

**IMPACTOS  
CLIMÁTICOS  
Y BENEFICIOS  
DE LA INDUSTRIA  
PESQUERA DE LAS  
SUBVENCIONES  
DE LA UE A LOS  
COMBUSTIBLES**

**SEPTIEMBRE 2021**

# 1. INTRODUCCIÓN

Las exenciones fiscales de la UE para el combustible son subvenciones perjudiciales que reducen los costes de la pesca, por lo que provocan un aumento de la capacidad pesquera, contribuyendo así a la sobrepesca en la Unión Europea. Desde el 27 de octubre de 2003, los productos energéticos suministrados para su uso como combustible para la navegación en aguas de la UE, incluida la pesca, están exentos de impuestos.<sup>1</sup> Durante años, estos mecanismos de apoyo indirecto por parte de los reglamentos de la UE se han sumado a las subvenciones directas con las que la UE ha apoyado al sector pesquero. En este estudio, demostramos la amplitud de este apoyo indirecto a través de las exenciones fiscales a los combustibles y la magnitud de las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes, y prevemos el impacto de la propuesta de eliminación de las exenciones fiscales por parte de la Comisión Europea en el marco de la revisión de la Directiva sobre fiscalidad de la energía (DFE).<sup>2</sup>

## 1.1. PESQUERÍAS DE LA UE

La UE se comprometió a poner fin a la sobrepesca en 2015, o a más tardar en 2020,<sup>3</sup> y a proteger el 10% de las aguas de la UE en 2020.<sup>4</sup> Sin embargo, la sobrepesca continúa y la mayoría de las poblaciones de peces de la UE siguen sobreexplotadas y/o fuera de los límites biológicos de seguridad.<sup>5</sup> Los mares europeos son los que más se arrastran en el mundo;<sup>6</sup> lo que ha sido un gran motivo de preocupación, más aún teniendo en cuenta las recientes estimaciones de que, a nivel mundial, la industria pesquera produce la misma cantidad de emisiones anuales de CO<sub>2</sub> por el arrastre del fondo marino que las generadas por el sector de la aviación.<sup>7</sup> Con las subvenciones concedidas constantemente a la industria pesquera, se incrementa la capacidad de pesca y se exacerba la sobrepesca destructiva. Los planes de desgravación del consumo de combustible no sólo perjudican a la pesca, sino también a la economía al apuntalar la pesca no rentable. Tal y como afirmaba el informe “Sunken Billions” del Banco Mundial:

**“Al reducir el coste de las capturas, por ejemplo, mediante subvenciones al combustible para los nuevos buques pesqueros, las subvenciones permiten que la pesca continúe a niveles que antes no eran rentables. Las subvenciones contrarrestan efectivamente el incentivo económico de dejar de pescar cuando no es rentable.”<sup>8</sup>**

## 1.2. LAS SUBVENCIONES FRENTE A LA EMERGENCIA DE LA TIERRA

Las exenciones de impuestos sobre el combustible para la industria pesquera de la UE son especialmente preocupantes a la luz de la crisis global del clima y la biodiversidad. Al eximir de impuestos al combustible marino, la UE está utilizando dinero público para subvencionar la quema de combustibles fósiles e incentivar la contaminación. Estas prácticas son contrarias al principio de la UE de que quien contamina paga, consagrado en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea<sup>9</sup> y reafirmado en su Estrategia de Biodiversidad.<sup>10</sup> Estas exenciones fiscales también socavan directamente los objetivos climáticos de la UE fijados con la adopción de la Agenda de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, el Acuerdo de París y la Ley Europea del Clima.<sup>11</sup>

## 1.3. EL POTENCIAL DESATADO DE LA REVISIÓN DE LA DIRECTIVA SOBRE FISCALIDAD DE LA ENERGÍA

**Una DFE revisada serviría para permitir la consecución de los objetivos climáticos de la UE y hacer más sostenible la pesca de la UE.** Esto sólo puede lograrse si se eliminan por completo de la directiva revisada las exenciones fiscales para la industria pesquera y si todos los productos energéticos se gravan en función de su contenido energético y de carbono. Una imposición efectiva del combustible marino no sólo aumentaría el presupuesto de los Estados miembros de la UE, sino que podría utilizarse directamente para ayudar a la transición hacia soluciones más sostenibles y eficientes desde el punto de vista energético en el sector pesquero, como motores más innovadores (motores eléctricos o de biohidrógeno) y prácticas pesqueras menos destructivas y consumidoras de combustible. También cumpliría con múltiples leyes y compromisos europeos e internacionales, como el Pacto Verde Europeo, la Política Pesquera Común de la UE, la Ley del Clima de la UE, el Acuerdo de París, el Compromiso de los Líderes con la Naturaleza y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

