

**DÉTAXE
EUROPÉENNE
SUR LES
CARBURANTS :
QUEL IMPACT
CLIMATIQUE ET
QUELS PROFITS
POUR L'INDUSTRIE
DE LA PÊCHE ?**

SEPTEMBRE 2021

1. INTRODUCTION

La détaxe européenne sur les carburants est une subvention nuisible à la biodiversité et au climat, qui réduit les coûts liés à l'activité de pêche, entraînant ainsi une augmentation de la capacité de pêche des industries concernées. Elle contribue donc à aggraver le problème de la surpêche dans l'Union Européenne (UE). En effet, depuis le 27 octobre 2003, les produits énergétiques fournis pour être utilisés comme carburant aux fins de la navigation dans les eaux de l'UE, y compris les carburants utilisés à bord des navires de pêche, sont exonérés de taxes.¹ Ces mécanismes de soutien indirect se sont ajoutés aux subventions directes versées par l'UE à l'industrie de la pêche. Dans cette étude, nous quantifions l'ampleur de ce soutien indirect et évaluons la quantité d'émissions de CO₂ qui en résulte. Nous déterminons aussi l'impact de l'élimination de cette détaxe, proposée par la Commission Européenne dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques (ETD).²

1.1. LA PÊCHE DANS L'UE

L'Union Européenne s'est engagée à mettre fin à la surpêche d'ici à 2015, ou au plus tard en 2020,³ et à protéger 10 % des eaux européennes d'ici à 2020.⁴ Malgré cela, la surpêche se poursuit toujours à un rythme effréné et une proportion importante des stocks de poissons de l'UE sont toujours surexploités et/ou en dehors des limites biologiques de sécurité.⁵ Les mers européennes sont les plus chalutées au monde,⁶ ce qui est source de préoccupation, d'autant plus que, selon des estimations récentes, au niveau mondial, l'industrie de la pêche produit annuellement, en chalutant les fonds marins, la même quantité d'émissions de CO₂ que le secteur de l'aviation.⁷ Avec les subventions constamment accordées au secteur de la pêche, la capacité de pêche est gonflée et la surpêche est exacerbée. Les régimes de détaxation du carburant ne nuisent pas seulement aux pêcheries, mais aussi à l'économie en soutenant des entreprises qui ne seraient pas, sans elles, financièrement viables. Comme l'indique le rapport « *Sunken Billions* » de la Banque mondiale :

“En réduisant les coûts d'exploitation, par exemple par le biais de subventions pour le carburant ou l'acquisition de nouveaux navires de pêche, les subventions permettent de poursuivre la pêche à des niveaux auparavant non rentables. Les subventions contrent efficacement l'incitation économique à cesser la pêche lorsqu'elle n'est pas rentable.”⁸

1.2. LES SUBVENTIONS FACE À L'URGENCE ÉCOLOGIQUE

La détaxe sur les carburants accordée au secteur de la pêche de l'UE est particulièrement préoccupante à la lumière des crises mondiales du climat et de la biodiversité. En exonérant de taxes le carburant marin, l'UE utilise de l'argent public pour subventionner l'utilisation de combustibles fossiles et encourager la pollution. Ces pratiques sont contraires au principe « pollueur-payeur », inscrit dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne⁹ et réaffirmé dans la stratégie européenne en faveur de la biodiversité.¹⁰ Ces allègements fiscaux portent également directement atteinte aux objectifs climatiques de l'UE, fixés lors de l'adoption du programme de développement durable des Nations Unies, de l'Accord de Paris, et de la loi européenne sur le climat.¹¹

1.3. LE POTENTIEL DE LA RÉVISION DE LA DIRECTIVE SUR LA TAXATION DES PRODUITS ÉNERGÉTIQUES

La révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques permettrait d'atteindre les objectifs climatiques de l'UE et de rendre la pêche européenne plus durable. Cela n'est possible que si les exonérations fiscales accordées au secteur de la pêche sont totalement supprimées de la directive et si les niveaux de taxation imposés intègrent dans leur prix les contenus réels en énergie et carbone des produits taxés. La taxation du carburant marin augmenterait le budget des États membres de l'UE. L'argent ainsi récolté pourrait être directement utilisé pour faciliter la transition écologique vers des solutions plus durables et plus efficaces sur le plan énergétique dans le secteur de la pêche, telles que des moteurs plus innovants (moteurs électriques ou à bio-hydrogène) et des pratiques de pêche moins destructrices et moins consommatrices de carburant. Il permettrait également de respecter de multiples engagements européens et internationaux (le Pacte Vert européen, objectifs inscrits dans la politique commune de la pêche de l'UE, la législation européenne sur le climat, l'Accord de Paris, le *'Leaders Pledge for Nature'* et les objectifs de développement durable des Nations Unies.

