

Sjøfartsdirektoratet, på vegne av Klima- og miljødepartementet

Sendt digitalt til post@sdir.no

Bergen 7. januar 2026

Høringsuttalelse fra Salmon Group – Forslag til forskrift om klimagassreduksjon for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæringen

Vi viser til Sjøfartsdirektoratet, på vegne av Klima- og miljødepartementet, sitt høringsbrev med vedlegg publisert 8.10.2025, og leverer med dette høringsuttalelse for Salmon Group og våre eiere.

Salmon Group er et nettverk for små og mellomstore oppdrettere i Norge. Selskapet eies av 38 lokaleide produsenter av laks og ørret, som produserer sjømat i 9 av 13 produksjonsområder. Selskapene representerer hele verdikjeden fra rogn, smolt, matfisk, slakteri, foredling, logistikk og salgsløp. Både som enkeltstående og helintegreerte selskaper og konsern.

Hovedinnholdet

Salmon Group er positive til intensjonen om å redusere klimagassutslipp fra arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæringen. Næringen har, i likhet med øvrig næringsliv, et ansvar for å bidra til grønn omstilling. Elektrifisering av havbruksflåten har allerede gitt betydelige utslippskutt, mindre støy og bedre arbeidsmiljø.

Samtidig mener vi at forslaget til forskrift slik det nå foreligger går for langt, inneholder flere uklare premisser og innebærer betydelige kostnader, økt administrativ belastning og operasjonell risiko for næringen. Forslaget fremstår i hovedsak som et påbud og vi savner i tilstrekkelig grad bruk av insentiver og fleksibilitet for å lette ønsket omstilling.

Følgende punkter fremheves fra Salmon Group:

1. Krav om 90 % utslippsfri drift

Den foreslåtte forskriften stiller krav om at minst 90 % av fartøyets energiforbruk på årsbasis skal komme fra utslippsfrie energikilder. Det er uklart hvordan dette kravet skal håndheves i praksis, og hvilke konsekvenser mindre avvik vil få.

Det må avklares hva som skjer dersom et fartøy ved årsslutt kan dokumentere for eksempel 89 % utslippsfri drift. Uten klare og forutsigbare regler for avvik skapes betydelig usikkerhet. Forslaget innebærer, slik vi ser det, også en risiko for en lite rasjonell drift for å oppfylle et prosentkrav. For eksempel at man må kjøre en ekstra tur elektrisk kun for å oppnå 90%-kravet.

Perioder med intensiv drift, døgndrift eller manglende ladetilgang gjør fortsatt bruk av konvensjonelt drivstoff nødvendig. Vi tror derfor det er viktig med vesentlig fleksibilitet i slike situasjoner.

2. Avgrensning av «utslippsfrie energikilder»

Det er videre behov for en tydeligere avklaring av hvilke energikilder som regnes som utslippsfrie. I høringsbrevet kan man få inntrykk av at man i praksis stiller krav om elektrisk energi. Produksjon av elektrisk kraft medfører også klimagassutslipp og regelverket bør i større grad ta utgangspunkt i faktiske

livsløpsutslipp og ikke kun lokale utslipp.

Biodrivstoff bør være et reelt overgangstiltak. Mange eksisterende motorer kan benytte biodiesel med minimale tilpasninger, og kombinasjoner av batteri og biodrivstoff kan gi betydelige utslippsreduksjoner til langt lavere kostnad enn full elektrifisering. Det fremstår uklart om biodrivstoff vil håndteres som en utslippsfri energikilde i ny forskrift.

Bruk av biodrivstoff kan gi næringen nødvendig fleksibilitet ved intensiv bruk. Samtidig er også biodrivstoff et dyrt fremdriftsmiddel og det bør åpnet for at innblanding også kan være et virkemiddel for å gi økt fleksibilitet innenfor 90%-kravet. For eksempel at 50% innblanding av biodrivstoff kan gi 80% elektrisk kjøring og 20% kjøring på dieselmotor.

