IMPLEMENT
CONSULTING GROUP_

DANSKE FISKEFARTØJERS CO_2-UDLEDNING OG KURSEN MOD KLIMA-NEUTRALITET

Udarbejdet af Implement Economics i samarbejde med
Danmarks Fiskeriforening og Danmarks Pelagiske Producentorganisation

Marts 2022

Confidential

DANSKE FISKEFARTØJERS CO_2-UDLEDNING OG KURSEN MOD KLIMA-NEUTRALITET

Introduktion

Denne rapport omhandler CO_2-udledningerne fra de danske fiskefartøjer og kursen mod klimaneutralitet.

Ligesom alle andre erhverv ønsker fiskeriet en omstilling mod klimaneutral drift.

Når fiskefartøjerne bliver klimaneutrale vil hele fiskerierhvervet være klimaneutralt eftersom der ikke er udledninger fra havets fisk og skaldyr. Endvidere er fisk en vigtig del af en klimavenlig kost.

Udfordringen for fiskerierhvervet er udledningerne fra fiskefartøjerne og hvordan fartøjerne gøres klimaneutrale uden at konkurrenceevnen svækkes markant.

De danske fiskefartøjer forbruger ca. 100 mio. liter dieselolie om året, hvilket udleder ca. 0,27 mio. tons CO_2. Opgjort efter Danmarks Statistiks drivhusgasregnskab udgør fiskeri 0,4% af den samlede danske drivhusgas-udledning.

En høj og ensartet CO_2-afgift er utvivlsomt en god samlet løsning for det danske samfund, som sikrer at reduktionerne finder sted, der hvor det er mest effektivt at reducere.

Fiskeriet har imidlertid meget høje reduktionsomkostninger, og en CO_2-afgift inden for en 2030-horisont kan risikere, at blive en ren fiskal afgift på erhvervet med begrænset klimavirkning.

En høj CO_2-afgift uden mulighed for overvæltning i priserne og uden tekniske reduktionsmuligheder kan derfor betyde færre landinger i danske havne og færre dansk-fangede fisk. Det kan have negativ betydning for forarbejdningssektoren og have stor betydning i vores fiskeriafhængige lokalsamfund.

Denne rapport vurderer disse effekter på baggrund af Ekspertgruppens forslag og analyser.

Sammenfatning og hovedkonklusioner

IM_

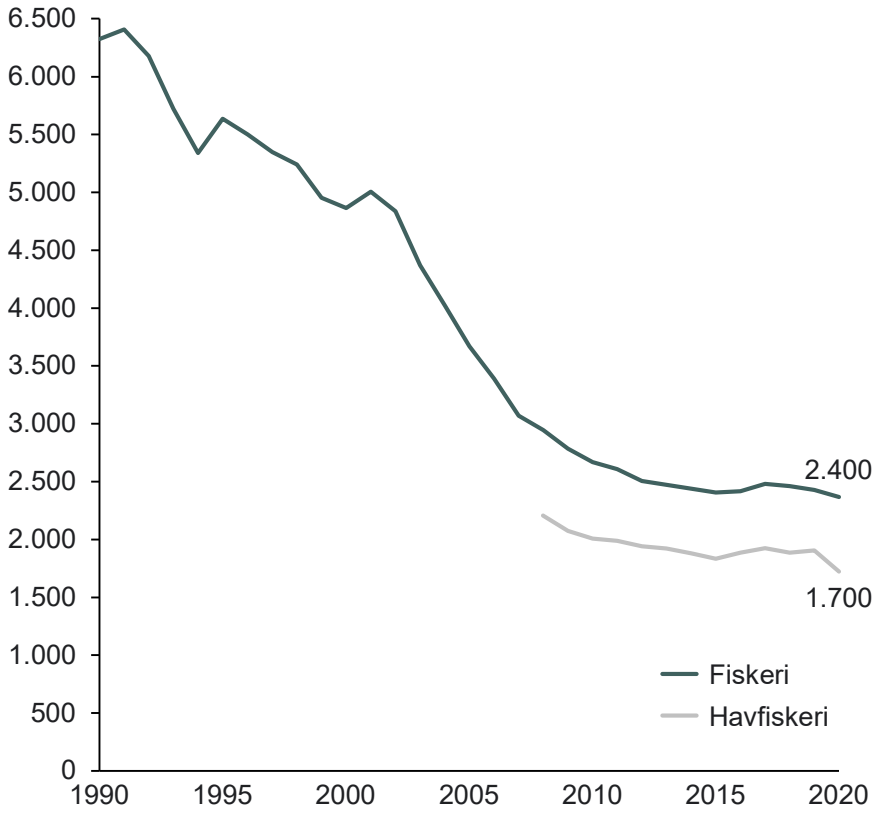
Sammenfatning og hovedkonklusioner

- Fiskeriets CO_2-udledning er faldet mere end 60% siden 1990 **grundet nedgang i fiskeriaktiviteten og mere energieffektive fartøjer**. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet forventer, at udledningen vil falde yderligere 11% fra 2019 til 2030.
- Ekspertgruppen[1] foreslår en CO_2-afgift på 600-750 kr./t på fiskeriets udledninger med indfasning fra 2025. En afgift på 750 kr./t. vil pålægge fiskeriet en afgift på 2 kr./liter dieselolie, **hvilket svarer til at prisen på diesel stiger med ca. 50%.**
- Umiddelbart pålægges danske fiskefartøjer en **afgiftsbelastning** på 180 mio. kroner ved en CO_2-afgift på 750 kr./t og en erhvervsbelastning på 130 mio. kr. efter tilpasning – især mindre og kystnære fiskefartøjer vil blive ramt. Den samfundsøkonomiske omkostning ved reduktioner i fiskeriet er meget høj og overgås kun af cementproduktion.
- Ekspertgruppen forventer, at afgiften vil medføre en 50%-reduktion af fiskeriets CO_2-udledning, hvoraf 30%-point er ”struktureffekt” og 20%-point er ”teknisk effekt” med effektivisering af dieselforbrug.
  - ”Struktureffekten” er hovedsageligt grænsehandel. **Lækageraten vil iflg. ekspertgruppen være 60% på grund af grænsehandel og udenlandske fartøjers overtagelse af fiskeri som i dag fanges af danske fartøjer.** Tidligere undersøgelser fra Skatteministeriet samt vurderinger af fiskefartøjernes tankningsmuligheder tyder på, at lækageraten som følge af grænsehandel er højere (60-80%).
  - Ekspertgruppen forudsætter en stor effektivisering af brændstofforbruget, hvor afgiften forventes at medføre en **20% besparelse per kg. fanget fisk.** Den ”tekniske effekt” kan dog være mindre, fordi de store fartøjer allerede er effektive og kan tanke i udlandet. En reduktion på 20% (20 mio. liter diesel) for den lille del af flåden uden mulighed for tankning i udlandet virker ikke realistisk.
- De reelle besparelser i fiskeriet vil højest være 0,05 mio. ton CO_2 (0,05% af Danmarks samlede udledning) og medføre en erhvervsbelastning på 2.600 kr./t CO_2, hvis hele den tekniske effekt realiseres. Fiskeriet vil være blandt de dyreste steder at reducere.
- En høj og ensartet CO_2-afgift er ikke en god løsning for brancher med høje reduktions-omkostninger og stor lækage fordi de reelle CO_2-reduktioner er små, da en betydelig del af aktiviteten og udslip flytter til udlandet.
- Nedgang i fiskeri og landinger i danske havne vil påvirke beskæftigelsen - særligt i nord- og vestjyske lokalsamfund, hvor der er færre jobmuligheder, og hvor fiskeriet har stor lokal betydning. Ca. 1.600 jobs er i fare ved en afgift på 750 kr/t.[2]
- Ekspertgruppens forslag til at begrænse lækage og produktionsnedgang i form af CCS-tilskud kan ikke anvendes i fiskeriet. Tilbageførsel via lempelse af generelle skatter (selskabsskat eller elafgift) vil kun have meget begrænset effekt for fiskeriet.

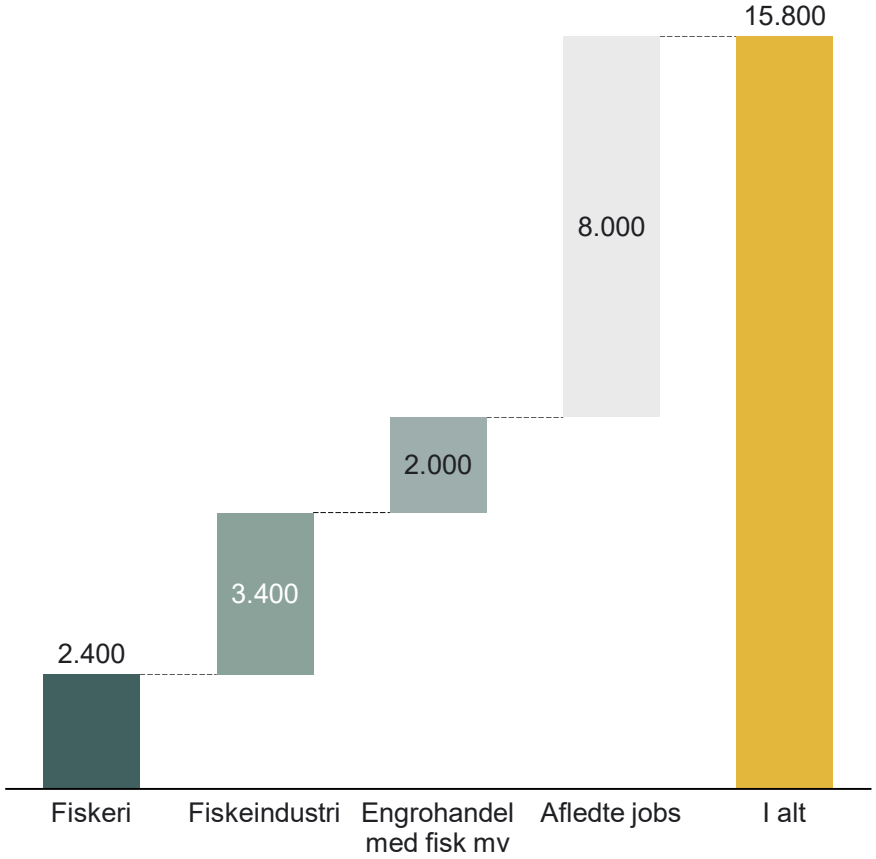
[1] Ekspertgruppen for en grøn skattereform
[2, 3] Ifølge Implement Economics

Efter en lang nedgangsperiode har fiskeriet stabiliseret sig og beskæftiger i dag 2.400 personer, hvoraf 1.700 er i havfiskeri. Samlet understøtter fiskerisektoren omkring 16.000 jobs.

Samlet antal beskæftigede i fiskeri
personer



Samlet antal beskæftigede i fiskerisektoren
personer

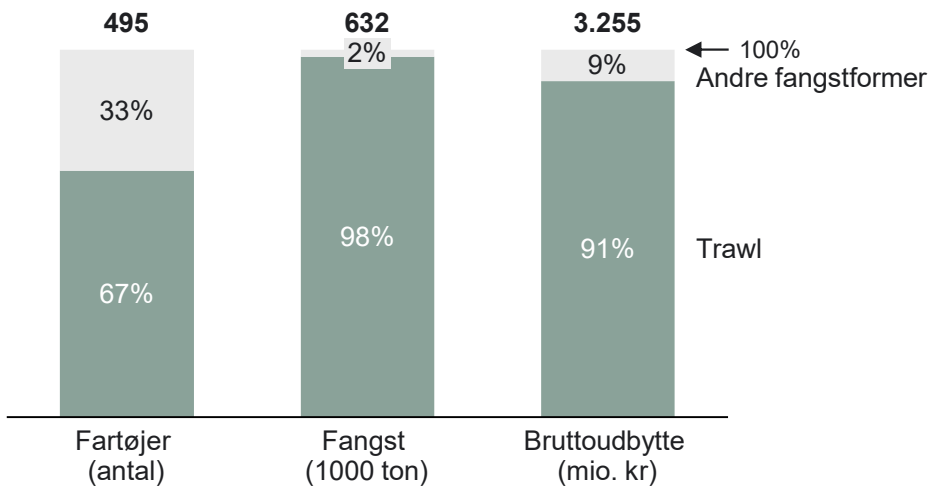


Note: Fiskeri omfatter antal beskæftigede personer i nationalregnskabsbranchen "3000 Fiskeri", hvilket også omfatter ferskvandsbrug, havbrug og ferskvandsfiskeri. Inkl. deltidsansatte.
Kilde: Implement Economics pba. Danmarks Statistik, Nationalregnskabet samt erhvervsbeskæftigelsen.

