskeflåten: Avgiftskutt vil gi klimakutt

Villfisk har det laveste klimaavtrykket av all animalsk mat. Den største utslippskilden er knyttet til selve fisket. Næringens utfordring er at det per i dag ikke finnes realistiske null- eller lavutslipps energibærere som fiskeflåten enkelt kan ta i bruk innen 2030. Særlig havfiskeflåten opererer ofte på lange fangstturer, gjerne med opptil 6 ukers varighet, og de har ikke et fast seilings- eller landingsmønster.

Regjeringen viderefører opptrappingen av CO2-avgiften for fiskeflåten i sitt forslag til statsbudsjett. Mens store deler av skipsfarten etter hvert inkluderes i kvotepliktig sektor (EU-ETS), så er fiskeflåten en konkurranseutsatt næring i ikke-kvotepliktig sektor. Mange er ikke klar over at Norge deler 90% av fiskebestandene med andre land. Konkurrerende fiskeflåte i landene rundt oss har med unntak av en lav avgift på Island ingen CO2-avgift, mens den norske flåten til neste år vil måtte betale en CO2-avgift på kr. 5,13 per liter diesel i nære farvann, kr. 3,13 i nære og fjerne farvann og 1,14 for fiske i fjerne farvann. I tillegg kommer omsetningskravet for biodrivstoff, som per i dag utgjør ca. 80 øre per liter. Kravet økes fra 7% til 8% neste år. Norske fiskefartøy som fisker i de samme farvannene og selger til de samme markedene får med det redusert konkurransekraft og vi risikerer at enkelte fiskerier blir ulønnsomme.

Fiskebåt har sammen med bl.a. LO og NHO i Biomarint forum tatt til orde for at fiskeflåten bør fritas for CO2-avgift, men at omsetningskravet for biodrivstoff opprettholdes. Da viser våre beregninger at klimautslippet fra fiskeflåten kan reduseres med fem til seks prosent eller 80.000 tonn.

- Reelle utslipp fra fiskeflåten ca. 1,2 mill. tonn
- Antar 270 mill. liter av totalt 450 mill. liter bunkres utenfor omsetningskravet for Bio (gir 50.000 tonn i økte utslipp)
- Ekstra gangtid til utenlandsk havn (gir 30.000 tonn i økte utslipp)

Med det unngår vi at flåten går omveien om en utenlandsk havn for å slippe unna avgiften, samtidig som de kommer innunder omsetningskravet til biodrivstoff ved bunkring i Norge. Det vil gi den norske fiskeflåten likere konkurransevilkår med EU-flåten, stimulerer til at fangstene leveres til norske fiskeindustrilegg og at verfts- og vedlikeholdsoppdrag gjøres i Norge. I tillegg vil bunkring i Norge være et viktig bidrag til å opprettholde bunkersinfrastrukturen langs kysten, som vil være særs viktig i beredskapssammenheng.

Som kjent var CO2-avgiften for fiskeflåten suspendert fra april/mai til 1. september 2026. Ferske tall fra en stor omsetter av drivstoff langs kysten bekrefter våre beregninger, gjennom at omsetning av drivstoff med innblanding av biodrivstoff økte markant i denne perioden.

Det er derfor svært gledelig at et flertall med KrF, Høyre, FrP og Senterpartiet etter Trontaledebatten gikk sammen og stemte for et forslag om at regjeringen skal komme tilbake

med et opplegg som sikrer fiskeflåten fritak for CO2-avgiften fra 1. januar 2027. Avgiftsfritaket må også omfatte LNG levert til fiskefartøyer. Fiskebåt vil sterkt oppfordre et samlet Storting til å følge opp dette vedtaket i budsjettforhandlingene.

Fiskebåt mener samtidig at Norge bør ta initiativ til å forhandle frem en europeisk løsning på klimautfordringene for fiskeflåten basert på de to viktigste EU-ordningene for maritim sektor, henholdsvis EUs kvotehandel (ETS eller ETS2) og EUs krav til drivstoffets klimakvalitet (Fuel EU Maritime).

Positivt at regjeringen vil utrede energieffektivisering og sette ned et ekspertutvalg for klimaomstilling i fiskeflåten

Fiskebåt mener at vi i det korte perspektivet bare har tre muligheter for signifikante utslippskutt i den norske fiskeflåten, og det er gjennom innblanding av biodrivstoff, gjennom energieffektivisering og eventuelt gjennom endringer i fiskeripolitikken.

