

[**www.sfpo.se**](http://www.sfpo.se)

 Göteborg den 10 september 2021

 **Finansdepartementet**

**fi.remissvar@regeringskansliet.se**

 **Kopia:**

**henrik.kjellberg@regeringskansliet.se**

**Yttrande i anledning av remiss av Kommissionens förslag till reviderat energiskattedirektiv (dnr. Fi2021/02661)**

Sveriges Fiskares PO (SFPO) företräder cirka 250 fiskefartyg som är verksamma inom det demersala fisket. Våra medlemmar bedriver fiske på naturens och förvaltarens villkor. Vi har medlemmar längs hela den svenska kusten, från Strömstad till Kalix. SFPO står för ett långsiktigt hållbart fiske och våra medlemmar är bland de bästa när det handlar om skonsamhet, selektivitet och kvalité. SFPO tackar för inbjudan att lämna synpunkter på rubricerat förslag; våra synpunkter nedan fokuserar endast på yrkesfiske.

Förslagets syfte är att bidra till uppnåendet av EU:s klimatmål för 2030 och klimatneutralitet till 2050 inom ramen för den gröna given. Förslaget breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag minskas. Enligt förslaget ska el och bränsle för sjöfart, inklusive fiske, beskattas. Enligt förslaget ska direktivet börja tillämpas den 1 januari 2023.

Inledningsvis vill påtalas att SFPO har en positiv syn på minskad klimatpåverkan, detta gäller även yrkesfisket.

***Syftet med skattebefrielse för yrkesfisket***

I Regeringskansliets Faktapromemoria 2020/21:FPM130 står: ”*Kommissionens förslag breddar skattebasen genom att fler bränslen beskattas och antalet undantag, som främjar förbrukning av fossila bränslen, minskar*”. Vad avser yrkesfiske är det viktigt att påtala att syftet med undantaget självfallet inte är att främja förbrukningen av fossila bränslen; syftet är att säkerställa tillgången till marina livsmedel till rimliga priser, vilket är viktigt utifrån många skäl.

Fiskkonsumtion är exempelvis viktigt utifrån ett folkhälsoperspektiv, fisk och fiske är en del av den av riksdagen beslutade Livsmedelsstrategin och fisk och fiske är av stor betydelse utifrån ett självförsörjningsperspektiv. Med andra ord så är det viktigt att Sverige har ett fungerande yrkesfiske.

***Finns alternativ för framfart av fiskefartyg?***

För framfart av kommersiellt verksamma fiskefartyg idag är fossila bränslen det enda tillgängliga fungerande alternativet – svaret på frågan i rubriken är således nej, det finns inga kommersiellt gångbara alternativ.

Svenskt fiske är icke desto mindre positiva till att bidra till ett mindre klimatavtryck och arbetar kontinuerligt med miljöfrågor, se till exempel nedan om möjliggörande av stöd till miljömotorer. Svenskt fiske bidrar genom att tillhandahålla marina livsmedel och fiskets klimatavtryck är idag litet sett i ljuset av helheten och all annan livsmedelsproduktion. Dock är det klar fakta att det idag inte finns några alternativa drivmedel att använda som fungerar för framfart av kommersiella fiskefartyg än diesel och i liten omfattning bensin.

***Konkurrenssnedvridning***

Den svenska fiskerinäringen konkurrerar på en internationell marknad, således inte bara på den inre marknaden. Vi har betydande fiskenationer i vår omedelbara närhet. Förevarande förslag från Kommissionen avser EU, dvs. det kommer inte att träffa tredje länder, som sannolikt även fortsättningsvis kommer att ha skattebefrielse för sina fiskeflottor.

Om EU:s fiskeflotta ska beskattas för sin användning av bränsle samtidigt som konkurrentländer har skattefrihet skapas en tung konkurrensnackdel för EU:s fiskeflotta. En sådan snedvridning av konkurrensförutsättningarna kommer att leda till en substantiell minskning av EU:s fiske. Härpå följer ett behov av ökad import av fiskprodukter från tredje land och därmed också ett icke önskvärt beroende.

Vår uppfattning är att EU måste ha en fiskeflotta som har jämförliga konkurrensförutsättningar som tredje länder. Om EU:s fiskeflottor slåss ut kommer det att medföra stora negativa konsekvenser i kustsamhällen i hela EU och mycket sysselsättning och kunskap går förlorad. En annan konsekvens är att om kostnaden för bränsle är lägre i tredje land så kommer EU-fiskefartyg att välja att landa sina fångster där för att samtidigt bunkra drivmedel.

