

Klima- og miljødepartementet

## Høring - NOU 2023:25 Omstilling til lavutslipp

### 1. Innledning og sammendrag

Fiskebåt viser til Klima- og miljødepartementets høring av Klimautvalgets NOU 2023: 25 «*Omstilling til lavutslipp – Veivalg for klimapolitikken mot 2050*». Utvalgets mandat var å gjøre en helhetlig gjennomgang av veivalgene Norge står ovenfor for å nå klimamålet i 2050, og vise hvordan Norge kan bli et lavutslippssamfunn på en mest mulig kostnadseffektiv måte, med effektiv ressursbruk og et konkurransedyktig næringsliv.

Norge skal redusere klimagassutslippene med 55 prosent innen 2030 sammenlignet med 1990-nivået, mens målsettingen er 90 – 95 prosent reduksjon innen 2050. Når det gjelder ikke-kvotepliktig sektor som fiskeflåten tilhører er det en delmålsetting at klimagassutslippene skal kuttes med 50% i 2030 sammenlignet med utslippene i 2005.

Det vil bli altfor omfattende å kommentere alle spørsmål som utvalget behandler, og Fiskebåt vil derfor begrense seg til å kommentere de mest aktuelle spørsmålene for fiskeflåten. Vi vil også kommentere en del svakheter ved utvalgets kunnskapsgrunnlag når det gjelder fiskerinæringen. Vi har delt høringsuttalelsen inn i følgende avsnitt:

- Utslippsstatistikken til fiskeflåten
- Fisk er et klimavennlig protein
- Økte CO<sub>2</sub>-avgifter og et konkurransedyktig næringsliv
- Utslppsreduksjoner i fiskeflåten
- Aktuelle virkemidler for å øke den grønne omstillingen i fiskeflåten
- Forslag om forbud mot bunntåling

**Fiskebåt deler utvalgets oppfatning om at det er et stort misforhold mellom de uttalte ambisjonene i klimapolitikken og vedtatte tiltak og virkemidler. Fiskebåt er positiv til å arbeide aktivt for utslippskutt i fiskeflåten, men er sterkt kritisk til utvalgets forslag om å bruke avgiftssystemet enda mer aktivt for å tvinge frem en omstilling, så lenge det ikke finnes reelle alternativer for fiskeflåten til fossilt drivstoff.**

**Fiskebåt er generelt urolig over at dagens klimapolitikk ser ut til å innebære en klar forskjellsbehandling mellom sektorer som inkluderes i kvotepliktig sektor og sektorer som havner i ikke-kvotepliktig sektor. Mens sektorer som inngår i kvotepliktig sektor får samme CO<sub>2</sub>-prising som sine viktigste konkurrenter i EØS-området, legges det opp til at konkurranseutsatte næringer i ikke-kvotepliktig sektor i Norge, som fiskeflåten, vil stå overfor en langt høyere CO<sub>2</sub>-prising enn sine utenlandske konkurrenter. Fiskebåt mener dette ikke er oppskriften på grønn omstilling i fiskeflåten, men oppskriften på en nedbygging av fiskerinæringen i Norge, og til økte landinger i utlandet og redusert verdiskaping.**

**Fiskebåt vil også understreke at en slik utvikling vil være klart uheldig i forhold til fiskeripolitiske målsettinger om å skape økt aktivitet og sysselsetting i Kyst-Norge, og den vil bryte med målsettingen om å høste bærekraftige bestander. Fisk er klimavennlig mat, og i en situasjon med økende matetterspørsel på verdensbasis vil det være negativt om klimavennlig protein fra havet må erstattes av andre animalske proteinkilder som gir større klimagassutslipp. På denne bakgrunn er det betenkelig at utvalget ser redusert produksjon som et viktig element i en kostnadseffektiv løsning på miljøproblemene.**



Fiskebåt mener at norske myndigheter må tilstrebe at norsk fiskeflåte står overfor samme CO<sub>2</sub>-prising som våre utenlandske konkurrenter, og at det må tilstrebes et internasjonalt samarbeid om klimastrategien for fiskeflåten i EØS-området. Fiskebåt ser gjerne at fiskeflåten inkluderes i EUs kvotesystem (EU-ETS). På kort sikt må kompensasjonsordningen til fiskeflåten styrkes for å kompensere for økte CO<sub>2</sub>-avgifter og omsetningskrav for biodrivstoff.

