

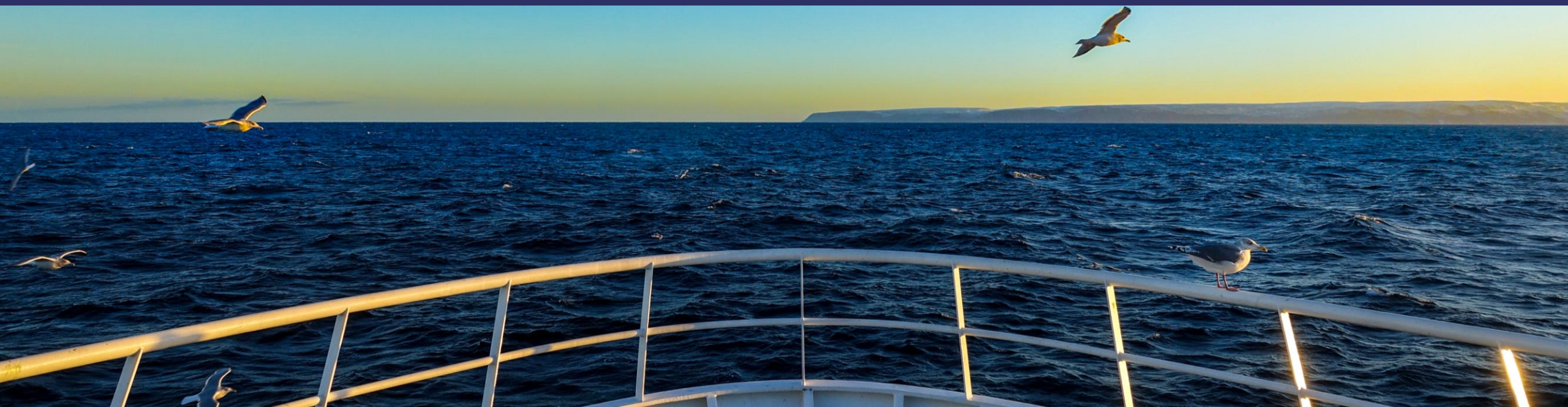
# Norsk fiskeflåte og «det grønne skiftet»