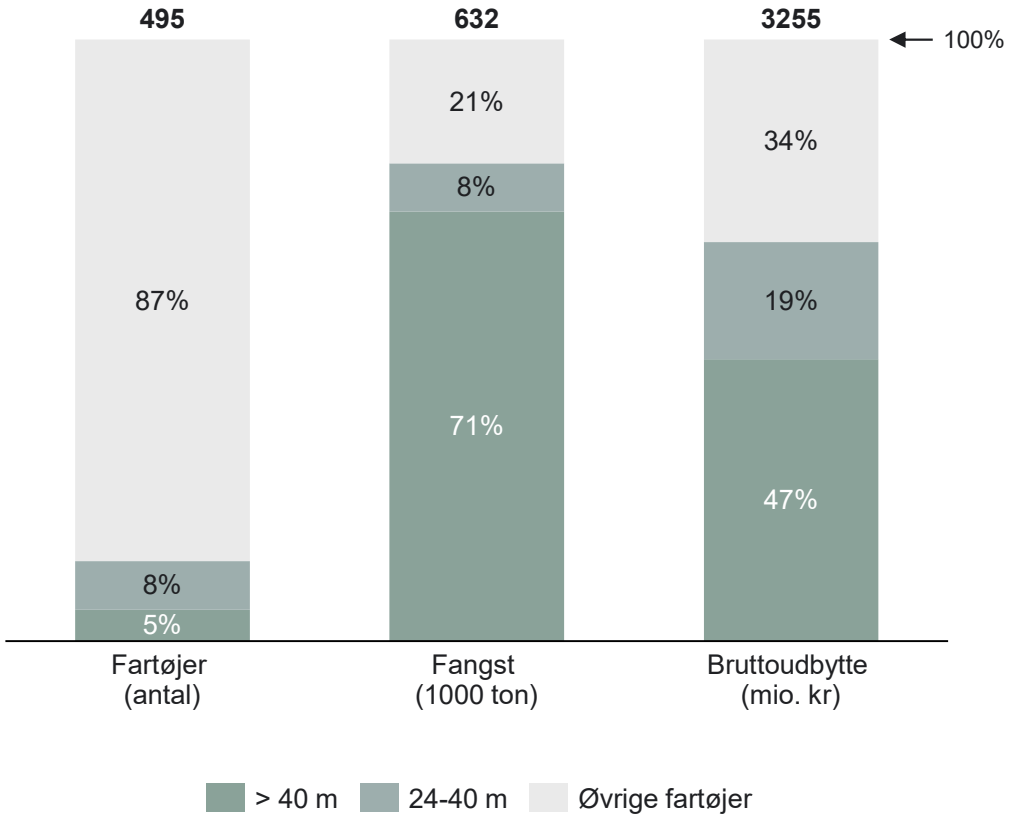
Vurderingen af effekter i fiskeriet skal tage hensyn til fiskeriets internationale konkurrencesituation og erhvervets sammensætning af små og store fartøjer med forskellige fangstformer

- De 26 store fartøjer over 40 meter står for 71% af produktionen målt i tons og for 47% af bruttoudbyttet i 2019
- De 40 fartøjer på 24-40 meter står for 8% af fangsten i tons, men for hele 19% af det samlede bruttoudbytte i 2019
- De resterende 429 mindre fartøjer står for 21% af den samlede fangst og 34% af det samlede bruttoudbytte
- Trawl er den altdominerende fangstform og fartøjer der fanger med trawl udgør 67% af fartøjerne, 98% af den samlede fangst og 91% af det samlede bruttoudbytte.

Fordeling på trawl og andre fangstformer, 2019 (%)



Fordelingen de i alt 495 danske erhvervsfiskefartøjer (%)



Kilde: Implement analyse pba. DSTs Fiskeriregnskab for 2019. "Øvrige fartøjer" inkluderer fartøjer under 24 meter samt fartøjer til hesterejefiskeri og fartøjer til muslingefiskeri.

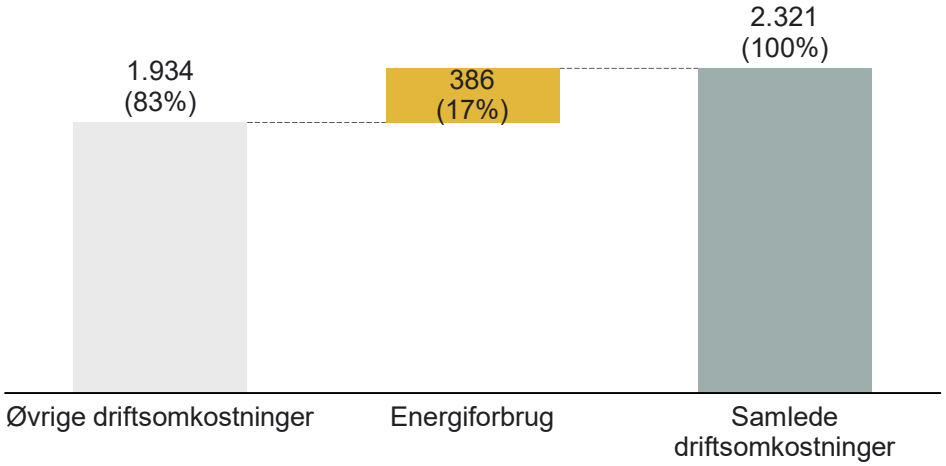
Samtlige fartøjsgrupper havde positivt driftsresultat i 2019 og brændstof udgør i gennemsnit 17% af de samlede driftsomkostninger

- Erhvervsfiskefartøjerne er i dag samlet set lønsomme (positivt driftsresultat før ejeraflønning) og lønsomheden svarer til et driftsresultat ift. den investerede kapital (primo aktiver) på 3,6% i 2019
- Lønsomheden er positiv i alle de opgjorte fartøjsgrupper i fiskeriets regnskabsstatistik, dog er der svag lønsomhed svag i gruppe af mellemstore fartøjer (18-40 meter). Denne gruppe udgjorde 12% af den samlede fangst i 2019 (målt i tons).
- Energiforbruget (dieselolie) er en betydelig omkostning for de danske fiskefartøjer og energiforbrug udgør i gennemsnit 17% af fartøjernes driftsomkostninger i 2019.

Lønsomhed, 2019
Driftsresultat (før ejeraflønning) ift samlede primo aktiver (%)

	Under 12 meter	12 til 14,9 meter	15 til 17,9 meter	18 til 23,9 meter	24 til 39,9 meter	40 meter og over
Nul-scenarie: lønsomheden i 2019 (uden CO_2-afgift)						
Total	**3,7%**	**3,2%**	**3,2%**	**1,3%**	**1,5%**	**4,7%**

Fartøjernes driftsomkostninger, 2019
(mio. kr., % af total)



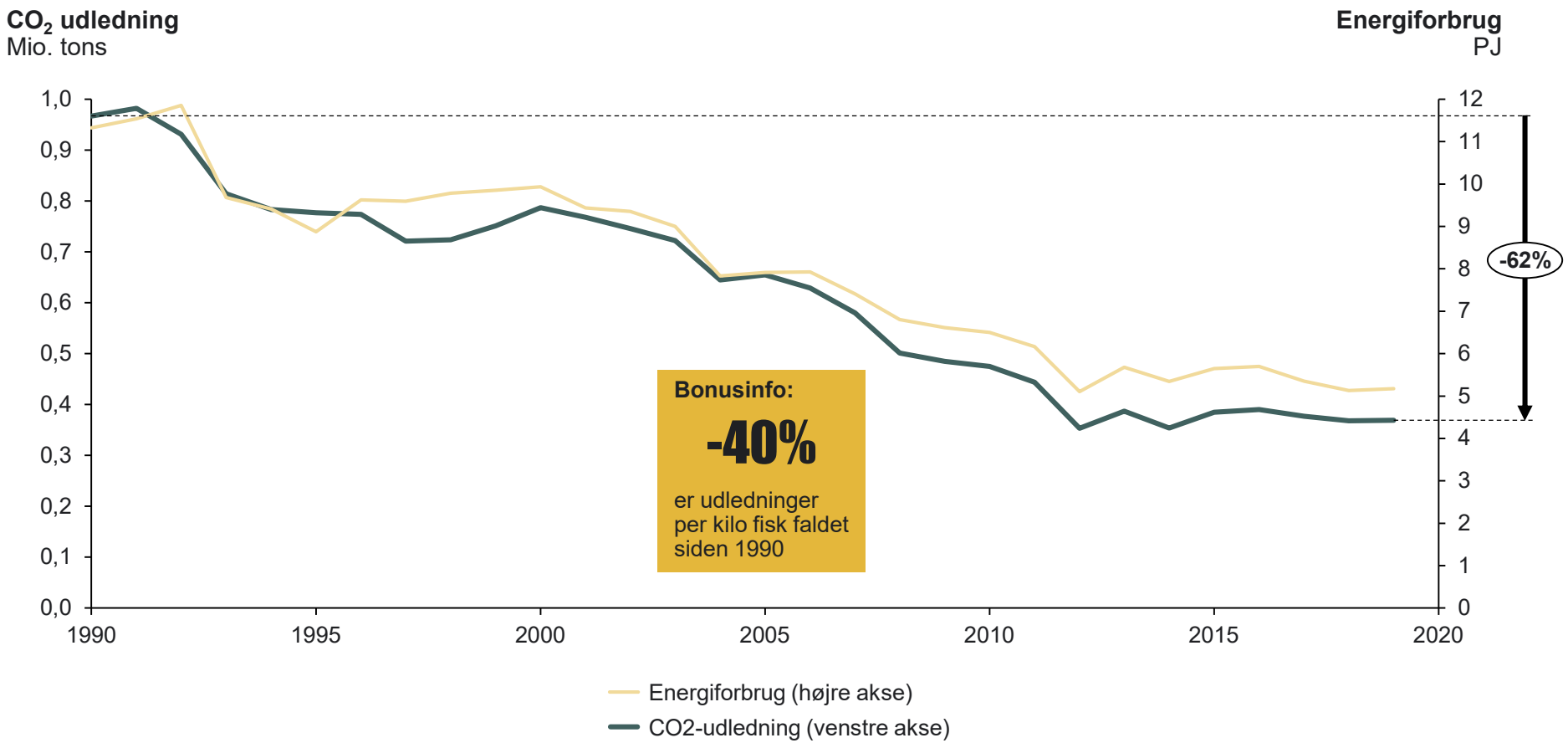
Note: Danmarks Statistik opgør driftsresultat *før* ejeraflønning. Hvor ejeraflønning ikke er oplyst er denne beregnet af DST. Se bilag for uddybning.
Kilde: Implement Economics pba Danmarks Statistik, FIREGN1

Fiskerierhvervets CO_2-udledning er faldet mere end 60% siden 1990, hvilket skyldes en nedgang i fiskeriaktiviteten og en strukturændring mod færre, men større og mere energieffektive fiskefartøjer

Fiskeriets andel af Danmarks samlede udledning af drivhusgas

1990 **1,1%**

2019 **0,4%**



Note: Energiforbrug og udledninger opgøres af Danmarks Statistik inkl. energiforbruget fra akvakultur (dambrug og havbrug) og inkl. udenlandske fiskefartøjers tankning i danske havne. Udledninger er desuden inkl. udledninger fra afbrænding af biomasse, som dog er yderst begrænset for fiskerierhvervet. Opgørelse per kilo fisk baseres på Fiskeristyrelsens opgørelse af landinger af fisk i Danmark og produktion af fisk i dambrug og havbrug, samt Fiskeristatistisk Årbog 1999 (for landings- og produktionsdata før 1996).
Kilde: Implement Economics pba. Danmarks Statistiks energiregnskab (ENE3H), emissionsregnskab (tabel MRU1) samt drivhusgasregnskab (tabel DRIVHUS).

De danske fiskefartøjer brugte 100 mio. liter brændstof i 2019, mens energistatistikken viser forbrug på 132 mio. liter diesel samme år

Energistatistikken (ENS) viser et forbrug på 132 mio. liter diesel.
Det baseres på indberetninger fra olieselskaberne og omfatter

- De mængder brændsel, der leveres til indlands-, kyst- og fjernfiskeri. Omfatter også brændsler, der leveres til skibe, der har tanket op i landet, uanset flagstat, og energi, der anvendes i fiskerisektoren (dvs. inkl. akvakultur).
- Det vil sige, at udenlandske fiskefartøjers tankning i danske havne også tæller med i Energistatistikken og dermed i DSTs energiregnskab og emissionsregnskab.

Fiskeriregnskaberne (DST) udviser et forbrug på 100 mio. liter diesel.
Data er baseret på indberetninger fra danske erhvervsfiskefartøjers revisorer og omfatter

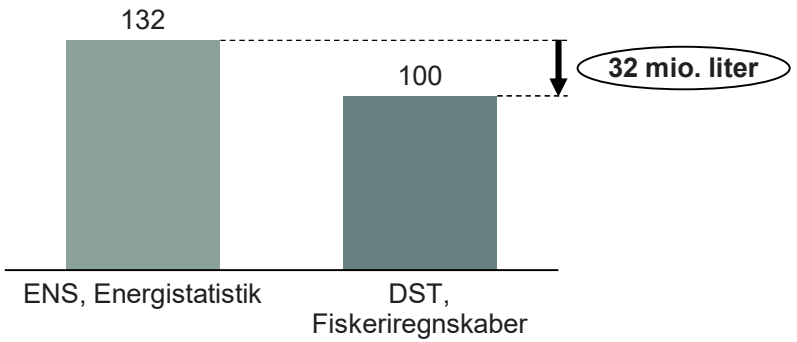
- De mængder brændsel, der købt og indgår i regnskabet for det enkelte danske fiskefartøjer
- Det vil sige, at udenlandske fiskefartøjer, der måtte tanke i dansk havn *ikke* tæller med i Fiskeriregnskaberne.

Der er tre årsager til forskellen mellem de to opgørelser:

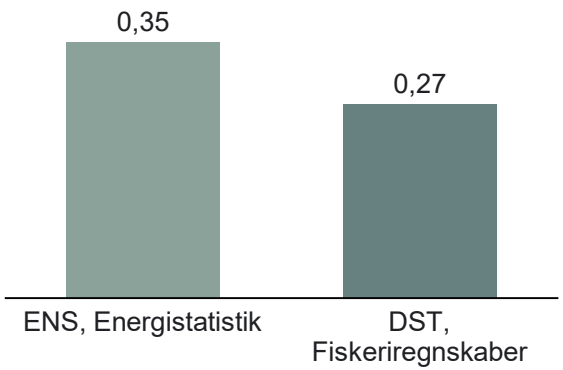
1) Energistatistikken omfatter brændsler, der leveres til fartøjer, der har tanket op i landet, uanset flagstat
2) Fiskeriregnskaberne omfatter kun danske erhvervsfiskerifartøjer med en omsætning over 270.000 kr.
3) Energistatistikken omfatter også akvakulturens energiforbrug

I vurderingen af CO_2-afgiftforslagets konsekvenser for danske fiskefartøjer anvendes energiforbruget og tilhørende udledninger fra Fiskeriregnskaberne, dvs. en udledning på 0,27 mio. tons i 2019.