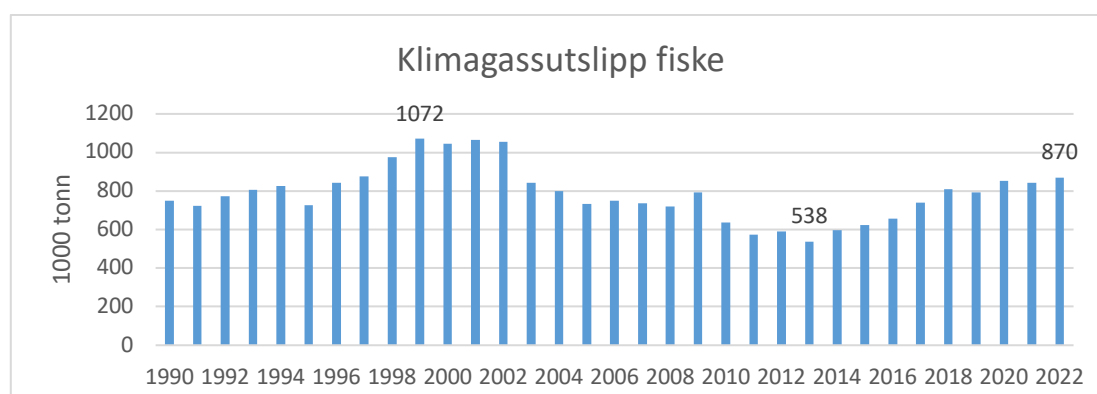
Fiskebåt stiller seg sterkt undrende til utvalgets forslag om å vurdere et forbud mot bunntråling som følge av mulig negativ effekt på karbonlagrene i havbunnen. Rapporten som utvalget bygger sitt forslag på er sterkt omstridt, og svært lite relevant for norske havområder. Antakelsene i rapporten er også langt på vei tilbakevist i andre vitenskapelige artikler. Fiskebåt er imidlertid positiv til at det iverksettes undersøkelser for å kartlegge om ulike fangstmetoder og annen næringsvirksomhet til havs har negativ effekt på karbonlagrene i norske havområder.

## 2. Utslippsstatistikken til fiskeflåten

Utvalget viser til at det på samme måte som i landbruket har skjedd en effektivisering i fiskeriene. Utvalget skriver blant annet at strukturen i næringen er endret, med overgang fra kystfiske til trålere og større båter, og at antall fiskere og antall fartøy er gradvis redusert. Utvalget viser til at fangst per fisker har økt, og at klimagassutslippene knyttet til villfanget fisk har gått ned. Utvalget peker på at nedgangen gjelder alle typer villfisk, og skyldes blant annet utfasing av kjølemiddel med stor klimapåvirkning, men også økning i flere bestander som har ført til mer effektiv fangst.

Fiskebåt finner innledningsvis grunn til å korrigere utvalgets historiebeskrivelse. Det har ikke vært en overgang fra kystfiske til trålere. Kvotefordelingen mellom såkalte konvensjonelle fartøyer (kystflåten) og trålerne har stort sett ligget fast de siste 30 årene. Antall sei-, havreke- og torsketrålere er redusert fra ca 160 fartøyer i 1990 til 40 fartøyer i dag. I den grad kvotefordelingen er endret, har dette skjedd i trålerens disfavør. Utvalget overser samtidig at den viktigste grunnen til effektiviseringen i næringen er struktureringen av fiskeflåten. Det er positivt at utvalget peker på betydningen av utfasingen av kjølemedier med stor klimapåvirkning, men vi beklager samtidig at denne reduksjonen i liten grad er dokumentert og hensyntatt i offisielle utslippsstatistikk. Fiskebåt konstaterer på denne bakgrunn at det er vanskelig å underbygge utvalgets konklusjon om at klimagassutslippene knyttet til villfanget fisk har gått ned, selv om det også er vår erfaring. Fiskerinæringen sliter generelt med en utilfredsstillende utslippsstatistikk, og dette er en stor utfordring i forhold til å vurdere måloppnåelsen når det gjelder fiskeflåtens klimagassutslipp.

Når det gjelder fiske er den offisielle statistikken fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) gjengitt i figuren nedenfor. Det fremgår av statistikken at utviklingen har vært negativ siden 2013, og at fiskeflåten tilsynelatende har et høyere utslipp i 2022 enn i referanseåret 2005. Dette er ikke i samsvar med utvalgets og vår vurdering, og det er som nevnt en stor svakhet at ikke effekten av bortfallet av klimaskadelige kjølemedier vektlegges i utslippsstatistikken.