1.4. UNE PROPOSITION INSUFFISANTE DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Cette étude porte sur des segments spécifiques des flottes de pêche de certains États membres et décrit des scénarios qui montrent combien d'argent ces segments auraient dû payer en taxes si, entre 2008 et 2018, le carburant destiné aux flottes de pêche avait été taxé. Cet argent peut être considéré comme un énorme mécanisme de soutien à des flottes de pêche essentiellement industrielles et utilisant souvent des engins destructeurs.

Afin de comparer l'impact variable des flottes de pêche sur les émissions de CO₂ avec l'ampleur des subventions reçues, nous avons sélectionné des segments économiquement puissants, employant des techniques de pêche nuisibles à l'environnement et/ou socialement importantes, dans cinq grandes États membres de l'UE.

La principale difficulté lors de l'estimation et du calcul des montants potentiels économisés par l'industrie de la pêche est qu'aucun carburant marin n'est taxé dans l'UE ou ne l'a été dans le passé ; les pourcentages de taxes utilisés sont donc basés sur des hypothèses. Aux fins du présent rapport, nous supposons que les taxes sur le gazole seraient les plus pertinentes pour le secteur de l'industrie de la pêche. Conformément à la directive du Conseil sur la taxation des produits énergétiques, nous utilisons le niveau minimum de taxation applicable aux carburants,¹² qui est de 0,33 €/l, comme estimation inférieure, et les droits d'accises moyens pondérés historiques de l'UE pour le gazole destiné au transport routier, qui sont de 0,67 €/l, comme estimation supérieure.¹³

Dans le cadre de la proposition de la Commission européenne visant à réviser l'ETD, publiée dans le cadre du paquet "Fit for 55", qui vise à réduire radicalement les émissions de CO₂ afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, **la Commission a, de manière surprenante, proposé un taux d'imposition de seulement 0,036 €/l pour le secteur de la pêche.**¹⁴ Ce taux d'imposition extrêmement bas perpétuerait la situation actuelle, avec des conséquences particulièrement néfastes pour les pêcheurs à faible impact sur l'environnement et les petits pêcheurs qui ne récolteraient pas les bénéfices de la subvention, mais en paieraient le prix sous la forme d'une diminution des stocks de poissons, et d'une vulnérabilité accrue au changement climatique. **Plus absurde encore est le fait que la proposition ne propose pas de taxer le carburant pour les segments de la flotte opérant au large et en dehors des eaux de l'UE, qui, comme le souligne ce rapport, sont aussi les flottes les plus consommatrices de carburant.**

En outre, le rapport calcule les émissions de CO₂ provenant de la consommation de carburant par les segments étudiés, un autre facteur pertinent lorsque l'on considère le besoin urgent de trouver des moyens de réduire les émissions de carbone dans tous les secteurs économiques. Une étude récente estime qu'en 2016, la combustion de carburant provenant du secteur de la pêche industrielle "a libéré environ 159 millions de tonnes de CO₂ [ce qui est] 4 fois plus qu'en 1950, et a représenté 77 % des émissions mondiales de CO₂ provenant de la pêche marine".¹⁵

Les chiffres de la consommation de carburant de ces flottes ont été directement extraits des données du rapport économique annuel sur la flotte de pêche de l'UE 2020 (ARE), publié par le Comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP)¹⁶ et les calculs des émissions de CO₂ via la consommation de carburant sont basés sur Greer et al.

Il est important de noter que ce rapport n'étudie pas toutes les émissions de CO₂ produites par le secteur de la pêche de l'UE ; celles causées par le chalutage des fonds marins et la remise en suspension du carbone, estimées équivalentes à celles du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale chaque année,¹⁷ ne sont pas incluses, pas plus que les émissions causées par le prélèvement de poissons et de la vie marine.

