



Skatteudvalget
Christiansborg
1240 København K

Ministeren

Dato
24. juni 2022

J nr. 2022 - 1549

Skatteudvalget har i brev af 8. juni stillet mig følgende spørgsmål 625 alm. del, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Torsten Schack Pedersen (V).

Spørgsmål 625

Er ministeren enig i, at alternative, grønne brændstoffer endnu ikke er til rådighed for fiskeriet, hvorfor den såkaldte adfærdseffekt ifm. CO₂-afgiften i forhold til dansk fiskeri vil være, at fiskerne enten bliver tvunget i land eller til at hente deres brændstof i andre lande?

Svar

Fiskeribranchen står i en særligt udsat situation på baggrund af andre faktorer end selve CO₂-afgiften, herunder bl.a. Brexit, som forventes at medføre en permanent nedgang i aktiviteten i Nordsøen, og reducerede torskekvoter i Østersøen pga. dårlig bestandsudvikling. Der eksisterer indsatser mhp. at imødekomme konsekvenserne for sektoren for så vidt angår Brexit og reducerede kvoter i Østersøen.

For at understøtte fiskerisektorens grønne omstilling i forbindelse med indførelse af en CO₂-afgift lægger regeringen op til at indfase CO₂-afgiften fra 2025, så der er tid til at omstille sig frem mod en fuldt indfaset CO₂-afgift i 2030. Regeringen anerkender samtidig, at fiskerierhvervet kan have særlig svært ved at omstille sig uden støtte. Regeringen har derfor foreslået at afsætte en pulje på 250 mio. kr. til en grøn omstilling af fiskeriet frem mod 2030, mens CO₂-afgiften indfases.

Der findes i dag tekniske omstillingsmuligheder for kystnære fiskefartøjer og større fiskefartøjer, herunder gennem energieffektivisering og omstilling til mindre CO₂-udledende fossile brændsler eller grønne brændstoffer som bio- og PtX-brændstoffer. Fiskefartøjer kan desuden omstille sig i en mindre brændstofintensiv retning, fx ved brug af andre typer redskaber eller skifte til et fiskeri med lavere brændstofforbrug, som ved at skifte fra trawl til garnfiskeri. Dertil kommer, at fx de kystnære fiskere vil kunne anvende hybridmotorer, der drives af el og diesel, og som reducerer brændstofforbruget.

For nuværende vurderes det, at brugen af grønne brændstoffer ikke er økonomisk rentabelt i fiskeribranchen, og at rentabiliteten varierer for de øvrige omstillingsmuligheder. En CO₂-afgift forventes derfor at medføre højere udgifter forbundet med brændstofforbruget på den korte bane. Det er særligt de mellemstore fartøjer

**Klima-, Energi- og
Forsyningsministeriet**

Holmens Kanal 20
1060 København K

T: +45 3392 2800
E: kefm@kefm.dk

www.kefm.dk

Side 1/2



(mellem 15 og 40 meter), som anvender trawl, der vil blive påvirket af afgiften. Derudover vil mindre fartøjer blive ramt på det samlede driftsresultat, da de har et lavere driftsresultat og en mindre volumen i økonomien til at absorbere afgiften.

Med en CO₂-afgift vil danske fiskere og udenlandske fiskere i dag, som lander fangst i Danmark, have et øget incitament til at tanke og lande i udenlandske havne, da det må forventes at blive dyrere at tanke brændstof i Danmark. En øget omkostning til brændstof vurderes ikke at resultere i fuld lækage bl.a. pga. fiskekvotereglerne, men det må formodes, at andelen af fisk landet i udenlandske havne og brændstof tanket i udenlandske havne vil stige på kort sigt.

De konkrete effekter af en CO₂-afgift afhænger af den enkelte fiskers mulighed for at omstille sine fiskefartøjer eller foretage brændstofbesparende driftsoptimeringer, hvor særligt de større fartøjer vil kunne tanke i udlandet.

Med venlig hilsen

Dan Jørgensen