

Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222

N-5509 Haugesund

Deres ref.: 2025/82516

Vår ref.:

Dato: 10.12.2025

Høringsuttalelse fra Norsk Industri til høring om forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæring

Vi viser til høringsnotatet fra Sjøfartsdirektoratet om forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæringen og takker for muligheten til å svare på høringen. Norsk Industri organiserer bredden i norsk maritim industri og leverandører til havbrukssektoren og har gjennom dette flere synpunkter på høringen fra verfts- og leverandørindustriens perspektiv. Norsk Industri støtter målet om redusert klimagassutslipp og en grønn omstilling av både maritim og havbrukssektorene. Vi ønsker å bidra konstruktivt til utformingen av forskriften, slik at den både gir reelle utslippskutt og styrker norsk næringslivs konkurransekraft.

Norge er verdensledende på grønn maritim teknologi og har en høykompetent verftsnæring

Norge har en unik posisjon internasjonalt innen utvikling og leveranse av grønn maritim teknologi. Norske verft og leverandører har vært sentrale i utviklingen av batterielektriske fartøy, hybride løsninger og annen nullutslippsteknologi. En offensiv, men gjennomførbar regulering vil kunne styrke denne posisjonen ytterligere, og bidra til eksportmuligheter og arbeidsplasser i Norge. Vi har også verft langs hele kysten som både bygger nye, vedlikeholder og utfører ombygginger og retrofit av eksisterende fartøy. Samlet sett er vår leverandørindustri godt posisjonert til å levere produkter og tjenester som er nødvendige for omstilling av fartøyene i havbruksnæringen. Det er også verdt å merke at norske leverandørbedrifter er verdensledende både på fartøyer til havbruksnæringen generelt, men også på batteridrevne fartøyer. Dette gir oss en unik posisjon for å kunne levere teknologien og fartøyene som vil være nødvendige for å oppfylle kravene i forslaget til høringen.

Norsk maritim industri er i front med å utvikle grønn teknologi og grønne produkter, og i flere av fartøyssegmentene som er omhandlet i denne høringen er det alt levert et stort nok antall batterifartøyer til at man kan si at denne teknologien er godt utprøvd og tilgjengelig (eksempelvis lokalitetsfartøyene). I andre segmenter er det færre alternativer tilgjengelige i dag og de eksisterende alternativene er i mange tilfeller en betydelig høyere merkostnad enn det konvensjonelle alternativet (eksempelvis hurtiggående fartøy for persontransport og større servicefartøy med døgnkontinuerlig drift).

Norsk Industri støtter målet om å kutte klimautslipp og ambisjonene om at arbeidsfartøy og fartøy for persontransport i havbruksnæringen skal være nullutslippsfartøy. Samtidig må kravene være realistiske innenfor tidslinjene som foreslås og ta hensyn til operasjonsmønster, tilgjengelig teknologi og tilgjengelig infrastruktur langs kysten. Dette kan bety at man bør se på ulike tidslinjer for ulike fartøyskategorier og ikke skille mellom regellengde. Norsk Industri mener det vil være negativt om man ender opp i en situasjon der eldre fartøy holdes i drift lenger enn det som i utgangspunktet er vanlig som følge av kravene som stilles til nye fartøy. Likeledes er man ikke tjent med et omfattende dispensasjonsregime som uthuler kravene i forskriften.

I denne høringen vil vi i hovedsak fokusere på tre hovedområder som vi mener er viktig å belyse. Det første er tilgang på infrastruktur, krafttilgang og nett. Det andre er at ulike fartøytyper har i dag ulike forutsetninger for operasjon med batteridrift. Det tredje er at dersom dispensasjonene bare gis med utgangspunkt i forutsetningene på landsiden (ladeinfrastruktur) og ikke forutsetningene for det aktuelle fartøyet (plass til batteriløsning, landstrømstilkobling, osv) vil det ikke øke innovasjon- og omstillingstakten til fartøyene.

