

Sjøfartsdirektoratet

Deres ref.: 2025/82516

Deres dato: 08.10.2025

Vår ref.: 2801/2026

Vår dato: 08.01.2026

## Drivkraft Norges innspill til høringsforslag om klimakrav for akvakulturfartøy

Vi viser til Sjøfartsdirektoratet høringsbrev av 8. oktober 2025, med forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæring.

Drivkraft Norge er bransjeforeningen for selskaper som omsetter flytende drivstoff og energi i Norge. Våre medlemmer utgjør om lag 95 % av drivstoffmarkedet og hurtiglademarkedet i Norge. Disse dekker stort sett alt volum som omsettes til sjøfart.

### Teknologinøytrale rammer vil gi best vilkår for utslippskutt

Drivkraft Norges medlemmer stiller seg bak ordninger som bidrar til økt innfasing av fornybare drivstoffer og teknologier som kan benytte disse. Det er imidlertid avgjørende at dette baseres på teknologinøytralitet og gjøres med mål om klimaeffektivitet, slik at utslippene reduseres så raskt og kostnadseffektivt som mulig innenfor nasjonale og internasjonale rammevilkår. Dette gjelder for alle segmenter av sjøfarten, også for fartøy i akvakulturnæringen. Bærekraftig biodrivstoff med høy klimanytte ville i denne sammenhengen bidratt med raskere og mer effektiv reduksjon av klimagassutslippene enn å innrette klimakravet etter direkte utslipp, som stort sett vil bety bruk av elektrisitet som energibærer. Alle energibærere vil imidlertid har indirekte utslipp ved produksjon og transport av energibæreren. Et krav som tar hensyn til slike livsløpsutslipp vil bedre reflektere den globale klimanytten enn krav rettet mot direkte utslipp.

Som høringsnotatet kommer inn på, så er utskiftingstakten av fartøy lav og akvakulturnæringen er plassert slik at tilgang til ladeinfrastruktur er dårlig. Inkludering av biodrivstoff vil kunne utnytte eksisterende fartøy mer klimaeffektivt, og unngått fordyrende ombygningskostnader av eksisterende fartøy som ikke oppfyller kravene når kravene blir gjeldende. Slike ombyggingskostnader ville istedenfor kunne ha blitt brukt til å bygge nye båter tilpasset ny drivlinje.

Slik forslaget er utformet, så er det ikke teknologinøytralt, selv om det er rettet mot direkte utslipp istedenfor å rette kravet mot bruk av definerte teknologier. Utelatelse av forbrenningsmotorer som fører til direkte utslipp utelukker karbonnøytrale energibærere som biodrivstoff, biogass og e-fuels. Et teknologinøytralt krav ville sikret muligheten til bruk av alle fornybare energibærere. Et fossilfritt krav ville ha vært teknologinøytralt da det åpner for bruk av fornybare energibærere i alle drivlinjer.

### **Høye tiltakskostnader for relativt beskjedne utslippskutt**

Høringsnotatet viser at tiltakskostnaden er svært høy. Og at gjennomføringen avhenger av betydelige offentlige midler og tiltak for å utløse ønsket effekt. I tillegg kommer utfordringen med hvor næringen er plassert og om det er reell tilgang på ladeinfrastruktur.

Sjøfartsdirektoratets høringsnotat opplyser om at samlede utslipp fra fartøy som vil bli omfattet av forslag til forskrift er på om lag 226 000 tonn CO<sub>2</sub>. Samlede utslipp fra innenriks sjøfart er på 3,6 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Det vil si at om lag 6 % av samlede utslipp fra innenriks sjøfart kommer fra skip omfattet av denne høringen. Tiltakene som foreslås vil kunne redusere utslippene med opp til 176 000 tonn CO<sub>2</sub>, eller rundt 5 % av utslippene fra innenriks sjøfart, ifølge høringsnotatet.

Kravet som foreslås har som mål å redusere direkteutslipp med 90 %. Dette til forskjell fra hva som er innretningen for klimakrav til offshorefartøy og FuelEU Maritime, der det er livsløpsutslippet fra energibærerne som vurderes.

