

JIM/

Ålesund 16. oktober 2007

Finansdepartementet

## **EN VURDERING AV SÆRAVGIFTENE – HØRING AV NOU 2007:8**

Fiskebåtredernes Forbund viser til høring av NOU 2007:8 – En vurdering av særavgiftene. Utredningen er gjennomført av et utvalg som Finansdepartementet oppnevnte 1. desember 2006, og er avgitt 22. juni 2007. Forbundet konstaterer at fiskeflåten ikke har vært representert i utvalget.

I Finansdepartementets høringsbrev går det frem at særavgiftsutvalget har vurdert hvordan dagens særavgifter ivaretar målene om å skaffe staten inntekter på en best mulig måte og korrigere for eksterne kostnader. Utvalget har også vurdert hvordan særavgiftene påvirker rammebetingelsene for enkelt næringer og fordeling av reell kjøpekraft. Utvalget foreslår flere endringer i særavgiftene. Fiskebåtredernes Forbund vil begrense seg til å kommentere CO<sub>2</sub>-avgiften og NO<sub>x</sub>-avgiften.

### **CO<sub>2</sub>-avgiften**

Utvalget viser til at en kostnadseffektiv virkemiddelbruk for å nå en gitt målsetting om utslippsreduksjoner av klimagassen CO<sub>2</sub> innebærer at alle utslipp skal stå overfor den samme marginalkostnaden i form av en CO<sub>2</sub>-avgift eller en kvotepris. For å unngå dobbel beskatning av utslipp, anbefaler derfor et flertall i utvalget at alle utslippskilder som er omfattet av kvotesystemet fritas for CO<sub>2</sub>-avgift.

Flertallet i utvalget anbefaler videre at utslipp av CO<sub>2</sub> som ikke omfattes av kvotesystemet fra 2008 enten vurderes innlemmet i kvotesystemet, eller ilegges CO<sub>2</sub>-avgift. Flertallet foreslår på denne bakgrunn at fritaket for fiske og fangst i nære farvann oppheves. Utvalget har beregnet at dette vil gi Staten et merproveny på rundt 130 mill. kroner. Flertallet foreslår dessuten at treforedlings-, fiske- og sildemelsindustrien heretter skal betale full CO<sub>2</sub>-avgift. Dette forslaget vil i følge utvalget gi et merproveny på om lag 10 mill. kroner gitt at det innføres avgiftsfritak for bruk av mineralolje som er omfattet av kvotesystemet.

Et mindretall viser til at det overordnede målet med CO<sub>2</sub>-kvoter, CO<sub>2</sub>-avgifter og frivillige avtaler om klimagassreduksjoner er å redusere de globale utslipp av klimagasser. Mindretallet viser blant annet til faren for utflytting av konkurranseutsatt industri til områder utenfor klimaavtalene, og er uenige i at den mest effektive måten å gjøre dette på er å la prosessindustrien ilegges samme CO<sub>2</sub>-avgift som alle andre virksomheter i Norge som ligger utenfor EUs kvotesystem. Mindretallet viser til at frivillige avtaler med aluminiumsindustrien har vist seg meget effektive med hensyn til å redusere klimagassutslipp, og norske og europeiske bedrifter ligger i front når det gjelder å produsere minst mulige skadelige utslipp. Alternativet til avtaler er etter mindretallets oppfatning å sette så høy avgift at produksjon i Norge etter hvert nedlegges, og eventuelt flyttes til andre land med svakere utslippskrav.

Mindretallet viser også til at fordelingen av virkemiddelbruken mellom avgiftsplikt, kvoteplikt og frivillige avtaler for tiden er til vurdering i en prosess mellom myndighetene og organisasjonene. Mindretallet ønsker å avvente resultatet av denne prosessen samt utformingen av kvoteloven før en sier noe nærmere om hvilke deler av industrien som bør omfattes av CO<sub>2</sub>-avgiften.

Fiskebåtrederne's Forbund er opptatt av at også fiskeflåten skal bidra til å redusere de norske utslippene av CO<sub>2</sub>. Forbundet er imidlertid sterkt uenig med flertallet i utvalget som foreslår å oppheve fritaket for CO<sub>2</sub>-avgift for fiske og fangst i nære farvann. Fiskebåtrederne's Forbund mener at andre virkemidler som strukturering og reguleringsendringer vil være langt mer effektive for å redusere utslippene av CO<sub>2</sub> i fiskeflåten, og gi langt færre skadevirkninger.

