Hvorfor et fritak for CO_2-avgift vil redusere klimagassutslippet fra fiskeflåten

Biomarint forum er en samarbeidsarena bestående av LO med forbundene Norsk Nærings- og Nytelsesmiddelarbeiderforbund (NNN), Forbundet Styrke, Fellesforbundet, Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisersforbund. NHO med landsforeningene Sjømat Norge og Norsk Industri, samt Norges Fiskarlag og Fiskebåt. Sammen representerer vi arbeidslivets parter i den marine verdikjeden i Norge.

Biomarint forum mener klimagassutslippene fra fiskeflåten kan reduseres betydelig, samtidig som en ivaretar fiskeripolitiske og næringspolitiske mål. En omforent fiskeripolitikk legger til grunn at kvotene skal fiskes, at næringen skal være lønnsom og bidra til trygge og helårlige arbeidsplasser, og i tillegg bidra til bosetning langs hele kysten. Dagens avgiftspolitikk fremmer verken de omforente fiskeripolitiske målene eller reduksjon i klimagassutslippene.

I dette notatet viser vi at et fritak for CO_2-avgift vil redusere klimagassutslippet fra fiskeflåten med 5 til 6 prosent. Et avgiftsfritak vil sikre at norske fiskefartøy bunkrer i Norge. Bunkringene er da omfattet av omsetningskravet for biodrivstoff. Ved bunkring i Norge fjernes samtidig utslippet som følge av unødig gangtid med omvei til en utenlandsk havn for å slippe dagens avgift. Samtidig vil det gi den norske fiskeflåten likere rammevilkår med landene rundt oss, stimulerer til at fangstene leveres til norske fiskeindustrianlegg og bidrar til å opprettholde bunkersinfrastrukturen langs kysten, som er viktig for å trygge norsk beredskap.

Fisk og sjømat har svært lavt klimaavtrykk

Villfisk har det laveste klimaavtrykket av all animalsk mat. Den største utslippskilden er knyttet til selve fisket. Utfordringen er at det utenom biodrivstoff ikke finnes realistiske null- eller lavutslipps energibærere som fiskeflåten enkelt kan ta i bruk innen 2030.

Særlig havfiskeflåten opererer ofte på lange fangstturer med opptil 6 ukers varighet, og uten et fast seilings- eller landingsmønster. I tillegg er det flere ytre faktorer som påvirker utslippene fra fiskeflåten, og som næringen selv ikke rår over. Det kan være knyttet til størrelse på tilgjengelige fiskekvoter, endringer i soneadgang, og politiske målsettinger om å spre fisket utover året av hensyn til fiskeindustriens mulighet til å tilby helårlige arbeidsplasser mv.

Det er krevende å være konkurranseutsatt i ikke-kvotepliktig sektor

Det er ikke alle som er klar over det, men Norge deler 90 prosent av fiskebestandene med fiskeflåten i landene rundt oss. Mens næringer som inngår i kvotepliktig sektor får samme CO_2-prising som sine viktigste konkurrenter, vil konkurranseutsatte næringer i ikke-kvotepliktig sektor - som den norske fiskeflåten - stå overfor en langt høyere CO_2-prising enn sine europeiske konkurrenter med svært lav eller ingen CO_2-avgift. Et flertall på Stortinget har lagt opp til en opptrapping av den norske CO_2-avgiften til 2.400 kroner per tonn i 2030, noe som tilsvarer en tilleggskostnad på nærmere 8 kroner per liter diesel.

For mindre fiskefartøy og havbruksbåter som opererer nært kysten kan elektrifisering være et aktuelt tiltak for å redusere klimautslippet. Det forutsetter imidlertid at det er kraft og infrastruktur tilgjengelig langs hele norskekysten. Det er det dessverre ikke per i dag.

En særnorsk CO_2-avgift betyr at den norske fiskeflåten går til utenlandske havner

Regjeringen varsler i sin Klimastatus og -plan for 2026 en gjennomgang av klimatiltakene overfor fiskeflåten for å sikre at klimapolitikken bidrar til globale utslippskutt. Konsekvensene av dagens politikk er at vi får nasjonale kutt, men økte globale utslipp. Kombinasjonen av særnorske CO_2-avgifter og et omsetningskrav for biodrivstoff betyr at fiskeflåten drar til utlandet for å redusere avgiftstrykket og kunne konkurrere med fiskeflåten fra landene rundt oss. Vi ser også at bruken av bunkringsbåter utenfor 12-mila for å unngå avgift blir et

alternativ for både norske og utenlandske båter i norsk sone, noe som medfører en uheldig sikkerhetsrisiko for både ansatte ombord og miljøet.