Dieselolieforbrug 2019
Mio. liter



CO_2 udledning fra dieselolieforbrug 2019
Mio. tons



Kilde: Implement Economics pba. grunddata fra Energistyrelsen og Danmarks Statistiks regnskabsstatistik for fiskeri

Fiskeriets CO_2-udledninger forventes at falde yderligere med 11% frem mod 2030 – og kan reduceres yderligere ved flådereduktion

Fiskerierhvervets har allerede reduceret CO_2-udledningen med mere end 60% siden 1990 som følge af en nedgang i fiskeriaktiviteten og en strukturændring mod færre, men større og mere energieffektive fiskefartøjer. Såfremt fiskerierhvervet skal opnå en 70% reduktion sammenlignet med 1990, så skal udledningerne fra 2019 til 2030 falde med i alt 21%.

De danske fiskefartøjer forbrugte 100 mio. liter diesel i 2019. Såfremt dette forbrug skal reduceres med 21% vil det betyde en reduktion på i alt 21 mio. liter diesel.

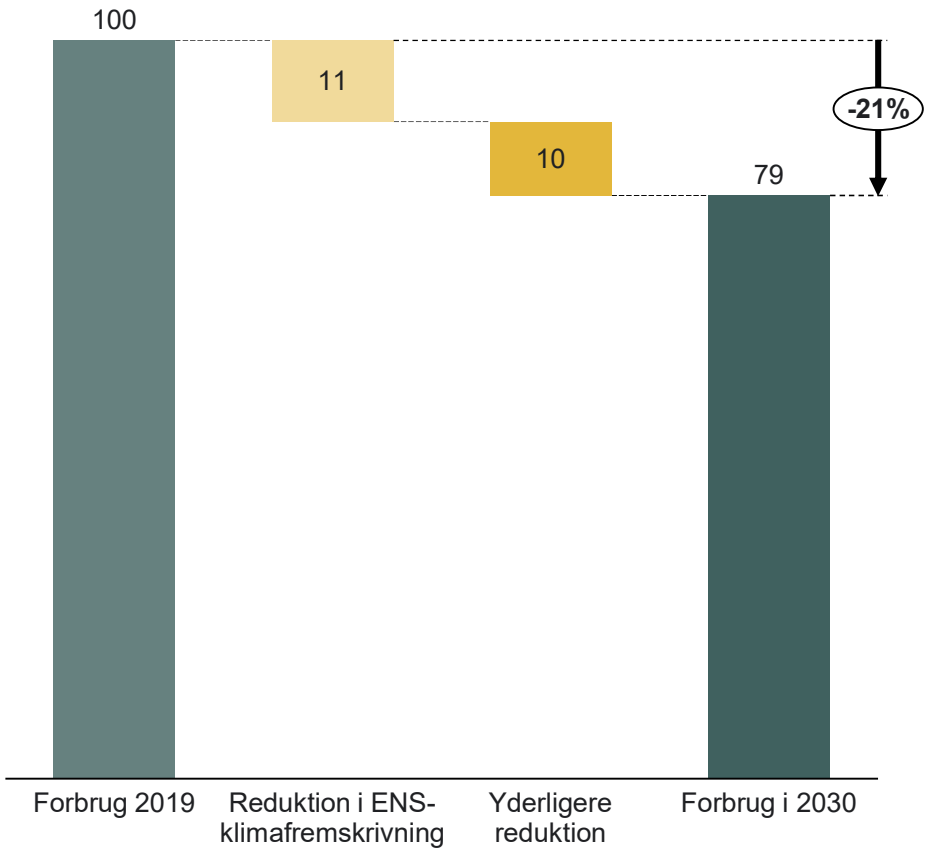
Energistyrelsen forventer i den seneste klimafremskrivning, at fiskefartøjernes energiforbrug vil falde med 11% alt andet lige mellem 2019 og 2030. Det svarer til en nedgang på 11 mio. liter. Dermed skal der ske yderligere reduktioner svarende til ca. 10 mio. liter ift. en reduktion på 21 mio. liter mellem 2019 og 2030.

Såfremt disse yderligere reduktioner på 10 mio. liter skal findes gennem en reduktion af fiskeflåden, så kunne det opnås ved reduktioner som i nedenstående to eksempler:

Eks. 1: Reducere med 22 mellemstore fartøjer	Eks. 2: Reducere med 25 fartøjer af forskellig størrelse
	8 fartøjer fra 15-17,9 meter
10 fartøjer fra 18-23,9 meter	8 fartøjer fra 18-23,9 meter
12 fartøjer fra 24-39,9 meter	8 fartøjer fra 24-39,9 meter
	1 fartøj over 40 meter
Samlet forbrug = 10 mio. liter	**Samlet forbrug = 10 mio. liter**

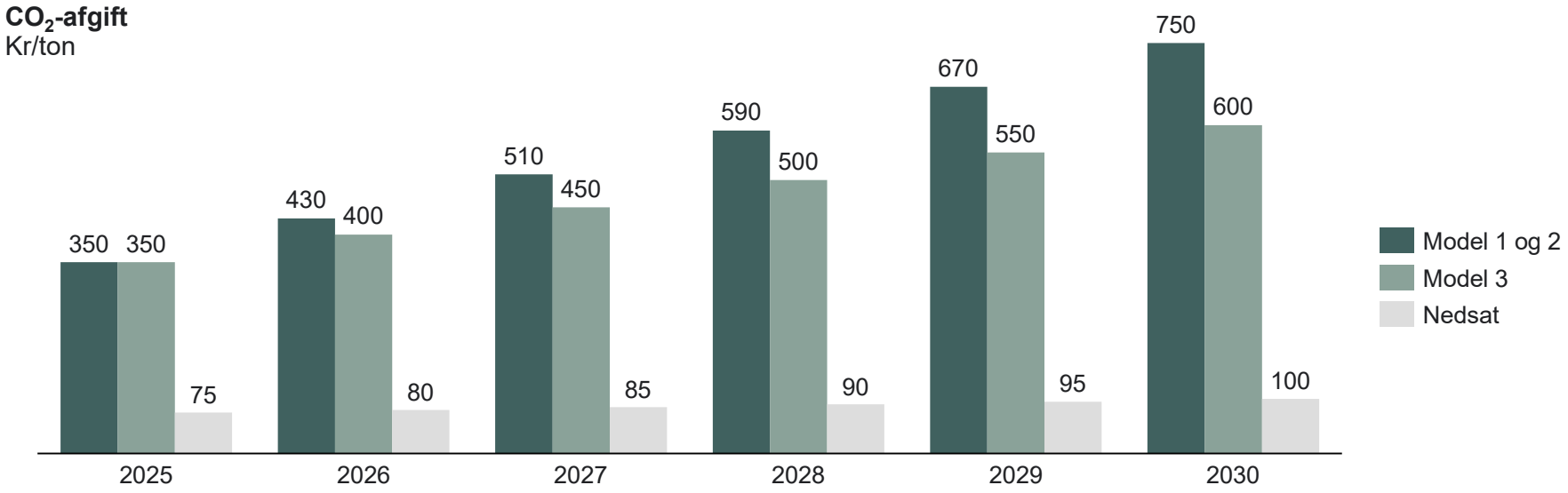
Note: Beregningen forudsætter, at øvrige fartøjer ikke samtidig øger deres forbrug.

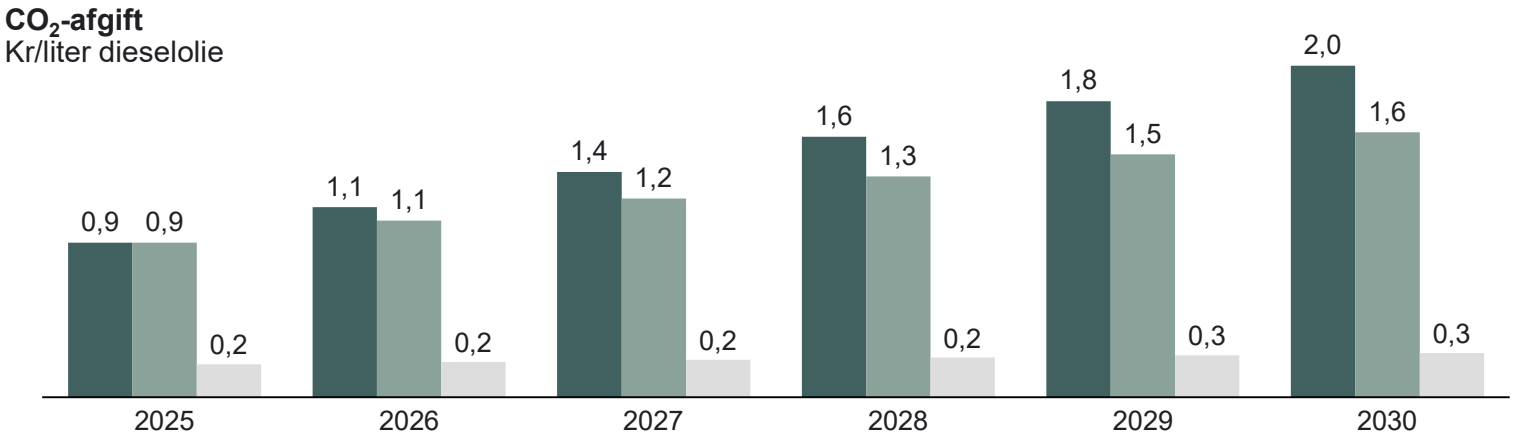
Danske fiskefartøjers dieselforbrug
Mio. liter



Note: I fremskrivningen antager Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet at udviklingen (nedgangen) i fiskerisektorens udledninger fortsætter, og udledninger og energiforbruget forventes at være reduceret med yderligere 11 pct. over perioden 2019 til 2030.
Kilde: Implement Economics pba. Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet (2021), *"Klimastatus og fremskrivning 2021"* samt DST's drivhusregnskab og fiskeriregnskab.

Ekspertgruppen for en grøn skattereform foreslår en CO_2-afgift for fiskere på 600-750 kroner per tons, som indfases fra 2025





Bonusinfo:

+50%

stigning i brændstof-prisen med en CO_2-afgift på 750 kr/t.

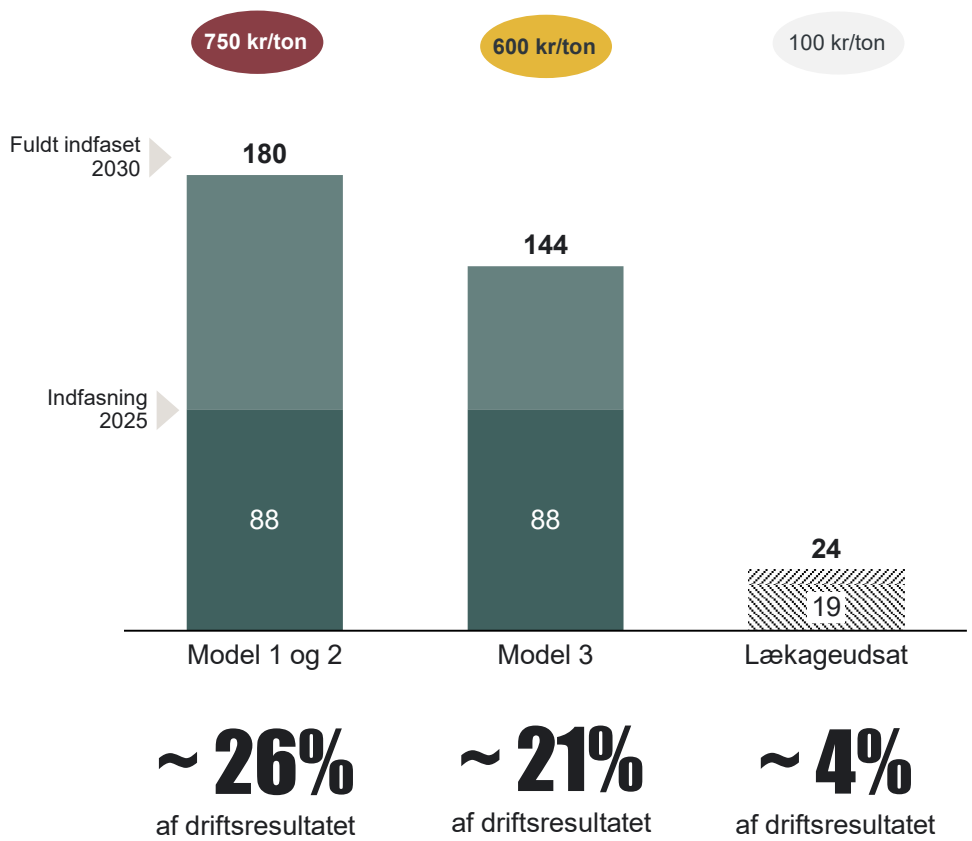
Danske fiskere betaler i dag ca. 4 kroner per liter dieselolie.

Kilde: Ekspertgruppen for en grøn skattereform (2022), *"Grøn skattereform – første delrapport"*, februar 2022.