Fiskebåt har generelt begrenset tillit til den offisielle utslippsstatistikken fra SSB. Ved å benytte andre offisielle kilder for fiskeflåtens bunkersforbruk (Garantikassen for fiskere for fiske i nære farvann og Skatteetaten for fiske i fjerne farvann), finner vi at de norske CO<sub>2</sub>-utslippene fra fiskeflåten var minst 1.161.000 tonn i 2022, altså nesten 300.000 tonn høyere enn de offisielle utslippstallene til SSB. Det er ikke fordelaktig at utslippene er høyere, men i en situasjon der vi skal måle resultatene av klimapolitikken de nærmeste årene og innfri forpliktelser om kutt, er det viktig at vi har mest mulig korrekte tall for utslippene fra fiskeflåten i hele referanseperioden.

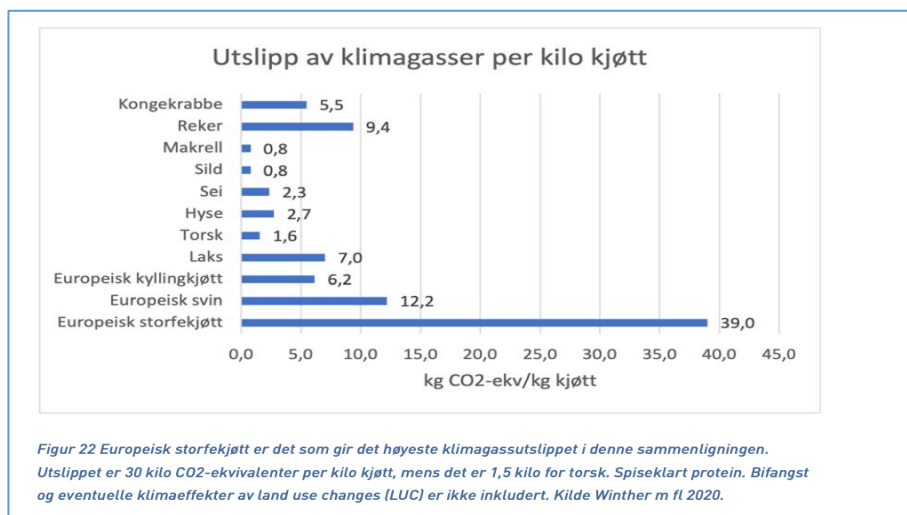
Fiskebåt har gjentatte ganger tatt til orde for at det bør etableres en rapporteringsordning for å få bedre oversikt over klimagassutslippene i fiskeflåten, og mener at det er viktig at regjeringen følger opp dette. Behovet for bedre utslippsstatistikk fra fiskeflåten har også vært et tema i forhandlingene om et klimapartnerskap for innenriks skipsfart og fiske.

### 3. Fisk er et klimavennlig protein

Utvalget peker på at politikken for matproduksjon må trekke i samme retning som klimapolitikken, og anbefaler å basere de politiske målene i hele matsystemet på at Norge skal bli et lavutslippssamfunn. Utvalget mener derfor at alle beslutninger som tas i dag må baseres på et mål om at så godt som alle klimagassutslipp i Norge må være fjernet innen 2050. Utvalget mener at klimapolitikken må vektlegge varig omstilling til nullutslipp, og at tempoet i omstillingen må økes. Utvalget foreslår derfor blant annet at omstillingen til et lavutslippssamfunn må bygge på at eksisterende utslipp skal fjernes eller reduseres kraftig gjennom redusert aktivitetsnivå, endret atferd og bruk av nullutslippsteknologi

Fiskebåt konstaterer at utvalget i stor grad ser bort fra at villfanget fisk er et klimavennlig protein, og at FAO, FNs matvareorganisasjon, har uttrykt en sterk målsetting om å øke uttaket av protein fra havet. I et slikt perspektiv er det uheldig at utvalget foreslår kortsiktige løsninger som vil redusere tilførselen av sjømat fra den norske fiskeflåten. Dette gjelder blant annet forslaget om økte CO<sub>2</sub>-avgifter før det finnes reelle alternativer til fossilt drivstoff, og forslaget om å vurdere et forbud mot bunntråling. Effekten av disse forslagene vil være redusert norsk fiske, og at «ledige» fiskekvoter i stor grad kan bli overtatt av utenlandske aktører med vesentlig lavere klimakrav. Resultatet kan bli redusert uttak av sjømat fra havet, og større klimagassutslipp på det som fiskes, og dermed motsatt av de overordnede målsettingene.