Klimapolitikk, utviklingstrekk og mulige konsekvenser

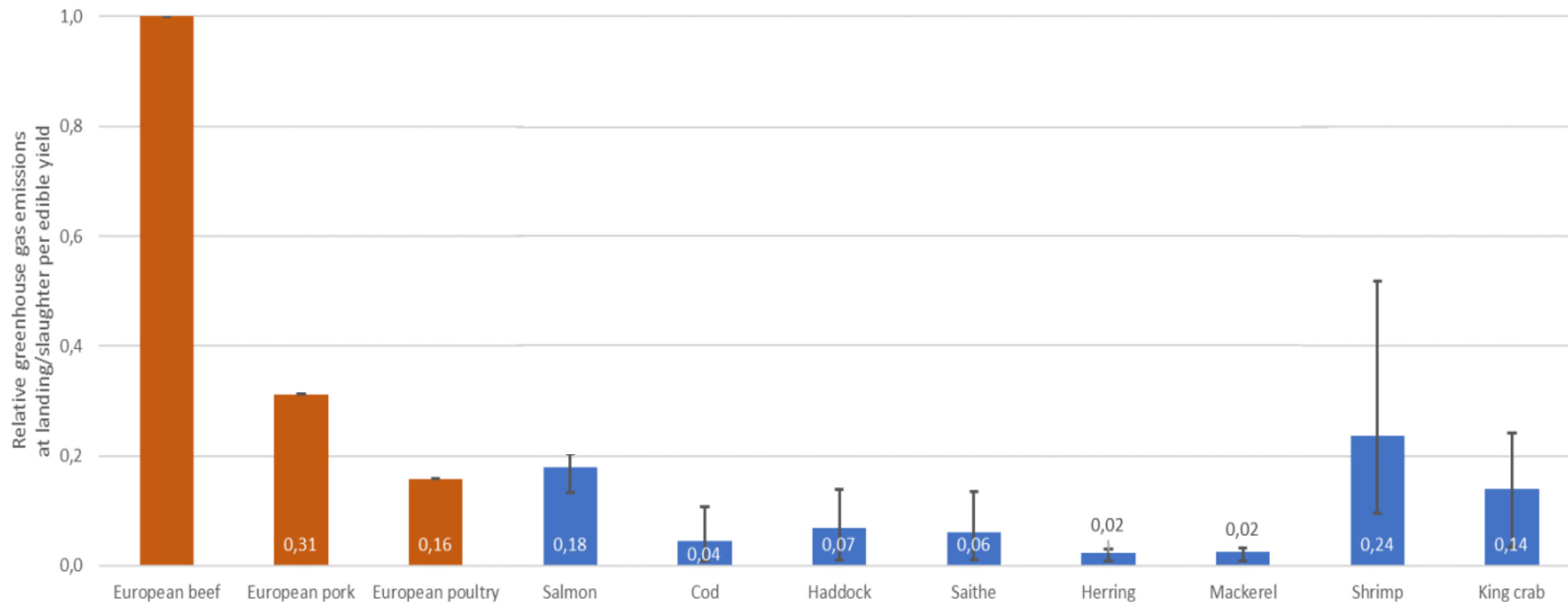


**John R. Isaksen**  
Forsker



# Dagens tekst

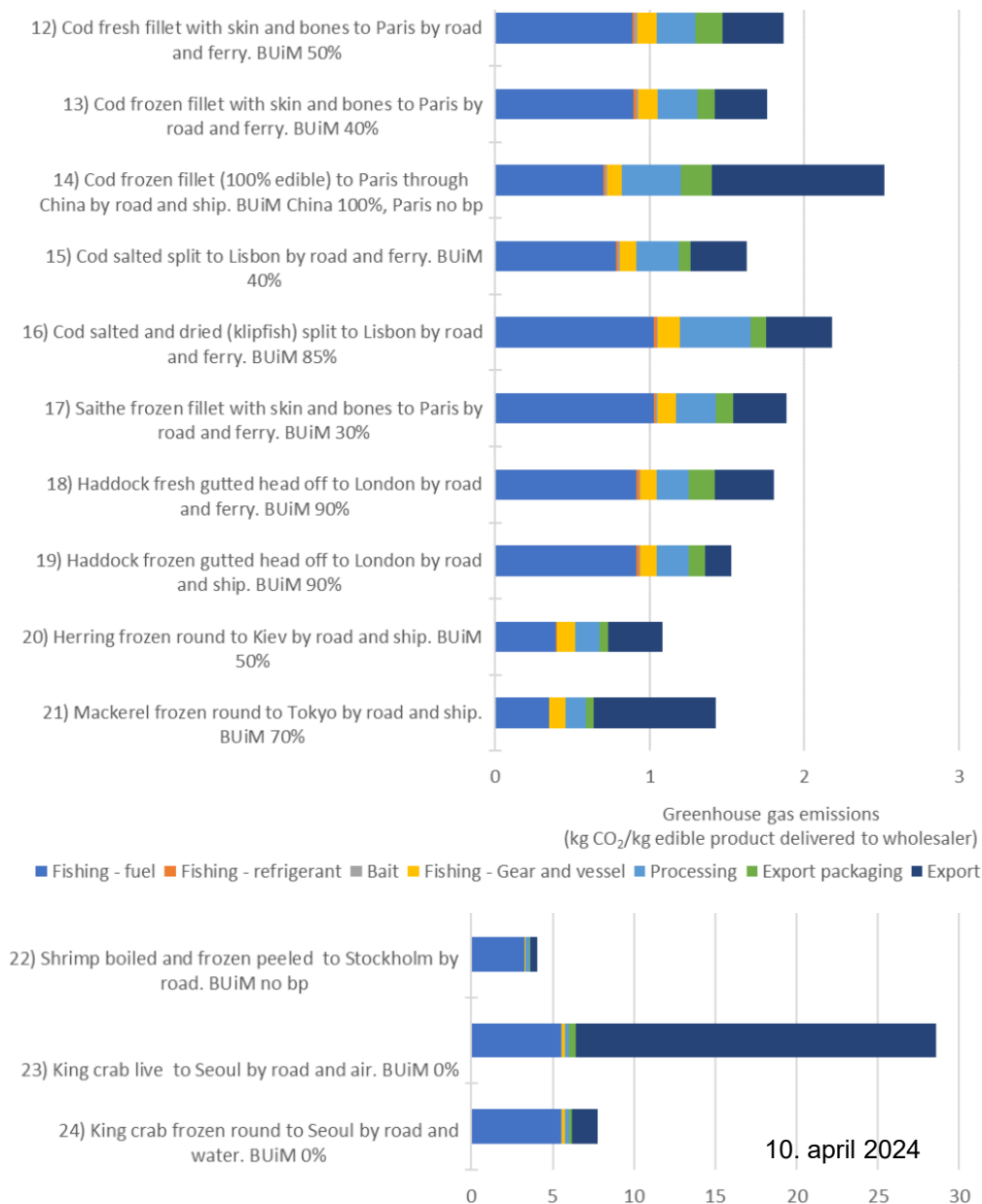
- «Det grønne skiftet» og norsk klimapolitikk
- Hvordan operasjonalisere klimamål?
  - Hva inngår i statistikk over utslipp fra fiskeflåten?
- Utvikling i fiskeflåte, sett opp mot klimagassutslipp
- Tiltak for å redusere klimagassutslipp fra flåten
- Fiskeripolitiske mål: Er de i overensstemmelse med klimamål?
- Reguleringer og regelverk: Bidrar de til måloppnåelse på klima?
- Brexit
- Budskapet...



