



JIM/

8. mars 2016

Finansdepartementet

## NOU 2015:15 – Rapport fra Grønn skattekommisjon – høring

Fiskebåt viser til NOU 2015:15 - Rapport fra Grønn Skattekommisjon – med høringsfrist 9. mars 2016. Fiskebåt vil kommentere to av forslagene i rapporten, henholdsvis knyttet til CO2-avgiften og NOx-avgiften.

### CO2-avgiften – fiskeflåten kan levere uten økte avgifter

Grønn skattekommisjon anbefaler at alle utslipp fra ikke-kvotepliktig sektor ilegges lik CO2-avgift pr tonn CO2-ekvivalent, og at det nye generelle avgiftsnivået for klimagassutslipp settes lik gjeldende CO2-avgift på bensin og diesel på 420 kroner per tonn CO2-ekvivalenter. Forslaget innebærer at reduserte satser og fritak fra eksisterende avgifter oppheves, herunder for mineralolje levert til fiske og fangst i nære farvann. Dette vil innebære ca en firedobling av det fiskeflåten betaler i CO2-avgift i dag.

Fiskeflåten er positiv til å bidra til å redusere klimagassutslippene i Norge. Fiskebåt vil samtidig understreke at fiskeflåten allerede har bidratt sterkt til utslippsreduksjoner de siste årene, i første rekke gjennom strukturering og effektivisering av fisket. I tillegg har fornyingen av fiskeflåten gjort det mulig å ta i bruk mer miljøvennlige løsninger. Ikke minst utfasingen av skadelige kjølemedier har gitt betydelige reduksjoner i utslippene av klimagasser fra fiskeflåten de siste årene. Fiskebåt har nylig tatt initiativ til et forskningsprosjekt som skal dokumentere reduksjonene av klimagassutslipp fra fiskeflåten de siste 20 årene.

Fiskebåt mener at forslaget fra Grønn skattekommisjon om økte CO2-avgifter vil få store negative konsekvenser for fiskeflåten og norsk fiskerinæring. Fiskeflåten har per dato ingen alternativer til mineralolje som energikilde, og økte avgifter vil innebære svekket konkurransevne, bortfall av marginale fiskerier med redusert matproduksjon og fangstverdi som resultat, flere landinger i utlandet og redusert evne til fornying i mer miljøvennlige fartøyer og teknologi.

Fiskebåt viser også til at Nofima Marked på oppdrag av Fiskeri- og kystdepartementet utredet konsekvensene av bortfall av CO2- og grunnavgiftsrefusjon i fiskeflåten i 2009 (Rapport nr 9/2009), og i konklusjonen heter det blant annet:

*”Et hovedfunn er at flåten i liten men varierende grad har anledning til å substituere seg bort fra en avgiftsøkning. Mens enkeltfiskerier og sesonger kan bli skadelidende for kystflåtens del, har havfiskeflåten større anledning til å fiske i fjerne farvann eller bunkre utenlands og dermed unngå avgift. En konsekvens vil være at mindre råstoff blir tilgjengelig for fiskeindustrien – hovedsakelig i pelagisk sektor. Videre kan flåten overvelte deler av kostnadsøkningen til påfølgende verdikjedeledd og bidra til redusert konkurransevne for norsk sjømat. Et refusjonsbortfall vil ha begrenset effekt på*

*klimagassutslipp, også fordi flåten forbruks- og miljømessig kan tilpasse seg kontraproduktivt i avgiftsøyemed.”*

Fiskebåt er enig i at økte CO2-avgifter i fiskeflåten sannsynligvis vil ha begrenset effekt på klimagassutslippene. Fiskebåt mener at økte avgifter i verste fall kan øke klimagassutslippene fra fiskeflåten, gjennom redusert evne til fornying til mer miljøvennlige fiskefartøyer, og som følge av at fartøyene vil velge lengre gangtid, for eksempel ved landinger i utlandet, for å tilpasse seg et nytt avgiftsregime.

Fiskebåt mener at fiskeflåten har bevist at den er i stand til å redusere utslippene av klimagasser uten tyngende avgifter, og mener at fiskeflåten gjennom fortsatt fornying og effektivisering også vil bidra positivt til reduserte klimagassutslipp i fremtiden.

### NOx-avgiften – Miljøavtalen fungerer

Utvalget mener prinsipielt sett at avgifter er et bedre virkemiddel enn frivillige avtaler, og anbefaler at bruken av miljøavtaler, herunder avtalen for NOx, evalueres før nye avtaler inngås.

Fiskebåt er uenig i utvalgets konklusjon. Markedsbaserte miljøavgifter vil ofte kunne bli svært høye, fordi tiltakskostnadene som regel øker ettersom de mest effektive tiltakene tas først. Fiskebåt mener at en klimapolitikk basert utelukkende på avgifter vil kunne ha svært negativ innvirkning på konkurranseevnen, og føre til bortfall av virksomheter og arbeidsplasser. Fiskebåt mener at NOx-avtalen har vært en suksess, og må videreføres.

Fiskebåt viser til at næringslivet gjennom Miljøavtalen om NOx har redusert utslippene av NOx med over 30.000 tonn siden 2008, eller omtrent 20% av dagens NOx-utslipp i Norge. Fiskeflåten har bidratt sterkt til dette. Tiltakene er gjennomført på en kostnadseffektiv måte, og nye miljøteknologiske løsninger er utviklet og tatt i bruk. Fiskebåt mener at NOx-fondet har demonstrert at frivillige avtaler kan ha langt større effekt på utslippsreduksjoner enn avgifter, og at de negative konsekvensene for næringslivet blir langt mindre.

Utvalget foreslår samtidig å innføre en geografisk differensiert avgift på NOx-utslipp med særlig høy marginalkostnad, for eksempel på utslipp fra skip i havn og stasjonære utslippskilder. Fiskebåt mener at utvalget her berører et interessant forhold, men tror det blir administrativt krevende å differensiere NOx-avgiften. Fiskebåt etterlyser imidlertid en ny gjennomgang av hva som skal være avgiftspliktig fart i NOx-sammenheng. Fiskebåt har tidligere pekt på at det er uforståelig at virksomhet som skjer langt ute i Norskehavet pålegges NOx-avgift, mens kystnær virksomhet, som for eksempel ferjefarten i Oslofjorden, er fritatt for avgift.

Vennlig hilsen  
**FISKEBÅT**

Audun Maråk

Jan Ivar Maråk

Kopi: Nærings- og fiskeridepartementet

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift.*