

Fritak for CO2-avgiften reduserer klimagassutslippene fra fiskeflåten

Fiskebåt viser til kapittel 10.12.3 i skatte- og avgiftsproposisjonen om CO2-avgift på mineralske produkter, og kapittel 919, post 73, om tilskudd til kompensasjon for CO2-avgift i fiskeflåten i Nærings- og fiskeridepartementets budsjettproposisjon, samt Regjeringens klimastatus og -plan for 2027. Vi viser også til kapittel 8.2 i skatte- og avgiftsproposisjonen om beregning av produktavgift, og kapittel 10.14 om avgift på NOx.

Regjeringen foreslår å videreføre ordningen med tre avgiftssatser for fiskeflåten, en for fiske i nære farvann, en for fartøyer som fisker både i nære og fjerne farvann på samme tur, og en for fartøyer som utelukkende fisker i fjerne farvann. Regjeringen foreslår kun å prisjustere avgiften for fjerne farvann i 2027, med bakgrunn i at karbonlekkasjerisikoen er størst her. Når det gjelder avgiften for nære farvann, hvor karbonlekkasjefaren etter regjeringens vurdering er mindre, foreslås det å øke CO2-avgiften med 13 pst. utover prisstigning på lik linje med økningen i det generelle avgiftsnivået. Satsen for fiske i både nære og fjerne farvann foreslås justert slik at den fremdeles ligger midt mellom satsen for fiske i nære farvann og satsen for fiske i fjerne farvann. Satsene i 2027 blir med forslaget 5,13 kroner per liter for fiske i nære farvann, 3,13 kroner per liter for fiske i både nære og fjerne farvann og 1,14 kroner per liter for fiske i fjerne farvann. Regjeringen foreslår å videreføre nivået på kompensasjonsordningen for CO2-avgift for fiskeflåten, men justerer beløpet i forhold til at fiskeflåten hadde avgiftsfritak i perioden 1. april til 31. august (i praksis fra 1. mai for avgiften i nære farvann).

Regjeringen presiserer at erfaringer fra perioden med avgiftsfritak bør spille inn på utformingen av CO2-avgiften for fiskeflåten. Utviklingen i denne perioden kan blant annet gi verdifull informasjon om hvordan avgiftsnivået påvirker bunkringsmønsteret og omfanget av seiling via utenlandsk havn. Regjeringen sier at den vil komme tilbake til spørsmålet om innretningen av CO2-avgiften for fiskeflåten når en har mer kunnskap om virkningene av det midlertidige avgiftskuttet. I Klimastatus og -plan for 2027 (Grønn bok) varsler regjeringen at den vil nedsette et ekspertutvalg for å vurdere muligheter og insentiver for klimaomstilling av fiskeflåten.

Fiskebåt mener at selv om intensjonen bak mange av forslagene til klimatiltak overfor fiskeflåten er gode, vil karbonlekkasjen fortsette så lenge fiskeflåten ilegges en særnorsk CO2-avgift, i tillegg til at ordningen gir økte klimagassutslipp. Fiskebåt har tidligere beregnet at et fritak for CO2-avgift i fiskeflåten vil redusere klimagassutslippene med fem til seks prosent i forhold til regjeringens opplegg med differensierte CO2-avgifter og en usikker kompensasjonsordning. Informasjon vi har innhentet fra perioden med avgiftsfritak for fiskeflåten i sommer har bekreftet dette regnestykket. Fiskebåt har også innhentet statistikk som viser at provenyeffekten av å frita fiskeflåten for CO2-avgift er liten, og sannsynligvis positiv for staten med unntak av det første året (som følge av at bevilgningen til kompensasjonsordningen skjer i påfølgende års statsbudsjett).

I tillegg til at et fritak for CO2-avgift i fiskeflåten gir reduserte utslipp, fører et fritak til at flere fiskefartøyer bunkrer i Norge og opprettholder bunkersinfrastrukturen og bunkersberedskapen langs kysten. Et fritak sikrer også at mer fiskeråstoff leveres i Norge, både fra norske og utenlandske fartøyer, og det sikrer aktivitet i den norske leverandørindustrien. Det bidrar også til at norske kvoter av villfisk med lavt klimaavtrykk blir fisket, og det sikrer norsk tilstedeværelse og suverenitetshevdelse i norske jurisdiksjonsområder til havs. Fiskebåt vil derfor sterkt oppfordre Stortinget om å følge opp flertallsvedtaket i tilknytning til trontaledebatten om å frita fiskeflåten for CO2-avgift fra 1. januar 2027. Avgiftsfritaket må også omfatte LNG levert til fiskefartøyer.

Fiskebåt er positiv til at regjeringen vil nedsette et ekspertutvalg for å vurdere muligheter og insentiver for klimaomstilling av fiskeflåten, og mener at næringen bør være representert i dette arbeidet. På kort sikt konstaterer Fiskebåt at klimaomstillingen i stor grad må skje innenfor dagens fiskeflåte, og dette gir visse begrensninger. Dette skyldes at det er forventet lav fornyingstakt i fiskeflåten de nærmeste årene, samtidig som det fortsatt ikke eksisterer nye nullutslippsenergibærere som raskt kan tas i bruk av fiskeflåten. Fiskebåt mener derfor at det bare er tre muligheter for signifikante utslippskutt i den norske fiskeflåten forutsatt at det fortsatt er ambisjonen å fiske norske kvoter, og det er gjennom innblanding av biodrivstoff, gjennom energieffektivisering og eventuelt gjennom endringer i fiskeripolitikken. Fiskebåt er positiv til at regjeringen i Grønn bok sier den vil utrede mulighetene for energieffektivisering i eksisterende fartøy, og vil understreke at dette er et viktig arbeid. Uavhengig av hvilken energiløsning som vinner frem på sikt, vil det være en vinn vinn situasjon å redusere forbruket.

Fiskebåt mener 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). Internasjonale løsninger er en forutsetning for at klimatiltak overfor mobile enheter som fiskeflåten vil virke.

Regjeringen fikk i fjor ros for at den fulgte opp Fiskebåts endringsforslag til beregningsmetoden for produktavgiften i fiskerinæringen, som er en selvfinansierende ordning. Det resulterte i at produktavgiften ble redusert fra 2,0% i 2025 til 1,6% i 2026. Regjeringen foreslår en ny reduksjon i produktavgiften til 1,2% i 2027. Den siste reduksjonen skyldes både den nye beregningsmetoden, økt førstehandsverdi og at det er betalt inn for mye produktavgift tidligere. Med en forventet førstehandsverdi på nær 37 mrd. kroner i 2027 innebærer dette en besparelse for fiskeflåten på 296 mill. kroner i 2027 sammenlignet med avgiftsnivået for produktavgiften i 2025. Fiskebåt vil igjen gi regjeringen honnør for arbeidet med produktavgiften, men konstaterer samtidig at dette illustrerer at fiskeflåten over flere år har betalt inn for mye produktavgift.

Regjeringen skriver at den tar sikte på å avvikle NOx-avgiften fra 1. januar 2030, under forutsetning av 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 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 oppfylle de nye internasjonale forpliktelsene.