



Sjøfartsdirektoratet

Postboks 2222
5509 Haugesund
Deres referanse: 2025/82516

(Sendes elektronisk)

Trondheim 8. januar 2025

Høring – Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæring

Sjøfartsdirektoratet sendte 8. oktober ut høringsforslag om forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæring. Forslaget innebærer at minst 90 % av fartøyets energiforbruk i løpet av et kalenderår skal komme fra utslippsfrie energikilder. Kravet innføres gradvis fra 1. januar 2028 for nye fartøy under 15 meter, og for fartøy mellom 15 og 24 meter fra 1. januar 2030. For eksisterende fartøy gjelder kravet henholdsvis fra 1. januar 2035 og 1. januar 2040.

FNs matorganisasjon («**FAO**») har påpekt at en betydelig vekst i akvakulturproduksjon er nødvendig for å møte verdens voksende matbehov på en mer klimavennlig måte. Ifølge FAO vil det globale behovet for akvakulturproduksjon må øke med 25 % innen 2050 bare for å opprettholde dagens per capita forbruk av fisk og sjømat, gitt befolkningsveksten. FAO legger videre til grunn i sin tilstandsrapport for verdens sjømatprodusenter at havbruksnasjonen Norge, ikke vil øke den totale sjømatproduksjonen i perioden frem til 2032.

Norske havområder er svært godt egnet for sjømatproduksjon, i tillegg har vi i Norge produsert strøm til eget forbruk uten utslipp i over hundre år. Dette, kombinert med effektive fangst- og oppdrettsmetoder gjør at norsk sjømatproduksjon gir svært lave utslipp per kilo produsert protein. Sjømatbedriftene mener at Norge har en plikt å produsere mer sunn og klimavennlig sjømat, for en raskt voksende global befolkning.

Sjømatbedriftene er generelt positive til tiltak som bidrar til å redusere klimagassutslipp fra næringen vår. For å ivareta Norges markedsledende posisjon som havbruksaktør er det likevel viktig at reguleringen av havbruksnæringen bygger på realistiske tiltak, som er teknologinøytral og gjennomførbar langs hele kysten. Dette er avgjørende for å ivareta et konkurransedyktig utgangspunkt for alle havbruksaktører, uavhengig av størrelse og eierform.

Sjømatbedriftene vil i det følgende kommentere deler av høringsforslaget fra Sjøfartsdirektoratet.

Tilgang på strøm

Den vesentligste forutsetningen for at også havbruksnæringen skal kunne være med på det grønne skiftet, er at nettkapasiteten og strømproduksjonen bygges ut i takt med slike krav som foreslås innført.

www.sjømatbedriftene.no

Store deler av havbruksnæringen er lokalisert ved små samfunn langs kysten, hvor tilgang på nett allerede er svært presset.

Kraftoverskuddet vi normalt sett har hatt i Norge forventes å være borte i 2030, med et estimert kraftunderskudd på 18 TWh. Dette skyldes blant annet av at vi driver en storstilt elektrifisering av Norge, og store industrielle prosjekter forsøkes å etableres i Norge, ofte basert på lovnader om billig strøm. En analyse gjort av LO og NHO i 2023 (kraftløftet), viser at både Statnett og flere av de største nettselskapene i prisområde NO4 (Nord-Norge), har etterspørsel etter kapasitet til forbruk som krever minimum en dobling av dagens kapasitet i nettet. Legger vi på kapasitetskøen i Norge, på kraftunderskuddet nevnt over, har vi et kraftunderskudd på 63 TWh. Dette er tall uten at vi har regnet inn konsekvensen av høringens forslag.

Nå vil strømmen som disse fartøyene benytter ikke gi enorme utslag på disse tallene, men det tegner et bilde på at vi har de siste årene politisk drevet frem en elektrifisering som strømmettet vårt ikke er klar for. Sjømatbedriftene ønsker å advare mot å innføre krav til næringsaktørene, som forutsetter tilgang på strøm som ikke er tilgjengelig. Tilkoblingskøene for de fleste prisområdene er allerede svært lange, og en elektrifisering av flåten vil nødvendigvis gjøre svært store investeringer i enkeltområder.

