

Co2-avgiften svekker norsk verdiskaping!

Kystfiskerne langs norskekysten melder om dårligere lønnsomhet og svekket konkurransevne på grunn av økende avgiftstrykk.

Rekefisket, som er et av de mest energikrevende fiskeriene i landet, utgjør ca. 60–70 prosent av omsetningen til fiskefartøyene i Sør-Norge. I tillegg kommer omsetning fra annen fisk i rekefartøyenes tråltillatelse i Nordsjøen. Rekefartøyene er altså bærebjelken for fiskerinæringa, både fiskeflåte og mottak. Fiskerinæringen produserer klimavennlig mat, og vi i Senterungdommen mener at økt konsum av sjømat er en del av klimaløsningen. Men dette lar seg ikke forene med klimaplanens økte CO2-avgift.

I «Klimaplan 2021 – 2030» er myndighetenes ambisjon ei halvering av utslippene fra innenriks sjøfart og fiske fra 2005 til 2030. For å nå dette målet skal CO2-avgiften øke fra dagens kr 590,- til kr 2000,- pr. tonn i 2030. Det medfører ei netto prisøkning for marin diesel på kr 5,74 pr. liter sammenlignet med 2019, altså en økning på 262 prosent.

Co2-avgiften er ikke bare en stor utfordring for sjømatnæringa i Norge, den slår også så veldig feil ut. De store trålerne reiser i dag til Danmark for å fylle diesel, for å unngå den særnorske CO2 avgiften. Ettersom kompensasjonsordningen for CO2-avgiften går ut på førstehandsverdi vil de store som har unngått CO2-avgift ved å fylle diesel i Danmark, kunne søke om å få tilbakebetalt av “skattepotten” som utelukkende de små kystfiskere har vært med på å betale inn til.

Senterungdommen advarer derfor om konsekvensene av full CO2-avgift, og kompensasjon basert på førstehandsverdi, slik det ble vedtatt i statsbudsjettet for 2020.

I følge Fiskerlaget Sør vil et gjennomsnittlig rekeregnskap i 2030 vise negativt resultat på kr 850.000, gitt samsvarende prisutvikling for råstoff og drivstoff uten avgift. Det vil altså si at prisen på reker må økes minst 20 prosent for at rekefiskerier skal gå i balanse, selv om klimaavtrykket er uendret. Skal det gjøres klimavennlige investeringer, må prisen enda mer opp. Drivstoff er allerede en ganske enorm kostnad for reketrålere, så incentivet for energieffektivisering er ikke noe nyhet i den bransjen.

Ettersom ferske reker er selve symbolet på en vellykket sommer, vil neppe etterspørselen etter reker falle med det første. Da blir fort alternativet import av reker fra land med lavere avgiftsnivå.

Beregninger fra Sintef og Oregon State University viser at CO2-utslippet for norske reker er ca 4 kilo per kilo reker. Til sammenligning krever scampi (fra ødelagt mangroveskog) 1980 kilo CO2 pr. kilo scampi. Men prisen på rekene blir det halve - for der betaler ikke forurensere.

Senterungdommen mener at:

- CO2-refusjonen må basere seg på mengde kjøpt marinedisel i Norge, slik at fiskefartøy faktisk får avgift refundert ut fra hva de har betalt.

-Yrkesfiskere må få full refusjon av CO2-avgift på marinediesel kjøpt i Norge.

45

46 Sendt inn av Resolusjonskomiteen