



Norges Fiskarlag

og Fiskarlagets Servicekontor as

Vår saksbehandler: Erling Holmeset jr, tlf. 73 54 58 67:

Telefaks

Vår dato
04102007

Vår referanse
200700190/7-620

Deres dato

Deres referanse

Til
Finansdepartementet

Høring - NOU 2007:8 En vurdering av Særavgiftene

Det vises til Finansdepartementets høringsbrev av 27.06.07 om ovennevnte.

Norges Fiskarlag behandlet saken under styremøte den 3. oktober, og fattet følgende uttalelse til saken:

1. 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. Norges Fiskarlag vil i denne sammenheng kommentere forhold som berører næringsvirksomheten til våre medlemmer.
2. **CO₂-avgiften**
Utvalget viser til at en kostnadseffektiv virkemiddelbruk for å nå en gitt målsetting om utslippsreduksjoner av klimagassen CO₂ innebærer at alle utslipp av CO₂ skal stå overfor den samme marginalkostnaden, i form av en CO₂-avgift
I tråd med prinsippene om en kostnadseffektiv oppfyllelse av en klimapolitisk målsetting, anbefaler utvalget at alle som er omfattet av kvotesystemet fritas for CO₂-avgift. Utvalget anbefaler videre at utslipp av CO₂ som ikke vil bli omfattet av kvotesystemet fra 2008, og som heller ikke er omfattet av CO₂-avgiften, vurderes innlemmet i enten kvotesystemet eller CO₂-avgiften. Utvalget mener at i første omgang bør fritaket for CO₂-avgift for fiske og fangst i nære farvann oppheves. Utvalget foreslår også å oppheve den reduserte satsen for treforedlings-, fiskemel- og sildemelindustrien.
3. Norges Fiskarlag viser til at CO₂-avgiften er miljømessig begrunnet og har til hensikt å redusere utslippene av klimagassen CO₂. Norges Fiskarlag har i utgangspunktet forståelse for synspunktet om at utslipp av CO₂ enten bør kvotesystemet fra 2008 eller CO₂-avgiften. Imidlertid må en vurdere hvilke konsekvenser et slikt forslag vil ha for den enkelte næring. For fiskerinæringen vil dette kunne føre til økte leveranser til land i Nord-Europa, som enten ikke har eller har lavere CO₂-avgift enn Norge. Dette vil ha negative ringvirkninger både i forhold til annen maritim virksomhet i kyst-Norge generelt og for norsk fiskeindustri spesielt. I NOUen, punkt 8.3 Miljøavgifter, belyses CO₂-avgift i flere europeiske land. Oversikten gir ikke en tilfredsstillende oversikt når det gjelder hvilke sektorer som har fritak for de ulike miljøavgifter i de enkelte land, og nivået på avgiftene sammenlignet med Norge.
Forslaget om å oppheve den reduserte satsen for fiskemel- og sildemelindustriene, vil etter Fiskarlagets vurdering føre til at konkurranseevnen til denne industrien vil bli svekket, og i ytterste konsekvens vil dette innebære nedleggelse av virksomheter. Dette vil føre til økte fiskeleveranser til utlandet, og svekke grunnlaget for å ha en differensiert fiskeflåte i Norge.

Adresse
Pirsenteret
7462 Trondheim

E-postadresse
fiskarlaget@fiskarlaget.no

Telefon
73 54 58 50

Telefaks
73 54 58 90

Organisasjonsnr:
Norges Fiskarlag
938 500 290
Fiskarlagets Servicekontor as
984 152 094

4. Norges Fiskarlag mener at utvalget er lite konsekvent når de på den ene side foreslår at fritaket for CO₂-avgiften for fiske og fangstnæringen i nære farvann oppheves, men ikke innenfor skipsfarten, som i dag fritas for avgiften. Dette vil føre til ytterlige konkurransevridning mellom fiskerinæringen og skipsfarten i Norge. En slik utvikling er uakseptabel. Det vises til at skipsfarten på andre områder, bl.a. når det gjelder skattelegging og sysselsetting, har store subsidier. Denne delen av maritim sektor har utviklet seg til å bli en av de meste subsidierte næringer i Norge, mens fiskeflåten har gått fra å være en sterkt statsstøttet næring til en subsidiefri næring.
5. Norges Fiskarlag mener at utvalget i liten grad har vektlagt andre virkemidler for å redusere klimagassutslipp enn avgifter, der hovedmålet er å sikre staten inntekter og ikke nødvendigvis å løse klimagassutslipp nasjonalt og globalt. I den forbindelse er det i utvalget vist til at frivillige avtaler med aluminiumsindustrien i Norge har vist seg meget effektive med hensyn til å redusere klimagassutslipp, og norske og europeiske bedrifter ligger i front når det gjelder å produsere med minst mulige skadelige utslipp. Alternativet til slike avtaler er å sette så høy avgift at produksjon i Norge etter hvert nedlegges. Produksjonen vil da trolig øke i land med langt svakere utslippskrav. Norges Fiskarlag mener at i arbeidet med å få redusert klimagasser i større grad enn i dag må vurdere flere virkemidler enn kun avgiftsplikt. Dette kan være frivillige avtaler mellom myndighetene og næringslivet. Fiskarlaget mener det er behov for at det foretas en evaluering av effekten av slike frivillige avtaler, og erfaringene fra disse kan i større grad vektlegges innenfor miljø- og avgiftspolitikken.
6. **NO_x-avgiften**
Avgiften på utslipp av NO_x 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_x-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_x-avgiften holdes uendret til effektene av avgiften og effekten av eventuelle avtaler mellom Miljøverndepartementet og næringslivet er nærmere vurdert.

