

ZEROs innspill til høring om klimakrav til service- og arbeidsfartøy i havbruksnæringen

Dato: 08.01.2026

Kontaktperson: Elise Caspersen, fagansvarlig maritimt (elise.caspersen@zero.no / 922 444 52) & Kristian Hov, rådgiver maritimt (kristian.hov@zero.no / 469 517 72)

ZERO ønsker å fremheve viktigheten av at regjeringen og Miljødirektoratet følger opp Stortingets anmodningsvedtak nr. 35 (2021–2022) og nr. 933 (2022–2023) om å utrede og fremme krav om nullutslippsløsninger for servicefartøy i havbruksnæringen, jf. Meld. St. 4 (2024–2025). Oppsummert støtter ZERO forslaget slik det er presentert i høringsnotatet. Samtidig understreker vi at den foreslåtte ambisjonen må opprettholdes og følges opp med tydelige rapporteringskrav, nødvendig ladeinfrastruktur og en helhetlig oppfølging av øvrige fartøyskategorier, slik at utslippsreduksjonene blir reelle i havbruksnæringen.

Forslaget er godt innrettet, men må følges av tydelige gjennomføringstiltak

ZERO mener forskriften om klimakrav til service- og arbeidsfartøy i havbruksnæringen er et viktig grep for å nå klimamålene for innenriks sjøfart og fiske. Vi støtter forslaget, spesielt kravet om at 90 % av energibruken skal være utslippsfri. Flexibiliteten med inntil 10 % konvensjonell drift sikrer samtidig at beredskap og operasjonell trygghet ivaretas. Enhver svekkelse av kravet vil undergrave både teknologiutvikling, utslippskutt og forutsigbarhet for næringsaktørene.

ZERO vurderer at den foreslåtte innfasingen for nye fartøy, fra 2028 for fartøy under 15 meter og fra 2030 for fartøy mellom 15 og 24 meter, er en fornuftig modell. Denne modellen gir næringen tydelige rammer og bygger på fartøyenes dokumenterte egnethet. DNVs kartlegging (2025) viser at arbeidsfartøy under 15 meter har korte daglige distanser og ligger i ro om natten på faste lokasjoner. Dette gjør dem særlig godt egnet for elektrifisering og for ladeløsninger med moderat effektbehov. Arbeidsfartøy under 15 meter utgjør også størstedelen av flåten og står for en betydelig del av utslippene, noe som gir et stort potensial for utslippsreduksjon i denne gruppen.

For eksisterende fartøy mener ZERO at det er avgjørende at fartøy under 15 meter omfattes av krav til utslippsreduksjon senest fra 2035. DNVs vurderinger viser at denne gruppen har den mest konsistente operasjonsprofilen for elektrifisering, og at omstillingen allerede er godt i gang. Nær 200 fartøy har mottatt støtte til del-elektrifisering gjennom Enova (DNV, 2025).

Å utsette kravet for denne fartøyskategorien til 2040 vil skape et reguleringsvakuum i perioden 2030-2040, og bidra til å bremse både teknologiutvikling og markedsmodning i en fase der næringen ellers er klar for omstilling. En innfasing fra 2035 er også nødvendig for å sikre at utbygging av lade- og energiinfrastruktur kan planlegges og gjennomføres i takt med flåteutviklingen, noe som er en forutsetning for at de forventede utslippsreduksjonene faktisk realiseres.



For eksisterende fartøy under 24 meter mener ZERO at krav bør innføres senest fra 2040, men at 2035 bør være målsettingen for fartøy med egnede operasjonsprofiler. Kravene bør utformes med tilstrekkelig fleksibilitet til å åpne for del-elektrifisering og hybridløsninger der full elektrifisering ikke er teknisk eller operasjonelt mulig innen 2035.

Selv om brønnbåter og større spesialfartøy foreløpig er unntatt, er det viktig at disse ikke faller utenfor det samlede virkemiddelapparatet. De står for en betydelig andel av sektorens utslipp (DNV, 2025), og bør adresseres gjennom egne krav, pilotering eller målrettede insentivordninger så snart det er teknisk mulig.

Dispensasjoner må være strengt avgrenset, og kombineres med raskere utbygging av infrastruktur

ZERO støtter at dispensasjon kun gis der lading faktisk ikke er mulig å etablere. DNVs (2025) kartlegging viser at de fleste fartøyene har regelmessige nattliggeplasser med tilgang til kaiområder der effektbehovet er lavt og hvor lading kan gjennomføres uten store nettilpasninger. De identifiserer rundt 3 000 relevante nattliggelokasjoner (Dekningsgrad 2), og understreker at nettkapasitet, ikke teknologi, er den største barrieren for tempoet i elektrifiseringen.

Dette underbygger at dispensasjoner må være stramt praktisert, tidsavgrenset og dokumentasjonspliktig. Samtidig må myndighetene bidra til å redusere behovet for dispensasjoner gjennom en nasjonal satsing på ladeinfrastruktur og målrettede tiltak for å løse nettutfordringene i kystnære områder. DNV (2025) viser at 80–98 % av tiltakskostnadene knytter seg til fartøy, mens ladeinfrastruktur utgjør en langt mindre andel. Dette understreker at kostnadene ved ladeinfrastruktur ikke bør være en barriere, og forsterker behovet for tidlig utbygging av infrastruktur for å sikre at fartøyinvesteringene gir ønsket klimaeffekt.

ZERO anbefaler at Enovas støtteordninger for energi- og klimatiltak i skip samt landstrøm og ladeinfrastruktur i havner videreføres og styrkes. Det er særlig viktig at støtte til ladeanlegg gis i forkant av, eller parallelt med, støtte til fartøy, slik at nye nullutslippsfartøy kan tas i bruk med nødvendige lademuligheter fra dag én. Dette vil redusere risikoen for ubrukte investeringer og sikre raskere innfasing i tråd med forskriftens ambisjoner.

Et styrket krav til utslippsrapportering er avgjørende for å lykkes

Videre mener ZERO at forskriften bør ledsages av et krav til årlig utslippsrapportering og drivstoffregnskap per fartøy. DNVs (2025) kartlegging viser betydelige variasjoner i energiforbruk, seilingsmønstre og liggetid i flåten, og dette understøtter behovet for et godt datagrunnlag for å vurdere effekt, håndheve krav og identifisere nye reguleringsbehov. Vi foreslår at rapporteringsplikten innføres allerede før forskriften trer i kraft, slik at et datagrunnlag kan etableres.

ZERO ber Klima- og miljødepartementet sikre at forskriften gjennomføres uten svekkelser og i tett sammenheng med øvrige virkemidler for teknologiutvikling og infrastruktur. Forskriften er et avgjørende bidrag til å redusere utslipp i havbrukssektoren, og DNVs (2025) kartlegging viser tydelig at flåten er gjennomgående godt egnet for elektrifisering, at ladeinfrastruktur

lar seg løse, og at tidlig og tydelig regulering gir best klimaeffekt og forutsigbarhet for næringen.

Referanser

DNV. (2025). *Kartlegging av elektrifiseringsmuligheter for fartøy i havbruksnæringen.*