## 1.4. EL ENFOQUE ERRÓNEO DE LA UE

Este estudio analiza flotas pesqueras específicas de determinados Estados miembros y describe escenarios que muestran cuánto dinero habría tenido que pagar la flota pesquera de la UE en concepto de impuestos si, entre 2008 y 2018, se hubiera gravado el combustible de las flotas pesqueras. Este dinero puede considerarse un enorme mecanismo de apoyo a las flotas pesqueras, en su mayoría grandes, industriales y a menudo destructivas.

Para comparar el diferente impacto de las flotas pesqueras en el CO<sub>2</sub> con la escala de las subvenciones recibidas, hemos seleccionado flotas pesqueras que son económicamente poderosas, ambientalmente dañinas y/o socialmente importantes, de cinco grandes naciones pesqueras de la UE.

La principal dificultad a la hora de estimar y calcular los posibles importes de los impuestos ahorrados por la industria pesquera es que ningún combustible marino está gravado en la UE o lo ha estado en el pasado, por lo que los porcentajes de impuestos utilizados se basan en suposiciones. A efectos de este informe, partimos de la base de que los impuestos sobre el gasóleo serían los más relevantes para el sector de la industria pesquera. **De acuerdo con la Directiva del Consejo de la UE sobre la fiscalidad de los productos energéticos**, utilizamos el nivel mínimo de imposición aplicable a los carburantes de automoción,<sup>12</sup> que es de **0,33 euros/l** como estimación inferior, y **la media ponderada histórica de impuestos especiales de la UE para el gasóleo destinado al transporte por carretera**, que es de **0,67 euros/l**, como estimación superior.<sup>13</sup>

En el marco de la propuesta de la Comisión Europea para revisar la DFE, publicada como parte del paquete “Fit for 55”, cuyo objetivo es reducir drásticamente las emisiones de CO<sub>2</sub> para alcanzar la neutralidad del carbono en 2050, **la Comisión ha propuesto sorprendentemente un tipo impositivo de sólo 0,036 euros/l para el sector pesquero**.<sup>14</sup> Este tipo impositivo extremadamente bajo perpetuaría la falsa inflación de la industria pesquera, con resultados especialmente perjudiciales para los pescadores de bajo impacto y de pequeña escala, que no se beneficiarían de la subvención, sino que pagarían el precio en la disminución de las poblaciones de peces y de la salud marina, y en el aumento de la vulnerabilidad al empeoramiento del cambio climático. **Más disparatado aún es el hecho de que la propuesta de la DFE no contemple la fiscalidad para la flota de altura y la flota que pesca fuera de las aguas de la UE, que, como destaca este informe, son también las flotas que más combustible consumen.**

Además, el informe calcula las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del consumo de combustible de esas flotas pesqueras seleccionadas, otro factor relevante a la hora de analizar la necesidad generalizada y urgente de encontrar formas de reducir las emisiones de carbono en todos los sectores. Un estudio reciente estima que en 2016 la quema de combustible del sector pesquero industrial “liberó alrededor de 159 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>, lo que es 4 veces más que en 1950, y representó el 77% de las emisiones mundiales de CO<sub>2</sub> de la pesca marina”.<sup>15</sup>

Las cifras de consumo de combustible de estas flotas se han extraído directamente del conjunto de datos del Informe Económico Anual sobre la Flota Pesquera de la UE 2020 (REA) del Comité Científico, Técnico y Económico de la Pesca (CCTEP)<sup>16</sup> y los cálculos de las emisiones de CO<sub>2</sub> a través del consumo de combustible se basan en Greer et al.

**Es importante señalar que este informe no incluye todas las estimaciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la industria pesquera de la UE; no se incluyen las causadas por la pesca de arrastre de los fondos marinos y la resuspensión de carbono, que se calcula que equivalen a las del sector de la aviación a escala mundial anualmente,<sup>17</sup> ni tampoco las emisiones causadas por la extracción de peces y vida marina.**

La metodología completa, los cálculos, las referencias y las limitaciones, se incluyen en el informe completo en línea.<sup>18</sup>