3. Infrastruktur og kapasitet i strømmettet

Det nåværende forslaget forutsetter i praksis at nødvendig lade- og energiinfrastruktur vil være tilgjengelig langs kysten. Dette samsvarer dårlig med eksisterende kunnskapsgrunnlag. I en [kartlegging av sjømatnæringens nettbehov](#) gjennomført av Menon Economics gjøres det rede for at det kystnære strømmettet i Norge allerede er en vesentlig flaskehals for grønn omstilling i sjømat- og havbruksnæringen. Menon peker i kartleggingen blant annet på at:

- store deler av kyststrømmettet ikke er dimensjonert for den økte elektrifiseringen som forutsettes for næringen samlet sett
- tilgjengelig nettkapasitet i mange kystkommuner allerede er fullt utnyttet
- ledetiden for oppgradering av regional- og transmisjonsnett ofte er flere år
- og at mangel på nettkapasitet allerede forsinker eller stopper konkrete elektrifiseringsprosjekter.

Selv om hvert enkelt ladepunkt i seg selv ikke innebærer en høy effektbruk, vil samlet effektbruk langs kysten kunne bli betydelig. I tillegg fører [nye rammevilkår for tilbakeføring av nedtrukket MTB](#) og en varslet fleksibilitetsordning til ytterligere behov for nettkapasitet for næringen. Dette innebærer at krav om høy andel utslippsfri fremdrift mange steder vil bli umulig å oppfylle i praksis, uavhengig av næringens vilje eller evne til å investere. Regelverket tar etter vårt syn ikke tilstrekkelig høyde for disse strukturelle begrensningene.

4. Fleksibel dispensasjonsadgang

Det er derfor positivt at forskriften åpner for dispensasjon, men dispensasjonsadgangen må ikke bli for snever. Dispensasjon bør på generelt grunnlag blant annet kunne gis der nødvendig lade- og energiinfrastruktur ikke er tilgjengelig, nettkapasitet ikke kan leveres innen rimelig tid, smittevern hensyn hindrer deling av ladepunkter, fartøyets størrelse eller tekniske begrensninger tilsier det, særskilte fartsbegrensninger gjør det nødvendig med annen drift eller når beredskaps- og sikkerhetshensyn gjør det nødvendig.

5. Lav klimaeffekt til høy tiltakskostnad

De beregnede utslippsreduksjonene er relativt beskjedne sammenlignet med enkelte nasjonale punktutslipp. Samtidig innebærer de nye reglene svært høye tiltakskostnader. Tiltakskostnadene er mange ganger høyere enn kvoteprisen i EU ETS og fremstår derfor som samfunnsøkonomisk lite proporsjonalt.

6. Insentiver, Enova og investeringsevne

Næringens investeringsevne og lønnsomhet er de senere år svekket gjennom en kraftig økning i skattetrykket. Behovet for investeringer som følge av forslaget er betydelig og merkostnaden er høy. Det er uheldig at næringens investeringsevne og lønnsomhets svekkes av skattepolitikken, samtidig som næringen treffes av nye krav som medfører vesentlige kostnadsøkninger og investeringsbehov fra flere ulike kanter.

Samtidig er det usikkerhet knyttet til varighet og innretning av relevante støtteordninger, for eksempel gjennom Enova. En forskriftsfesting av krav om nullutslipp vil i seg selv utløse en varig markedsendring. Dette kan innebære at Enova ikke lenger kan prioritere støtte til omstilling av arbeids- og servicefartøy i akvakulturnæringen, og skaper et paradoks der påbud innføres uten tilstrekkelige økonomiske virkemidler. Vi ber derfor om at Klima- og miljødepartementet kommer tilbake til konkrete støtteordninger for å lette overgangen som foreslås.

7. Små fartøy, sikkerhet og beredskap

Mindre arbeidsmåter, i størrelsesorden 10–12 meter, egner seg i mange tilfeller dårlig for elektrifisering på grunn av plass- og vektbegrensninger. For oppdretterne kan det i mange tilfeller være både mer rasjonelt og bedre klimapolitikk å benytte små, effektive fartøy i daglig drift, fremfor å tvinge frem bruk av større og mer ressurskrevende fartøy (som er bedre egnet for elektrifisering).

Videre medfører sterk avhengighet av strømmettet økt sårbarhet ved ekstremvær og strømbrudd. Batteribranner representerer dessuten en betydelig utfordring for beredskap og slukking i mange kystkommuner. Behov for etablering av ny brannberedskap kan bli en ytterligere kostnad for det offentlige i lys av de foreslåtte kravene.

8. Eksisterende fartøy – 2035 eller 2040

Departementet ber særskilt om innspill på om kravet for eksisterende fartøy bør gjelde fra 2035 eller 2040. Etter vårt syn tilsier manglende infrastruktur, høy tiltakskostnad og svekket investeringskapasitet i næringen at 2040 er et langt mer realistisk og ansvarlig tidspunkt for eventuell innføring.