La méthodologie complète, les calculs, les références et les limitations de l'étude sont inclus dans le rapport complet en ligne.¹⁸





2. APERÇU DE LA FLOTTE DE L'UE

CHAQUE ANNÉE, LA FLOTTE DE PÊCHE EUROPÉENNE :



CONSOMME
2.3Mrd LITRES
DE CARBURANT



PRODUIT
7.3M TONNES
DE CO₂



BÉNÉFICIE D'UNE DÉTAXE DE
€759M-€1.5Mrd
SUR LES CARBURANTS

Selon le rapport économique annuel sur la flotte de pêche de l'UE, la flotte de pêche combinée de l'UE comptait 63 593 navires actifs en 2018, soit les données disponibles les plus récentes. Cette flotte de l'UE "a consommé 2,3 milliards de litres de carburant pour débarquer 5,2 millions de tonnes de produits de la pêche d'une valeur déclarée de 7,7 milliards d'euros". La valeur ajoutée brute (VAB) et le bénéfice brut (tous hors subventions et droits de pêche) du secteur ont été estimés à 4,3 milliards d'euros et 1,8 milliard d'euros, respectivement. ¹³ **Le bénéfice net de l'ensemble de la flotte de l'UE a été estimé à près d'un milliard d'euros** - soit une tendance à la baisse de 23 % par rapport à 2017.¹³

	NAVIRES	DE LA FLOTTE DE PÊCHE TOTALE DE L'UE	TONNAGE TOTAL DE L'UE	PUISSANCE MOTRICE TOTALE DE L'UE	PROFITS
FLOTTE CÔTIÈRE ARTISANALE	48K	75%	8%	32%	€124M
FLOTTE INDUSTRIELLE	+15K	24%	75%	62%	€800M
FLOTTE HAUTURIÈRE	250	<1%	17%	6%	€60M

Résumé de la ventilation des principaux segments de la flotte de pêche de l'UE, extrait du "Rapport économique annuel 2020 sur la flotte de pêche de l'UE" (CSTEP 19-06).

Sur la base d'une utilisation estimée à 2,3 milliards de litres de carburant pour l'ensemble de la flotte, **la flotte de pêche de l'UE a économisé entre 759 millions et plus de 1,5 milliard d'euros en taxes et a produit près de 7,3 millions de tonnes de CO₂ en un an. C'est la même quantité de CO₂ que celle produite par Malte en 2019, et l'équivalent de 31 250 salaires annuels, sur la base d'un revenu mensuel de 4 000 €.**

3. LES FLOTTES ESPAGNOLES DE CHALUTIERS DE PÊCHE DÉMERSALE

La flotte espagnole est très diversifiée, en raison du grand nombre d'espèces capturées et de zones de pêche couvertes, ainsi que de la variété des engins utilisés, et se divise en 60 segments.¹³ Pour la flotte de chalutiers démersaux, il existe 13 segments de flotte différents, qui pêchent dans diverses régions - supra région Atlantique Nord, mer Méditerranée et mer Noire, et autres régions - et avec des navires de différentes longueurs.

Pour la seule année 2018, la flotte de chalutiers démersaux a consommé plus de 262 millions de litres de carburant, et donc économisé entre 86 millions d'euros et 175 millions d'euros de taxes. Dans le même temps, ses émissions de carbone se sont élevées à plus de 830 000 tonnes de CO₂. **C'est plus de CO₂ que ce que toute la Somalie a produit en 2019.**¹⁹

Entre 2008 et 2018, la flotte espagnole de chalutiers de pêche démersale a consommé plus de 3,72 milliards de litres de carburant. Elle a donc économisé entre, 1,2 et 2,5 milliards d'euros de taxes en 10 ans. Cet argent aurait pu être utilisé pour employer 4 000 à 8 500 Espagnols à un salaire d'un niveau moyen.²⁰ Au cours de cette période, le segment de la flotte a émis près de 12 millions de tonnes de CO₂ provenant directement du carburant utilisé, sans compter le CO₂ généré par la perturbation des fonds marins, qui génère également d'énormes émissions.²¹



900+
NAVIRES

Consommation de carburant, exonération fiscale (dans le cadre des scénarios 1 et 2), montant de la taxe proposée dans le cadre de l'ETD (COM (2021) 563) et émissions de CO₂ pour la flotte combinée de chalutiers démersaux en Espagne.