## 2. VISIÓN GENERAL DE LA FLOTA DE LA UE

### CADA AÑO, LA FLOTA DE LA UE:



CONSUME  
**2.3B LITROS**  
DE COMBUSTIBLE



PRODUCE  
**7.3M TONELADAS**  
DE CO<sub>2</sub>



AHORRA  
**€759M-€1.5B**  
EN IMPUESTOS

Según el Informe económico anual sobre la flota pesquera de la UE, la flota pesquera combinada de la UE estaba compuesta por 63.593 buques activos en 2018, que son los datos más recientes disponibles. Esta flota de la UE “consumió 2.300 millones de litros de combustible para desembarcar 5,2 millones de toneladas de marisco con un valor declarado de 7.700 millones de euros. El Valor Añadido Bruto (VAB) y el Beneficio Bruto (todo ello excluyendo las subvenciones y los derechos de pesca) se estimaron en 4.300 millones de euros y 1.800 millones de euros, respectivamente”.<sup>13</sup> El beneficio neto de toda la flota de la UE se estimó en casi 1.000 millones de euros, lo que supuso una tendencia a la baja del 23% respecto a 2017.<sup>13</sup>

	BARCOS	DE LA FLOTA DE LA UE EN BUQUES	TONELAJE TOTAL BRUTO	POTENCIA DE MOTOR	BENEFICIO
<b>FLOTA COSTERA DE PEQUEÑA ESCALA</b>	<b>48K</b>	<b>75%</b>	<b>8%</b>	<b>32%</b>	<b>€124M</b>
<b>FLOTA DE GRAN ESCALA</b>	<b>+15K</b>	<b>24%</b>	<b>75%</b>	<b>62%</b>	<b>€800M</b>
<b>FLOTA DE LARGA DISTANCIA</b>	<b>250</b>	<b>&lt;1%</b>	<b>17%</b>	<b>6%</b>	<b>€60M</b>

Resumen del desglose de los principales segmentos de la flota pesquera de la UE, extraído de “The 2020 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet” (STECF 19-06).

Sobre la base de un uso estimado de 2.300 millones de litros de combustible para toda la flota de la UE, la flota pesquera combinada de la UE ahorró entre 759 millones de euros y más de 1.500 millones de euros en impuestos y produjo casi 7,3 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> en un año. Esta es la misma cantidad de CO<sub>2</sub> que produjo toda Malta en 2019, y el equivalente a 31.250 salarios anuales basados en unos ingresos mensuales de 4.000 euros.

### 3. FLOTA ESPAÑOLA DE ARRASTREROS DEMERSALES

La flota española está muy diversificada, tanto en lo que respecta a las especies capturadas como a los tipos de artes y las zonas de pesca, y se divide en 60 segmentos.<sup>13</sup> En el caso de la flota de arrastreros demersales, existen 13 segmentos de flota diferentes, que faenan en varias regiones -supra región del Atlántico Norte, Mar Mediterráneo y Mar Negro, y Otras Regiones- y con embarcaciones de distintas esloras.

Solo en 2018, la flota de arrastreros demersales consumió más de 262 millones de litros de combustible y, por tanto, ahorró entre 86 y 175 millones de euros en impuestos. Al mismo tiempo, las emisiones de carbono ascendieron a más de 830.000 toneladas de CO<sub>2</sub>. **Esto es más CO<sub>2</sub> que el que produjo toda Somalia en 2019.**<sup>19</sup>

En el periodo comprendido entre 2008 y 2018, la flota española de arrastre demersal **consumió más de 3.720 millones de litros de combustible**. Por lo tanto, **se ahorraron entre 1.200 y 2.500 millones de euros en impuestos durante 10 años**. Este dinero **podría haberse utilizado en cambio para emplear a entre 4.000 y 8.500 españoles con un salario medio en diversos puestos de trabajo.**<sup>20</sup> Durante este periodo, el segmento de la flota **emitió casi 12 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> directamente por el combustible, sin incluir el CO<sub>2</sub> generado por la alteración del fondo marino, que también genera enormes emisiones.**<sup>21</sup>



**900+**  
BARCOS

Consumo de combustible, exención fiscal (en los escenarios 1 y 2), pagos fiscales propuestos bajo la DFE (COM (2021) 563), y emisiones de CO<sub>2</sub> para la flota combinada de arrastreros demersales en España



**3,720M LITROS**  
CONSUMO DE COMBUSTIBLE



**12M TONELADAS**  
EMISIONES DE CO<sub>2</sub>



**€1,200M-€2,500M**  
GRACIAS A LA EXENCIÓN FISCAL



**4,000-8,500**  
SALARIO ANUAL EQUIVALENTE



**€134M**  
PAGOS FISCALES PROPUESTOS

### 4. CERQUEROS FRANCESSES DE LARGA DISTANCIA



**22**  
BARCOS

Consumo de combustible, exención fiscal (en los escenarios 1 y 2), pagos fiscales propuestos bajo la DFE (COM (2021) 563), y emisiones de CO<sub>2</sub> para la flota francesa de cerqueros de larga distancia (por 2 años). No se dispone de datos de años anteriores.