Det forslaget som legges til grunn kan ikke iverksettes uten at det eksisterer en reell, helhetlig plan for hvordan det skal tilgjengeliggjøres nok strøm til en slik omlegging. En slik plan bør utarbeides i samråd med næringen, med mål om at det legges frem en realistisk plan i løpet av 2026. Strømtilgangen er en forutsetning for at dette skal kunne gjennomføres.

Krav om 90 % utslipp

Sjøfartsdirektoratet ber høringsinstansene om synspunkter på kravet om at 90% av energiforbruket skal være utslippsfritt, gjennom et år. Gitt formålet med forskriften er det naturlig å sette et målbart krav om utslippsfri drift, men vi ønsker å peke på noen momenter som er utfordrende knyttet til dette. Det legges i det videre til grunn at gitt behovet for operasjonell fleksibilitet og sentrale sikkerhetshensyn, at det vil være nødvendig med en forbrenningsmotor om bord, også for fartøy som i hovedsak skal driftes elektrisk.

Det er vanskelig som en skrivebordøvelse å fastslå om kravet om 90 % gir nødvendig fleksibilitet gjennom et helt år. Flere lokaliteter i norsk oppdrettsnæring er plassert værhardt, eller nødvendigvis gjør gange over værharde områder.

Spesielt vinterdrift gir høyere energiforbruk, ved økt nødvendighet for varme, lys og fjerning av is, som i sum gir lavere rekkevidde for fartøyene og minsker handlingsrommet ved operasjoner. Den negative konsekvensen forverres som kjent ved lavere temperaturer, og norske vintre på kysten kan være svært uforutsigbare både med tanke på temperatur og vær.

I tillegg er det i akvakulturnæringen behov for servicefartøy hele døgnet, og ofte går disse fartøyene direkte fra ett oppdrag til et annet. Hyppig behov for lading vil videre forutsette stor kapasitet for hurtiglading i områdene der disse fartøyene opererer. Uavhengig vil konsekvensen være at fartøyene vil oppleve direkte tap av produktivitet i tidspunktene hvor de må lade, utover tiden det tar å bunkre.

Et spesifikt gitt tak for hvor mye av driften som kan gå på forbrenningsmotor, eller andre beredskapsløsninger kan gi grobunn for uforutsette og uønskede hendelser. Spesielt dersom det har vært et spesielt værhardt år, hvor strømtilgangen har vært vekslende, og værmessige forhold har gjort det nødvendig å gå på diesel over strøm.

www.sjømatbedriftene.no

Adr: Postboks 639 Sentrum, 7406 Trondheim Tel: 73 84 14 00

E-post: post@sjomatbedriftene.no Foretaksnr: 9714655020

Vi har tidligere vist bekymring over at dette innføres som et absolutt krav, med kort tidsfrist. En åpenbar risiko ved at alle nye fartøy <15m kreves overgang til nullutslippsløsninger om to år, er at kontraheringskø vil forlenges vesentlig og pris deretter. Dette vil spesielt ramme de små oppdretterne, som på generelt grunnlag har mindre økonomisk spillerom til å kunne ta slike investeringer, spesielt dersom prisene presses kunstig opp som følge av et regulatorisk krav om overgang.

På bakgrunn av disse innvendingene ønsker vi å foreslå, en trinnvis opptrapping av kravet, i tråd med teknologisk utvikling og erfaringsbygging. En slik trinnvis opptrapping vil gi insentiver for allerede etablerte hybridfartøy til å forsøke lengre perioder på elektrisk drift, samtidig som det gir aktørene, uavhengig av størrelse mulighet til å teste ulike løsninger. Det er viktig å ikke glemme at ulike aktører har ulikt behov, ulike distanser å forholde seg til, og ulik mulighet til å ta investeringsrisiko.