3,720M LITRES
DE CARBURANT CONSOMMÉS



12M TONNES
D'ÉMISSIONS DE CO₂



€1,200M-€2,500M
GAGNÉS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR
LES CARBURANTS



EQUIVALENT À
4,000-8,500
SALAIRES ANNUELS



€134M
DE TAXES PROPOSÉS

4. SENNEURS À SENNE COULISSANTE FRANÇAIS DE PÊCHE HAUTURIÈRE LOINTAINE



22
NAVIRES

Consommation de carburant, exonération fiscale (dans le cadre des scénarios 1 et 2), montant de la taxe proposée dans le cadre de l'ETD (COM (2021) 563), et émissions de CO₂ pour la flotte française de senneurs à senne coulissante en eaux lointaines (pour 2 ans). Les données pour les années antérieures ne sont pas disponibles.



114M LITRES
DE CARBURANT CONSOMMÉS



360K TONNES
D'ÉMISSIONS DE CO₂



€38M-€77M
GAGNÉS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR
LES CARBURANTS



€0-€4M
DE TAXES PROPOSÉS

Sur l'ensemble de la flotte de pêche française, qui compte 5 570 navires actifs, la flotte hauturière lointaine se compose de 22 senneurs à senne coulissante tropicaux, qui pêchent le thon dans l'Atlantique Sud et l'Océan Indien. Ils représentent moins d'un demi pour cent de la flotte (0,4%), et génèrent environ 15% des revenus de la flotte nationale.¹³

Pour cette flotte hauturière lointaine, les données ne sont disponibles que pour 2017 et 2018. Sur ces deux seules années, ce segment a consommé 114 millions de litres de carburant. **Cela représente 18% de ce que la flotte française utilise au total. La consommation de carburant de ce segment a augmenté de 28 % en 2018.**¹³

Cette flotte de seulement 22 navires a économisé entre 38 et 76 millions d'euros en deux ans. En revanche, ses émissions de CO₂ ont dépassé les 360 000 tonnes.

5. CHALUTIERS PÉLAGIQUES NÉERLANDAIS

L'ARE 2020 analyse le déclin de la flotte de chalutiers pélagiques néerlandais comme suit : *“Le nombre de chalutiers pélagiques congélateurs a fortement diminué au fil des années (-50%). En 2008, il y avait 14 chalutiers, en 2018, il n'en reste que sept sous pavillon néerlandais. La plupart d'entre eux opéraient et opèrent sous pavillon étranger, souvent pour mieux utiliser les quotas d'espèces pélagiques de l'UE détenus par d'autres États membres”*.¹³

Rien qu'en 2018, ces sept navires ont consommé plus de 44,5 millions de litres de carburant - ce qui représente près de 28 % de la consommation totale de carburant de la flotte de pêche néerlandaise. Ces sept navires ont donc économisé à eux seuls entre 14 et 30 millions d'euros de taxes, et ont émis plus de 140 000 tonnes de CO₂ en 2018.

Entre 2008 et 2018, ce segment a consommé plus de 680 millions de litres de carburant, économisé entre 225 et 456 millions d'euros de taxes, et émis plus de 2,1 millions de tonnes de CO₂. Ces navires n'appartiennent qu'à quelques entreprises, ce qui signifie que tous les bénéfices nets vont dans quelques mains, alors que les taxes collectées auraient pu contribuer à payer un salaire à 667 Néerlandais pendant cette décennie.²²



7
NAVIRES

Consommation de carburant, exonération fiscale (dans le cadre des scénarios 1 et 2), montant de la taxe proposée dans le cadre de l'ETD révisée (COM (2021) 563), et émissions de CO₂ pour la flotte néerlandaise de chalutiers pélagiques de plus de 40 m.