Norges Fiskarlag er sterkt kritisk til avgift som virkemiddel for å redusere NO_x-utslippene, slik Norge har forpliktet seg til i henhold til Gøteborg-protokollen. Det er tydelig dokumentert at dette bare vil være mulig med et avgiftsnivå som er langt høyere enn dagens, og som vil ha meget store skadevirkninger for norsk næringsliv – ikke minst for fiskeflåten. Fiskarlaget mener at Norges forpliktelser i henhold til Gøteborg-protokollen i stedet må nås gjennom et forpliktende samarbeid mellom staten og norsk næringsliv. En miljøavtale på dette området vil på en bedre måte ansvarliggjøre næringslivet, stimulere til forskning og utvikling og gi den største og meste kostnadseffektive reduksjonen av NO_x-utslipp. Fornuftige og forpliktende samarbeidsavtaler vil på dette området føre til at vi kan få redusert utslipp med langt lavere kostnader både for bedriftene og samfunnet.

Norges Fiskarlag vil i lys av ovennevnte for øvrig ta avstand fra utvalgets konklusjon om at avgiftsgrunnlaget bør utvides og avgiftssatsen økes for å oppnå en kostnadseffektiv oppfyllelse av Gøteborg-protokollen.

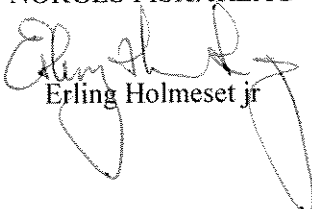
Norges Fiskarlag viser for øvrig til de negative konsekvenser dagens NO_x-avgift har for fiskeflåten, og til organisasjonens arbeid men å få etablert en miljøavtale mellom staten og næringslivet.

7. Drivstoffavgifter

Utvalget foreslår på kort sikt å beholde bensinavgiften på dagens nivå, samt øke autodieselavgiften til et nivå som reflekterer det høyere energiinnholdet i drivstoffet. Norges Fiskarlag mener det er urimelig at yrkesfiskere som bruker bensin som drivstoff, blir pålagt langt høyere avgifter enn andre fiskere. I enkelte fiskeri er det ikke et realistisk alternativ å legge om slik at det i stedet kan benyttes diesel, bl.a. på bakgrunn av at fisket drives på svært grunt vann hvor påhengsmotor må benyttes. Felles for disse fiskeriene er at de drives fra små båter og at lønnsomheten er lav. I tillegg er disse gjerne konsentrert i områder der fiskeriaktiviteten har gått tilbake de senere årene og der fiskerimiljøet dermed er utsatt. Norges Fiskarlag mener at fiskeflåten må gis avgiftsfritak på bensin, noe som vil ha en positiv betydning, både for de enkelte fiskere som berøres og for lokalsamfunnene.

Norges Fiskarlag vil videre gå imot forslaget om å utvide grunnlaget for autodieselavgiften til også å omfatte fritidsbåter, samt forslaget om innføring av en avgift på båtmotorer. En avgift på diesel til fritidsfartøy kan få konsekvenser for fiskerne ved at avgiftsfri diesel ikke lenger vil være tilgjengelig for fiskeflåten. Dette fordi oljeselskapene med stor sannsynlighet vil ha en pumpe på sine utsalgssteder, og det vil naturlig nok være diesel som er avgiftsbelagt.

Med hilsen
NORGES FISKARLAG


Erling Holmeset jr


for Jørn E. Pedersen

Kopi til: Fiskeri- og kystdepartementet
Fiskeri og havbruksnæringens landsforening