Høringsnotatet kommer også inn på at flere fartøy som er under bygging i dag, ikke vil oppfylle kravet om å redusere de direkte utslippene med 90 %, og at disse fartøyene dermed vil ha utslipp fra mer enn 10 % fossilt drivstoff. Til orientering så kan andelen med flytende drivstoff være rent biodrivstoff istedenfor fossilt drivstoff. Biodrivstoff er som sagt et klimanøytralt drivstoff i det nasjonale klimaregnskapet, på lik linje som strøm.

### **Behov for dispensasjon vil reduseres med teknologinøytrale rammer**

Det bees om innspill på hvordan unngå søknader om dispensasjon fra kravet. Vårt innspill er å åpne opp kravet for bruk av alle klimanøytrale energibærere, som biodrivstoff. Det vil kunne sikre betydelige reduksjoner av søknader fra fartøy som ikke er tilpasset kravene. Det vil samtidig sikre effektiv utnyttelse av eksisterende flåte, og gi nødvendighet fleksibilitet som sikrer driften av næringen.

Vi stiller oss undrende til at lystgass (N<sub>2</sub>O) ikke skal omfattes av kravet til reduksjon av direkte utslipp. Ett tonn N<sub>2</sub>O er som kjent betydelig mer skadelig for klima enn ett tonn CO<sub>2</sub>. Hvis målet er å redusere klimagassutslipp fra fossile energibærere, og samtidig være et teknologinøytralt virkemiddel, så må alle relevante utslipp inngå i kravet.

For å sikre at lading kommer fra fornybare energibærere, så bør det knyttes et krav til at strøm skal dokumenteres med opprinnelsesgarantier. Vi stiller oss bak at strøm fra aggregater som benytter fossil diesel ikke kan benyttes til oppfyllelse av kravet slik det er foreslått. Igjen, så bør imidlertid aggregater drevet av fornybar diesel (HVO) kunne tilfredsstille kravet om fornybar strøm.

Høringsnotatet beskriver betydelig usikkerhet mht. muligheten til å etablere ladeinfrastruktur der næringen er plassert. Dette har igjen betydning for omfanget av dispensasjonssøknader. Lokasjoner som er nære hverandre vil kunne oppleve konkurransevridning ved at en aktør får dispensasjon mens en annen ikke får det. Hadde kravet derimot også omfattet muligheten til bruk av fornybar diesel (HVO), så kunne aktørene benytte dette hvis det ikke

var mulig å få etablert tilstrekkelig ladeinfrastruktur. Aktørene som omfattes av kravet ville da ha blitt stilt overfor mer likeverdige rammevilkår enn det høringsnotatet legger opp til, og behovet for dispensasjon fra kravet ville ha blitt unngått.

### **Konklusjon**

Drivkraft Norge mener at krav til 90 % reduksjon av direkte utslipp ikke er teknologinøytralt, ved at det direkte utelukker klimanøytrale drivstoffer som bærekraftig biodrivstoff. Målet må være å få ned de globale utslippene av klimagasser, samtidig som man danner grunnlag for å videreutvikle fornybare løsninger. Til dette må det legges til rette for kostnadseffektive løsninger, som hensyntar tilgang på alternative drivlinjer og utfordringen med tilgang på fornybare energibærere der akvakulturnæringen er plassert. Ved å innrette kravet mot reell teknologinøytralitet, vil markedet selv finne ut av hvordan de best skal møte kravet. Kravet bør samtidig innrettes som et reduksjonskrav, slik det er gjort for klimakrav til offshorefartøy.

Kravet til fartøy i akvakulturnæringen bør derfor åpne opp for alle fornybare energibærere, og måles opp mot reduksjon av globale klimagassutslipp. Et klimakrav må ha det som hovedformål, og ikke være et verktøy for å øke innfasingen av definerte drivlinjer raskere enn det næringen selv mener er kostnadseffektivt og hensiktsmessig for å møte et klimakrav.

Med vennlig hilsen

[Drivkraft Norge](#)

Kristin Bremer Nebben (sign.)  
Administrerende direktør