Fiskebåtrederne's Forbund mener at en CO<sub>2</sub>-avgift for fiskeflåten vil kunne føre til at en større del av landingene av fisk vil skje til land der fiskeflåten ikke blir pålagt CO<sub>2</sub>-avgift, eller lavere avgift. Dette vil redusere aktiviteten i norsk fiskerinæring og de norske CO<sub>2</sub>-utslippene, men ikke de globale CO<sub>2</sub>-utslippene. Dersom fiske- og sildemelsindustrien illegges full CO<sub>2</sub>-avgift, vil dette ytterligere svekke norsk fiskerinæring og øke landingene utenlands. Det vil også kunne føre til nedleggelse av fabrikker i Norge, og øke seilingstiden til fabrikk.

Fiskebåtrederne's Forbund vil vise til at store deler av havfiskeflåten nettopp er ilagt en tyngende NO<sub>x</sub>-avgift, og frykter at en CO<sub>2</sub>-avgift for fiskeflåten vil kunne gi utilsiktede og dramatiske konsekvenser for fiskeflåten og norsk fiskerinæring. Fiskeflåten har foreløpig ikke alternative energikilder til bunkersolje, og illeggelse av nye avgifter kan føre til en enda større utfasing av enkelte fiskerier. Dette vil redusere aktiviteten i norsk fiskerinæring, og svekke næringens fremtidige potensiale. Fiskebåtrederne's Forbund vil i denne forbindelse heller ikke unnlate å nevne at bunkersprisene uten avgifter for tiden er svært høye, og at dette slår kraftig ut for lønnsomheten i fiskeflåten. En svekket lønnsomhet er den største trusselen mot fornying og innovasjon i fiskeflåten med sikte på å utvikle mer energieffektive fartøyer, og nye avgifter vil ytterligere redusere fornyingsevnen.

Fiskebåtrederne's Forbund vil også nevne at innføring av en CO<sub>2</sub>-avgift for fiskeflåten ytterligere vil redusere fiskeflåtens konkurranseevne i forhold til blant annet den sterkt subsidierte offshoreflåten, som får bunkers og avgifter betalt av oljeselskapene. Fiskebåtrederne's Forbund arbeider med en samlet kartlegging av de økonomiske rammebetingelsene for fiskeflåten kontra annen skipsfart i Norge, og håper at Regjeringen og Stortinget vil se nærmere på dette forholdet før fiskeflåten pålegges nye byrder.

Fiskebåtrederne's Forbund konstaterer at Statistisk Sentralbyrå sin utslipps- og petroleumstatistikk viser at CO<sub>2</sub>-utslippene allerede er på vei ned i fiskeflåten. Reguleringsmessige endringer og ikke minst struktureringen av fiskeflåten har gjort fiskeflåten mer energieffektiv, og dette vil i enda større grad bli synliggjort i årene som kommer. Forbundet mener samtidig at det fortsatt gjenstår mye før reguleringsmessige og strukturordningene i fisket er tilpasset nye utslippskrav overfor fiskeflåten.

Fiskebåtrederne's Forbund vil i denne forbindelse vise til at det er flere fiskerireguleringer som motvirker arbeidet med å redusere de norske CO<sub>2</sub>-utslippene. Et godt eksempel på dette er den omstridte distriktskvoteordningen, der fiskeflåten blir pålagt å levere fisken fersk til landanlegg i Nord-Norge. For mange fartøyer innebærer leveranser av fersk fisk et vesentlig større utslipp av CO<sub>2</sub> enn leveranse av frossen fisk. I tillegg gir leveranser av fersk fisk til markedet vesentlig større utslipp av CO<sub>2</sub> enn leveranser av frossen fisk. Regjeringens såkalte ferskfiskstrategi står dermed i skarp konflikt med Regjeringens målsetting om å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene. Andre reguleringsmessige forhold som øker fiskeflåtens CO<sub>2</sub>-utslipp er områdestengninger, periodisering av fisket, bruk av sorteringsrist, maskeviddebestemmelser og manglende fleksibilitet når det gjelder kvotebytte.

Fiskebåtrederne's Forbund mener at som følge av de forpliktelser Norge har tatt på seg når det gjelder utslippene av CO<sub>2</sub>, er det nødvendig å ta mange av dagens struktur- og reguleringsordninger i fisket opp til ny vurdering. Forbundet vil ta et initiativ overfor Fiskeri-

og kystdepartementet om dette. Fiskebåtrederne Forbund vil samtidig vise til at tiltak for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippene også vil redusere utslippene av NO<sub>x</sub>.

Som en oppsummering vil Fiskebåtrederne Forbund sterkt fraråde Regjeringen å pålegge fiskeflåten CO<sub>2</sub>-avgift ved fiske i nære farvann, eller øke CO<sub>2</sub>-avgiften for sildemels- og fiskeindustrien. Forbundet mener at fiskeflåten vil være i stand til å oppfylle sin del av forpliktelsene uten en tyngende CO<sub>2</sub>-avgift, og viser blant annet til at dette kan gjøres gjennom en fortsatt strukturering og effektivisering av fisket, og gjennom en omlegging av fiskerireguleringene. Fiskebåtrederne Forbund er på denne bakgrunn positiv til å diskutere en forpliktende avtale med Regjeringen om reduksjon i utslippene av CO<sub>2</sub> i fiskeflåten.