Winther m.fl. (2020) «Greenhouse gas emissions of Norwegian Seafood products in 2017»

# Disclaimer...

- Norske fiskeprodukter er klimavennlige, sett opp mot andre animalske proteinkilder
  - ...når sjømaten ikke flys til markedet
- Det meste av utslipp skjer i flåten
  - Ikke bare drivstoff som bidrar til utslipp
  - Fartøy, redskap, kjølemiddel (agn)
- Teknologifritt foredrag – sånn nesten
  - Det fins begrensa alternative framdriftsmidler som utgjør et reelt alternativ for flåten



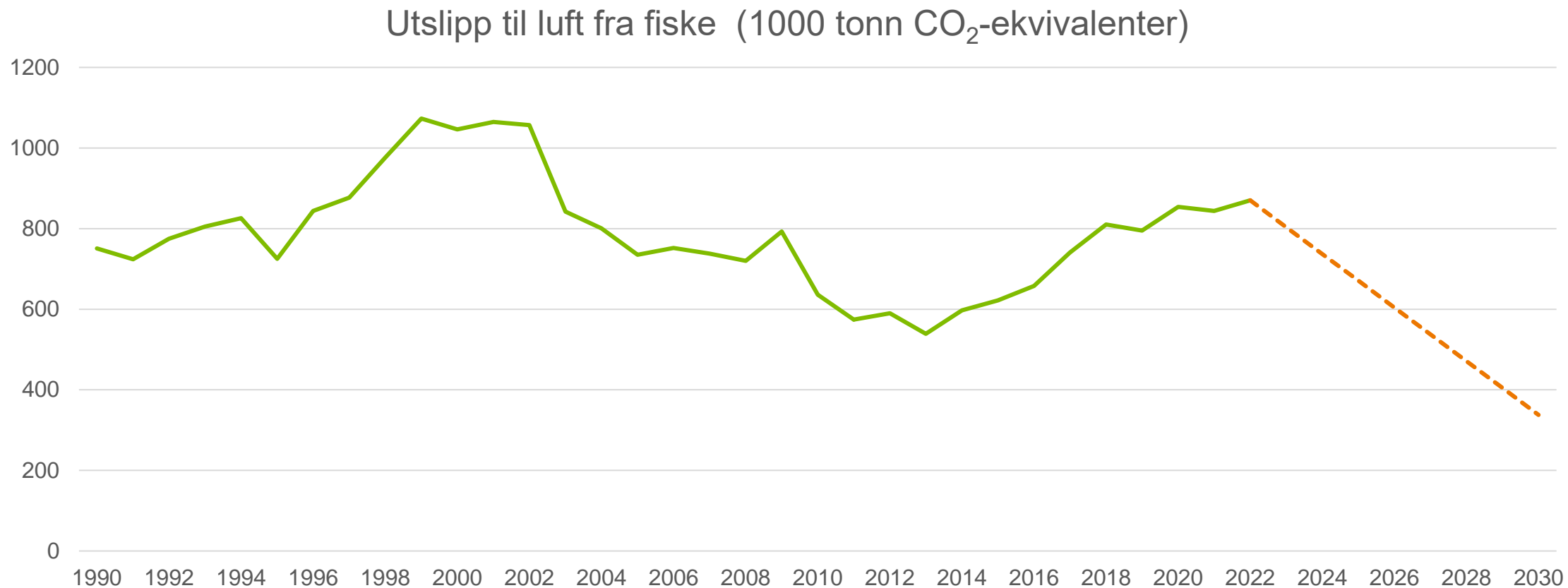
## «Det grønne skiftet»

- Hvordan skal Norge bli et lavutslippsland innen 2050?
  - Utslipp skjer lokalt men effektene høstes lokalt
- Parisavtalen fra 2015: Alle land bidrar med målsetninger om reduserte klimagassutslipp
  - Veikart til 2050 for mange næringer – men ikke for fiske
- Målsetning: Vi har en klimalov som lovfester nasjonale ambisjoner om utslippskutt
  - § 3: **Klimamål for 2030.** Klimagassutslippene i 2030 reduseres med minst 55 prosent fra 1990
  - § 4: **Klimamål for 2050.** Klimagassutslippene i 2050 reduseres med 90 til 95 prosent fra 1990
- 2030 er ikke lenge til. Utslipp i 1990 var på 51,3 mill. tonn – 48,9 mill. tonn i 2022 (-5%)
  - Fiske: 750' tonn i 1990 – 870' tonn i 2022 (+16%). Halvering tilsvarer ca 370' tonn