Tabellen nedenfor gir en oversikt over utslipp av klimagasser pr kilo spiseklart protein av ulike fiskeprodukter og landbruksprodukter. Fisk kommer generelt godt ut, og at det vil være uheldig om bortfall av fiskeprodukter erstattes av andre animalske proteinkilder som kjøtt.





Fiskebåt mener at det er viktig å redusere klimagassutslippene fra fiske uten å redusere produksjonen. Da må virkemidlene tilpasses den virkeligheten som fiskeflåten står overfor. I dagens situasjon er de viktigste tiltakene å stimulere til økt energieffektivitet i fiskeflåten, og å øke innblandingen av biodrivstoff, parallelt med kostnadskompensasjon for å utligne konkurransevridningen. I tillegg er det nødvendig å evaluere fiskeripolitikken i et klimaperspektiv. Dersom en del av dagens fiskeripolitiske målsettinger og detaljreguleringer oppheves eller endres, vil det være mulig å høste dagens fiskekvoter med vesentlig lavere klimagassutslipp enn det som er tilfellet i dag.

#### 4. Økte CO2-avgifter og et konkurransedyktig næringsliv

Utvalgets mandat var å gjøre en helhetlig gjennomgang av veivalgene Norge står ovenfor for å nå klimamålet i 2050, og vise hvordan Norge kan bli et lavutslippssamfunn i 2050 på en mest mulig kostnadseffektiv måte, med effektiv ressursbruk og et konkurransedyktig næringsliv. Utvalget mener at Norge er avhengig av fortsatt tett samarbeid med EU om klimapolitikken, og foreslår derfor at Norge fortsetter klimasamarbeidet med EU, og deltar i EUs klimaregelverk.

Fiskebåt er positiv til at utvalget er opptatt av å beholde et konkurransedyktig næringsliv, og er enig i at dette forutsetter et nært klimasamarbeid med EU. Fiskebåt konstaterer samtidig at disse målsettingene hverken blir ivaretatt i dagens klimapolitikk eller i utvalgets forslag. Fiskebåt viser i denne forbindelse til at konkurranseutsatte næringer i ikke-kvotepiktig sektor i Norge kommer svært dårlig ut. Næringer som havner innenfor kvotepiktig sektor får samme klimakostnad som sine konkurrenter i sammenlignbare land. Næringer som havner i ikke-kvotepiktig sektor, som fiskeflåten, får gjennom den særnorske høye CO2-avgiften og omsetningskravet for biodrivstoff vesentlig dårligere vilkår enn sine utenlandske konkurrenter.

Fiskebåt er derfor kritisk til at utvalget mener at det må koste mer å slippe ut klimagasser, og at det må utarbeides en forpliktende opptrappingsplan for karbonprisen også etter 2030. Fiskebåt er ikke motstander av CO2-avgifter som et virkemiddel i klimapolitikken, men det er en forutsetning at konkurranseutsatte næringer likebehandles med sine konkurrenter i sammenlignbare land. Fiskebåt mener at utvalget i altfor liten grad er opptatt av at norske aktører skal ha tilnærmet samme rammevilkår som utenlandske konkurrenter.

Fiskebåt mener at dersom den varslede opptrappingen i CO2-avgiften og omsetningskravet blir gjennomført, risikerer vi at store deler av norsk fiskerinæring er utradert før det er kommet kommersielle nullutslippsalternativ på bordet. Sannsynligheten vil da være stor for at bærekraftige fiskekvoter som Norge i dag fisker blir overtatt av andre lands fiskefartøyer, og at resultatet blir økte globale utslipp.