**114M LITROS**  
CONSUMO DE COMBUSTIBLE

De toda la flota pesquera francesa, compuesta por 5.570 buques activos, la flota de altura está formada por 22 cerqueros tropicales que capturan atún en los océanos Atlántico Sur e Índico. Representan menos de la mitad del 1% de la flota (0,4%), y generan aproximadamente el 15% de los ingresos de la flota nacional.<sup>13</sup>



**360K TONELADAS**  
EMISIONES DE CO<sub>2</sub>

Para esta flota de aguas lejanas, solo hay datos disponibles para 2017 y 2018, sin embargo, solo en estos dos años, la flota consumió 114 millones de litros de combustible. Esto representa el 18% de lo que utiliza la flota francesa en total. **El consumo de combustible de la flota de aguas lejanas aumentó un 28% en 2018.**<sup>13</sup>



**€38M-€77M**  
GRACIAS A LA EXENCIÓN FISCAL



**€0-€4M**  
PAGOS FISCALES PROPUESTOS

**Esta flota de solo 22 buques ahorró entre 38 y 76 millones de euros en solo dos años. En cambio, las emisiones de CO<sub>2</sub> superaron las 360.000 toneladas.**

## 5. ARRASTREROS PELÁGICOS HOLANDESES

El REA 2020 analiza el declive de la flota de arrastreros pelágicos holandesa de la siguiente manera: “El número de arrastreros congeladores pelágicos ha disminuido fuertemente a lo largo de los años (-50%). En 2008 había 14 arrastreros, en 2018 sólo quedan siete con bandera holandesa. La mayoría de ellos estaban y están operando entre la bandera extranjera, a menudo para utilizar mejor la cuota de especies pelágicas de la UE propiedad de otros Estados miembros”.<sup>13</sup>

Solo en 2018, esos siete buques consumieron más de 44,5 millones de litros de combustible, lo que supone casi el 28% del consumo total de combustible de la flota pesquera holandesa. Por tanto, solo esos siete buques ahorraron entre 14 y 30 millones de euros en impuestos, y emitieron más de 140.000 toneladas de CO<sub>2</sub> en 2018.

Entre 2008 y 2018, la flota consumió más de 680 millones de litros de combustible, por lo que **ahorró entre 225 y 456 millones de euros en impuestos**, y emitió más de 2,1 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. **Estos buques son propiedad de unas pocas empresas, lo que significa que todos los beneficios netos van a parar a unas pocas manos, mientras que los impuestos recaudados podrían haber ayudado a pagar un salario a 667 holandeses durante esa década.**<sup>22</sup>



**7**  
**BARCOS**

Consumo de combustible, exención fiscal (en los escenarios 1 y 2), pagos fiscales propuestos bajo la DFE (COM (2021) 563), y emisiones de CO<sub>2</sub> para la flota holandesa de arrastreros pelágicos de más de 40 m.



**681M LITROS**  
**CONSUMO DE COMBUSTIBLE**



**2.2M TONELADAS**  
**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>**



**€225M-€456M**  
**GRACIAS A LA EXENCIÓN FISCAL**



**667**  
**SALARIO ANUAL EQUIVALENTE**



**€0 - 24.5M**  
**PAGOS FISCALES PROPUESTOS**

## 6. BUQUES ITALIANOS DE MENOS DE 12 M



**7K+**  
**BARCOS**

Consumo de combustible, exención fiscal (en los escenarios 1 y 2), pagos fiscales propuestos bajo la DFE (COM (2021) 563), y emisiones de CO<sub>2</sub> para la flota italiana de barcos, de menos de 12 m de eslora que usan artes polivalentes.