En slik trinnvis opptrapping kan videre også gi tilnærmet, eller bedre samlet klimaeffekt enn et rigid krav innført tidlig. Vi viser til forskning fra NTNU og SINTEF (Augustad m.fl. 2025), som har forsket på nettopp flåtefornyelse for servicefartøy i akvakulturnæringen. Forskningen viser oppsummert at ved å utvide tidspunkt for utslippsreduksjon kan rederiene i større grad bruke tid på å finne optimale løsninger gjennom markedet, teknologiutvikling, og erfaringsbygging som i sum vil kunne gi samme klimaeffekt til en lavere kostnad. Ved å fokusere på de mest kostnadseffektive klimakuttene i begynnelsen, med viten om at strengere krav til klimakutt kommer lengre frem i horisonten, vil det nødvendigvis økt forskning og utvikling på metoder som mer effektivt kan kutte klimautslipp fra flåten enn det vi har i dag.

Samtidig er det viktig at omleggingen gjøres på en slik måte at konkurransekraften til Norges største matproduserende næring ivaretas.

Vi mener derfor at Sjøfartsdirektoratet bør vurdere å innføre krav om drift ved bruk av nullutslippsløsninger gradvis, hvor en fra 2030 (<15m) må operere med 10% utslippsfri andel, og at kravene styrkes stegvis opp mot 90% ved et senere tidspunkt. Forutsatt at det utarbeides en forutsigbarhet for tilgjengelighet for strøm, og en har kunnet innhente verdifull erfaring for lav- og nullutslippsløsninger for servicefartøy i akvakulturnæringen. Det vil kunne gi en kunnskapsbasert tilnærming for fastsettelse av utslippskravene.

Tidslinje

Sjømatbedriftene mener det er fornuftig å skille på tidslinjen for innfasing av kravet for eksisterende fartøy og nye. Likevel er vi bekymret for om tidslinjen er i tråd med den teknologiske utviklingen for batteridrevne fartøy, som vi har beskrevet tidligere. Særlig når dette innføres som et krav, er det avgjørende at batteridrevne fartøy er fullstendig utprøvd og mulig å benytte langs hele kysten, til de operasjoner som oppdretterne har behov for hver dag.

Fartøy basert på hybriddrift benyttes i noen grad allerede av oppdretterne, men først og fremst kun for røkteroperasjoner i kortere perioder. For fartøy som benyttes til større og mer langvarige operasjoner, ved merdkanten eller lignende er ikke teknologien moden nok. Å belage seg på dispensasjoner, som ifølge høringsforslaget skal være restriktivt benyttet, gir ingen solid trygghet. Sjømatbedriftene vil advare mot å innføre et krav som kan sette norsk havbruksnæring på vent på ny teknologi, samtidig som konkurrerende nasjoner fortsatt kan benytte ordinære servicefartøy til slike operasjoner.

En videre konsekvens av å innføre kravet for alle nye fartøy <15m fra 1.1.2028 er at rederier og oppdrettsaktører vil kunne få vanskeligheter å få levert nye fartøy før fristen løper ut. Dette skyldes at det naturlig nok vil bli stor pågang for leverandører av service- og

www.sjomatbedriftene.no

Adr: Postboks 639 Sentrum, 7406 Trondheim Tel: 73 84 14 00

E-post: post@sjomatbedriftene.no Foretaksnr: 9714655020

passasjerfartøy rundt denne tiden, for at aktørene ønsker å være i tråd med regelverket. Forsinkelser og andre forhold som eventuelt skulle gjøre at fartøy kontrahert i god tid, ikke leveres før fristens utløp, risikerer også å ha et flunkende nytt skip de ikke får bruke etter Sjøfartsdirektoratets forslag til regelverk.