Fiskebåt har fått utført beregninger av hvilken netto avgift den norske fiskeflåten har stått og vil stå overfor sammenlignet med våre konkurrenter (EU) frem mot 2030. Vi har da tatt hensyn til den planlagte opptrappingsplan for CO2-avgiften frem mot 2030, omsetningskravet for biodiesel, at kompensasjonsordningen videreføres med samme bevilgning som i 2023, samt den varslede endringen om at avgiftsfritaket for fjerne farvann skal avvikles i perioden 2025 – 2028. Vi legger samtidig til grunn at EU ikke innfører avgifter for fiskeflåten i samme perioden. Utviklingen kan oppsummeres i tabellen under:



FISKEBÅT

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
<b>CO2-avgift</b>	1,35	1,45	1,58	2,05	2,49	2,98	3,57	4,14	4,69	5,21	5,70	6,05
<b>Biodrivstoff</b>	0	0	0	0	0,19	0,74	0,95	1,16	1,38	1,59	1,80	2,22
<b>Kompensasjon</b>	1,06	0,95	0,81	1,19	1,19	1,19	1,06	0,96	0,87	0,80	0,80	0,80
<b>Netto-avgift</b>	0,29	0,50	0,77	0,86	1,49	2,53	3,46	4,34	5,20	6,00	6,70	7,47

Forventet CO2-avgift i første rad er korrigert for at det ikke skal betales CO2-avgift på en stadig større innblanding av biodiesel. Ved beregningen av kompensasjonen er det lagt til grunn at dagens driftsmønster videreføres, og at fangst tatt på fjerne farvann inkluderes i kompensasjonsordningen i samsvar med at avgiftsfritaket avvikles. Ved beregning av kostnaden for biodrivstoff er gjennomsnittlig prisdifferanse mellom biodiesel og marin gassolje de to siste årene lagt til grunn.

Vi ser av tabellen at merkostnaden for å bunkre med avgifter i norsk havn er kr 2,53 pr liter i 2024, og at denne merkostnaden forventes å øke til kr 7,47 pr liter i 2030. Dersom dette fortsatt er en særnorsk avgift, vil det få dramatiske konsekvenser for norsk fiskerinæring.

Fiskebåt ser allerede i år at fiskeflåten legger om sitt driftsmønster for å unngå det norske avgiftsregelverket og omsetningskravet for biodrivstoff. Konsekvensene av denne utviklingen er isolert sett økte globale klimagassutslipp fra den norske fiskeflåten, men reduserte utslipp i Norge. Samtidig vil det føre til redusert aktivitet og sysselsetting i Norge, både fordi en større del av fangstene vil bli levert i andre land enn Norge, og fordi fartøyene vil kjøpe også andre tjenester i utlandet. Fiskebåt er forundret over at utvalget ikke i større grad vurderer de negative konsekvensene av en særnorsk avgiftspolitik for mobile konkurranseutsatte enheter i ikke-kvotepliktig sektor.

## 5. Utslippsreduksjoner i fiskeflåten

Utvalget legger til grunn at de fossile utslippene i matsystemet må fjernes helt. Dette betyr at alle prosesser som i dag drives av fossil energi må legges om og bli utslippsfrie. Dette dreier seg blant annet om transport og drift av fiskefartøy. Fiskebåt er enig i at det i et lengre perspektiv må være en målsetting å ta i bruk energibærere som gir nullutslipp, men konstaterer at dette fortsatt ligger et stykke frem i tid.

Den største utfordringen for fiskeflåten er at det utenom biodrivstoff ikke finnes aktuelle null- eller lavutslipps energibærere som fiskeflåten enkelt kan ta i bruk. Fiskeflåten opererer ofte på lange fangstturer med opptil 6 ukers varighet, og de ikke har et fast seilings- eller landingsmønster. Dette skaper store logistiske utfordringer når det gjelder nye energibærere, i tillegg til de kostnadmessige utfordringene. En annen utfordring er at stort sett all tilgjengelig plass på fiskefartøyene er utnyttet, og det gjør det vanskelig å ta i bruk mer volumkrevende energibærere uten at fiskefartøyene bygges vesentlig større.

Det er også viktig å nevne at det er mange særegne ytre faktorer som påvirker utslippene fra fiskeflåten, som næringen ikke rår over. Dette gjelder blant annet størrelsen på tilgjengelige kvoter, endringer i soneadgang og endringer i fisketilgjengelighet.