Ladeinfrastruktur

Tilgang til ladeinfrastruktur og kraft på dagens nett er blant de største barrierene for elektrifisering av fartøy i akvakulturnæringen. Dagens kapasitet er svært begrenset, noe som er dokumentert i flere analyser, blant annet Menons *Kartlegging av sjømatnæringens nettbehov – 2025 (FHF-prosjekt 902014)*. Uten en betydelig utbygging av ladeinfrastruktur vil det være krevende å oppfylle utslippskravene. Utbygging må derfor betraktes som en grunnleggende forutsetning for at regelverket skal fungere i praksis. Samtidig vil krav til markedet på sjøen (konsumentene) gjøre at man unngår 'høna og egget'-diskusjoner, og får kommersielle insentiv til

markedet på land (tilbyderne). Utfordringene for kommersielle initiativ er at dette markedet er sterkt offentlig regulert. Det er store variasjoner mellom lokaliteter, og i mange distriktsområder er nettet svakt, noe som gjør etablering av ladepunkter tidkrevende og kostbart. For å sikre tilstrekkelig kapasitet må myndighetene legge til rette for raskere og mer forutsigbar nettilgang, samt gi støtte til utbygging av ladeinfrastruktur for å få forgang i utbyggingen. Vi anbefaler også insentiver for sambruk av ladeanlegg mellom ulike fartøyskategorier og næringer, for å redusere kostnader og utnytte ressursene effektivt.

I tillegg ser vi behov for nasjonale, standardiserte løsninger for teknologi, kommunikasjon og integrasjon knyttet til lading. Dette vil sikre interoperabilitet mellom fartøystyper, energikilder og leverandører, samtidig som det forenkler tilpasningen til kravene og reduserer kostnader for rederier, teknologileverandører, verft og ladetilbydere.

Så langt vi kan se, er tilgangen på kraft, nett og infrastruktur sannsynligvis den største barriere for å nå målsettingen i høringen.

Driftsforutsetninger for fartøy / fartøystyper

Sjøfartsdirektoratet har tatt utgangspunkt i regellengde for å skille på innretningen av kravet for de ulike fartøyene, og ikke fartøyskategoriene. I høringen er det to fartøykategorier med et høyt antall fartøy: arbeidsfartøy og passasjerfartøy. Vi ønsker å kommentere disse nærmere.

Arbeidsfartøy kan deles i to hovedgrupper: lokalitetsbåter og servicefartøy.

Lokalitetsbåtene er mindre, tilknyttet sjøanlegg og ikke bygget for høy fart. De ligger vanligvis i ro om natten, og dette gjør at disse er godt egnet for elektrifisering, med lading på natten. Det er allerede levert et betydelig antall slike fartøy, også batterielektriske og vi mener det vil være relativt uproblematisk å etterkomme kraven, sett fra det fartøytekniske.

Servicefartøyene er vanligvis større enn lokalitetsbåtene, har lugarer, og opererer langs hele kysten med døgnkontinuerlig drift. Samtidig har disse fartøyene et operasjonsmønster som skaper utfordringer når det kommer til lading. Dagens operasjonsmønster stiller større krav til infrastruktur for hurtiglading langs kysten.

Når det gjelder passasjerfartøy, er disse bygget for høyere hastighet enn arbeidsfartøyene, og er den minste fartøyskategorien. Det finnes eksempler på fullelektriske hurtiggående fartøy, men disse innebærer betydelige merkostnader sammenlignet med fossildrevne alternativer. Derfor er det sannsynlig at denne kategorien vil ha de relativt høyeste investeringskostnadene for å oppfylle de foreslåtte kravene, og behov for virkemidler for overgang til kommersielt marked.

Norsk Industri mener at Sjøfartsdirektoratet må innrette realistiske krav ulikt etter de ulike fartøyskategoriene for å nå klimamålene som er satt.

Dispensasjonsordninger

Dispensasjonsordningene slik de er foreslått i forskriften omhandler kun ladeinfrastrukturen på land, uten å ta stilling til fartøyet og omstillingsplanene til rederiet. Dette blir oppfattet som en hvilepute for rederiene og formålet med forskriften vil ikke oppnås, dersom det ikke forutsettes at fartøyet er ihht kravene før søknad om dispensasjon. Det bør forutsettes, men samtidig tillates, dispensasjon med utgangspunkt i fartøyets forutsetninger; for eksempel etablert ombyggingsplan, fysisk plass til batteriløsning, levetid på båten, byggetid for nytt fartøy. Kommersielle aktører som vil levere ladeinfrastruktur trenger forutsigbart marked på sjøen for å vurdere lønnsomheten i investeringene sine, og vil dermed avvende prosjekt dersom ikke dispensasjonsordningene forutsetter at fartøyene oppfyller kravene.

Med hilsen

Norsk Industri