# Hva måles?

- Hvem har ansvaret?
  - a) Utslipp fra norsk territorium og
  - b) Utslipp fra norsk økonomisk aktivitet
  - a) Paris-avtalen vs.
  - b) EU-samarbeidet
- Fiskeflåten – en del av Innenriks sjøfart og fiske, ikke-kvotepiktig sektor (ikke i EU-ETS)
- Fastsett av Kyotoprotokollen og meldes inn til FNs klimapanel; utslipp fra norsk territorium (fastlandet, kontinentalsokkelen, Svalbard og Jan Mayen)
- FISKE: Omfatter utslipp fra forbrenning av drivstoff i fiske, for drivstoff kjøpt i Norge. Beregnes ut fra salg av drivstoff innenlands – uavhengig av fartøyets nasjonalitet eller i hvilke farvann det fiskes

# Utslipp - SSB



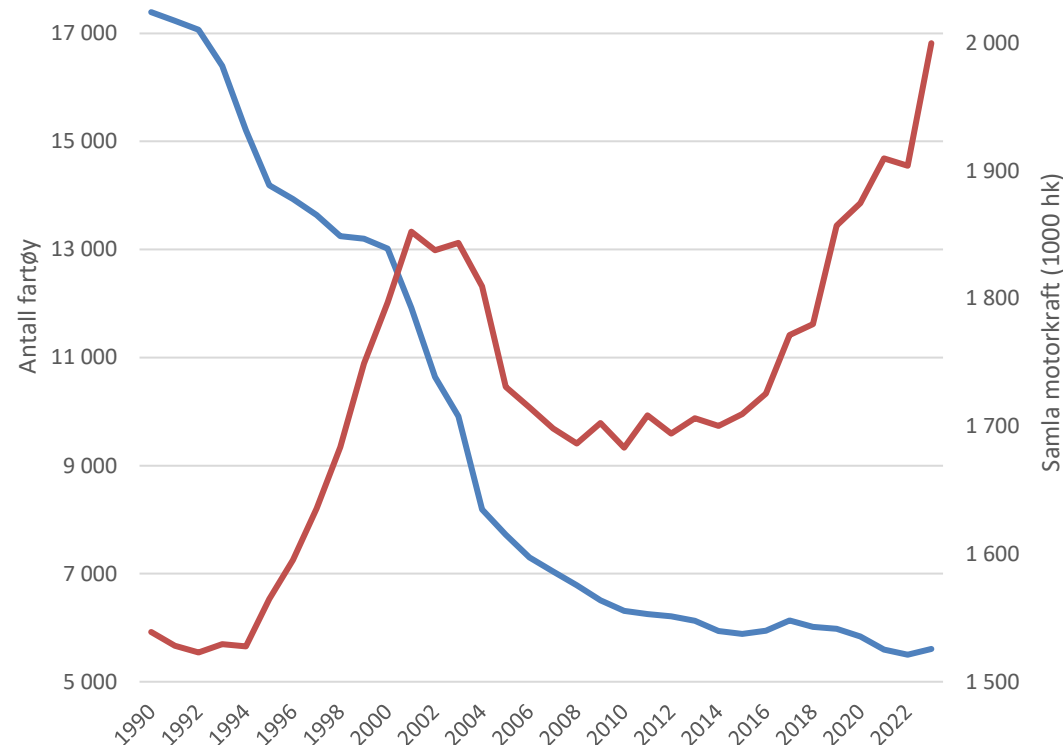




# Fiskeflåten og miljøavgifter

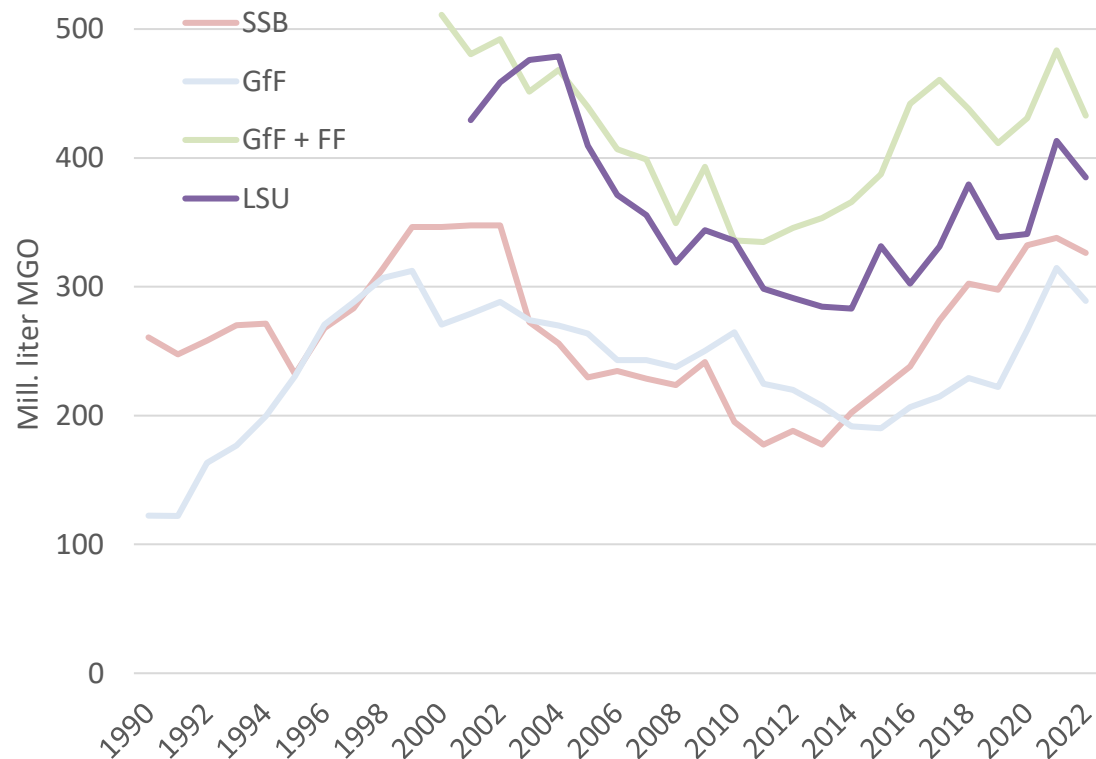
- *Klimaavgifter forsøker å rette markedsfeil der aktørene ikke tar inn over seg samfunnets kostnader*
- *En subsidie er «a financial contribution, by a government, which confers a benefit» (WTO)*
- Mineraloljeavgift, ble innført i 1970, delvis begrunnet av naturvern- og forurensingshensyn