### **NOX-avgiften**

Avgiften på utslipp av NO<sub>x</sub> ble innført fra 1. januar 2007. Utvalget peker på at avgiften foreløpig har virket i svært kort tid, og at det derfor er for tidlig å kunne si noe sikkert om effektene av avgiften. Regjeringen har signalisert at den over tid vurderer å utvide avgiftsgrunnlaget samt vurderer å øke avgiftssatsen, og mener i forhold til å nå forpliktelsene i Gøteborgprotokollen er dagens nivå på NO<sub>x</sub>-avgiften for lavt i henhold til marginal tiltakskostnad. Avgiften bør vurderes opp mot den faktiske tiltakskostnaden som vil være avhengig av utviklingen i de faktiske utslippene. Spesielt er utviklingen på sokkelen viktig for disse utslippene. Basert på jevnlig vurderinger av om målene nås, mener utvalget at både endringer i avgiftens grunnlag og avgiftssatser bør vurderes. Utvalget foreslår imidlertid at NO<sub>x</sub>-avgiften holdes uendret til effektene av avgiften og effekten av eventuelle avtaler mellom Miljøverndepartementet og næringslivet er nærmere vurdert.

Fiskebåtrederne Forbund sendte den 5. september et brev til Finansdepartementet om forbundets syn på NO<sub>x</sub>-avgiften og regelverket rundt den. I og med at store deler av innholdet i dette brevet har relevans for utvalgets diskusjon om NO<sub>x</sub>, gjengis brevet i sin helhet nedenfor:

*"Fiskebåtrederne Forbund viser til konstruktivt og hyggelig møte i Finansdepartementet den 22. august d.å. Som avtalt vil forbundet utdype enkelte av de forholdene som ble tatt opp på møtet. Mer konkret vil Fiskebåtrederne Forbund kommentere:*

1. *Tilskuddordningene for NO<sub>x</sub>-reduserende tiltak*
2. *Hvem rammes av NO<sub>x</sub>-avgiften*
3. *Gøteborgprotokollen og avgiftsplikten*
4. *Konkurransesvridninger som følge av NO<sub>x</sub>-avgiften*
5. *Konsekvenser av NO<sub>x</sub>-avgiften*
6. *Uavklarte/urimelige forhold*
7. *Definisjonen for fiske på fjerne farvann*
8. *Grensen for å falle innenfor avgiftsplikten*
9. *Miljøavtale eller avgiftsregime*

*Innledningsvis vil Fiskebåtrederne Forbund si litt om utslippshistorien til fiskeflåten. Det er vår oppfatning at dersom dagens utslippstall hadde vært kjent da Stortinget fattet sitt NO<sub>x</sub>-vedtak høsten 2006, ville fiskeflåten hatt gode sjanser for å bli unntatt fra avgiftsplikten. Det har sammenheng med at fiskeflåten i motsetning til det som er fremkommet i media har hatt en gunstig utslippshistorie.*

*Det er Statistisk Sentralbyrå (SSB) som foretar beregningene av de norske utslippene av NO<sub>x</sub>. I prosessen rundt arbeidet med NO<sub>x</sub>-avgiften ble det hevdet at innenriks sjøfart og fiske hadde den største økningen i utslippene, og at denne sektoren sto for 40% av de norske utslippene av NO<sub>x</sub> i 2004, mens andelen "bare" var 33% i 1990.*

Tabellen nedenfor viser SSBs beregnede utslipp av NOx fra ulike sektorer i henholdsvis 1990 og 2004 (tall i 1.000 tonn), slik disse ble antatt å være høsten 2006 (to års etterslep i statistikken), og slik de ble antatt å være i 2007 (de to siste kolonnene).

Utslippskilde/År	1990	2004		1990	2005
Totalt	224,1	214,7		212,5	196,9
Stasjonær forbrenning – olje og gass	28,0	45,9		28,0	46,1
Stasjonær forbrenning andre	15,5	12,5		15,5	12,1
Prosessutslipp	12,4	10,7		12,4	9,3
Veitrafikk	76,5	40,8		74,0	35,7
Luftfart	3,1	3,9		3,1	3,9
Kysttrafikk	39,1	54,3		36,8	48,8
Fiske	30,7	31,9		24,3	23,4
Annen mobil forbrenning	18,8	14,9		18,5	17,5

Det fremgår av de første kolonnene at NOx-utslippene fra fiskeflåten høsten 2006 ble antatt å ha steget fra 30.700 tonn i 1990 til 31.900 tonn i 2004. Fiskeflåten stod dermed med en betydelig andel av de norske utslippene, og utslippene viste en stigende tendens. At landet kvantum fisk var økt med nesten 50% i 2004 i forhold til 1990 ble det imidlertid ikke tatt hensyn til i presentasjonen av tallene.