Umiddelbart ville danske fiskefartøjer blive pålagt en CO_2-afgiftsbelastning på 144-180 mio. kroner ved fuld indfasning

- De danske fiskefartøjer forventes at udlede 0,25 mio. tons CO_2 i 2025.
- Scenarieberegningerne lægger dette niveau af udledninger til grund, hvilket er samme grundlag, som anvendes af ekspertgruppen.
- De tre scenarier er:
  - **Model 1 og 2: 750 kr/t** jf. forslag fra ekspertgruppen
  - **Model 3: 600 kr/t** svarende til ekspertgruppens forslag i en model der tager moderat hensyn til lækage-problematikken
  - **Model 3 "lækageudsat": 100 kr/t** svarende til ekspertgruppens nedsatte afgift for lækageudsatte aktiviteter.
- Med model 1 eller 2 vil de danske erhvervsfiskefartøjer umiddelbart blive pålagt en afgiftsbelastning på 180 mio. kr. i 2030, hvilket svarer til ca. 26% af det forventede driftsresultat.
- I model 3 vil den umiddelbare afgiftsbelastning være 144 mio. kroner (21% af driftsresultat), mens afgiftsbelastningen vil falde til 24 mio. kroner med en nedsat sats på 100 kr/t.
- Den umiddelbare belastning beregnet uden hensyntagen til nedsættelse af andre skatter og *uden* at indregne adfærdsændringer.

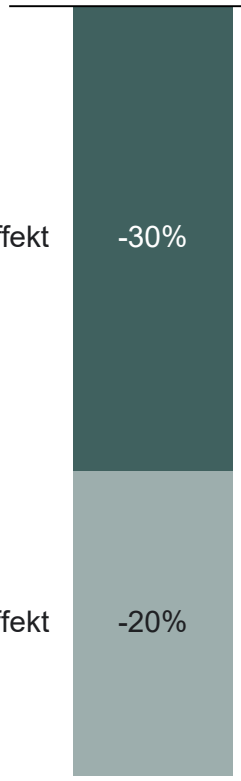
Afgiftsbelastning ved CO_2-afgift for fiskefartøjer
mio. kr.



Ekspertgruppen forventer at afgiften vil medføre en 50% reduktion af fiskeriets CO_2-udledning, hvoraf ca. 30%-point er ”struktureffekt” og ca. 20%-point er effektivisering af dieselforbrug

Fiskefartøjers CO_2 udledning
Pct. ændring

Model 1 og 2
750 kr/t



30-35 mio l. diesel

15-20 mio l. diesel

EKSPERTGRUPPENS VURDERING

Ekspertgruppen baserer sin vurdering på egne beregninger og et stort antal internationale studier, der gennem analyse af historiske data forsøger at vurdere hvor følsomt fiskeriets brændstofefterspørgsel er overfor afgiftsstigninger.[1]

STRUKTUREFFEKT:

Struktureffekten består ifølge Ekspertgruppens rapport af grænsehandel og nedgang i fiskeriet. Ifølge rapporten udgør grænsehandel hovedparten af denne effekt.[2]

TEKNISK EFFEKT:

Ekspertgruppen forventer at dette sker ved effektivisering af dieselforbruget. Substitution fra diesel til andre fossile brændsler vurderes ikke sandsynligt af Ekspertgruppen. Ekspertgruppen vurderer endvidere, at skifte til vedvarende energiformer først vil ske ved meget høje CO2-afgifter.[3]

IMPLIKATIONER FOR FISKERIET OG CO_2-UDLEDNING

Størstedelen (ca. 30%-point) af reduktionen sker ved en nedgang af tankning i Danmark, hvilket formodes at medføre en tilsvarende stigning i tankning i andre lande og dermed uændret CO_2-udledning.

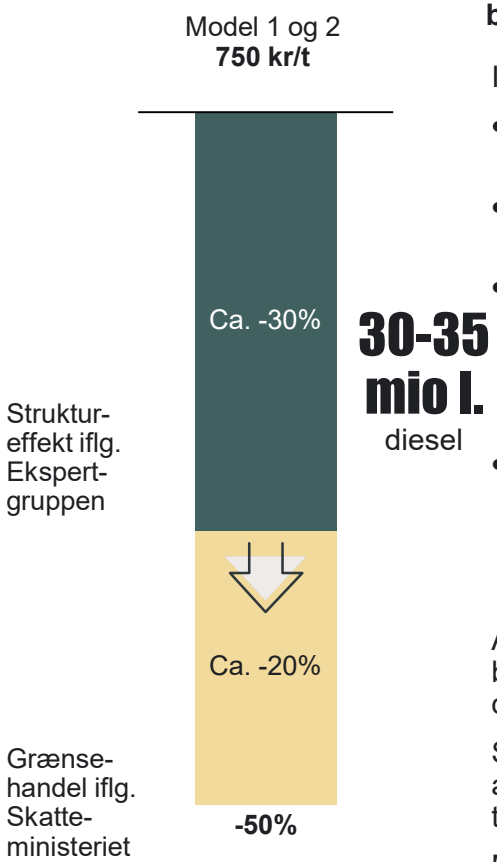
Hovedparten af denne CO_2-reduktion forventes altså, at ske ved at danske fiskefartøjer tanker i udlandet (grænsehandel). Dette reducerer *ikke* de globale CO_2-udledninger. Det flytter blot aktiviteten til udlandet (lækage). Den resterende del af struktureffekten består af en nedgang i fiskeriet med danske fiskefartøjer, som på sigt vil blive overtaget af udenlandske fartøjer. Det reducerer heller ikke de globale udledninger.

Ekspertgruppen forventer, at en høj CO_2-afgift i sig selv vil medføre brændstof-effektiviseringer på ca. 20%. Det vil sige, at det forventes at fiskefartøjerne pga. afgiften vil kunne fange den samme mængde fisk med 20% mindre brændstof. Effekten forekommer relativ stor og er ikke nærmere forklaret af Ekspertgruppen.

Note: Reduktionen på 50% er aflæst af figur 2.7 i Ekspertgruppens rapport og fordelingen er opgjort baseret på figur 2.7 samt på tabel 12 i dokumentationsrapporten, hvor det oplyses at teknisk reduktion udfør en andel på 0,3 af den samlede reduktion.
Kilde: 1) Se Ekspertgruppens dokumentationsnotat *”Dokumentation og følsomhedsberegninger af effekter for erhverv og rumvarme”.*
2) Se Ekspertgruppens dokumentationsnotat, tabel 7, side 22*, 3)* Se Ekspertgruppens dokumentationsnotat, tabel 5, side 17.

Struktur-effekten kan være *større end forudsat* i Ekspertgruppens rapport på grund af stor grænsehandel

Fiskefartøjers CO_2 udledning
Pct. ændring



STRUKTUREFFEKT:

Struktureffekten består ifølge Ekspertgruppen hovedsageligt af grænsehandel. Grænsehandel reducerer ikke de faktiske emissioner, men flytter blot salg af brændstof fra Danmark til udlandet eller til internationalt farvand. Ud af samlet 50 mio. liter vil 30-35 mio. liter flytte til udlandet enten via danske fartøjers tankning i udlandet eller ved en nedgang i aktiviteten på danske fartøjer. Det betyder implicit en lækageprocent på 60-70% iflg. Ekspertgruppens struktureffekt.

I en omfattende rapport fra december 2018 vurderer Skatteministeriet[1] , at:

- En stor andel af fiskefartøjerne kan time, hvornår de tanker, således at de uden nævneværdige meromkostninger kan tanke i udlandet.
- Selv lave afgiftsniveauer kan potentielt have en betydelig effekt på fiskefartøjers brændstofforbrug i Danmark. Det er særdeles usikkert at skønne over den præcise grænsehandelseffekt.
- Skatteministeriet lægger til grund, at en forhøjelse af prisen på fiskeriets brændstof på 1 øre i forhold til andre lande reducerer det danske salg med 1/4 pct.. På daværende tidspunkt vurderedes det, at en afgift på 90 øre vil føre til en reduktion af salget med 22,5 pct. Skatteministeriet skriver desuden at effekten formentlig vil være uforholdsmæssigt større ved høje afgifter.
- Et skift i grænsehandlen, jf. ovenfor, vil også føre til landing af færre fisk i Danmark, da der er stor sammenhæng mellem, hvor fiskere tanker, og hvor de lander deres fangst. Dette må forventes at få erhvervsøkonomiske konsekvenser, også for andre end de, som påvirkes direkte. Færre landinger af fisk i Danmark vil fx alt andet lige have negative konsekvenser for de danske havne og de tilknyttede forarbejdningsindustrier mv.

Anvendes Skatteministeriets vurdering ift. en afgift på 2 kroner per liter (svarende 750 kr/t), så vil det betyde en reduktion i salget med 50 pct. eller mere (forudsat at en forhøjelse med 1 øre vil reducere det danske salg med ¼ pct).

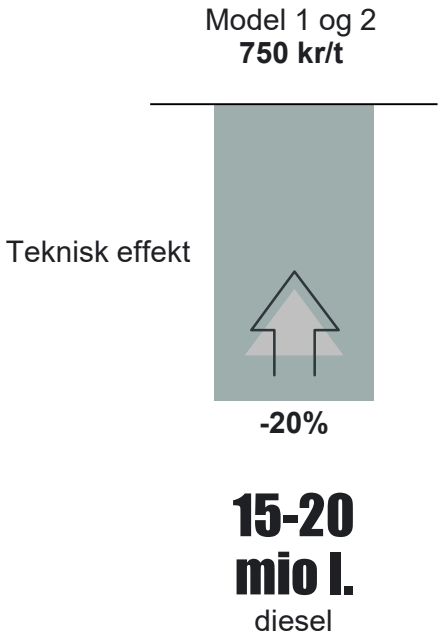
Skatteministeriet vurderede endvidere på baggrund af brændstofpriser og driftsomkostninger fra 2014, at med en afgift på 90 øre vil de store fartøjer på over 40 meter kunne sejle mindst 400 km alene for at tanke – og måske helt op til 1600 km.

Med en afgift på 2 kr. per liter og senest tilgængelige brændstofpriser og driftsomkostninger (2019), vil det kunne betale sig at sejle mindst 800 km alene for at tanke – og måske helt op til 4.100 km. Det vurderes skønsmæssigt, at omkring 80 pct. af dieselforbruget sker på fartøjer, der har et sejladsmønster og en rækkevidde, hvor tankning i udlandet er en reel mulighed (jf. bilag).

Kilde: 1) Skatteministeriet, *"Afgifts- og tilskudsanalysen på energiområdet Delanalyse 3"*, December 2018.

Den tekniske effekt kan være *mindre end forudsat* af Ekspertgruppen fordi store dele af flåden allerede er effektiv og kan tanke i udlandet

Fiskefartøjers CO_2 udledning
Pct. ændring



TEKNISK EFFEKT:

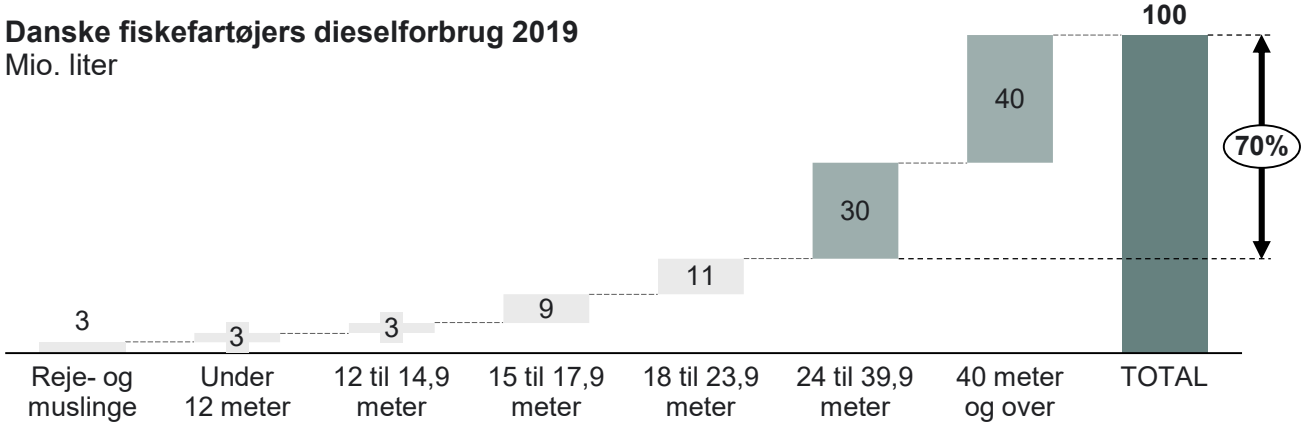
Ekspertgruppen forventer at en afgift på 2 kroner per liter vil medføre en effektivisering af dieselforbruget på 20%, svarende til ca. 15-20 mio. liter.

De store fartøjer (over 24 meter) står for 70% af brændstofforbruget, dvs. 70 mio. liter. Disse fartøjer er bygget til at sejle langt fra kysten og drives meget professionelt med stort fokus på omkostningseffektivitet, herunder brændstofeffektive motorer og brændstoføkonomisk sejlads.

Disse fartøjer vil desuden alle kunne tanke i udlandet og dermed undgå en eventuel dansk afgift. Det forekommer derfor tvivlsomt, om disse fartøjers brændstofforbrug vil blive effektiviseret yderligere som følge af en afgift. Den største brændstofbesparelse vil kunne opnås ved at lande fisken i lande tættere på fangstområderne og dermed spare brændstof til sejlads med fuld last tilbage til Danmark. I et sådant scenarie vil sild fanget af danske fartøjer landes i Norge, makrel i Skotland og industrifisk i f.eks. Irland, som alle ligger tættere på fangstområderne end Danmark.