Fiskebåt mener at det kan være hensiktsmessig å dele aktuelle tiltak for å redusere klimagassutslippene i den norske fiskeflåten inn i tre hovedområder, der de to første kan gjennomføres på kort sikt, mens overgangen til nye energibærere ligger litt lenger frem i tid:

- Fiskeriforvaltning og strukturpolitikk overfor fiskeflåten
- Tiltak for å øke fartøyenes energieffektivitet
- Overgang til lav- og nullutslippsteknologier

### 5.1 Fiskeriforvaltning og strukturpolitikk for fiskeflåten

Svært mange av dagens virkemidler i fiskeripolitikken har direkte eller indirekte konsekvenser for klimagassutslippene i fiskeflåten. Eksempler på fiskeripolitiske virkemidler som har direkte konsekvenser for klimagassutslippene kan være kvotepolitikken, havdeling, adgangen til redskapsfleksibilitet, strukturpolitikken og tiltak som utvider fangstsesongene. Indirekte konsekvenser kan skyldes endringer i fisketilgjengeligheten, endringer i soneadgang og hvordan fiskerine forvaltes (fiskeriforvaltningen).

Fiskebåt mener at dersom myndighetene velger å opprettholde eller forsterke fiskeripolitiske virkemidler som påvirker utslippene i fiskeflåten negativt, må dette få konsekvenser for ambisjonene om utslippskutt i fiskeflåten, og hvilke tiltak som bør benyttes.

### 5.2. Øke fartøyenes energieffektivitet

Torske- og rekefartøyerne står for drøyt en tredjedel av det samlede energiforbruket i fiskeflåten i Norge. Tiltak som øker energieffektiviteten vil derfor ha stor effekt på de samlede utslippene. Kongsberg Maritime, som er et ledende selskap innenfor design av fiskefartøyer, har laget en oversikt over ulike tiltak som kan gi besparelser i energiforbruket til en torsketråler. En enkel fremstilling av denne er presentert i tabellen nedenfor.

Propellsystem	4 – 12%
Hybrid fremdriftssystem	5 – 10%
Regenerering av energi	Betydelig fra vinsjer
Forbedring skrogdesign	Betydelig
Ny hovedmotor	4%
Energistyring	Betydelig
Støyreduksjon	Effekt gjennom økt fangst
Dobbelt propell og ror	Usikker, avhengig av driftsprofil
Gjenvunnet varme	30 – 40 kvh i snitt
LED-lamper	150 – 200 MWh per år
Batteriteknologi	Betydelig, men avhengig av driftsprofil
Samlet effekt på nybygg	20 – 35% reduksjon i forbruk

Som det fremgår av tabellen mener Kongsberg at det i dag er mulig å oppnå mellom 20 til 35% reduksjon i energiforbruket til et nybygg i torsketrålerflåten, sammenlignet med et 10 år gammelt fartøy. Fiskebåt vil understreke at mye av denne effekten også er overførbar til andre fiskefartøyer enn torsketrålere. I tillegg kan mer effektive eller energigivne fiskeredskaper redusere utslippene. Ett eksempel på dette er utvikling av effektive flytetråler som et supplement til mer energikrevende bunntåling.

Eksempelene overfor illustrerer at fornying av fiskeflåten er viktig for å kunne ta i bruk energieffektive løsninger. Det samme vil gjelde for mange av de nye energibærerne. Samtidig erfarer vi en sterk kostnadsøkning for nye fiskefartøyer, som gjør det utfordrende for fiskebåtrederier å finansiere nybygg. Deltakerlovens strenge begrensninger på å hente inn ekstern kapital er også en utfordring med hensyn til fornying i fiskeflåten. Fiskebåt vil derfor understreke at god og økt lønnsomhet i



fiskeflåten er en forutsetning for å kunne gjennomføre det grønne skiftet, og det er viktig å legge til rette for en positiv utvikling i fiskeflåten gjennom stabile og forutsigbare rammevilkår. Fiskebåt vil også understreke viktigheten av et sterkt virkemiddelapparat.

Norsk maritim industri har en sterk posisjon i verdensmarkedet for fiskefartøyer, og det er et krevende og innovativt hjemmemarked som har lagt grunnlaget for denne posisjonen. For å opprettholde den sterke posisjonen mener Fiskebåt det er viktig å legge til rette for fornying og grønne løsninger i den norske fiskeflåten. Særnorske klimaavgifter vil i dagens situasjon virke mot sin hensikt.

### 5.3. Overgang til lav- og nullutslippsteknologier

Det finnes i dag få aktuelle lav- eller nullutslippsteknologier som er tilgjengelige for fiskeflåten. De største barrierene er manglende teknisk modenhet, dårlig tilgjengelighet, manglende sikkerhetskrav, økte plasskrav og økte kostnader. Det kan rett nok være et potensiale i å hel- eller delelektrifisere deler av den minste fiskeflåten, men dette monner lite i det totale bildet. Også hybridløsninger med batterier for større fartøyer gir liten effekt i den totale sammenheng. Fiskebåt mener at det i tidshorizonten frem mot 2030 er vanskelig å se for seg andre løsninger enn økt bruk av biodrivstoff dersom vi skal oppnå raske og store utslippskutt i fiskeflåten.