Når utslippstallene for 2005 skulle beregnes endret SSB utslippsfaktorene for NOx for skip. Bakgrunnen for dette var innspill fra Marintek som hadde gjennomført målinger av utslippene i ulike fartøygrupper. Endringen innebar en vesentlig nedjustering av utslippstallene for spesielt fiskeflåten, og de nye tallene er presentert i de to siste kolonnene i tabellen. Fiskeflåtens utslipp av NOx i statistikken er redusert fra 31.900 tonn i 2004 til 23.400 tonn i 2005. Det innebærer en reduksjon i utslippene av NOx på 26,6%.

Det er verdt å merke seg at SSB skalerte ned utslippstallene for hele perioden 1990 – 2005 ved innføringen av nye utslippsfaktorer for skip. Det fører til at det statistisk ikke ser ut til å være noen stor reduksjon i NOx-utslippene fra fiskeflåten i perioden 1990 til 2005, og gir ikke et riktig bilde av virkeligheten. I fiskeflåten skjedde det i denne perioden en stor fornying av flåten, og mer utslippsvennlige motorer ble tatt i bruk. I tillegg ble de eldste og mest forurensende fartøyene tatt ut av fisket gjennom ulike struktureringsordninger. Det finnes imidlertid ikke nøyaktige tall for når reduksjonen i utslippsfaktorene i fiskeflåten faktisk har oppstått, og det er hovedgrunnen til at SSB lagt samme utslippsfaktorer til grunn for hele tidsperioden.

Fiskebåtrederne vil på denne bakgrunn understreke at fiskeflåten har en svært god utslippshistorie, og en vesentlig mindre andel av de norske NOx-utslippene enn det som ble lagt til grunn når Stortinget fattet sitt vedtak høsten 2006. Forbundet mener at dette er et godt argument for å unnta fiskeflåten fra avgiftsplikten når det gjelder NOx. Fiskeflåten vil være i stand til å oppfylle sine forpliktelser uten NOx-avgift, og det er uheldig at fiskeflåten må lide fordi andre sektorer har hatt en dramatisk økning i NOx-utslippene.

#### 1. Tilskudd til NOx-reduserende tiltak

Da NOx-avgiften ble vedtatt høsten 2006 antok Regjeringen at det ville være en relativt enkel sak å redusere utslippene i blant annet fiskeflåten med 90% gjennom investeringer i renseteknologi. Sammen med en god tilskuddsordning for NOx-reduserende tiltak i fiskeflåten ble derfor NOx-avgiften ikke ansett å være noen stor belastning for

fiskerinæringen. Regjeringen understreket også at dette heller ikke var intensjonen i stortingsproposisjonen om skatte-, avgifts- og tollvedtak. Her heter det blant annet:

*”Regjeringen legger vekt på at utslippene av NOx reduseres uten at den økonomiske belastningen for næringene blir unødvendig høy. Det foreslås derfor betydelige kompensasjoner til enkelte berørte næringer.”*

*Fiskebåtrederne Forbund konstaterer imidlertid at den viktigste forutsetningen for innføringen av NOx-avgiften fra 1. januar 2007 ikke var tilstede. Det fantes ikke en renseteknologi som kunne gi en effekt som forespeilet, og tilskuddsordningene som ble tilbudt næringen var slik utformet at det var lite aktuelt å benytte seg av de. Avgiften ble dermed en stor økonomisk belastning for næringen.*

*Fiskebåtrederne Forbund tok opp problemstillingen rundt tilskuddsordningen for NOx-reduserende tiltak i et brev til Fiskeri- og kystdepartementet den 25. juli i år. Her heter det:*

*”I statsbudsjettet for 2007 ble det over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett avsatt midler til tilskudd til NOx-reduksjon i fiskeflåten. Under kapittel 1050, post 77, heter det om dette:*

*”Bevilgningen på posten skal dekke investeringstilskudd til kostnadseffektive NOx-reduserende tiltak i fiskeflåten. Det fremmes forslag om å bevilge 75 mill. kroner på posten i 2007. Det fremmes også forslag om tilsagnsfullmakt knyttet til posten på 200 mill. kroner, jf. forslag til romertallsvedtak.”*

*Fiskebåtrederne Forbund antar at bevilgningen så langt i liten grad er benyttet av fiskeflåten. Det har sammenheng med at aktører som benytter seg av det offentlige NOx-tilskuddet vil være låst til den offentlige NOx-avgiften som for tiden er på kr. 15,- pr kg utslipp av NOx, og at det er forventninger til etableringen av et Næringslivets NOx-fond som vil gi en vesentlig lavere NOx-avgift for fiskeflåten.*