Tilbage står de ca. 30 mio. liter, som forbruges af de mindre fartøjer under 24 meter. Det kan ikke afvises, at der findes et vist effektiviseringspotentiale i denne gruppe, men en besparelse på 15-20 mio. liter ud af et forbrug på 30 mio. liter (reduktion på 50-67% af disse fartøjers forbrug) forekommer ikke sandsynligt.

Danske fiskefartøjers dieselforbrug 2019
Mio. liter

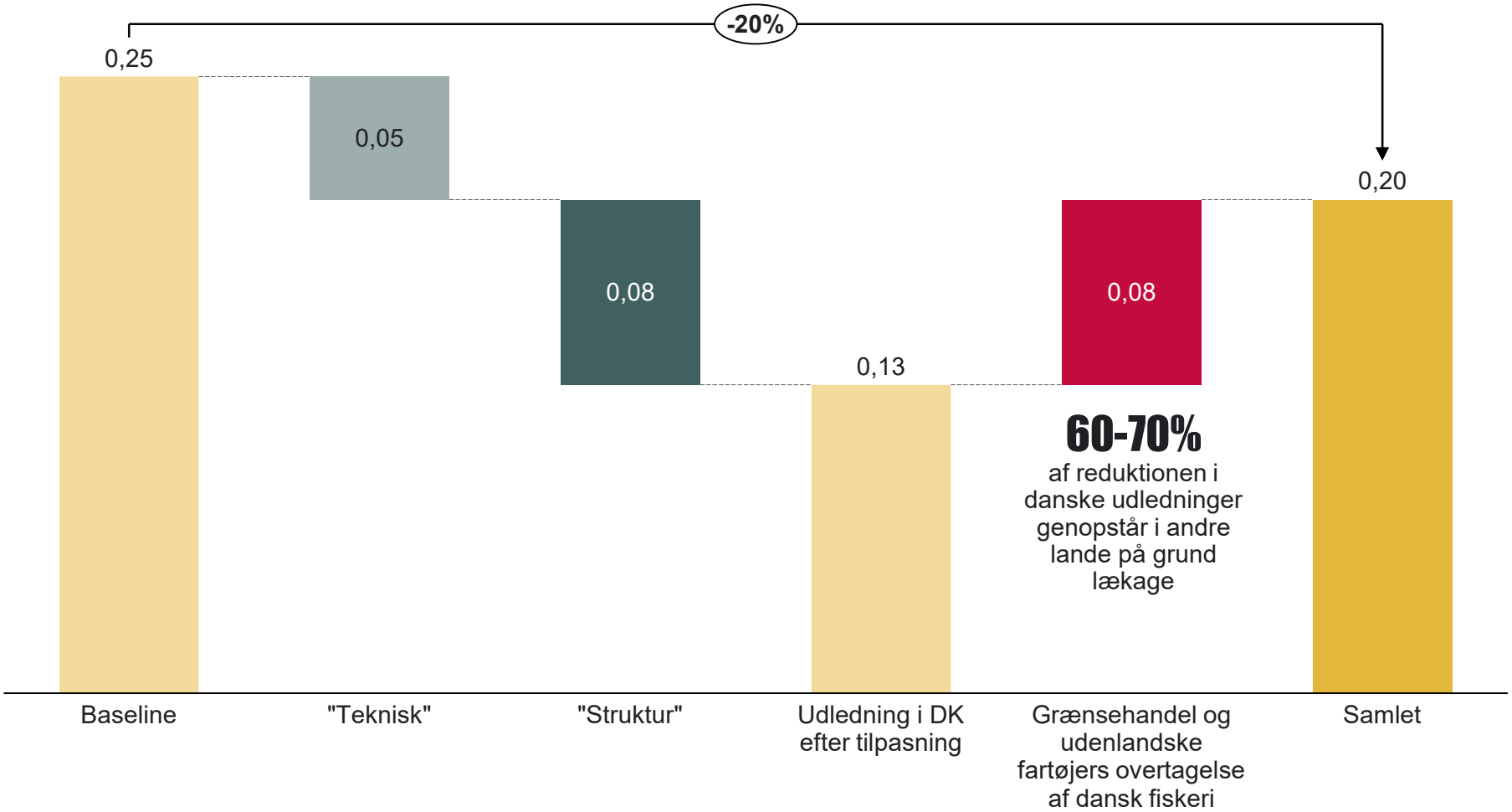


Kilde: 1) Se Ekspertgruppens dokumentationsnotat *"Dokumentation og følsomhedsberegninger af effekter for erhverv og rumvarme"*.
2) Se Ekspertgruppens dokumentationsnotat, tabel 7, side 22, *3)* Se Ekspertgruppens dokumentationsnotat, tabel 5, side 17.

Lækageraten vil være høj (60-70%) på grund af grænsehandel og udenlandske fartøjers overtagelse af fiskeri fra danske fartøjer

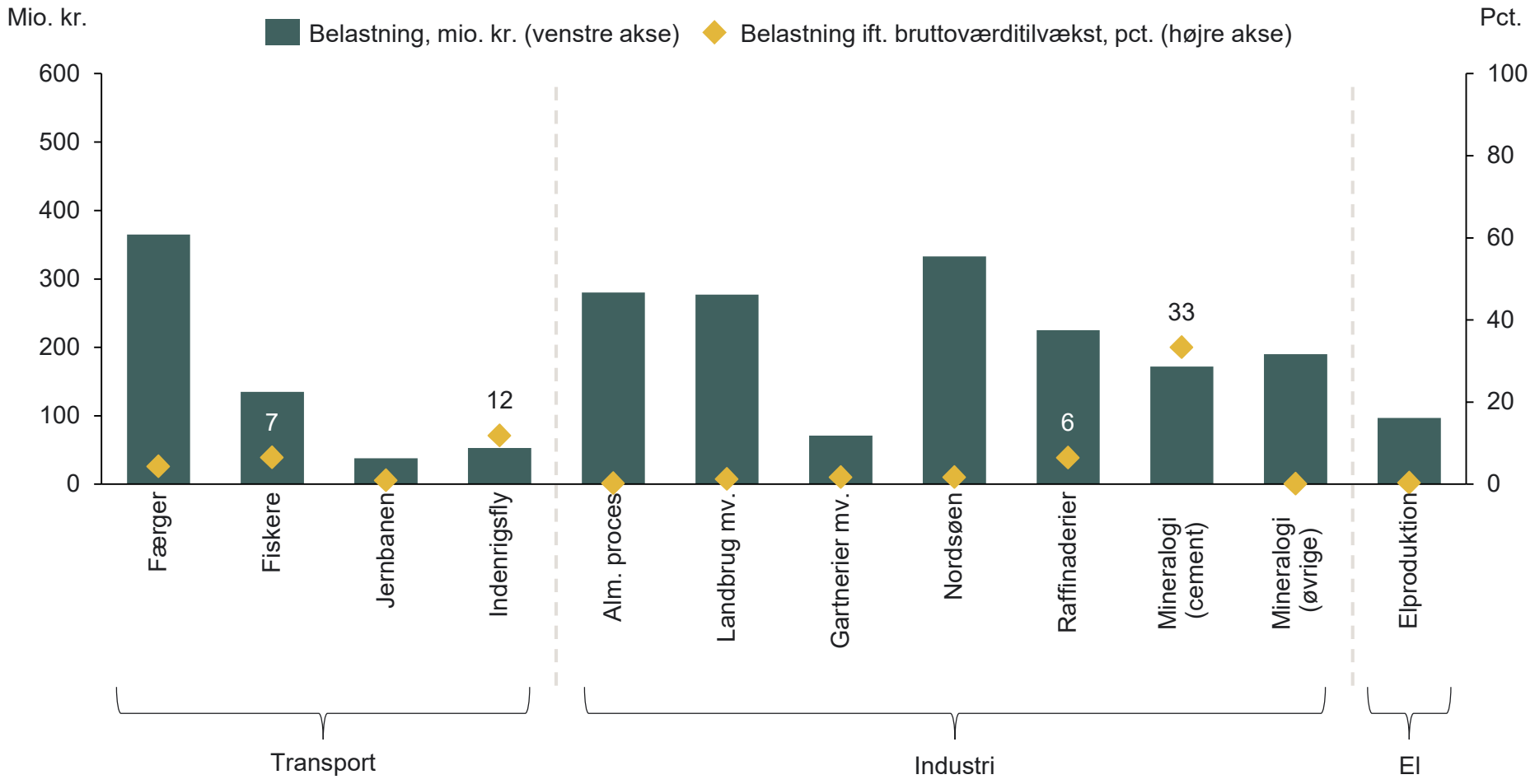
Det betyder, at den reelle CO2-reduktion ved afgiften højest er 0,05 mio. tons (svarende til 0,05% af de samlede danske udledninger), hvilket forudsætter at de danske fiskefartøjer kan realisere Ekspertgruppens forventninger til en høj effektivisering af dieselforbruget.

CO_2 udledninger 2025/30
Mio. tons



Høj erhvervsbelastning for fiskeriet – kun cement og indenrigsfly er hårdere belastet, når der tages højde for erhvervets størrelse

Erhvervsbelastning efter tilpasning – model 1
Mio. kr., pct. belastning ift. bruttoværditilvækst



Kilde: Ekspertgruppen for en grøn skattereform (2022), *"Grøn skattereform – første delrapport"*, februar 2022.(figur 2.8 samt tabel 2.6)

En CO_2-afgift på 750 kr/t vil give en høj erhvervsbelastning og en begrænset CO_2-reduktion – det er dyrt at reducere CO_2 i fiskeriet

Effekt	Kommentar	**Dieselforbrug** mio. liter	**CO_2 udledning** mio. tons	**Afgiftsbelastning efter tilpasning** Mio. kr.	**Omkostninger til omstilling** Mio. kr.
Struktureffekt (grænsehandel mv)	Danske fartøjers tankning i udlandet samt anden nedgang i forbrug	30-35	0,08 – 0,09		
Effektivisering	Ekspertgruppens forventning til sparet dieselforbrug	15-20	0,04 – 0,05		Ca. 30
Dansk forbrug efter tilpasning	Det resterende forbrug efter tilpasning	50	0,13	100	
Samlet		**100**	**0,25**	**100**	**Ca. 30**

Erhvervsbelastning for fiskeriet baseret på Ekspertgruppens rapport

ERHVERVSBELASTNING = 130 mio. kroner

CO2-REDUKTION = 0,04-0,05 mio. tons

2600-3500 kr pr tons

Samfundsøkonomi for fiskeri baseret på Ekspertgruppens rapport

SAMFUNDSØKONOMISK OMK. = 40 mio. kroner

CO2-REDUKTION = 0,04-0,05 mio. tons

Ca. 1000 kr pr tons

Erhvervsbelastning

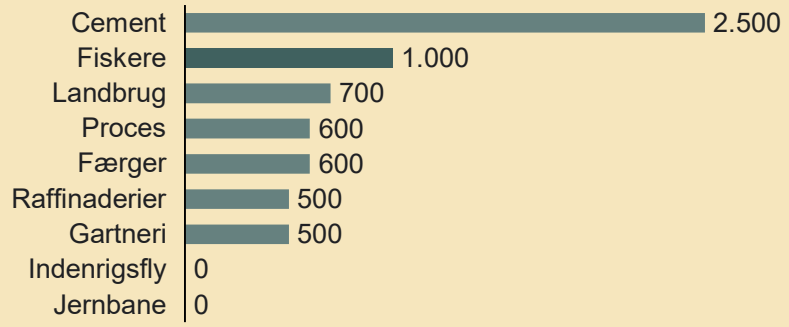
Erhvervsbelastningen er de omkostninger, som de afgiftsbelagte brancher påføres ved CO_2-afgiftsstigningerne.

Ifølge Ekspertgruppens rapport skal de erhvervsøkonomiske omkostninger beregnes efter tilpasning, dvs. efter at branchen har tilpasset sig til de nye afgiftsniveauer.

Erhvervsbelastningen består således af den afgiftsbelastning, branchen har efter tilpasning, samt de omkostninger, som branchen har haft til at omstille deres produktion.

Kilde: Ekspertgruppen for en grøn skattereform (2022), boks 2.4.

Samfundsøkonomi (kr/ton)



Note: Beregningen baserer sig på Ekspertgruppen for en grøn skattereform (2022), *"Grøn skattereform – første delrapport"*, februar 2022 samt antagelsen om at struktureffekten i Danmark modsvares af en tilsvarende stigning i udlandets udledninger pga. grænsehandel og udenlandske fartøjers overtagelse af danske fartøjers fangst og dieselforbrug. Samfundsøkonomiske reduktionsomkostninger er behæftet med betydelig usikkerhed og beløb er afrundet til nærmeste 100 kr/ton.

Fem væsentlige forhold i vurderingen af erhvervs-konsekvenserne for fiskeriet

En overgang fra afgiftsfritagelse til fuld CO_2-beskatning for fiskeriet bør designes med udgangspunkt i de konkrete forhold i fiskerierhvervet.

En CO_2-afgift på fiskeriet skal medføre reelle bidrag til 70%-målsætningen – ikke blot pålægge nye afgifter, som ikke fører til reelle CO_2-reduktioner, og som blot flytter udledninger (og fiskeri) til udlandet.

Effekter af en CO_2-afgift bør tage højde for nedenstående forhold i fiskeriet:

1

Teknologisk udvikling betyder at reel grøn omstilling ikke er mulig før efter 2030

Frem til 2030 er omkostningerne (skyggepriserne) ved omstilling til CO_2-frit fiskeri så høje (over 2000 kr/t), at CO_2-afgiften kun vil virke gennem besparelser i dieselforbruget.