- Fra 1988 fikk fiskeflåten i nære farvann refundert denne, pga. en vanskelig økonomisk situasjon. Samtidig ble fisket i fjerne farvann innrømmet avgiftsfritak
- 2013: Flåten får ikke lengre refundert hele CO<sub>2</sub>-avgiften (måte svare 20-30 %)
- 2020: Hele CO<sub>2</sub>-avgiften må betales (kr 1,45 per liter). CO<sub>2</sub>-kompensasjons-ordning basert på fartøyets andel av førstehåndsverdi i fartøygrupper
- Fra 2023 fjernes grunnavgiften (og refusjon) og CO<sub>2</sub>-avgiften øker til kr 2,53 per liter

# Flåteutvikling



- Antall fartøy redusert med 67 prosent siden 1990 – 27 prosent siden 2005
- Samla motorkraft økt med 30 prosent siden 1990 – 16 prosent siden 2005
- Flåten består i dag av en mye større andel store fartøy (over 21 eller over 28 m)
- Samtidig har gjennomsnittlig motorkraft økt i alle lengdegrupper – mest under 11 meter

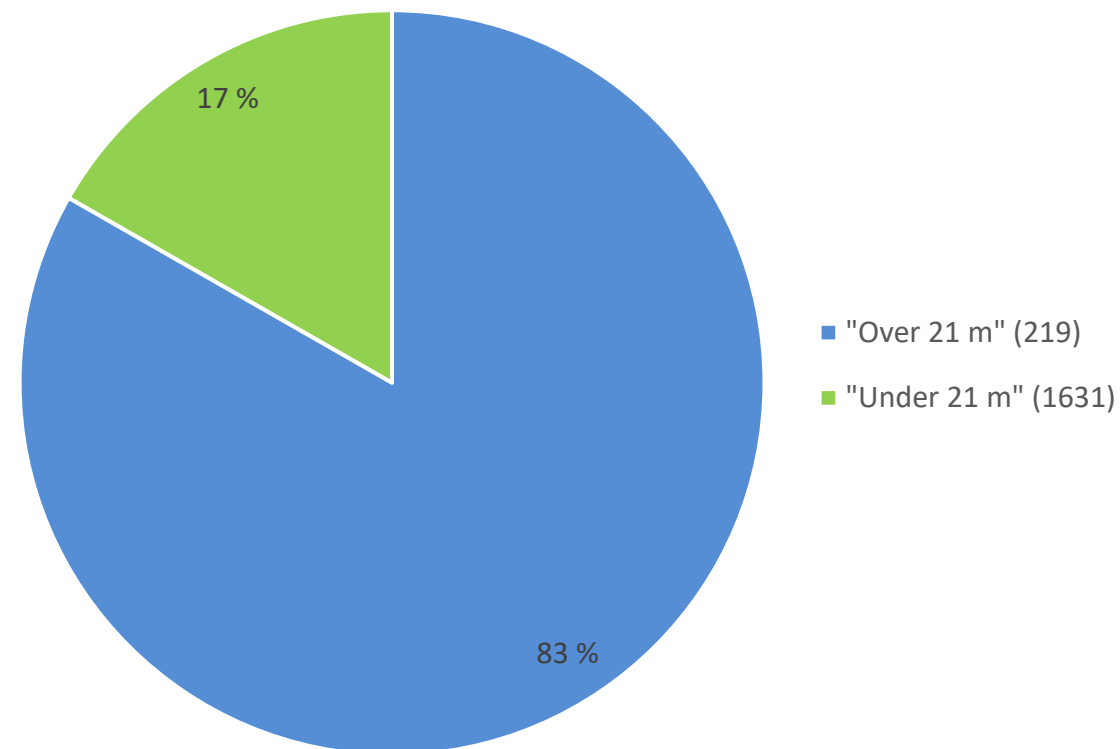
# Utslipp – fiskeflåtens drivstofforbruk (2022 og tidl.)