*Fiskebåtrederne Forbund vil likevel anmode Fiskeri- og kystdepartementet om en oversikt over antall søknader som er innkommet til departementet, og hvor stort beløp som eventuelt er bevilget til NOx-reduserende tiltak i fiskeflåten i 2007. Forbundet vil også anmode departementet om en orientering om søknadsprosedyrene for dette NOx-tilskuddet.*

*Fiskebåtrederne Forbund vil samtidig vise til at etableringen av et Næringslivets NOx-fond av ulike årsaker trekker ut i tid. En konsekvens av dette er at næringslivet blir forsinket i planleggingen og iverksettelsen av tiltak for å redusere utslippene av NOx. Dette vil gjøre det enda vanskeligere å oppfylle Gøteborgprotokollens forpliktelser med hensyn til reduksjon av utslipp av nitrogenoksider innen 2010.*

*Fiskebåtrederne Forbund vil på denne bakgrunn anmode Fiskeri- og kystdepartementet om å åpne opp for at aktører i fiskeflåten kan få tilskudd til NOx-reduserende tiltak, uten at dette innebærer at aktørene ”for all fremtid” blir låst til den offentlige NOx-avgiften. Dette kan for eksempel gjøres ved å tillate at aktører som mottar tilskudd til NOx-reduksjon fra Staten, blir fritatt for plikten til å betale den offentlige NOx-avgiften dersom mottatt tilskuddsbeløp blir tilbakebetalt til Staten, enten fra rederiet eller fra Næringslivets NOx-fond, innen 1 år etter at tilskuddet er mottatt. Fiskebåtrederne Forbund håper på en snarlig behandling*

av denne anmodningen, og tror et positivt svar vil kunne utløse flere fornuftige rensetiltak i fiskeflåten.”

Fiskebåtrederne har ikke mottatt svar på henvendelsen, og det er vanskelig å finne personer i Fiskeri- og kystdepartementet som er kjent med saken.

Fiskebåtrederne mener at Finansdepartementet bør arbeide for at tilskudd til NOx-reduserende tiltak kan gis uten at virksomhetene for all fremtid blir låst til den ordinære NOx-avgiften, i tråd med forslaget i brevet som er sitert overfor. En slik presisering bør senest komme i tilknytning til fremleggelsen av neste års statsbudsjett.

## 2. Hvem rammes av NOx-avgiften

Statistikken fra Toll- og avgiftsdirektoratet etter innbetalingene av NOx-avgift pr 2. kvartal 2007 viser følgende fordeling mellom de enkelte næringene (i 1.000 kroner):

Fiske og fangst	86.701
Luftfart	10.553
Jernbane	3.097
Skipsfart	330.804
Industri/bergverk	11.296
Petroleum	324.196
Annen	618

Som det fremgår av tabellen er det i første rekke fiske og fangst, skipsfart og petroleum som står for innbetalingene av NOx-avgift, og som dermed er hardest rammet av NOx-avgiften. Det er også verdt å merke seg at en stor del av utslippene som er kategorisert som skipsfart, også er knyttet til petroleumsvirksomheten, slik at den norske olje- og gassvirksomheten står for en vesentlig del av de avgiftspliktige NOx-utslippene i Norge.

Det bør også nevnes at store deler av den innenlandske skipsfarten blir kompensert for NOx-avgiften gjennom ulike offentlige støtteordninger. I tillegg får svært mange av skipene i petroleumsvirksomheten bunkers og NOx-avgift betalt av oljeselskapene. Det innebærer at utenom virksomhet som er omfattet av oljeskattereglene, og som i liten grad synes å ha problemer med å absorbere økte kostnader, er det i første rekke frakteskipene og fiskeflåten som blir hardest rammet økonomisk av NOx-avgiften. Fiskebåtrederne mener at det ikke var Regjeringens og Stortingets intensjon å ramme enkelt næringer så hardt gjennom NOx-avgiften som det som i praksis har skjedd.

## 3. Gøteborgprotokollen og avgiftsplikten

Regjeringen gikk i utgangspunktet inn for at NOx-avgiften geografisk skulle avgrenses i tråd med Gøteborgprotokollen. Det var også årsaken til at utslippene fra utenriks sjøfart ikke ble omfattet av avgiften. Gjennom Stortingets vedtak ble imidlertid gjort endringer for fiskeflåten som står i strid med Regjeringens intensjon.

Fiskefartøyer som driver fiske på vei til utlandet ble likevel ikke omfattet av definisjonen for skip i utenriks fart, slik som tilfellet har vært tidligere. Fiskebåtrederne mener at dette er klart urimelig, og mener at faren for økt råstofflekkasje til utlandet ikke bør brukes som argument for et slikt unntak. Det er vanskelig å skape forståelse for at et fiskefartøy som fisker i britisk sone og leverer fangsten i utenlandsk havn skal være NOx-avgiftspliktig til Norge, mens utenlandsferjene som trafikkerer mellom norsk og utenlandsk havn ikke skal være det.

