

Kontakt

Annelie Rosell

Tel: +46 725 80 81 86

e-mail: annelie.rosell@pelagic.se

Mottagare

Klimat- och näringslivsdepartementet

Klimatenheten

Swedish Pelagic Federations synpunkter på

Swedish Pelagic Federation producentorganisation (SPF) företräder huvuddelen av de svenska fiskefartygen över 12 meters längd inom det pelagiska fisket efter bl.a. sill, skarpsill, tobis och makrill i Atlanten, Nordsjön, Skagerrak, Kattegatt och Östersjön samt ett antal fartyg mindre än 12 meter som fiskar kustnära längs Västkusten respektive i Östersjön. Våra medlemmar står varje år för ca 90 procent av den totala fiskade volymen i Sverige. Vi tackar för möjligheten att lämna synpunkter på remissen.

Naturvårdsverket har fått i uppdrag av regeringen att redogöra för vilka författningsändringar som krävs för att inkludera ytterligare sektorer i ETS2 och vilka konsekvenser en sådan utvidgning skulle få. En av de sektorer som var tilltänkt att inkluderas och föremål för analys var fiskesektorn.

Skälet för en tidig opt-in av bl.a. fiskesektorn anges av Naturvårdsverket vara en mer tillförlitlig rapportering av utsläpp då risken för dubbelräkning minskar, minskad administrativ börda för reglerade enheter och administrerande myndigheter, ökade auktionsintäkter för staten samt mindre volymer bränsle som slutanvändare kan begära återbetalning för. SPF inser de många fördelarna med att inkludera ytterligare sektorer i ETS2 men vill i detta yttrande peka på att det även finns ett antal nackdelar som inte redovisats i Naturvårdsverkets underlag. Förslaget riskerar bland annat att medföra en konkurrenssnedvridning i förhållande till fiskerisektorn i andra länder som inte introducerar motsvarande instrument. Vidare riskerar förslaget att motverka andra av staten satta mål rörande livsmedelsförsörjning och livsmedelsberedskap.

Risk för konkurrenssnedvridning och negativ påverkan på sektorns ekonomi

Om det bränsle som säljs för användning av fiskefartyg inkluderas i ETS2 kommer det med största sannolikhet medföra en kostnadsökning för fiskesektorn. Det är oklart hur stor denna kostnadsökning kommer att bli och det är även oklart i vilken mån sektorn kan ta ut denna kostnadsökning på försäljningspriset. Vad som emellertid står klart är att fiskesektorn i andra EU-länder som väljer att inte utvidga utsläppsdirektivets omfattning till att även gälla fisket kommer att få en konkurrensmässig fördel i förhållande till svenskt fiske. Så gäller även i förhållande till fisket i tredje länder som inte behöver bära extra kostnader för utsläppsrätter.

Våra större medlemsfartyg från västkusten nyttjar idag danska hamnar och landar oftast sin fångst utomlands (mestadels i Danmark men även i Norge, Storbritannien och Färöarna). Dessa fartyg kommer att bunkra merparten av sitt bränsle utanför Sverige, i synnerhet om det finns ekonomiska incitament att göra så. När det gäller den småskaliga flottan samt de regionala fartygen i Östersjön har de inte denna

möjlighet att landa sin fångst utomlands till följd av gångtid och ett regelverk som hindrar dem. De kommer därför högst troligen bunkra sitt bränsle i Sverige. Dessa segment av den pelagiska flottan har generellt sett sämre lönsamhet och är känsligare för kostnadsökningar. Det småskaliga fisket är uppdelat i två tydliga segment, passiva samt aktiva redskap, genom olika kostnadsstruktur så kan det även förväntas förskjutningar mellan segmenten. Mest troligt kommer det passiva fisket försvinna helt om kostnadsbilden förändras.

Effekter på andra av staten uppsatta mål

I juni 2017 antog Sveriges riksdag en livsmedelsstrategi som sträcker sig fram till år 2030. Det övergripande målet för livsmedelsstrategin är en konkurrenskraftig livsmedelskedja där den totala livsmedelsproduktionen ökar, samtidigt som relevanta nationella miljömål nås. Det angavs också att en produktionsökning skulle kunna bidra till en ökad självförsörjningsgrad av livsmedel. Sårbarheten i livsmedelskedjan ska minska.

Sedan livsmedelsstrategin lanserades har det globala utbrottet av Covid liksom Rysslands invasion av Ukraina bidragit till ökat politiskt fokus på en stärkt livsmedelsförsörjning och livsmedelsberedskap. Mot denna bakgrund har Jordbruksverket fått i uppdrag av regeringen att utreda hur mottagning och beredning av pelagisk fisk i Sverige kan öka.

Om närliggande grannländer väljer att inte inkludera sektorn i ett system med utsläppsrätter för att reducera koldioxidutsläpp anser SPF att inkluderande av fiskesektorn i ETS2 riskerar att motverka statens målsättning om ökade landningar av pelagisk fisk i Sverige. Det skulle i sin tur innebära svårigheter att öka självförsörjningsgraden vad gäller fisk.

I sammanhanget bör även nämnas att ett ökat fiske till humankonsumtion kommer att öka bränsleförbrukningen då detta fiske sker med större maskstorlek jämfört med fiske till mjöl eller olja. Bränsleförbrukningen påverkas även av det faktum att fiskaren av kvalitetsskäl inte fyller tankarna lika mycket vid ett fiske för humankonsumtion jämfört med ett fiske till mjöl eller olja. Det innebär att gångtiden för samma volym fisk kommer att öka vid ett skifte av användningsområde för fisken.

Fiskelagstiftningens kapacitetsbegränsning försvårar minskning av koldioxidutsläpp

EU:s gemensamma fiskeripolitik innefattar bestämmelser om att begränsa fiskefartygens kapacitet (bruttoton och kilowatt). Bestämmelserna syftar till att motverka överfiske av icke kvoterade arter. Byte till bränslesnålare motorer eller alternativa bränslen kräver större fartyg och kapacitetsbegränsningen försvårar därför en omställning av fiskeflottan. Från fiskets organisationer argumenteras för att kapacitetstaken är obsoleta vid en förvaltning med fastställda fiskekvoter vilket är fallet för fisket i Östersjön och Västerhavet där svenskt fiske bedrivs.

Vid en fortsatt tillämpning av kapacitetsbegränsningar för fiskeflottan som försvårar/förhindrar byte till bränslesnålare motorer och alternativa fossilfria bränslen är det enligt SPF inte rimligt att svenska staten genom införande av ett system med utsläppsrätter kräver att sektorn reducerar sina koldioxidutsläpp i den omfattning som är tänkt.

I själva verket har svenska staten motverkat byten till bränslesnålare motorer och minskade koldioxidutsläpp då Sverige har valt att inte finansiera denna typ av investeringar genom stöd från den Europeiska Havs- Fiskeri- och Vattenbruksfonden och motsvarande tidigare fonder.

Beräkningarna av utsläpp/reduktionen av bränsleförbrukningen

SPF anser att det underlag vi tagit del av inte helt och fullt klargör hur det är tänkt att mängden utsläpp och reduktionen av utsläppen ska beräknas. Är det tänkt att ske som en total för bränsleverksamhet som tillhandahåller bränsle för konsumtion eller separat för varje enskild sektor så som fiskefartyg. Om det senare alternativet tillämpas kommer någon åtskillnad göras mellan olika segment av fiskeflottan?

Annelie Rosell, SPF