Fiskebåt er derfor glad for at regjeringen i Grønn bok varsler at den vil utrede virkemidler for energieffektivisering i skipsfarten. I Klimapartnerskapet maritim- og fiskerieringen har inngått med regjeringen har vi pekt på at energieffektivisering kan redusere utslippene med inntil 600.000 tonn CO2-ekvivalenter innen 2030. Vi forutsetter at næringens organisasjoner blir involvert i arbeidet. Uavhengig av hvilke energibærere eller drivstoffløsninger som vinner frem på sikt, så vil det være et poeng å bruke minst mulig av det.

Det virkemiddelet som fremheves i Klimapartnerskapsavtalen, er Enova. Regjeringen foreslår å redusere bevilgningene til Enova fra 7,9 til 4,1 milliarder kroner. Det er et kutt på 3,8 milliarder. Klima- og energifondet som Enova forvalter forventes likevel å være på 36 milliarder kr. i 2027. Fiskebåts erfaring tilsier at det ikke nødvendigvis er mangelen på penger som er den største utfordringen, men snarere om Enovas virkemidler treffer og er målrettet nok til også å bidra til å kutte klimagassutslippet i 2030. Fiskebåt er her på linje med klimaorganisasjonen ZERO som mener at et felles avgiftssystem med EU og en virkemiddelpakke for energieffektiviseringstiltak er det som må til for å omstille fiskeflåten.

Fiskebåt er også positiv til at regjeringen vil nedsette et ekspertutvalg for å vurdere muligheter og insentiver for klimaomstilling av fiskeflåten. Vi oppfordrer Stortinget til å understreke i sine merknader til budsjettet at næringen må være representert i dette utvalget.

NOx-avgiften avvikles fra 2030

Regjeringen skriver at den tar sikte på å avvikle NOx-avgiften fra 1. januar 2030, under forutsetning for at det er overveiende sannsynlig at Norge vil oppfylle ny utslippsforpliktelse for NOx etter EØS-avtalen gjeldende fra 2030. Regjeringen skriver videre at den tar sikte på å forhandle med næringsorganisasjonene om en ny NOx-avtale for årene 2028–2029.

Fiskebåt hadde håpet at det var grunnlag for å avvikle NOx-avgiften allerede fra 1. januar 2028 som indikert i høringsnotatet fra Finansdepartementet, fordi også NOx-avgiften representerer en særnorsk avgift som gir en konkurranseulempe for blant annet norske fiskefartøyer. Fiskebåt mener likevel at regjeringens forslag er positivt under forutsetning av at NOx-avtalen blir forlenget i to år til 31. desember 2029. Dette gir næringslivet handlingsrom til å sikre at iverksatte NOx-reduserende tiltak videreføres etter at avgiften bortfaller, slik at Norge oppfyller de internasjonale forpliktelsene.

Helhetlig økosystemforvaltning av våre havområder er avgjørende

Fiskebåt mener regjeringens forslag om å avvikle tilskuddet (NFD-prop, kap. 919, post 75) til selfangstnæringen fra og med 2027 er uakseptabelt, og at det viser manglende forståelse for helhetlig økosystemforvaltning. Dette vil i praksis bety en styrt avvikling av norsk selfangst.

Fiskebåt mener at en bærekraftig forvaltning av de marine ressursene i våre havområder betinger at vi tar høyde for predasjon fra sjøpattedyr. Ny forskning fra Havforskningsinstituttet viser at sjøpattedyr som hval og sel spiser rundt 11 millioner tonn fisk årlig i Nord-Atlanteren. Til sammenligning tar de kommersielle fiskeriene bare ut en brøkdel av dette. Når store sjøpattedyrbestander konsumerer enorme mengder av de samme artene som fiskeflåten høster av, skaper det en direkte ubalanse som rammer både fiskerinæringen og det marine økosystemet.

Fiskebåt mener derfor at fiskerireguleringene i langt større grad må ta innover seg prinsippet om flerbestandsforvaltning, slik at hele økosystemet ses i en sammenheng. Fiskebåt mener derfor at myndighetene må legge til rette for økt beskatning av sjøpattedyr for å opprettholde en sunn økologisk balanse i havet.