*Fiskebåtrederne vil også vise til at et norsk fiskefartøy som fisker i Nordsjøen og leverer fangsten og bunkrer i Danmark, må betale NOx-avgift til Norge, men belaster Danmarks NOx-utslipp i henhold til Gøteborgprotokollen. Tilsvarende vil et utenlandsk fiskefartøy som fisker i Nordsjøen og lander fangsten og bunkrer i Norge i praksis være fritatt for NOx-avgift, selv om det belaster Norges NOx-utslipp i henhold til Gøteborgprotokollen. Norge legger forholdene til rette for at utenlandske fiskefartøyer skal levere i Norge, men det er de avgiftspliktige norske fiskefartøyer som langt på veg må ta ansvaret NOx-regningen som følger av at utenlandske fiskefartøyer bunkrer i Norge. Fiskebåtrederne mener at det er nødvendig å rette opp denne skjevheten.*

#### 4. Konkurransesvridninger som følge av NOx-avgiften

*I tilknytning til høringsbrevet om forskriften om beregning og betaling av NOx-avgift skrev Finansdepartementet i kommentarene at det ved utforming av forskriften særlig var vurdert løsninger som ivaretok hensynet til nøytralitet, og som ikke utilsiktet var egnet til å påvirke konkurranseforholdene i næringene eller i forhold til utenlandske virksomheter.*

*Fiskebåtrederne konstaterer at ønsket om konkurransenøytralitet ikke er nådd gjennom innføringen av NOx-avgiften.*

- *Utenlandske fiskefartøyer som opererer på de samme fiskefeltene som norske fiskefartøyer, og leverer fangstene i norsk eller utenlandsk havn, slipper i praksis NOx-avgift, mens norske fiskefartøyer må betale avgiften.*
- *I Norge tilpasser mange fiskefartøyer seg regelverket for hvem som omfattes av avgiftsplikten, blant annet ved å redusere ytelsen på fremdriftsmaskineriet til fordel for økt ytelse på hjelpemotorene. Det innebærer at fiskefartøyer med like NOx-utslipp kan komme høyst forskjellig ut med hensyn til avgiftsplikten.*
- *Norske fiskefartøyer sliter i dag med rekrutteringen, blant annet som følge av at andre skipsfartsgrupper i Norge nyter godt av tilskuddsordningene for sjøfolk. NOx-avgiften har forverret konkurransesituasjonen for fiskeflåten, blant annet fordi NOx-avgiften reduserer lønnsnivået til rederiene, og i mange tilfeller også lottutbetalingene til fiskerne. Samtidig får fartøygrupper fiskeflåten konkurrerer om arbeidskraften med bunkers og NOx-avgifter betalt av oljeselskapene.*

*Fiskebåtrederne mener at forskriften må endres for i større grad å oppfylle målsettingen om å ikke påvirke konkurranseforholdene i næringene eller i forhold til utenlandske virksomheter. Det vises i denne forbindelse til endringsforslagene i dette brevet.*

#### 5. Konsekvenser av NOx-avgiften

*Fiskebåtrederne vil understreke at NOx-avgiften allerede har fått store konsekvenser i fiskeflåten. I tillegg til at den svekker lønnsomheten og konkurranseevnen i fiskeflåten, fører den samtidig til en strukturutvikling og fangstutvikling som ikke er forenlig med fiskeripolitiske målsetninger som Stortinget har vedtatt.*

*NOx-avgiften fører til at fiskerier med vekslende og lav lønnsomhet kan ble utfaset. Dette gjelder blant annet trålfisket etter sei og industritrålfisket. Dette vil være bortfall av fiskerier som ikke kan erstattes av andre fartøyer som ikke er omfattet av avgiftsplikten. Avgiften vil føre til økt fiske i sesongene da fisketilgjengeligheten og fangsteffektiviteten er størst, og står dermed i sterk kontrast til ønsket om å utvide sesongene og sikre tilgang av fisk gjennom hele året. Norske fiskefartøyer risikerer dessuten å tape i*

konkurransen i "frie fiskerier". Det ferskeste eksempelet er det frie fisket etter uer i Norskehavet, der norske fartøyer er omfattet av NOx-avgiften, mens de vi konkurrerer med ikke er det. Konsekvensen vil kunne bli at Norge taper fremtidige kvoterettigheter.

Svekket lønnsomhet i fiskeflåten, og redusert aktivitet som følge av at enkelte fiskerier utfases, vil øke strukturbehovet i fiskeflåten. Erfaringen viser at det er sårbare enbåtsrederier som gir opp driften først, fordi disse rederiene tradisjonelt har vært mest avhengig av de marginale fiskeriene. Dette vil forsterke eierkonsentrasjonen i fiskeflåten.