- Norsk offisiell statistikk: SSB
  - Fiskeflåtens utslipp 2022: 870' tonn CO<sub>2</sub>-ekv.
  - Tilsvarende 326 mill. liter MGO
- Garantikassen for fiskere
  - Refundert drivstoff: 289 mill. liter
- Skatteetaten (fritak fjerne farvann)
  - Drivstoff fritatt for avgift: 144 mill. liter
  - GfF + Skatteetaten: 433 mill. liter
- Lønnsomhetsundersøkelsen
  - For populasjonen: 385 mill. liter

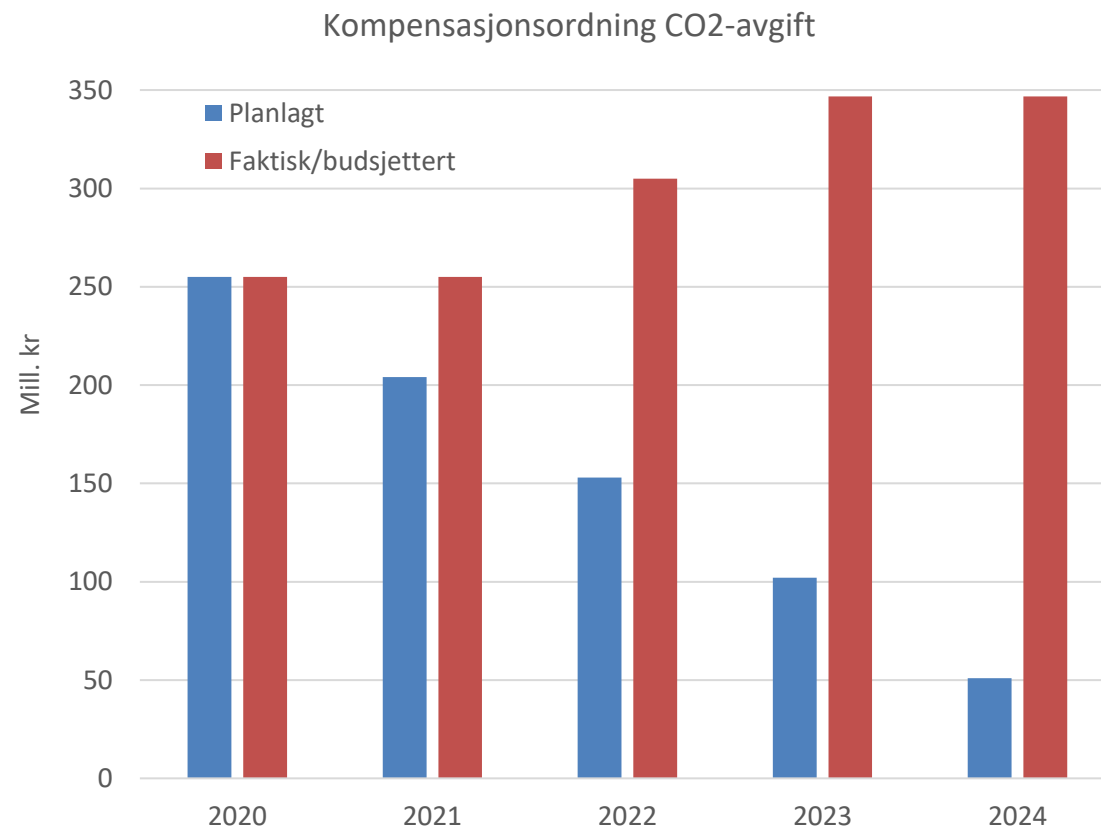
# Lønnsomhetsundersøkelsen 2022 – 1850 fartøy

- Torsketrål og ringnot står for 60 prosent
  - Stor forskjell mellom gruppene mtp forbruk per kilo fangst
- Fartøystørrelse
  - Over og under 21 meter
- Miljømessig tilpasning?