2

Høj lækage/grænsehandel betyder at CO_2-udledninger blot flytter til udlandet

Effekten af en CO_2-afgift på fiskeriet vil blive begrænset af *lækage* fordi *a)* fiskerne i stor udstrækning vil tanke i andre lande og *b)* fordi fiskeriet er stærkt konkurrenceudsat og fangsten fra danske fartøjer på sigt overtages af udenlandske fartøjer.

3

Ingen overvæltning i prisen betyder at afgiften bliver ren omkostning for erhvervet

En CO_2-afgift på fiskeriet vil blive en direkte omkostningsforøgelse for erhvervet eftersom afgiften ikke kan overvæltes til næste led i værdikæden. Dagsprisen på fangsten fastsættes på auktioner med en international prissætning.

4

Regionale effekter betyder at særligt Nord- og Vestjylland vil blive ramt

Næsten halvdelen af fangsten landes i Nordjylland (45%) og en stor del i Midtjylland (27%), mens en stor del landes uden for Danmark (22%). Fiskerierhvervet og den relaterede værdikæde er stærkt koncentreret i kystområder i Nord- og Vestjylland. Reduktioner i omsætning og profit vil derfor ramme regionalt skævt.

5

Forskellige muligheder for tankning betyder at særligt de mindre fartøjstyper bliver ramt

Fartøjer påvirkes forskelligt alt efter størrelse (små, mellem og store fartøjer) og fangstform (garn, ruse, trawl mv). Særligt de små og mellemstore fartøjer under 40 meter vil blive påvirket.

Med en afgift på 750 kr/t vil 32% af fiskeriets bruttoudbytte alt andet lige blive ulønsomt.

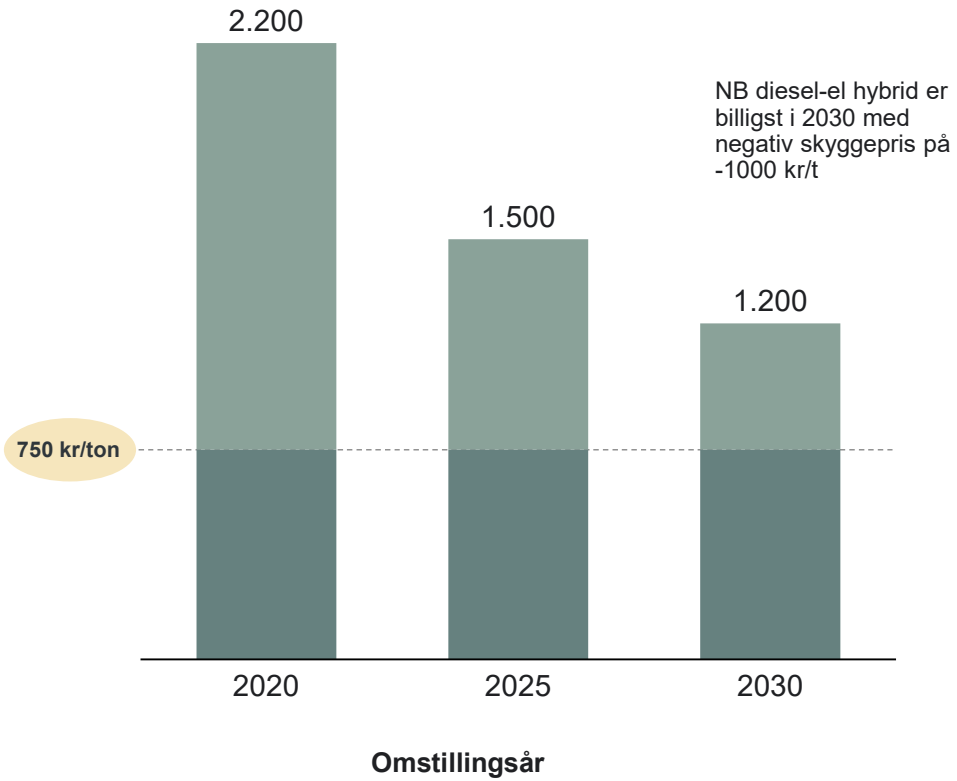
De største fartøjer (over 24 meter) vil have bedst mulighed for at tanke i udlandet og dermed afbøde noget af omkostningsforøgelsen. Det vil især være de mindre og kystnære fartøjer, som vil skulle absorbere afgiftens mer-omkostninger.

Frem til 2030 er reduktionsomkostningerne (skyggepriserne) i fiskeriet så høje, at CO_2-afgiften *ikke* vil medføre skift til CO_2-frie brændsler – det vil være billigere ”blot” at betale afgiften

- Et studie fra Århus Universitet udført for Søfartsstyrelsen viser, at det *ikke* i sig selv er finansielt rentabelt at omstille fiskeriet til nulemission.
- Studiet viser, at selv den billigste teknologi (metanol dual fuel) vil medføre en høj økonomisk omkostning for erhvervet og samfundet.
- Aktuelle skyggepriser – dvs reduktionsomkostningen ved omstilling i 2020 - estimeres til ca. 2.200-2.600 kr. pr. ton CO_2.
- Pga. den forventede teknologiske udvikling vil omkostningerne ved at reducere CO_2 udledningen være mindre pr. tons, hvis omstillingen udskydes til f.eks. 2030. I 2030 estimeres en skyggepris på ca. 1.200 kr. pr. ton CO_2 for metanol.
- Det vil altså koste fiskeriet 1.200 kr/t at reducere udledningerne i 2030, hvilket vil være dyrere end betaling af en CO_2-afgift på 750 kr/t.
- Derfor tyder denne undersøgelse på, at fiskeriet ikke vil reducere skifte til CO_2-frie brændsler i 2030, hvis der indføres en CO_2-afgift på 750 kr/t. Det vil være billigere ”blot” at betale afgiften.

Skyggepriser for CO2-reduktioner ved grøn omstilling af fiskefartøjer, metanol dual fuel (kr/t, 2020 priser, markedspriser)

Figuren viser reduktionsomkostningerne per tons CO_2 ved omstilling i forskellige år. Der vises omkostningen for billigste teknologi (metanol) for den billigste fartøjstype (fartøj 4, 24-39,9 meter).



Kilde: Winther, M. & Martinsen, L. (2020), ”Analyse af CO2-emissioner og økonomi ved grøn omstilling af fiskefartøjer”, Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi, Videnskabelig rapport nr. 431. Tilgængelig på: http://dce2.au.dk/pub/SR431.pdf

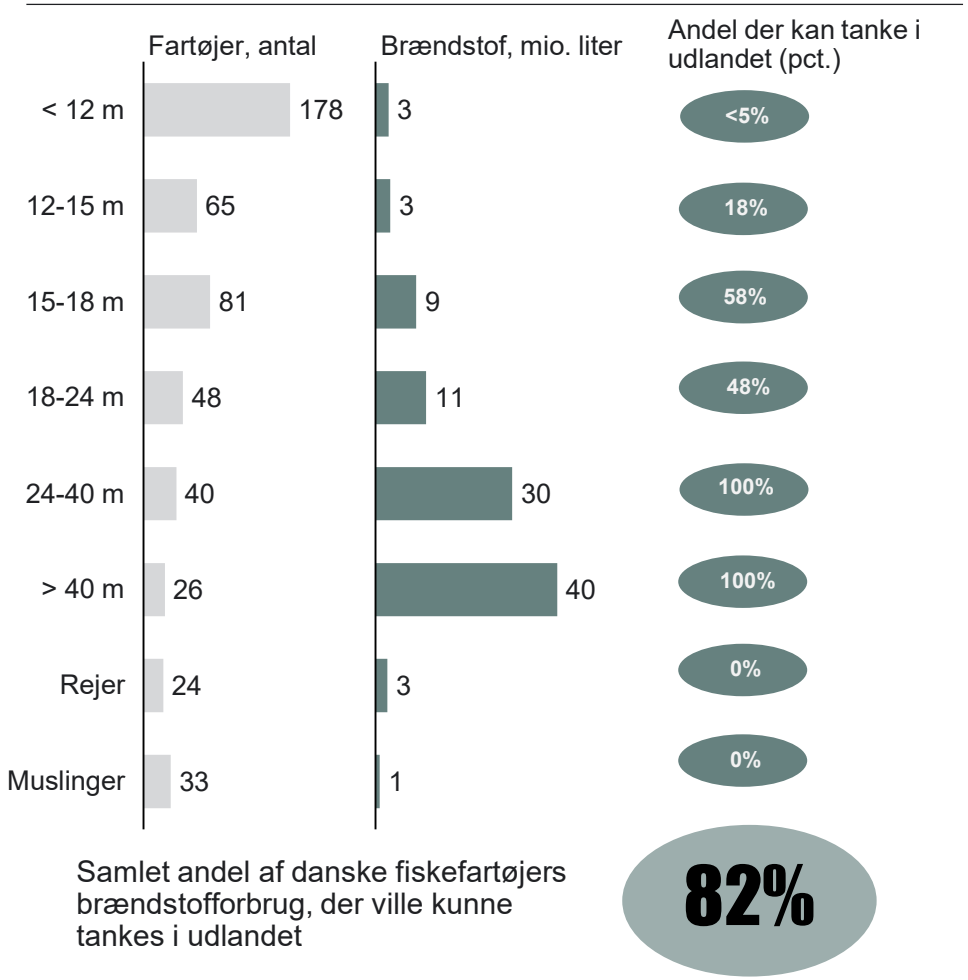
2

LÆKAGE

En stor del af tankningen (ca. 80%) kan fortages i udlandet – og særligt de større fartøjer forventes at benytte muligheden for at tanke i andre lande eller i internationalt farvand

- Effekten af en CO_2-afgift på fiskeriet vil blive begrænset af *lækage* fordi
  a) Fiskefartøjerne – særligt de største – vil tanke i andre lande eller i internationalt farvand ud for Danmark (Skagen)
  b) Fiskeriet er stærkt konkurrenceudsat og vil miste eksportandele ved en dansk afgift, der er betydeligt over afgiften i omkringliggende lande
- De helt store fiskefartøjer (over 40 meter) fisker i store dele af Nordsøen og tanker store mængder brændstof ad gangen (typisk 400 tons brændstof). Med en ensidig afgift på diesel i danske havne vil disse fartøjer vælge at tanke i andre havne og med en afgift på eksempelvis 2 kr/liter (750 kr pr ton CO2) vil det kunne betale sig for disse fartøjer at sejle 1-2 døgn alene for at tanke.
- På to døgn kan disse fartøjer sejle til de fleste havne i Nordsøen og Østersøen (Skandinavien, Baltikum, Polen, Tyskland, Storbritannien og Irland). Det samme tankningsmønster vil gælde for fartøjer på 24-40 meter.
- De mellemstore fartøjer (15-24 meter), der fisker med trawl, vil kunne sejle til havne omkring Kattegat, Skagerrak og Østersøen og det vil kunne betale sig at sejle 1-2 døgn alene for at tanke.
- For de mindre fartøjer (under 15 meter) vil mulighederne være mindre begrænsede, og kun fartøjer der f.eks. fisker med trawl efter jomfruhummer langs den svenske kyst vil have muligheder for tankning i andre lande.
- En høj CO_2-afgift kan således føre til *øget brændstofforbrug*, såfremt fartøjerne sejler 1-2 døgn alene for at tanke.

Fordelingen de i alt 495 danske fiskefartøjer



Kilde: Se bilag for uddybning af beregning

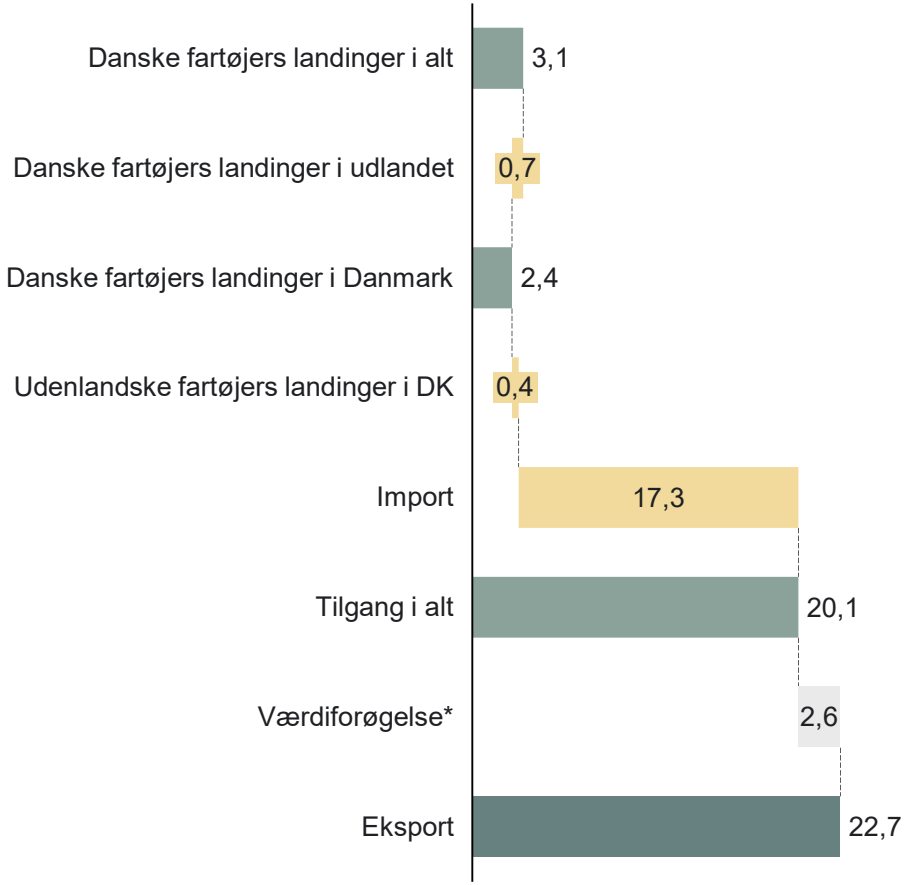
3

OVERVÆLTNING

En CO_2-afgift vil have store negative konsekvenser for erhvervet eftersom afgiften ikke kan overvæltes i prisen