## 6. Uavklarte forhold/urimelige forhold

Fiskebåtredernes Forbund mener at det er et paradoks at det er fiskeflåten som har de vanskeligste NOx-reglene å forholde seg til, samtidig som det er fiskeflåten som har minst forutsetninger for å forholde seg til et komplisert regelverk. Fiskebåtrederiene er generelt små enheter med begrensede administrative ressurser, og for mange rederier er det en stor utfordring å sette seg inn i og følge opp regelverket for beregning og betaling av NOx. At det fortsatt finnes en del uavklarte forhold knyttet til avgiftsplikten har ytterligere komplisert bildet.

Av fortsatt uavklarte/urimelige forhold vil Fiskebåtredernes Forbund peke på følgende:

- Fiskefartøyer som har planlagt å fiske i fjerne farvann hele turen kan i spesielle situasjoner bli tvunget til å gå til lands. Det kan være for å sette i land en syk person, eller for å hente reservedeler og utstyr som er nødvendig for å kunne fortsette driften. Dersom et fartøy må gå til lands i norsk havn vil det komme inn under avgiftsplikten for fart mellom to norske havner. Et godt eksempel på dette er fartøyer som fisker reker rundt Svalbard. Fiskebåtredernes Forbund mener at det er uholdbart at rederier som må gå i land med for eksempel en syk person, kan risikere å utløse et avgiftskrav som følge av NOx-avgiften på kanskje en halv million kroner. Toll- og avgiftsdirektoratet har uttalt at det kan søkes dispensasjon i slike tilfeller, men dette er ikke tilstrekkelig. Det må kunne etableres et regelverk som klargjør reglene, og som fritar rederier for avgiftsplikt dersom de uforutsett må oppsøke havn som følge av en "nødsituasjon".
- Fartøyer som fisker på fjerne farvann og leverer fangsten i utenlandsk havn, regner seg ikke som avgiftspliktig i dag, selv om de ved leveranse av fangsten kommer innenfor "nære farvann" på turen til og fra fjerne farvann. Dette regelverket ønskes bekreftet. Det samme gjelder hva som skal være regelverket for fartøyer som fisker i utenlandske soner, men i "nære farvann", med utgangspunkt i utenlandsk havn.
- Fartøyer som driver fiske i fjerne farvann med utgangspunkt i norsk havn må beregne avgift for fart i nære farvann. Tilsvarende er skip i utenriksfart fritatt for avgift ved fart i nære farvann. Fiskebåtredernes Forbund mener at også fiskeflåten må være fritatt for fart i nære farvann ved fiske i fjerne farvann. Det vil også gjøre avgiftsberegningen langt lettere for fiskeflåten, og i større grad stimulere fartøyene til å levere fangsten i Norge.
- En havn er i forskriften definert som "ethvert sted der et fartøy kan legge til kai, verksted eller sokkelinstallasjon og ethvert sted innenfor territorialgrensen der et fartøy laster eller lossers gods eller setter av eller tar om bord personer". Fiskebåtredernes Forbund konstaterer at definisjonen kan bidra til at fartøyer kan bli behandlet svært ulikt i tilnærmet samme fart, og definisjonen kan invitere til tilpasninger til regelverket.



## 7. Definisjonen for fiske på fjerne farvann

*Fiskebåtrederne mener at en endring av definisjonen for fiske på fjerne farvann vil gjøre det langt lettere for fiskeflåten å håndtere og beregne NOx-avgiften. Forbundet mener at dagens definisjon for fiske på fjerne farvann (havområder hvor avstanden til norske kysten er 250 nautiske mil eller mer), har lite med dagens virkelighet å gjøre. Det er også vanskelig å beregne hvor denne grensen går i havet, og det foreligger ingen offentlige beskrivelser av posisjonene for denne grensen.*

*Definisjonen for fiske på fjerne farvann ble etablert i tilknytning til etableringen av en kompensasjonsordning for toll, særavgifter og merverdiavgift på proviant forbrukt om bord på fartøyer som driver fiske og fangst i fjerne farvann. Dette skjedde før opprettelsen av 200-mils økonomiske soner. Toll- og avgiftsdirektoratet har tatt initiativ til å avvikle denne provianteringsordningen, og Fiskebåtrederne har gitt sin tilslutning til dette.*

*Fiskebåtrederne mener at definisjonen av "nære farvann" må endres til å gjelde havområder innenfor Norsk økonomisk sone, og at definisjonen for "fjerne farvann" må gjelde havområder utenfor Norsk økonomisk sone.*