Miljødirektoratet lanserte fredag 2. juni 2023 rapporten «Klimatiltak i Norge mot 2030». Den gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag for de ulike sektorene, og analyserer ulike tiltak som kan kutte utslipp av klimagasser og hvilke barrierer aktørene møter. Analysen peker også på mulige virkemidler som kan utløse utslippsreduksjoner i fiskeflåten. Utenom mer energieffektive løsninger og bruk av biodrivstoff, er de eneste aktuelle tiltakene som er nevnt i rapporten for gjennomføring innen 2030 elektrifisering av kystfiskefartøy og ammoniakk og metanol til tre havfiskefartøyer. De to siste tiltakene er beregnet å gi henholdsvis 10.000 tonn og 13.000 tonn i utslippskutt fra fiskeflåten i 2030. Fiskebåt mener analysen gir en nøktern og god beskrivelse av den faktiske situasjonen, og et godt utgangspunkt for den videre diskusjonen om utslippskutt i fiskeflåten i et klimapartnerskap for innenriks skipsfart og fiske.

### 6. Tiltak for å øke den grønne omstillingen i fiskeflåten

Utvalget mener at det må koste mer å slippe ut klimagasser, og foreslår derfor blant annet at det bør utarbeides en forpliktende opptrappingsplan for karbonprisen også etter 2030. Utvalget peker samtidig på at når karbonprising ikke er tilstrekkelig, mulig eller effektivt, bør andre virkemidler tas i bruk. Utvalget mener at inntekter fra blant annet kvotesalg bør vurderes brukt til omstilling mot nullutslipp i de kvotepliktige virksomhetene.

Fiskebåt viser til at NOx-fondet og Enova har vært sentrale for å få til utslippskutt i fiskeflåten. Selv om NOx-fondets tiltak i første rekke har vært målrettet for å redusere NOx-utslippene, har mange av tiltakene vært rettet mot energieffektivisering, og har derfor også hatt en betydelig effekt på drivstofforbruket og utslippene. Fiskebåt mener at en videreføring av NOx-fondet til etter 2030 vil være viktig for å implementere ny teknologi i fiskeflåten, og få fortgang i det grønne skiftet i fiskeflåten. Fiskebåt mener samtidig at CO<sub>2</sub>-avgiften som fiskeflåten betaler inn må øremerkes kompensasjonsordningen for fiskeflåten og et CO<sub>2</sub>-fond.

Omsetningskrav for biodrivstoff er på kort sikt kanskje det mest effektive virkemiddelet for å redusere klimagassutslippene fra fiskeflåten. Det er varslet at omsetningskravet for biodrivstoff i fiskeflåten skal økes fra dagens 6% til 18% i 2030. Den største utfordringen med økt omsetningskrav er at prisen på biodrivstoff er vesentlig høyere enn prisen på fossilt drivstoff. Den siste tiden har prisdifferansen ligget mellom 10 og 14 kroner pr liter, og det innebærer at selv ikke den varslede opptrappingen av CO<sub>2</sub>-avgiften til vel sju kroner pr liter i 2030 vil være tilstrekkelig til å gjøre biodrivstoff konkurransedyktig, med mindre prisbildet endrer seg. Det er på denne bakgrunn at såkalte differansekontrakter må vurderes, der prisdifferansen mellom fossilt drivstoff og lav- og



nullutslippsløsninger subsidieres. Dette er minst like aktuelt for andre potensielle energibærere som metanol, ammoniakk og hydrogen.

I tilknytning til at fiskeflåten ble pålagt full CO<sub>2</sub>-avgift i 2020 ble det etter forslag fra det partsoppnevnte klimautvalget etablert en kompensasjonsordning for fiskeflåten. Bakgrunnen for ordningen er tredelt. For det første er ordningen etablert slik at den skal motivere rederiene til å velge utslippsvennlige løsninger. Dernest er ordningen viktig for å hindre at norske fiskefartøyer velger å lande fangstene i utlandet og bunkre avgiftsfrie bunkers. For det tredje er ordningen avgjørende for å unngå en for sterk svekkelse av lønnsomheten i fiskeflåten. De fleste nye teknologiske løsningene forutsetter en fornying av fiskeflåten, og uten god lønnsomhet stopper fornyingen opp.