Biomarint forum har tidligere pekt på tre alternative tiltak for å sikre konkurransekraft og bidra til utslippskutt i den norske fiskeflåten, enten:

1. *At fiskeflåten innlemmes i EUs kvotesystem ETS*
2. *At CO_2-kompensasjonsordningen for fiskeflåten styrkes og gjøres mer forutsigbar*
3. *At de særnorske CO_2-avgiftene for fiskeflåten harmoniseres med landene rundt oss*

Hvordan et avgiftsfritak vil redusere klimagassutslippet og sikre bunkring i Norge
Fiskeflåten bruker ifølge offisielle kilder (Garantikassen for fiskere og Skattedirektoratet) rundt 450 millioner liter drivstoff i et normalår. Våre beregninger indikerer at minst 60 prosent (270 mill. liter) av dette bunkres avgiftsfritt og utenfor omsetningskravet for biodrivstoff - det meste av dette som skip i utenriksfart. Skattedirektoratet anslår at det var godt over 1.000 anløp av norske fiskefartøy i utenlandske havner i 2024.

Et fritak for CO_2-avgift i fiskeflåten vil sikre at bunkring skjer i Norge. Bunkring i utlandet vil bare skje unntaksvis og bunkring til havs vil sannsynligvis opphøre. Det innebærer at tilnærmet all bunkring av fiskefartøyer vil komme inn under det norske omsetningskravet for biodrivstoff. Også dette kravet har en merkostnad for norske fiskefartøy (ca. 70 - 80 øre pr liter i 2026). Dersom all bunkring av den norske fiskeflåten skjer under omsetningskravet for biodrivstoff, vil det gi et reelt kutt i klimagassutslippene fra denne flåten med rundt 50.000 tonn CO_2 sammenlignet med dagens situasjon. Vi antar samtidig at anløp til en utenlandsk havn av avgiftsmessige årsaker mer eller mindre vil opphøre ved et avgiftsfritak, og ifølge beregninger fra fiskebåtrederier vil dette i seg selv ytterligere redusere de faktiske utslippene fra fiskeflåten med ca. 30.000 tonn.

Dersom fiskeflåten fritas for CO_2-avgift innebærer det med våre forutsetninger at klimagassutslippene reduseres med inntil 80.000 tonn CO_2, eller 6,7 prosent av den norske flåtens faktiske utslipp. For å ta forbehold om at noen bunkringer fortsatt vil kunne skje i utenlandsk havn, reduserer vi forventet utslippsreduksjon til mellom 5 og 6 prosent. I forhold til SSBs offisielle utslippstall for fiskeflåten på 774.000 tonn i 2024 er reduksjonen rundt 10 prosent.

En forutsigbar klimapolitikk vil sikre mer råstoff til norsk fiskeindustri
Et avgiftsfritak vil, i tillegg til reduksjon i det globale klimautslippet, sørge for at vi unngår risikofylte bunkringer til havs, legge til rette for at den norske fiskeflåten fortsatt kjøper tjenester i norske havner og ved norske verft, samt ikke minst at fangstene leveres til norsk fiskeindustri. Det siste er ikke minst viktig i tider med utsikter til vedvarende lave fiskekvoter som nå. At norske fiskefartøy bunkrer i Norge bidrar i tillegg til at bunkersinfrastrukturen og beredskapen langs kysten opprettholdes.

Biomarint forum har høye ambisjoner om utslippskutt i hele sjømatnæringen
Et avgiftsfritak reduserer ikke Biomarint forums ambisjon om ytterligere reduksjoner i klimagassutslippet fra fiskeflåten og hele sjømatnæringen. Som parter vil vi jobbe ufortrødent videre både i næringen og i klimapartnerskapet med myndighetene, om å få til store utslippskutt. I det korte bildet ser vi at reduksjonene må skje i dagens fiskeflåte, og da er økt bruk av biodrivstoff og energieffektiviseringstiltak de viktigste virkemidlene.

Biomarint forum
Oslo, 31. desember 2025