## 8. Grensen for å falle innenfor avgiftsplikten

*Stortinget har gjort vedtak om at avgiftsplikten fra skip omfatter utslipp av nitrogenoksider (NOx) ved energiproduksjon fra fremdriftsmaskineri med samlet installert effekt på mer enn 750 kW. Hjelpemotorer og andre motorer som benyttes til drift av aggregat m.m. regnes ikke inn i grunnlaget for om fartøyet kommer inn under avgiftsplikten. Fartøyer som blir omfattet av avgiftsplikten, må imidlertid også svare avgift fra NOx-utslipp fra hjelpemotorer m.m.*

*Fiskebåtrederne konstaterer at det i første rekke er havfiskeflåten som er rammet i fiskeflåten gjennom denne avgrensningen, selv om også mange havfiskefartøyer faller utenfor avgiftsplikten. Det er et paradoks at bestemmelsen innebærer at det er de fartøyene som normalt opererer lengst fra land, og der skadevirkningene av NOx-utslipp er minst, som blir omfattet av avgiftsplikten. Forbundet viser i denne forbindelse til at det internasjonalt har vært diskutert å vektlegge NOx-utslipp til havs lavere enn utslipp som skjer over land eller kystnært, men at en av administrative årsaker gikk bort fra en slik løsning. Konsekvensen av Stortingets vedtak er imidlertid det motsatte.*

*Fiskebåtrederne konstaterer videre at vedtaket rammer fartøyer som har satset på større fremdriftsmotorer kombinert med akselgeneratorer, fremfor fartøyer som har mindre fremdriftsmaskineri og større hjelpemotorer. Forbundet mener at dette er uheldig, og ser at det allerede er en utvikling der rederier som har mulighet til det satser på mindre hovedmotorer og flere hjelpemotorer. Fiskebåtrederne mener at dette er en uheldig utvikling, både når det gjelder sikkerhet, NOx-utslipp og CO2-utslipp.*

*Fiskebåtrederne mener at det må være den samlede motorkraften til fartøyene som bør legges til grunn for om fartøyene faller inn under avgiftsplikten. En slik endring kan i teorien gjennomføres uten at det nødvendigvis fører til at flere fartøyer faller inn under avgiftsplikten, men det er ikke opplagt at det bør være tilfelle.*

*Fiskebåtrederne har merket seg at Finansdepartementet ønsker synspunkter på hvor grensen for avgiftsplikten for skip bør ligge. Forbundet mener at det er en stor utfordring at stadig færre fartøyer får ansvaret for å redusere NOx-utslippene på vegne av fiskeflåten, og det kan også bli et praktisk spørsmål om det i det hele tatt er mulig å få*

til de ønskede reduksjonene med dagens grense. Fiskebåtrederne Forbund mener at det er gode argumenter for at det ikke bør være en nedre grense for avgiftsplikten i det hele tatt, men av administrative årsaker kan for eksempel grensen settes til 100 kw. Fiskebåtrederne Forbund vil eventuelt komme tilbake til dette spørsmålet etter at styret har drøftet saken i slutten av denne uken. Forbundets syn på saken vil også være avhengig av om det blir en avklaring om en miljøavtale om reduksjon av NOx-utslippene.

#### 9. Miljøavtale eller avgiftsregime

Fiskebåtrederne Forbund håper at næringslivet og myndighetene blir enige om en god miljøavtale om reduksjon av NOx-utslippene, som både ivaretar Norges forpliktelser i forhold til Gøteborgprotokollen, og næringens interesser. Forbundet håper at Finansdepartementet også vil medvirke til dette. En miljøavtale vil være best for miljøet, og best for næringslivet.

Fiskebåtrederne Forbund vil samtidig understreke at dersom det ikke blir enighet om en miljøavtale, og dagens avgiftsregime videreføres, er det nødvendig å gjøre viktige justeringer av ordningen. Dersom en generell avgift fortsatt skal benyttes til å presse gjennom rens tiltak av NOx for eksempel offshore, vil det kreve en så høy avgift at det vil innebære en rasing av blant annet norsk fiskerinæring. Forbundet mener derfor at en videreføring av dagens avgiftsregime krever at det innføres differensierte avgifter. Avgiften kan differensieres i forhold til betalingsevnen i ulike sektorer, men kanskje aller helst i forhold til utslippshistorien til de enkelte sektorene. Fiskebåtrederne Forbund vil komme tilbake til dette spørsmålet dersom det viser seg å bli en realitet.”

Fiskebåtrederne Forbund vil anmode Finansdepartementet om å legge disse synspunktene til grunn for det videre arbeidet med NOx-avgiften.

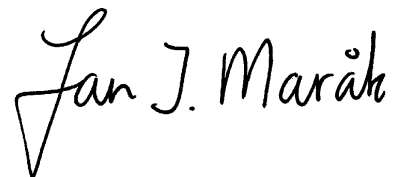
Vennlig hilsen

**FISKEBÅTREDERNE FORBUND**

Sekretariatet



Audun Maråk



Jan Ivar Maråk

Kopi: Fiskeri- og kystdepartementet