- Danmark er en verdens største eksportører af fisk og skaldyr samt forarbejdede fiske- og skaldyrsprodukter.
- Den store eksport sker på basis af landinger fra både danske fiskefartøjer (2,4 mia. kr.) og udenlandske fartøjers landinger i Danmark (0,4 mia. kr.), samt en ved en meget stor import af fisk og skaldyr herudover (17,3 mia. kr.).
- Danmark er således en meget integreret del af en stor samlet forsyningskæde af fisk og skaldyr i Europa og med betydeligt salg uden for EU.
- Selvom Danmark er en stor fiskenation, så udgør den danske fangst kun ca. 5% af den samlede fangst i Europa (EU+Norge+Island og UK) og Danmarks eksport af fisk, skaldyr og forarbejdede produkter udgør kun en lille del af EU's samlede forbrug.
- Danske fiskere afsætter fangsten på auktioner eller til industrielle producenter til auktionspris. De største fartøjer, som fanger fisken langt ude i Nordsøen afsætter fisken, der hvor dagsprisen er højest.
- Køberne på auktionerne rundt om Nordsøen er internationale købere til det europæiske og internationale marked, og de køber de ønskede produkter på den auktion, hvor dagsprisen er lavest.
- Det betyder, at der dannes en markedspris dag-for-dag på den pågældende art, og danske fiskere vil således ikke kunne afsætte sine produkter til andet end den gældende dagspris på auktionerne.
- Derfor vil en ensidig dansk mer-omkostning ved fangsten (f.eks. på grund af en høj CO2-afgift) ikke kunne overvæltes i prisen.
- CO2-afgiften vil derfor skulle absorberes 100% af fiskerne, som en omkostningsforøgelse, der direkte reducerer lønsomheden.

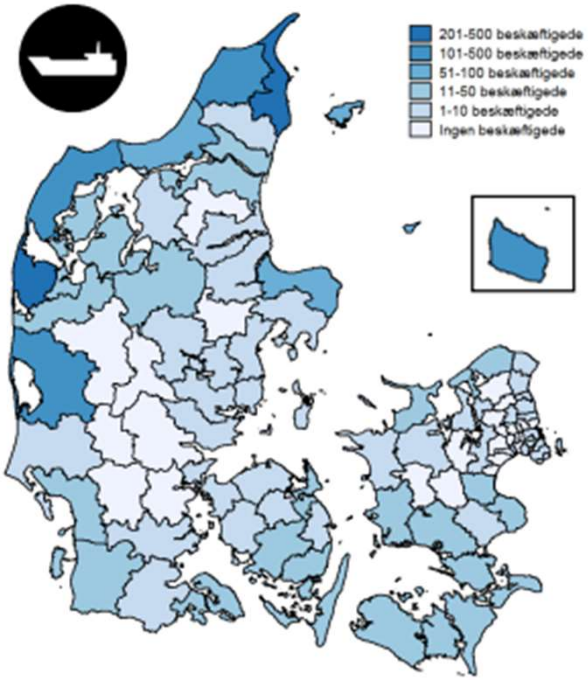
Landinger, import og eksport af fisk i 2020 (mia. kroner)



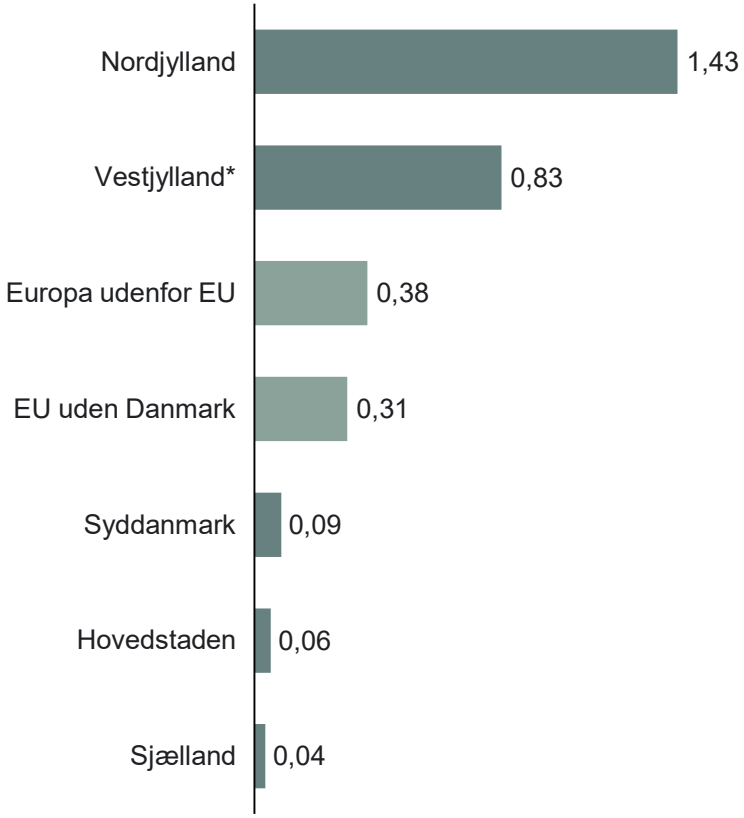
Note: Landinger omfatter alle arter. Import og eksport omfatter fisk, krebsdyr, bløddyr og varer deraf. *) Værdiforøgelse udover hjemligt dansk forbrug.
Kilde: Implement analyse pba. data fra Danmarks Statistik

Næsten halvdelen af fangsten landes i Nordjylland – og en nedgang i fiskeriet vil ramme regionalt skævt

- Der landes fisk for 1,4 mia. kroner i Nordjylland (45% af fangstværdien) og en stor del i det vestlige Jylland.
- En stor del landes uden for Danmark (22%).
- Fiskerierhvervet og den relaterede værdikæde er stærkt koncentreret i kystområder i Nord- og Vestjylland.
- Reduktioner i omsætning og profit vil derfor ramme regionalt skævt.



Danske fartøjers landing af fisk efter landingsplads 2020
Landet værdi, mia. kr.

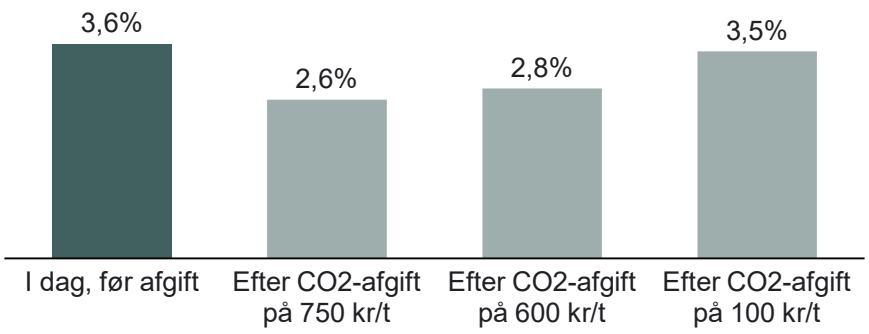


Note: *) inkl. landinger i hele region Midtjylland.
Kilde: Implement analyse pba. data fra Fiskeriregnskaberne

Afgiften vil især ramme små og mellemstore fartøjer og knap en tredjedel af fiskeriets omsætning vil alt andet lige blive ulønsom

- Erhvervsfiskefartøjerne er i dag samlet set lønsomme (positivt driftsresultat før ejeraflønning) og lønsomheden svarer til et driftsresultat ift den investerede kapital (primo aktiver) på 3,6% i 2019.
- Lønsomheden vil blive betydeligt forværret i afgiftsscenariet med en CO2-afgift på 750 kr/t (til 2,6%).
- For visse fartøjstyper vil en ensartet CO_2-afgift på 750 kr pr tons CO_2 gøre fiskeriet direkte ulønsomt (negativt driftsresultat efter afgiften, rødt) eller reducere lønsomheden betydeligt (<1% afkast, gult),
- **Alt andet lige vil knap en tredjedel af fiskeriets omsætning (30%) blive ulønsom** (afkast <1%). **Det er især de mellemstore fartøjer (18-40 meter), der umiddelbart vil blive ramt.**
- **Dog vurderes en meget stor del af fartøjer på over 24 meter at kunne ændre tankningsmønster og dermed undgå store dele af afgiften.**

Lønsomhed *før* og *efter* CO_2-afgift, 2019
Driftsresultat (før ejeraflønning) ift samlede aktiver (%)



Lønsomhed *efter* CO_2-afgift, 2019
Driftsresultat (før ejeraflønning) ift samlede aktiver (%)

	Under 12 meter	12 til 14,9 meter	15 til 17,9 meter	18 til 23,9 meter	24 til 39,9 meter	40 meter og over
Model 1 og 2: 750 kr/ton CO_2 => samlet afgiftsbelastning på 180 mio. kr						
Total	**3,2%**	**2,3%**	**2,3%**	**0,4%**	**-0,1%**	**4,0%**
Model 3: 600 kr/ton CO_2 => samlet afgiftsbelastning på 144 mio. kr						
Total	**3,3%**	**2,5%**	**2,5%**	**0,6%**	**0,2%**	**4,1%**
Lækage-udsat: 100 kr/ton CO_2 => samlet afgiftsbelastning på 24 mio. kr						
Total	**3,7%**	**3,1%**	**3,1%**	**1,2%**	**1,3%**	**4,6%**

= negativt driftsresultat efter afgift

= meget svækket driftsresultat efter afgift (<1% afkast på investeret kapital)

Note: Danmarks Statistik opgør driftsresultat *før* ejeraflønning. Hvor ejeraflønning ikke er oplyst er denne beregnet af DST. Se bilag for uddybning.
Kilde: Implement Economics pba Danmarks Statistik, FIREGN1

En afgift vil påvirke fiskerne, støtteerhvervene og forarbejdningsindustrien og samlet vil 1.600 jobs i de fiskeriafhængige lokalsamfund blive berørt

Implement Economics har beregnet de erhvervsmæssige konsekvenser af en CO_2-afgift på fiskefartøjer på 750 kr./t, hvilket svarer til 2 kr./liter. Ekspertgruppens struktur-effekt og teknisk effekt lægges til grund.

Konkret lægges til grund at:

- Ca. 20 mio. liter dieselolie, som i dag tankes af danske fiskefartøjer i danske havne, i stedet tankes i udlandet
- Ca. 10. mio. liter dieselolie vil herudover ikke længere blive forbrugt af danske fiskefartøjer
- Ca. 20 mio. liter dieselolie spares som følge af Ekspertgruppens forventede effektivisering
- De resterende ca. 50 mio. liter diesel betales der afgift for, hvilket betyder en belastning på 100 mio. kroner, som pålægges de fartøjer, der ikke har mulighed for at tanke i udlandet og som dækker det resterende forbrug, som ikke spares ved de antagede effektiviseringer
- Det antages at det ændrede tankningsmønster betyder ændrede landingsmønstre, dvs. mere fangst landes i udlandet. Konkret antages at fartøjer ændrer landingsmønstre ifm. nye tankningsmønstre, så fisken landes hvor der tankes.

Støtteerhverv: ca. 70 jobs kan gå tabt

- Med færre landinger i danske havne følger en nedgang i aktivitetsniveauet i danske fiskerihavne
- Blandt andet for fiskeriauktioner, frysehuse og havnetransporter, proviantering og forsyningsvirksomheder til fartøjerne
- En del af vedligehold af fartøjerne vil også forsvinde og ske udlandet ifm. landinger

Havfiskeriet: ca. 170 jobs kan gå tabt

- Afgiften vil reducere lønsomheden for særligt de mindre fartøjer, som ikke har alternative tankningsmuligheder
- Samlet kan dette medføre en nedgang i fiskeaktiviteten på danske fiskefartøjer på ca.10%

Forarbejdning: ca. 300 jobs kan gå tabt

- En nedgang på 30% af danske landinger
- Dette reducerer den råvaremængde, som er tilgængelig for forarbejdningen i Danmark
- Forarbejdningsindustrien har et stor import, men de fisk som landes i havnene som input kan kun i begrænset omfang erstattes af import (eksempelvis industrifisk til fiskemelsfabrikker).

+ ca. 360 andre jobs
Havfiskeriet og støtteerhvervene hertil understøtter en række lokale jobs gennem afledte og inducerede effekter

Ca. 600 jobs
påvirkes i alt i og omkring fiskerihavnene

I ALT VIL CA. 1.600 JOBS BLIVE BERØRT
når de afledte og inducerede effekter af denne nedgang medregnes. Nedgangen vil berøre de lokalsamfund, der er mest afhængige af fiskeriet.