# Korfor?

- 2002 – 2012:
  - Fartøy: - 40 %
  - Motorkraft: - 8 %
  - CO<sub>2</sub>-utslipp: - 50 %
- 2012 – 2022:
  - Fartøy: - 11 %
  - Motorkraft: 12 %
  - CO<sub>2</sub>-utslipp: 67 %



# En fiskeripolitikk tradisjonelt uten hensyn til klima...

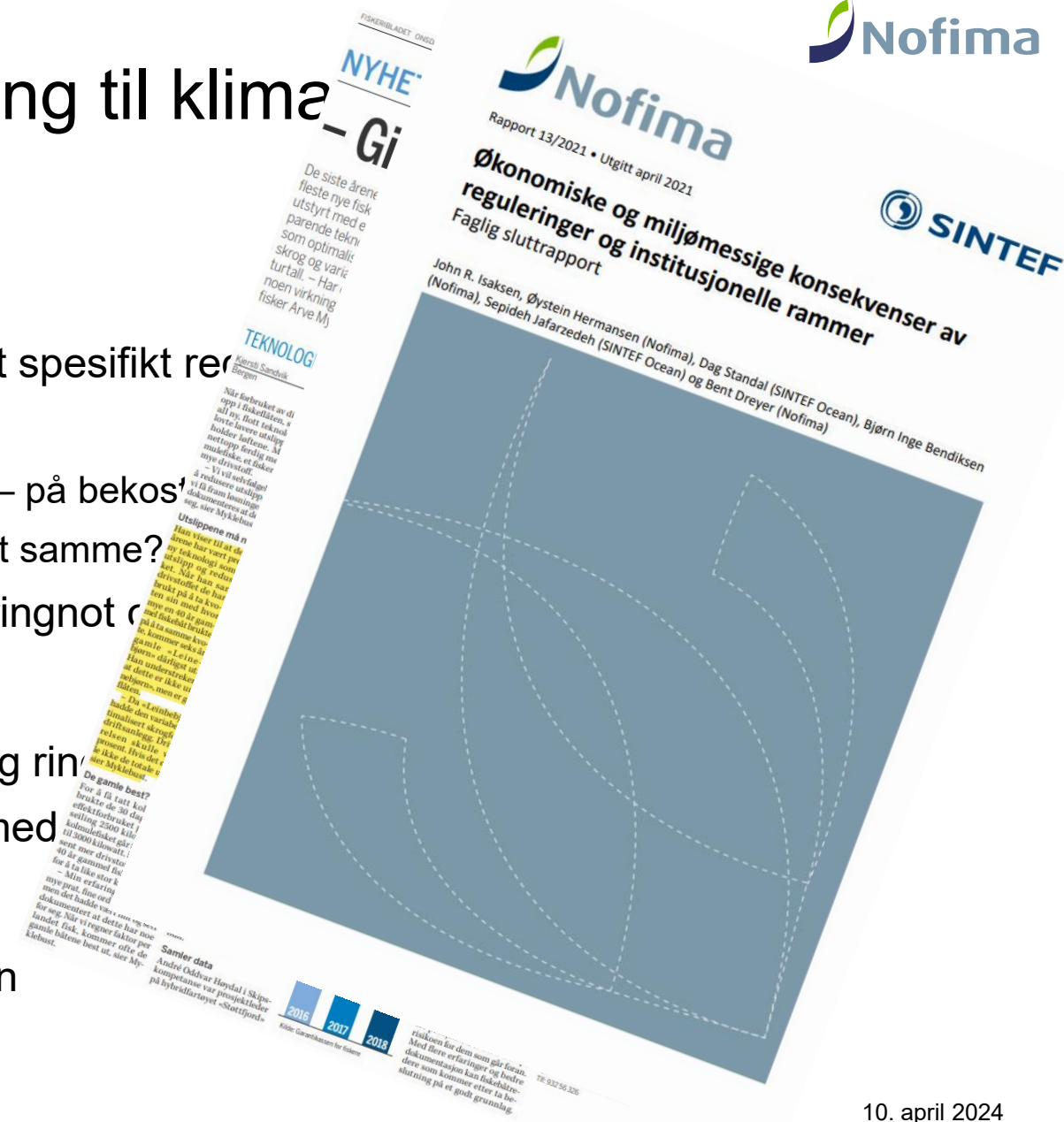
- Hrl §1: «... berekraftig og samfunnsøkonomisk lønsam forvaltning av (...) ressursane og (...) å medverke til å sikre sysselsetjing og busetjing i kystsamfunna»
  - §7 (forvaltningsprinsipp):
    - a) ei føre-var-tilnærming i tråd med internasjonale avtalar og retningslinjer
    - b) ei økosystembasert tilnærming som tek omsyn til leveområde og biologisk mangfald
    - f) at haustingsmetodar og reiskapsbruk tek omsyn til behovet for å redusere moglege negative verknader på levande marine ressursar
- Fiskeriene er ei gjennomregulert næring
  - Høstingsforskrift
  - Reguleringsforskrifter
  - Strukturforskrifter
  - Deltakerforskrift
  - Ervervstillatelsesforskrift
  - Konesjonsforskrift
  - Landingsforskrift