Oppsummert

Salmon Group støtter målsettingen om reduserte klimagassutslipp fra akvakulturnæringen, men mener at forskriften må justeres for å bli teknologinøytral, økonomisk ansvarlig og operasjonelt gjennomførbart. Vi anbefaler særlig:

- større fleksibilitet i 90 %-kravet,
- romslig og forutsigbar dispensasjonsadgang,
- åpning for biodrivstoff og innblanding som overgangstiltak,
- utsettelse av krav for eksisterende fartøy til 2040,
- tydelige og langsiktige insentiver som støtter omstillingen.

Administrative og økonomiske og konsekvenser

Forskriften vil medføre økte krav, med tilhørende kostnader, til dokumentasjon, tilsyn og saksbehandling. Dette øker både kostnader og arbeidsbelastning for næringen, uten at det er tilstrekkelig redegjort for hvordan dette skal gjennomføres på en effektiv og forholdsmessig måte.

Høringsnotatet gir inntrykk av at staten bærer deler av kostnadene for tiltakene som forslås gjennom reduserte grunnrenteskatteinntekter. Dette er etter vårt syn misvisende. Reduserte skatteinntekter er ikke det samme som at staten pådrar seg kostnader, og dette svekker etter vårt syn tilliten til de økonomiske analysene som ligger til grunn for forslaget.

Annet

Vi merker oss at oppdrettere i liten grad er representert på høringslisten, til tross for at det er oppdretterne som i praksis vil bære kostnadene, risikoen og de operasjonelle konsekvensene av det foreslåtte regelverket. Dette svekker etter vårt syn kvaliteten på beslutningsgrunnlaget og forståelsen av faktiske forhold i næringen. Det er positivt at bransjeorganisasjonene er inkludert, men dette er i liten grad tilstrekkelig.

Avslutningsvis vil vi peke på at større krav om TIER III motorer kanskje kan være et alternativ for å redusere utslipp fra service- og arbeidsfartøy i akvakulturnæringen. Sammenlignet med TIER I reduserer TIER III motorer utslippene med om lag 80%.

Med vennlig hilsen

Salmon Group AS



Jan Olav Langeland

Adm. dir.

SALMON GROUP

Eiere og tilknyttede selskaper i Salmon Group AS:

AS Femangerlaks
Austevoll Melaks AS
Barlindbotn Settefisk AS
Biofish AS
Blom Fiskeoppdrett AS
Blom Settefisk AS
Brakedal Settefisk AS
Bremnes Seashore AS
E. Karstensen Fiskeoppdrett AS
Eide Fjordbruk AS
Eide Smolt AS
Eidesvik Laks AS
Eidesvik Settefisk AS
Ellingsen Seafood AS
Elvenesstrand Smolt AS
Engesund Fiskeoppdrett AS
Fjordsmolt AS
Flokenes Fiskefarm AS
Fossing Storsmolt AS
Fremskridt Laks AS
Frøfisk AS
Fylkenes Fisk AS
Gjøllanger Settefisk AS
Hardanger Fjellfisk AS
Hardingsmolt AS
Havkar AS / Havkar Drift AS
Hjelvik Settefisk AS
Hjelvik Matfisk AS
Hyen fisk AS
Ilsvåg Holding AS
Langøylaks AS
Lingalaks AS
Lofoten Sjøprodukter AS
Marø Havbruk AS
Nekton Settefisk AS
Nesfossen Smolt AS
Nordfjord Laks AS
Osland Genetics AS
Osland Seafood AS
Osland Settefisk AS
Sande Settefisk AS
Sandnes Fiskeoppdrett AS
Seashore Land AS
Seashore Sjø AS
Selsøyvik Havbruk AS
Silver Seed AS
Sol Smolt AS
Sørsmolt AS
Steinvik Fiskefarm AS
Steinvik Rensefisk AS

SALMON GROUP

Sulefisk As
Svanøy Havbruk As
Telavåg Lakseoppdrett As
Tombre Fiskeanlegg As
Tombre Settefisk As
Troland Lakseoppdrett As
Varde Fiskeoppdrett As
Vik Settefisk As
Vikan Settefisk As
Quatro Laks As
Ænes Inkurbator
Øyfisk