681M LITRES
DE CARBURANT CONSOMMÉS



2.2M TONNES
D'ÉMISSIONS DE CO₂



€225M-€456M
GAGNÉS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR
LES CARBURANTS



EQUIVALENT À
667
SALAIRES ANNUELS



€0 - 24.5M
DE TAXES PROPOSÉS

6. NAVIRES ITALIENS DE MOINS DE 12 MÈTRES



7K+
NAVIRES

Consommation de carburant, exonération fiscale (dans le cadre des scénarios 1 et 2), montant de la taxe proposée dans le cadre de la révision de la directive sur la taxation des produits énergétiques (COM (2021) 563) et émissions de CO₂ pour les navires italiens de moins de 12 m utilisant des engins polyvalents.



548M LITRES
DE CARBURANT CONSOMMÉS



1.7M TONNES
D'ÉMISSIONS DE CO₂



€181M-€367M
GAGNÉS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR
LES CARBURANTS



€19.7M
DE TAXES PROPOSÉS

La flotte artisanale italienne représentait 66 % de tous les navires sous pavillon italien. Ses performances sont en baisse. *“ En 2018, le prix moyen des débarquements totaux de la flotte artisanale a diminué de 16 % par rapport à 2017 en raison d'une baisse des prix moyens de certaines espèces cibles. Sur la même période, le volume des débarquements a augmenté de 3 %. Le nombre de navires est resté inchangé ainsi que l'effort (exprimé en jours de mer) ”*.¹³

Pour la seule année 2018, ce segment a consommé 28,5 millions de litres de carburant, et a donc économisé entre 9 et 19 millions d'euros de taxes. Dans le même temps, les émissions de carbone se sont élevées à 90 000 tonnes de CO₂. **E**Entre 2008 et 2018, la flotte a consommé près de 548 millions de litres de carburant, économisé entre 180 et 367 millions d'euros de taxes, et a émis plus de 1,7 million de tonnes de CO₂ en brûlant du carburant.



7. PALANGRIERS PORTUGAIS

La flotte de palangriers portugais de 24 à 40 m est un segment plutôt petit (56 navires en 2018) par rapport à l'ensemble de la flotte de pêche portugaise qui compte 7 887 navires au total.

En 2018, ces 56 navires ont consommé plus de 13 millions de litres de carburant et ont donc économisé entre 4 millions et près de 9 millions d'euros. Dans le même temps, leurs émissions se sont élevées à plus de 42 000 tonnes de CO₂. Entre 2008 et 2018, on estime que la flotte a consommé près de 147 millions de litres de carburant, ce qui représente une économie fiscale comprise entre 48 et 98 millions d'euros. Au cours de ces années, les émissions totales de CO₂ se sont élevées à plus de 465 000 tonnes de CO₂, soit l'équivalent des émissions de CO₂ de la principauté d'Andorre.²³



56
NAVIRES

Consommation de carburant, exonération fiscale (dans le cadre des scénarios 1 et 2), montant de la taxe proposée dans le cadre de la révision de l'ETD (COM (2021) 563) et émissions de CO₂ pour les segments de la flotte palangrière portugaise d'une longueur comprise entre 24 et 40 mètres.



147M LITRES
DE CARBURANT CONSOMMÉS



466K TONNES
D'ÉMISSIONS DE CO₂



€48M-€98M
GAGNÉS GRÂCE À LA DÉTAXE SUR
LES CARBURANTS



€0-€5M
DE TAXES PROPOSÉS

8. CONCLUSIONS

En brûlant 2,3 milliards de litres de carburant chaque année, le secteur de la pêche de l'UE produit 7,3 millions de tonnes de CO₂ par an, soit une quantité équivalente à celle produite par Malte. Il échappe au paiement de plus de 759 millions à 1,54 milliard d'euros de taxes sur le carburant chaque année, argent qui pourrait financer une transition vers des méthodes de pêche plus efficaces sur le plan énergétique, former des personnes à de nouveaux emplois ou payer plus de 31 000 salaires sur la base d'un revenu mensuel de 4 000 euros. Par ailleurs, ce sont les navires de pêche les plus destructeurs et les plus gourmands en carburant qui bénéficient le plus de ces subventions nuisibles, tandis que le climat, les stocks de poissons et les petits pêcheurs en subissent les conséquences.