# Økte klimaavgifter

- CO<sub>2</sub>-avgifta gir økt pris på drivstoff
  - Gir normalt lavere forbruk
  - Ulik effekt av særnorsk avgift versus samkjørt internasjonalt regelverk (eller bare prisøkning)
- Kortsiktige tilpasninger
  - Redusert fart og fartsområde, valg av fiskefelt og landingssted, mindre leting
  - Minimere antall turer utnytte lastekapasitet (om mulig; kvalitet taler imot)
  - Økt sesongfiske (tilgjengelighet), velge bort arter med marginal lønnsomhet
  - Unngå avgift; utenlands fart, bunkring i utlandet eller i rom sjø (utenfor 12 nm)
- Lang sikt
  - Alt er variabelt. Nytt fartøy/motor/fremdrift. Reduserte kvotepriser.
  - Press for ytterligere struktur, redskapsfleksibilitet og på effektivitetshemmende reguleringer

# Står fiskerireguleringer i motsetning til klima

- Redskapsbruk
  - Mange konsesjoner/deltakeradganger knyttet til et spesifikt redskap
  - Fritt redskapsvalg i konvensjonell sektor
    - Utvikling i retning av mer snurrevad og garn over tid – på bekostning av ringnot
    - Autolinere har lagt om til snurrevad, kan trål gjøre det samme?
  - Flytetral i bunnfisksektoren? Kan man tenke seg ringnot i bunnfisksektoren?
- Kombinasjonsfartøy – en fot i hver leir
  - Snurrevad og ringnot i kystflåten, kolmuletråling og ringnot i kystflåten
  - Hva blir optimal fremdriftsform og lastekapasitet med kombinasjonsfartøy?
- Kappfiske
  - Et større problem tidligere, lite overregulering igjen





## ...fiskerireguleringer i motsetning... (forts.)

- Områdebegrensninger
  - Trål og autoline kunne brukt mindre drivstoff (og levert fisk) med tilgang til felt nære land
- Omsetning
  - Utbudsområder: Kan de i større grad begrenses? Forutbestemt av struktur på land?
  - Det koster å gå til Danmark med Barentshav- eller islandslodde
- Internasjonale avtaler og kvotebytter
  - Kvotebytter med EU, GB, Island, Grønland, Færøyene og Russland
  - Vinnere og tapere, både med tanke på førstehandsverdi og utslippseffekt
- ...men alle er basert på å oppnå andre fiskeripolitiske målsetninger:
- Miljømessig, økonomisk eller sosial bærekraft



# Makrell, Brexit og soneadgang

# Inn for landing

- Fiskeflåten er en av de vanskeligste sektorene å oppnå kostnadseffektive utslippskutt
  - Kan være mer lavthengende frukter i andre sektorer (havbruksfartøy, ferger, landstrøm, m.m.)
- Prissubsidier av innsatsfaktorer har en tendens til å bli langtlivende
  - og bidrar til å feil tilpasning (for høyt forbruk)
- Vi trenger bedre tall over forbruket
  - Bjørndalenuutvalget: *«Utvalet foreslår at fiskefarty rapporterer bruk av drivstoff (kvantum) til Fiskeridirektoratet, i tillegg til drivstoffkostnader (.) av nytte både for å forme ut verkemidla, økonomiske analysar og for klimarekneskap*
  - NFD: *«Regjeringen vurderer behovet for å innhente mer detaljerte data om det enkelte fiskefartøys forbruk av drivstoff slik at utslipp av klimagasser kan beregnes for de enkelte fiskerier og den enkelte fangstoperasjon. Dette vil være et nødvendig kunnskapsgrunnlag dersom en skal endre reguleringer med sikte på å redusere utslipp av klimagasser ytterligere»*
- Den største garantien for et lavest mulig klimagassutslipp er store livskraftige fiskebestander



Takk for sei!



John R. Isaksen  
forsker

 [facebook.com/nofima/](https://facebook.com/nofima/)

 [twitter.com/nofima](https://twitter.com/nofima)

 [linkedin.com/company/nofima](https://linkedin.com/company/nofima)

 [vimeo.com/nofima/](https://vimeo.com/nofima/)

#nofima

 [john.isaksen@nofima.no](mailto:john.isaksen@nofima.no)

 [www.nofima.no](http://www.nofima.no)