Frågan om beskattning av drivmedel för fiskefartyg är snarare än en EU-intern fråga en fråga som bör drivas inom ramen för WTO.

***Miljömotorer – obetydliga utsläpp?***

Den nya förordningen för fiskeri- och vattenbruksfonden möjliggör för stöd till nya motorer i fiskefartyg. SFPO har utan framgång drivit frågan och framfört behovet av ett användande av denna möjlighet i Sverige. I vårt land har man dock valt att inte använda denna stödmöjlighet och två av anledningarna därtill vi fått höra är att det beror på att fiskets klimatavtryck är litet och obetydligt samt att det framförts att det inte är politiskt möjligt.

Jordbruksverket har nyligen (2020-02-13) gjort följande bedömning (Jordbruksverket, Behovsanalys inför nästa havs- och fiskeriprogram 2021 - 2027):

”*Ett av de grundläggande skälen för en energi- och koldioxidskatt är att styra verksamheter till mer energieffektiv och mindre klimatbelastande bränsleanvändning. I dag har all typ av sjöfart, även yrkesfisket, total skattebefrielse från koldioxid- och energiskatt. Det förefaller därför orimligt att ge investeringsstöd för samma syfte som fiskerinäringen redan har skattebefrielse ifrån. I så fall ger vi offentligt stöd för något där det ekonomiska incitamentet redan är borttaget.*”

I ljuset av förevarande förslag från Kommissionen kan konstateras att Jordbruksverkets bedömning lämnar övrigt att önska. Miljömotorer hade kunnat minska koldioxidutsläppen med 40 – 50 % och tillsammans med katalysatorteknik hade utsläppen av skadliga gaser kunnat minskats med uppemot 90 %. Sådana investeringar finns det ingen möjlighet för någon yrkesfiskare att klara av själv. Med en stödmöjlighet hade det varit möjligt för de flesta fiskare. Detta hade gjort en betydligt större miljöförbättring, men Jordbruksverket hävdar att våra utsläpp är så små att det inte har någon betydelse.

Vi som näring anser att det är viktigt att minska klimatavtrycket så mycket som möjligt, men detta nås inte av några skatter, utan av tekniska förbättringar i fartygen. Detta liknar en pamflettpolitik. Övriga EU-länder har den här möjligheten och har haft den under en tid, vilket gör deras produkter är mer klimatvänliga och ger och kommer att ge svensk fiskerinäring en stor konkurrensnackdel.

***Några ord om lönsamheten i svenskt fiske***

Det svenska yrkesfisket domineras av små företag. Det svenska yrkesfisket är en basnäring som i flertalet segment kämpar med lönsamhetsproblem. Situationen i Östersjön vad gäller torsk är väl känd och samma förhållanden råder i Kattegatt. Dessa lönsamhetsproblem innebär att många fiskeriföretag kämpar för sin överlevnad i ljuset av verkligheten, med stora problem orsakade av säl, skarv och marina miljöproblem. Om beskattning av fiskets drivmedel blir verklighet kommer det att medföra en omfattande utslagning av svenska fiskeriföretag och verksamheter. En sådan utveckling är inte av någon önskvärd.

***Behov av anpassningsperiod***

Ett avskaffande av skattebefrielse för yrkesfisket kommer att få långtgående negativa konsekvenser.

Om Kommissionens förslag realiseras föreligger behov av en lång övergångsperiod.

***Sammanfattning av våra synpunkter i anledning av Kommissionens förslag***

► Syftet med skattebefrielse är att främja fiskkonsumtion.

► Alternativa drivmedel för framfart av fiskefartyg saknas.

► Om förslaget realiseras snedvrids konkurrensförutsättningarna på ett sätt som riskerar att omöjliggöra för en lönsam existens för EU:s fiskeflottor.

► Jordbruksverket har bedömt att det svenska yrkesfiskets klimatavtryck är litet och obetydligt.

►Det svenska yrkesfiskets verklighet är sådan att ytterligare kostnader kommer att medföra en ytterligare omfattande utslagning av företag.

► Om Kommissionens förslag realiseras föreligger behov av en lång övergångsperiod.

► SFPO anser att Kommissionens förslag att beskatta bränsle för fiskefartygs framfart är oklokt i sin nuvarande form, frågan bör drivas inom ramen för WTO.

 **SVERIGES FISKARES PO**

Peter Ronelöv Olsson Fredrik Lindberg

Ordförande Ombudsman