

Nærings- og fiskeridepartementet
postmottak@nfd.dep.no

Vår dato 01.08.2019
Deres ref.: 19/3182

Rapport om klimatiltak og virkemiddel i fiskeflåten – høringsvar fra Sjømat Norge

Sjømat Norge viser til Nærings- og fiskeridepartementets høring av rapporten "Klimatiltak og virkemiddel i fiskeflåten", utarbeidet av et utvalg nedsatt av Nærings- og Fiskeridepartementet.

Kort historikk

Stortinget fattet den 5. desember 2016 følgende vedtak:

"Stortinget ber regjeringen om å innføre lik CO₂-avgift i ikke-kvotepiktig sektor i 2018, med foreløpig unntak for landbruket og fiskerinæringen. For landbruket og fiskerinæringen skal det nedsettes partssammensatte utvalg som får i oppdrag å vurdere muligheten for å innføre gradvis økt CO₂ avgift for disse sektorene og foreslå andre klimatiltak, under forutsetning av at distriktspolitiske, landbrukspolitiske og fiskeripolitiske målsettinger ivaretas. Arbeidet presenteres i forbindelse med statsbudsjettet for 2018."

NFD nedsatte et klimautvalg hvor utdrag av mandatet er som følger:

"Utvalget skal vurdere økt CO₂-avgift på mineralolje, naturgass og LPG levert til fiske og fangst. Utvalget skal også vurdere andre klimatiltak som kan utløse utslippsreduksjoner i fiskerinæringen. Forslagene skal samlet sett ikke innebære økt støtte til fiskerinæringen."

Forslagene skal vurderes i lys av Norges klimaforpliktelse for 2030.

Utvalgets arbeid bør danne et bredt faktagrunnlag for regjeringen. Utvalget bes i sine vurderinger legge vekt på at forslagene skal bidra til kostnadseffektive reduksjoner i klimagassutslippene. Utredningen skal gjennomføres i tråd med utredningsinstruksen. Det legges opp til at utredningen kan offentliggjøres. Utvalget bes videre om å vurdere de samlede virkningene på kort og lang sikt av forslagene, herunder virkninger på utslipp av klimagasser, aktivitetsnivå i næringen og distriktmessige konsekvenser. I tillegg skal økonomiske og administrative konsekvenser vurderes. En beskrivelse av rammebetingelser i form av CO₂-avgift og andre klimavirkemidler overfor fiskeflåten i andre land kan være en del av utredningen. Dette bør ses i sammenheng med det enkelte lands klimaforpliktelser."

Vi viser videre til at det i perioden utvalget har vært i arbeid ble lagt frem en ny regjeringsplattform som påpeker at "Unntakene for CO₂-avgift for landbruk og fiskeri fjernes dersom det partssammensatte utvalget for fiske og forhandlingene mellom staten og jordbruksorganisasjonene om en klimaavtale ikke kommer frem til tiltak som gir reelle og tilstrekkelige

utslippsreduksjoner. Dette skal ses i sammenheng med kompensierende tiltak i samråd med næringene".

Sjømat Norges kommentarer

Sjømat er klimavennlig mat. Det er likevel slik at sjømatnæringen er opptatt av å redusere sine klimautslipp. Det må imidlertid gjøres på en slik måte at en samtidig ivaretar sentrale fiskeripolitiske og distriktspolitiske hensyn. Det innebærer blant annet at det må tas hensyn til fiskeindustrien i Norge, og at det legges til rette før lønnsom bearbeiding i Norge. Tiltak som primært er rettet mot fiskeflåten vil kunne ha stor betydning for fiskeindustrien, blant annet med tanke på råstofftilgang. Vi må ikke stille oss slik i Norge at vi ikke kan høste kvalitetsfisk og øke verdiskapingen knyttet til denne i Norge.

Diskusjonen om innføring av CO₂-avgift for fiskeflåten er et særnorsk fenomen som våre naboland i EU ikke skal innføre for sin flåte. Innføring av en full CO₂-avgift, ensidig i Norge, kan få negative konsekvenser i form av enda mer konsentrerte landinger i en kortere tidsperiode av året, at marginale fiskerier ikke blir utnyttet og økte landinger av norske fangster i utlandet. I tillegg kan det føre til at det blir dyrere for utenlandske båter å bunkre i Norge og at utenlandske landinger i Norge dermed reduseres. Sjømat Norge mener derfor at det er helt avgjørende at det innføres en kompensasjonsordning slik at en unngår disse effektene. Vi er derfor fornøyd med at et enstemmig utvalg er av samme oppfatning. Det er avgjørende at kompensasjonsordningen innrettes slik at en får de ønskede effektene.

Konkurranseskraft

Den norske sjømatnæringen opererer i et svært konkurransutsatt internasjonalt marked. Dette gjelder for produktene, men det gjelder også fiskeindustriens konkurranse om råstoffet. Store, moderne fiskebåter har en betydelig lastekapasitet og aksjonsradius, og kan levere fangst både i Norge, EU, Island og Færøyene.

Med økt CO₂-avgift vil norskfanget fisk kunne svekke sin konkurranseposisjon i markedene, ettersom fangstkostnadene vil øke. Fisken vil kunne bli dyrere, samtidig som tilsvarende råvarer fra andre land styrker sin konkurranseposisjon. Dette er en risiko som må minimeres når kompensasjonsordningen skal utformes.