For å gjøre regelverket mer forutsigbart for aktørene, skipsdesignere og skipsverft mener Sjømatbedriftene at den satte fristen (eks. 2030, eller senere for <15m) bør gjelde for kontrahering av nye fartøy, ikke alle nye fartøy som tas i bruk etter fristen, altså tidligst 1.1.2030. Det vil være vanskelig å se for seg at aktørene vil, med viten om at eksisterende fartøy vil være under samme krav 10, 15 eller 20 år frem i tid, kontrahere fartøy, med levering etter fristen som ikke i det hele tatt vil være mulig å drifte under kravene som forslaget stiller.

Samtidig ønsker vi å påpeke, i tråd med vårt forslag om å utsette fristen noe, og at fristen gjelder kontraheringstidspunkt, at det vil være fornuftig å ha samme frist for alle fartøylengder som er tiltenkt kravet. Hvor fristen settes til den tiden som er tiltenkt fartøy >15m. Det gir en mer forutsigbar og enhetlig regulering, hvor de minste aktørene også gis noe ekstra tid å klargjøre for investeringer i nye eller oppgradere eksisterende fartøy.

Dispensasjon

Sjøfartsdirektoratet foreslår en snever dispensasjonsadgang der «det ikke finnes, eller har vært mulig å etablere nødvendig ladestruktur». Sjømatbedriftene er enige i at det bør innføres en dispensasjonsadgang som muliggjør fortsatt drift i akvakulturnæringen selv der nødvendig nettutbygging ikke kan finne sted innen fristen, men er redd for at utformingen av dispensasjonen utelukker andre nullutslippsløsninger som også kan og bør være en del av fremtiden. At dispensasjonens rammer er tydelige og praktiseringen bør være streng, er hensyn vi også ser, men det er viktig at ordningen ikke skaper uforutsigbarhet eller hemmer innovasjon.

Forslaget legger opp til at dispensasjon kun gis dersom nødvendig ladestruktur ikke er mulig å oppdrive, til tross for aktive forsøk. Videre presiserer Sjøfartsdirektoratet at dispensasjonen utelukkende skal gjelde manglende infrastruktur for landstrøm. Dette viser at direktoratet tar utgangspunkt i at elektrisk drift vil være den eneste løsningen som kan innbefattes av dette forslaget i overskuelig fremtid. Sjømatbedriftene mener at dette er en for snever tilnærming.

I praksis finnes det løsninger som også kan gi betydelige utslippskutt gjennom andre bærekraftige drivkrefter, eksempelvis atomkraft. Det bør være muligheter for å gi midlertidige unntak der andre alternative lav- eller nullutslippsløsninger testes, eller der kostnadsnivået for utbygging av landstrøm er uforholdsmessig høyt. Det sistnevnte bør være et kriterie for å kunne gi dispensasjon. Det bør videre være rom i regelverket som legger til rette andre fremtidige teknologier, slik at ikke overgangen vil måtte bero på en forskriftsendring.

Dispensasjoner skal naturligvis praktiseres individuelt, men etter dette forslaget er Sjømatbedriftene redd for at det vil slå ut en skjev konkurranse mellom aktørene i ulike områder. I områder med god strøm- og nettilgang vil aktørene slippe kostnader og administrasjon ved etablering av landstrøm, mens de i områder med dårlig tilgang vil måtte holde tritt med en omfattende utbyggingsprosess samtidig som de må fornye og dokumentere behov for dispensasjon hvert tredje år. Med erfaringer fra utbygging av nettprosjekter, virker også perioden for 3 år kort, og den bør vurderes å utvides.

Sjømatbedriftene

www.sjømatbedriftene.no

Adr: Postboks 639 Sentrum, 7406 Trondheim Tel: 73 84 14 00

E-post: post@sjomatbedriftene.no Foretaksnr: 9714655020

A handwritten signature in blue ink, reading "Johann Martin Krüger". The signature is fluid and cursive, with a long horizontal stroke at the end.

Johann Martin Krüger
Rådgiver for næringspolitikk og kommunikasjon

www.sjømatbedriftene.no

Adr: Postboks 639 Sentrum, 7406 Trondheim **Tel:** 73 84 14 00
E-post: post@sjomatbedriftene.no **Foretaksnr:** 9714655020