**548M LITROS**  
**CONSUMO DE COMBUSTIBLE**



**1.7M TONELADAS**  
**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>**



**€181M-€367M**  
**GRACIAS A LA EXENCIÓN FISCAL**



**€19.7M**  
**PAGOS FISCALES PROPUESTOS**

La flota italiana de pequeña escala (SSCF) representó el 66% de todos los buques bajo bandera italiana, sin embargo, el rendimiento está disminuyendo. “En 2018, el precio medio de los desembarques totales de SSCF disminuyó un 16% en comparación con 2017 como resultado de una disminución de los precios medios de ciertas especies objetivo. Durante el mismo período, el volumen de desembarques ha aumentado un 3%. El número de buques se ha mantenido sin cambios, así como el esfuerzo (expresado en días de mar)”.<sup>13</sup>

Solo en 2018, el segmento de la flota consumió 28,5 millones de litros de combustible, por lo que se ahorró entre 9 y 19 millones de euros en impuestos. Al mismo tiempo, las emisiones de carbono ascendieron a 90.000 toneladas de CO<sub>2</sub>. **Entre 2008 y 2018, la flota consumió casi 548 millones de litros de combustible, y por tanto ahorró entre 180 y 367 millones de euros en impuestos, y emitió más de 1,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub> por la quema de combustible.**



## 7. PORTUGUAL

La flota portuguesa de palangre de 24 a 40 metros es un segmento bastante pequeño (56 buques en 2018) en comparación con la flota pesquera portuguesa en general, que cuenta con 7.887 buques en total.<sup>13</sup>

En 2018, esos 56 buques **consumieron más de 13 millones de litros de combustible y, por tanto, ahorraron entre 4 y casi 9 millones de euros.** Al mismo tiempo, las emisiones fueron de más de 42.000 toneladas de CO<sub>2</sub>. Se calcula que entre 2008 y 2018 la flota ha utilizado casi 147 millones de litros de combustible, lo que supone un ahorro fiscal de entre 48 y más de 98 millones de euros. En esos años, las emisiones totales de CO<sub>2</sub> ascendieron a más de 465.000 toneladas de CO<sub>2</sub>, **lo que equivale a las emisiones de CO<sub>2</sub> del país de Andorra.**<sup>23</sup>



**56**  
BARCOS

Fuel consumption, tax exemption (under Scenario 1 and 2), proposed tax payments under the ETD (COM (2021) 563), and CO<sub>2</sub> emissions for the combined demersal trawler fleet in Spain, between 2008 to 2018.



**147M LITROS**  
CONSUMO DE COMBUSTIBLE



**466K TONELADAS**  
EMISIONES DE CO<sub>2</sub>



**€48M-€98M**  
GRACIAS A LA EXENCIÓN FISCAL



**€0-€5M**  
PAGOS FISCALES PROPUESTOS

## 8. CONCLUSIONES

Al quemar 2.300 millones de litros de combustible cada año, la industria pesquera de la UE produce 7,3 millones de toneladas, es decir, la cantidad de CO<sub>2</sub> equivalente a la de toda Malta. Además, ahorran el pago de impuestos de entre 759 millones de euros y más de 1.500 millones de euros al año por este combustible, dinero que podría servir para financiar la transición a métodos de pesca más eficientes desde el punto de vista energético, para formar a personas en nuevos puestos de trabajo o para pagar más de 31.000 salarios basados en unos ingresos mensuales de 4.000 euros. Además, los buques pesqueros más destructivos y ávidos de combustible son los que más se benefician de estas perversas subvenciones, mientras que el clima, la pesca y los pescadores a pequeña escala sufren las consecuencias.

La UE tiene la obligación, según la nueva Ley Europea del Clima, de eliminar la mayor cantidad de CO<sub>2</sub> posible para alcanzar la neutralidad climática en 2050. Como dijo Inger Anderson, Directora Ejecutiva del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, cuando se publicó el último informe del IPCC: **cada tonelada de CO<sub>2</sub> cuenta.** Y la flota pesquera de la UE debe ser responsable de pagar el verdadero precio de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de la quema de combustibles fósiles.

La revisión de la DFE propone un pequeño impuesto nominal para la industria pesquera, pero esto no hará nada para detener la crisis climática o restaurar los mares sobreexplotados e insalubres de la UE. Las exenciones fiscales para la industria pesquera deberían eliminarse por completo de la directiva revisada y todos los productos energéticos deberían gravarse en función de su contenido energético y de carbono. Esto aumentará simultáneamente el presupuesto de los Estados miembros de la UE y ayudará a financiar una transición hacia un sector pesquero más sostenible que no nos cueste la tierra.

**Para el informe completo y las referencias, ir a [ourfish.eu](https://ourfish.eu)**



**Our Fish**  **our\_fish**

**Contacto: [rebecca@our.fish](mailto: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](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](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 (CO<sub>2</sub>) 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](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](https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_European_countries_by_average_wage)
- 23 - <https://ourworldindata.org/co2-emissions>