Økte kostnader for den norske fiskeflåten kan også bidra til ytterligere konsentrasjon og konsolidering i fiskeflåten, og gi større fangster og mer konsentrerte sesongtopper. Dette vil kunne slå uheldig ut for fiskeindustrien i Norge. Kompensasjonsordningen må innrettes slik at en unngår slike effekter.

Tapt verdiskaping

Allerede i dag landes det betydelige mengder råstoff fra norske fiskefartøy til utenlandske fabrikker. Dersom en CO₂-avgift utformes slik at norske fartøy kan bunkre avgiftsfritt i utlandet vil omfanget av utenlandske landinger etter all sannsynlighet øke vesentlig. Det vil også indirekte påvirke den relative konkurransekraften mellom norske og utenlandske fiskeindustribedrifter.

Reduserte landinger av råstoff i Norge vil gi færre arbeidsplasser langs kysten, mindre verdiskaping i Norge og lavere eksportinntekter. Redusert råstofftilgang i Norge vil også innebære mindre restråstoff fra bearbeidningen av fisken, og dermed mindre aktivitet i blant annet fiskemelindustrien og økt behov for import av fiskemel og fiskeolje til produksjon av fiskefor.

En reduksjon av råstofftilgangen til norsk industri som følge av økte landinger i utlandet vil gå ut over strukturen i industrien i Norge, og vil ha klare distriktsmessige konsekvenser i form av færre arbeidsplasser, og mulig fraflytting. For norsk fiskeindustri vil det være både ødeleggende og uakseptabelt dersom det innføres et avgiftsregime som kan omgås gjennom kjøp av drivstoff utenlands eller bunkring i internasjonalt farvann. I tillegg må en unngå at det blir dyrere for utenlandske båter å bunkre i Norge. Utenlandske landinger er svært viktig for den pelagiske konsumindustrien i Norge, og det vil være meget skadelig dersom en CO₂-avgift reduserer eller i verste fall fjerner tilgangen på utenlandsk råstoff.

Både avgiftssystemet og kompensasjonsordningen må innrettes slik at en unngår slike effekter.

Kvalitet

Kompensasjonsordningen må innrettes slik at det blir insentiver for å øke fangsternes kvalitet. Det vil igjen bidra til økt verdiskaping fra våre marine ressurser.

God utnyttelse av våre marine arter

Norge rår over rike marine ressurser og det er økende behov for sunn sjømat. Sjømat Norge er derfor svært opptatt av at innføring av en CO₂-avgift ikke må redusere insentivene til at mindre lønnsomme arter blir fangstet og landet i Norge. Også dette må hensyntas i innretning på kompensasjonsordningen.

I anbefalingen fra utvalget heter det:

”Eit samla utval vil difor tilråde at ein frå og med 1.1 2020 innfører full CO₂-avgift på fiske og fangst i nære farvatn, saman med ei kompensasjonsordning basert på fyrstehandsverdi. Fiskefartya i nære farvatn vil soleis betale full CO₂-avgift, men verte kompensert basert på den verdien dei oppnår for sin fangst. Ei slik ordning vil gje flåten insentiv til å drive meir drivstoffeffektivt, og kan påverke korleis ein vel å designe fiskefarty og reiskap i framtida. Utvalet har vidare forsøk å utforme forslaget til ordning slik at ein ikkje rokkar ved viktige strukturar i næringa i dag, og slik at ein heller ikkje legg til rette for at det blir meir fordelaktig å bunkre drivstoff i utlandet, og det har vært viktig å unngå at landindustrien vert påverka negativt. Utvalet meiner det vil vere enklast og mest effektivt å organisere kompensasjonsordninga for flåten samla sett, men ser at det finns fiskeripolitiske og -økonomiske argument for å organisere den på fartygruppenivå. Dersom ein vel det siste, er det viktig at fartygruppene ikkje blir for små, fordi dette kan redusere insentivet til å gjere tiltak.”

Sjømat Norge slutter seg i det vesentlige til konklusjonen til utvalget. Sjømat Norge mener at kompensasjonsordningen trolig bør organiseres på fartøygruppenivå. En inndeling i fartøygrupper vil gi mulighet til å vurdere om kompensasjonen skal beregnes med

utgangspunkt i landet vekt som et alternativ til førstehåndsverdien. Det kan være viktig for å stimulere til å utnytte flest mulig av våre marine ressurser.

I stortingsmelding nr.32 (2018-2019) om et kvotesystem for økt verdiskaping fremhever regjeringen nettopp at fiskeflåten bør utnytte våre marine arter, også de som i dag nedprioriteres av flåten. En kompensasjonsordning basert på landet vekt fremfor fangstverdi vil trolig være mer fordelaktig når det gjelder ønsket om å utnytte alle arter. En kompensasjonsordning basert på fangstmengde forutsetter imidlertid at kompensasjonsordningen organiseres på fartøygruppenivå.

Sjømat Norge legger til grunn at en kompensasjonsordning må evalueres etter en viss tid, for å vurdere om den har fungert etter hensikten.

Sjømat Norge ber om å bli involvert i NFDs videre arbeid med etablering av kompensasjonsordning.

Med hilsen
Sjømat Norge



Geir Ove Ystmark
administrerende direktør