Fiskebåt mener det er viktig å videreføre og styrke kompensasjonsordningen i tråd med opptrappingen av CO<sub>2</sub>-avgiften. Den største svakheten med dagens ordning er at den er lite forutsigbar, og det vises i denne forbindelse til at midler til ordningen først bevilges gjennom behandlingen av statsbudsjettet påfølgende år. Fiskeflåten vet derfor ikke hva den skal planlegge i forhold til. Fiskebåt mener at det må etableres et fast forhold mellom CO<sub>2</sub>-avgiften som fiskeflåten betaler inn, og bevilgningen til kompensasjonsordningen. Av konkurransehensyn er det inntil videre nødvendig at det meste av det som betales inn i CO<sub>2</sub>-avgift øremerkes kompensasjonsordningen. Det vises i denne sammenheng til at da Stortinget diskuterte opptrappingsplanen for CO<sub>2</sub>-avgiften, ble det understreket at økte klimaavgifter skulle kompenseres med lette i andre skatter og avgifter.

## 7. Effekt av bunntåling

Utvalget mener det er viktig å få etablert mer kunnskap om hvordan fiskeri og havbruk påvirker havets karbonlagre som bløtbunn og tareskog. Utvalget viser for eksempel til at bunntåling kan påvirke karbon som er lagret i bløtbunn, selv om kunnskapen om dette er mangelfull. Det er behov for å vite mer om hvordan havets ulike karbonlagre påvirkes av ulike fangstmetoder i fiskeriene som bunntåling, av ulike fangstredskaper og av størrelsen på fiskekvotene. Så lenge klimaeffektene av bunntåling er lite kjent, mener utvalget at fangstmetoder med mulig negativ effekt på karbonlagrene i havet begrenses. Utvalget mener derfor at man bør vurdere å stanse bunntåling i påvente av mer kunnskap. Utvalget mener generelt at forvaltningen av fiskeri og havbruk må ta høyde for at ny kunnskap om karbonlagring til havs kan bety et behov for endringer også i disse næringene. På samme måte som i jordbruket må slike endringer også ta høyde for at andre viktige samfunns mål skal ivaretas.

Fiskebåt er overrasket over at utvalget velger å legge så mye vekt på artikkelen fra Sala et al i 2021 når det gjelder forslaget om å vurdere et forbud mot bunntåling. Denne artikkelen har møtt mye motstand i andre vitenskapelige kretser, og regnes som svært lite relevant i forhold til havbunnen i norske havområder. Fiskebåt viser samtidig til at andre forskere i en stor gjennomgang av 49 aktuelle studier at rundt to tredjedeler av studiene ikke viste noen signifikant effekt på karbonlagrene av tråling, mens knapt en tredjedel viste lavere verdier av organisk karbon i sjøbunnen som resultat av fiske (verdiene vil bli lavere hvis karbon oppvirvles pga tråling). Hvor mye av det oppvirvlede organiske karbonet som omdannes til CO<sub>2</sub> er også usikkert, og mye kan falle til ro i områder som ikke tråles. Konklusjonen deres er at det ikke er mulig å kvantifisere dette med dagens kunnskap.

Fiskebåt mener at det vil være meningsløst å forby bunntåling med bakgrunn i den kunnskapen som foreligger. Et slikt forbud vil få store negative konsekvenser for norsk fiskerinæring. Fiskebåt tviler også sterkt på om Russland vil akseptere begrensninger på bruk av bunntål i Barentshavet, og spesielt i fiskevernsonen rundt Svalbard.

Fiskebåt mener samtidig at det er viktig å få mer kunnskap om karbonlagring til havs, og hvordan fisket kan påvirke dette, og vil støtte økt forskning på disse sammenhengene. Fiskebåt vil samtidig påpeke at det i et føre var perspektiv vil være fornuftig å oppheve forbudet mot bruk av flytetral i





fisket etter torsk og hyse i Barentshavet, og viser til dialogen med Fiskeridirektoratet og Havforskningsinstituttet om dette.

Vennlig hilsen  
**FISKEBÅT**

Audun Maråk

Jan Ivar Maråk

Kopi: Nærings- og fiskeridepartementet

*Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten underskrift.*