D'après la nouvelle loi européenne sur le climat, l'UE a l'obligation d'éliminer autant de CO₂ que possible afin d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Ainsi que l'a déclaré Inger Anderson, directrice exécutive du Programme des Nations unies pour l'environnement, lors de la publication du dernier rapport du GIEC : « chaque tonne de CO₂ compte ». Et la flotte de pêche de l'UE doit être responsable du paiement du véritable prix des émissions de CO₂ dues à la combustion de combustibles fossiles.

La révision de l'ETD propose une petite taxe nominale pour l'industrie de la pêche, mais cela ne sera pas suffisant pour arrêter la crise climatique ou pour restaurer les mers surpêchées et en mauvais état de l'UE. Les exonérations fiscales pour l'industrie de la pêche devraient être complètement supprimées de la directive révisée et tous les produits énergétiques devraient être taxés en fonction de leur contenu en énergie et en carbone. Cela permettra simultanément d'augmenter le budget des États membres de l'UE et de financer une transition vers un secteur de la pêche plus durable et respectueux de la planète.

Pour consulter le rapport complet et ses références : ourfish.eu



Our Fish  **our_fish**

Contact : rebecca@our.fish



- 1 - COUNCIL DIRECTIVE 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0096&from=EN>
- 2 - European Commission, 2021. Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast). COM (2021) 563 final https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_energy_tax_directive_0.pdf
- 3 - REGULATION (EU) No 1380/2013 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 11 December 2013 on the Common Fisheries Policy, amending Council Regulations (EC) No 1954/2003 and (EC) No 1224/2009 and repealing Council Regulations (EC) No 2371/2002 and (EC) No 639/2004 and Council Decision 2004/585/EC. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1380/2019-08-14>
- 4 - Directive 2008/56/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy Framework Directive). <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/56/2017-06-07>
- 5 - Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF), (2021). Monitoring the performance of the Common Fisheries Policy (STECF-Adhoc-21-01). Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2760/26195>
- 6 - The PEW Charitable Trust (2021). Lessons from Implementation of the EU's Common Fisheries Policy. Mixed record highlights steps still needed to turn the tide towards better management. <https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2021/03/eone-lessonslearned.pdf>
- 7 - Sala.E et al (2021). Protecting the global ocean for biodiversity, food and climate. Nature, 17 March 2021. <https://www.nature.com/articles/s41586-021-03371-z>
- 8 - Willmann, Rolf; Kelleher, Kieran.2009. The sunken billions: the economic justification for fisheries reform (English). Agriculture and rural development Washington, D.C.: World Bank Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/656021468176334381/The-sunken-billions-the-economic-justification-for-fisheries-reform.p14>.
- 9 - Article 191 (2) of Treaty on the Functioning of the European Union.
- 10 - European Commission (2020). Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. EU Biodiversity Strategy for 2030: Bringing nature back into our lives, 20 May 2020, COM (2020) 380 final. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0380>
- 11 - Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 ('European Climate Law'). <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>
- 12 - In Annex 1, Table A, Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 restructuring the Community framework for the taxation of energy products and electricity. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96/2018-09-15>
- 13 - European Commission: Weekly Oil Bulletin - 2005 Onwards, 2019.
- 14 - European Commission, 2021. Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast). COM (2021) 563 final https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_energy_tax_directive_0.pdf
- 15 - Krista Greer et. al.: Global Trends in Carbon Dioxide (CO₂) Emissions from Fuel Combustion in Marine Fisheries from 1950 to 2016. Marine Policy (Sep. 2019), <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X1730893X>.
- 16 - Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF): STECF 20-06 - EU Fleet Economic and Transversal Data_fleet Segment.Xlsx - Economic Analysis - European Commission, 2020.
- 17 - Sala et al, (2021) Protecting the global ocean for biodiversity, food and climate. <https://doi.org/10.1038/s41586-021-03371-z>
- 18 - <https://our.fish/>
- 19 - <https://ourworldindata.org/co2-emissions>
- 20 - The Gross average monthly salary in Spain is €2,279/month. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_countries_by_average_wage
- 21 - Sala et al, (2021) Protecting the global ocean for biodiversity, food and climate. <https://doi.org/10.1038/s41586-021-03371-z>
- 22 - The Gross monthly salary in The Netherlands is €2808. https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_countries_by_average_wage
- 23 - <https://ourworldindata.org/co2-emissions>