Ca. 1.000 jobs
påvirkes i alt omkring forarbejdnings-industrien

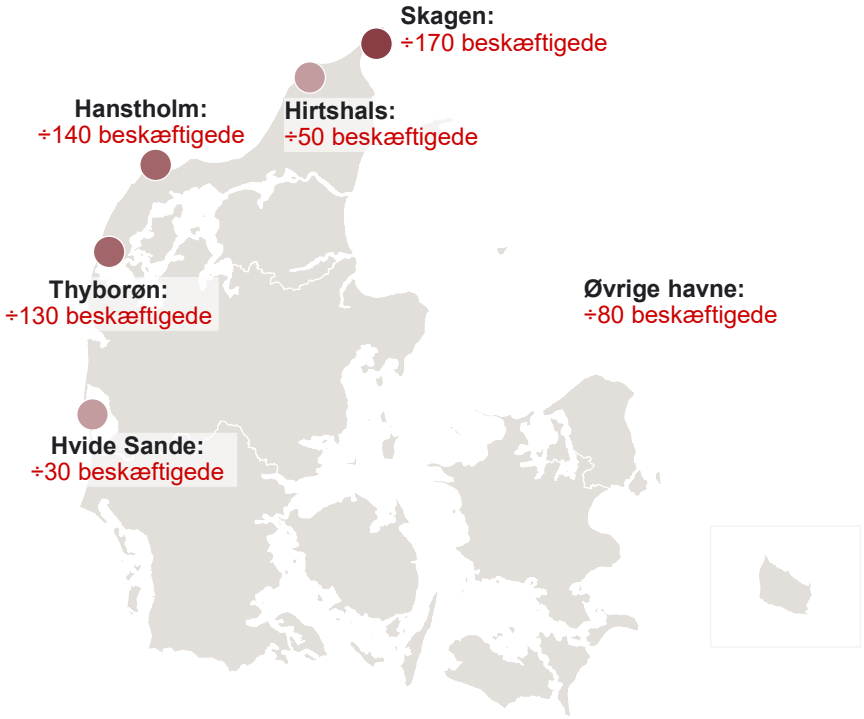
+ ca. 700 andre jobs
Forarbejdningsindustrien understøtter ligeledes en række jobs gennem afledte og inducerede effekter.

Kilde: Implement Economics beregninger pba. Ekspertgruppens resultater samt egne input-output beregninger baseret på data fra Danmarks Statistik.

Nedgangen vil ramme lokalområder i Nord- og Vestjylland, hvor der er færre jobmuligheder og hvor fiskeriet har stor betydning for lokalsamfundene – hvilket har stor betydning selvom tallene er små

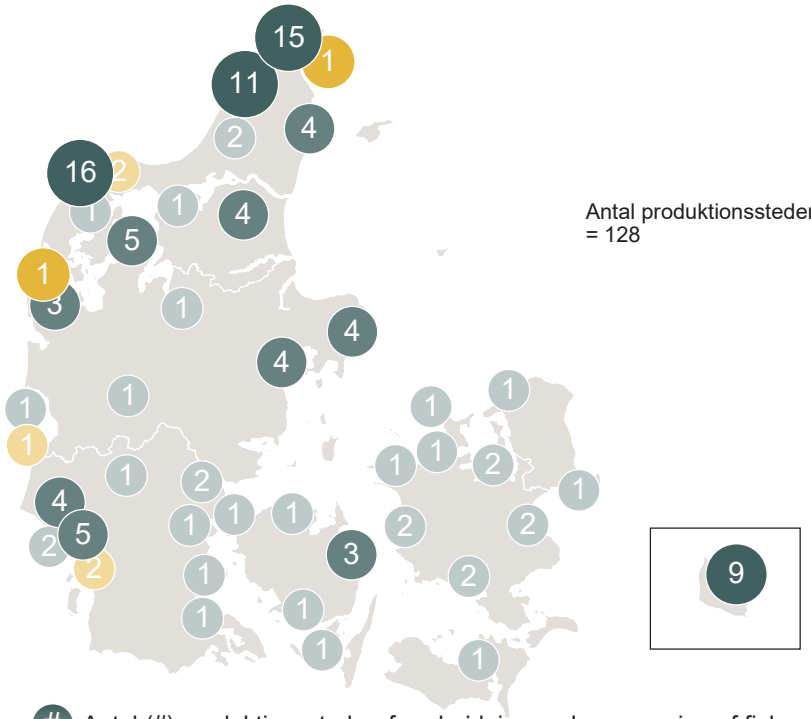
Estimerede jobtab ved en CO_2-afgift på 750 kr/t
Personer

Ca. 600 af de berørte jobs relaterer sig til fiskeriaktiviteten og forventes at fordele sig efter størrelsen på landinger (estimeret herunder)*



Geografisk fordeling af fiskeforarbejdningsindustrien
Antal produktionssteder

Ca. 1.000 af de berørte jobs relaterer sig til forarbejdning og ventes fordelt på tværs af forarbejdningsindustrien, dog med overvægt i de havnenære placeringer, der primært formodes at aftage danske landinger af fisk.*



Antal (#) produktionssteder, forarbejdning og konservering af fisk

Antal (#) produktionssteder, fiskemel (der er kun to egentlige fiskemelsfabrikker i hhv. Skagen og Thyborøn – øvrige produktionssteder er modtagestationer)

Note: *) Estimaterne er den samlede nedgang inklusiv de afledte jobs (direkte+indirekte+inducerede effekter)
Kilde: Implement Economics baseret på landinger i danske fiskerihavne samt udtræk fra CVR-registeret og Danmarks Statistik's input-output modeller.

Ekspertgruppen har overvejet fire tiltag for at begrænse lækage og produktionsnedgang, hvor aktiviteten blot flyttes udenlands

Ekspertgruppen har jf. kommissoriet set på tiltag der kan afhjælpe nogle af lækageproblemerne ved en høj og ensartet afgift. Ambitionen er, at Danmark i 2030 skal have en ensartet CO2-afgift under hensyntagen til lækageeffekter. Aftalepartnerne ønsker reelle CO2-reduktioner (minimere CO2-lækage) og uden samlet tab af arbejdspladser til udlandet.

Ekspertgruppen skal jf. kommissoriet komme med forslag til mulige kompensationsmekanismer, herunder blandt andet bundfradrag, tilskudsordninger, differentierede satser, forsinket indfasning og sammenhæng til eksisterende tilskudspuljer, generelle tiltag og andre mulige mekanismer.

	EKSPERTGRUPPENS OVERVEJELSE	EKSPERTGRUPPENS KONKLUSION	ANVENDELIGHED I FISKERIET
1	**Sænke andre skatter og afgifter:** • Konkret har ekspertgruppen vurderet lempelser af selskabsskatten og elafgiften (model 1).	• Ekspertgruppen konkluderer, at lækage-problemet ikke kan løses ved generelle skattelettelser (fx selskabsskat), da det ikke vil være målrettet de hårdest ramte virksomheder. Lempelse af elafgiften vil have en meget begrænset effekt for fiskeriet.	👎
2	**Tilskud til CCS:** • Konkret har ekspertgruppen foreslået et tilskud til CO2-fangst og lagring (CCS), hvor provenu tilbageføres som tilskud til CCS (model 2)	• Ekspertgruppen konkluderer, at tilskuddet kan være en god løsning for primært for større punktkilder på land. CCS er dog ikke – så vidt vides – anvendelig på fiskefartøjer.	👎
3	**Bundfradrag for CO2-afgift:** • Konkret har ekspertgruppen overvejet et aktivitetsbaseret bundfradrag i CO2-afgiften kombineret med en højere afgiftssats.	• Ekspertgruppen konkluderer, at et bundfradrag ikke er bedre end lempede afgiftssatser og tilskud til CCS. Ekspertgruppen har derfor vurderet, at der ikke bør indføres et bundfradrag.	👎
4	**Reduceret sats på 100 kr/t:** • Ekspertgruppen foreslår en reduceret afgiftssats på 100 kr. pr. ton CO2 for særligt lækageudsatte brancher som mineralogiske processer (model 2 og model 3).	• Ekspertgruppen vurderer, at der kan arbejdes med en reduceret sats for særligt CO2-intensive og konkurrenceudsatte brancher kombineret med tilskud til teknisk omstilling af produktionen for at undgå at produktionen flytter til udlandet.	👍

BILAG

Opgørelse af driftsresultat og lønsomhed for danske fiskefartøjer

- **Driftsresultatet** er resultatet fra den primære drift minus de finansieringsomkostninger.
- **Resultatet af den primære drift** er bruttoudbytte (fangstværdi) minus driftsomkostninger.
- **Driftsomkostninger** inkluderer lønomkostninger til personale, dog ikke løn til ejer.
- **Lønsomhed** er beregnet som driftsresultat (før ejeraflønning) i forhold til primo aktiver.

- Det vil sige, at driftsresultatet for de danske fiskefartøjer er før ejeraflønning.
- På den måde vurderer Danmarks Statistik, at der opnås et sammenligneligt driftsresultat på tværs af alle virksomhedsformer uanset om ejeren får udbetalt løn eller får del i overskud.

Regnskabsstatistik for fiskeri efter fartøjslængde 2019

1000 kr	ALLE VIRKSOMHEDER	FARTØJER UNDER 12 METER	FARTØJER 12,0 TIL 14,9 METER	FARTØJER 15,0 TIL 17,9 METER	FARTØJER 18,0 TIL 23,9 METER	FARTØJER 24,0 TIL 39,9 METER	FARTØJER 40,0 METER OG OVER
D BRUTTOUDBYTTE	**3.255.340**	146.540	115.712	335.098	343.074	633.653	1.525.768
E DRIFTSOMKOSTNINGER	**2.320.664**	103.635	90.554	264.443	294.445	532.615	913.055
F RESULTAT AF PRIMÆR DRIFT	**934.676**	42.905	25.157	70.656	48.629	101.038	612.713
G FINANSIERINGSOMKOSTNINGER	**169.646**	136	2.723	7.930	17.479	43.922	93.330
H DRIFTSRESULTAT	**765.030**	42.769	22.434	62.725	31.151	57.116	519.383
H3 Ejeraflønning (beregnet)	**245.979**	63.372	29.014	37.769	27.332	33.091	40.376
K AKTIVER PRIMO	**21.384.167**	1.147.824	693.457	1.964.966	2.392.413	3.767.474	10.978.569
Lønsomhed før ejeraflønning	**3,6%**	3,7%	3,2%	3,2%	1,3%	1,5%	4,7%
Q1 Population, antal	**495**	178	65	81	48	40	26

Klide: Opgjort af Implement Economics pba. Danmarks Statistiks fiskeriregnskaber (FIREGN1)

Vurdering af danske fiskefartøjers tankningsmuligheder i andre lande

		Antal fartøjer	Produktion, ton	Brændstof, 1000 l	Andel udsat for lækage	
2019	**ALLE VIRKSOMHEDER**	**495**	**631.820**	**99.955**	**82%**	
						Forklaring
	FARTØJER UNDER 12 METER	**178**	**6.990**	**2.843**	**4%**	
	Garn/krog under 12 m	96	3.204	1.201	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Jolle/ruse under 12 m	21	395	140	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Snur/garn/trawl under 12 m	45	2.451	1.060	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Trawl under 12 m	16	941	442	25%	En del af dette fiskeri er trawl efter jomfruhummer nær den svenske kyst
	FARTØJER 12,0 TIL 14,9 METE	**65**	**7.390**	**3.209**	**18%**	
	Garn/krog fra 12 til 14,9 m	12	501	250	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Snurrevod fra 12 til 14,9 m	9	1.085	259	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Snur/garn/trawl fra 12 til 14,9 m	11	889	411	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Trawl fra 12 til 14,9 m	33	4.914	2.289	25%	En del af dette fiskeri er trawl efter jomfruhummer nær den svenske kyst
	FARTØJER 15,0 TIL 17,9 METE	**81**	**34.642**	**8.957**	**58%**	
	Snurrevod fra 15 til 17,9 m	0	..	..	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Garn/krog fra 15 til 17,9 m	9	1.879	660	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Snur/garn/trawl fra 15 til 17,9 m	13	1.566	1.360	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Trawl fra 15 til 17,9 m	59	31.198	6.937	75%	Fartøjer 15-24 meter vil have store muligheder for at tanke i lande omkring Danmark
	FARTØJER 18,0 TIL 23,9 METE	**48**	**28.026**	**11.168**	**48%**	
	Garn/krog fra 18 til 23,9 m	5	1.650	807	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Snurrevod fra 18 til 23,9 m	11	3.139	1.148	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Snur/garn/trawl fra 18 til 23,9 m	4	6.263	2.007	0%	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	Trawl fra 18 til 23,9 m	28	16.974	7.206	75%	Fartøjer 15-24 meter vil have store muligheder for at tanke i lande omkring Danmark
	FARTØJER 24,0 TIL 39,9 METE	**40**	**50.659**	**30.141**	**100%**	
	Snur/garn/trawl fra 24 til 39,9 m	5	4.345	4.864	100%	Disse fartøjer vil have mulighed for at tanke i lande i hele Nordsøen/Østersøen
	Trawl industri fra 24 til 39,9 m	0	..	..	100%	Disse fartøjer vil have mulighed for at tanke i lande i hele Nordsøen/Østersøen
	Trawl andet fra 24 til 39,9 m	35	46.314	25.276	100%	Disse fartøjer vil have mulighed for at tanke i lande i hele Nordsøen/Østersøen
	FARTØJER 40,0 METER OG OV	**26**	**451.634**	**40.167**	**100%**	
	Trawl industri over 40 m	16	163.662	13.389	100%	Disse fartøjer vil have mulighed for at tanke i lande i hele Nordsøen/Østersøen
	Not/trawl andet over 40 m	10	287.972	26.778	100%	Disse fartøjer vil have mulighed for at tanke i lande i hele Nordsøen/Østersøen
	HESTEREJEFISKERI	**24**	**2.551**	**2.570**	**0%**	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark
	MUSLINGEFISKERI	**33**	**49.928**	**901**	**0%**	Disse fartøjer er kystnære og vurderes altovervejende at tanke i Danmark