



Høringsinnspill fra Fiskebåt

Høring: [Statsbudsjettet 2026 \(kapitler fordelt til næringskomiteen\)](#)

Innspillsdato: 18.10.2025

Hvordan redusere klimagassutslippene fra fiskeflåten?

Fiskebåt viser til kapittel 919, post 73, om tilskudd til kompensasjon for CO₂-avgift. Dette må ses i sammenheng med kapittel 13.12.3 i skatte- og avgiftsproposisjonen om CO₂-avgift på mineralske produkter. Vi viser også til kapittel 10.1 i skatte- og avgiftsproposisjonen om beregning av produktavgift.

Fiskebåt vil gi ros til regjeringen for å ha lyttet til Fiskebåts innvendinger til beregningsmetoden for produktavgiften i fiskerinæringen. Gjennom grepene som regjeringen nå foreslår, sparer fiskeflåten rundt 65 millioner kroner årlig i produktavgift. Fiskebåt vil også gi ros til regjeringen for at den reverserte og utsatte vedtaket om å nekte fiskefartøyer adgang til å bunkre avgiftsfritt i utenriksfart i sommer. Fiskebåt er samtidig urolig for konsekvensene det vil ha om adgangen for fiskefartøyer til å bunkre avgiftsfritt som skip i utenriksfart opphører 1. januar 2026, og vil på det sterkeste fraråde dette.

Fiskebåt er positiv til at regjeringen foreslår å øke bevilgningen til kompensasjonsordningen for CO₂-avgift med 140 millioner kroner til 640,4 mill. kroner for 2025. Det er også positivt at regjeringen for å øke forutsigbarheten til ordningen varsler at den vil videreføre ordningen i 2026 ved fremleggelsen av statsbudsjettet for 2027. Fiskebåt mener likevel det er uheldig at bevilgningen kommer på etterskudd, og mener at bevilgningen for 2026 burde vært avklart under behandlingen av 2026-budsjettet, og ikke 2027-budsjettet.

Fiskebåt mener at selv om intensjonen med enkelte av elementene i regjeringens forslag om CO₂-avgiften for fiskeflåten i statsbudsjettet er god, vil resultatet bli et alfor komplekst regelverk, økte klimagassutslipp, redusert verdiskaping og svekket beredskap på kysten.

Fiskebåt mener at målsettingen må være å fiske tilgjengelige fiskekvoter med lavest mulig klimagassutslipp. Det innebærer å legge til rette for at fiskeflåten i størst mulig grad bunkrer i Norge, og slik at bunkringen blir omfattet av det særnorske omsetningskravet for biodrivstoff. Også det særnorske omsetningskravet innebærer en konkurranseulmppe for den norske fiskeflåten, men Fiskebåt tror det er en viss betalingsvillighet i fiskeflåten for å redusere klimagassutslippene. I tillegg påløper det kostnader og tidstap ved å gå omveier om utenlandsk havn eller ved å bunkre til havs. Det mest målrettede tiltaket for å stimulere fiskeflåten til å bunkre i Norge er å samordne norske klimaavgifter for fiskeflåten med avgiftsnivået i landene rundt oss. Inntil videre innebærer dette et fritak for CO₂-avgiften for fiskeflåten. Fiskebåt vil derfor oppfordre Stortinget om å frita fiskeflåten for CO₂-avgiften.

Villfisk er klimavennlig og proteinrik mat, og i samsvar med FNs bærekraftsmål er det viktig å høste tilgjengelige norske fiskeressurser i havet. Klimapolitikken må derfor ikke gi som resultat at norske fiskekvoter blir stående igjen ufisket i havet.



Havgående fiskefartøyer er mobile og trenger normalt ikke bunkre oftere enn annenhver måned. Dette gir fartøyene en stor grad av fleksibilitet i forhold til hvor de bunkrer. Særnorske avgifter og omsetningskrav for biodrivstoff i Norge vil føre til at fiskefartøyene som kan det velger å bunkre i andre land, eller til havs. Dette er en dårlig løsning som bidrar til økte utslipp og karbonlekkasje. Økte bunkringer i utlandet og til havs svekker samtidig driftsgrunnlaget for bunkersstasjonene langs kysten, og vil føre til nedleggelser. Dette vil svekke beredskapen langs kysten. Det er også en reell fare for større landinger av norsk fisk i utlandet, og at fartøyene i større grad kjøper servicetjenester i utenlandske havner.

Norsk fiskerinæring er sterkt konkurranseutsatt, og Fiskebåt mener at norske fiskefartøyer må gis tilnærmet like rammevilkår med de land vi konkurrerer med, også i klimapolitikken. Det vises her til at det meste av konkurranseutsatt industri i Norge er inkludert i EUs klimavoteordning (EU-ETS), og får dermed like konkurransevilkår. Fiskeflåten tilhører ikke-kvotepliktig sektor, og blir derfor omfattet av den særnorske CO2-avgiften.

De to mest aktuelle alternativene for å sikre likeverdige konkurransevilkår for fiskeflåten i hele EØS-området er å innlemme fiskeflåten i EUs klimavoteordning (EU-ETS), eller at klimaavgiftene harmoniseres. Å innlemme fiskeflåten i EU-ETS står ikke på dagsorden i EU, og det synes lite aktuelt på kort sikt. Det andre alternativet kan oppnås ved å frita den norske fiskeflåten for CO2-avgift, slik det er flertall for på Stortinget, eller det kan oppnås gjennom en vesentlig høyere bevilgning over statsbudsjettet til kompensasjonsordningen for fiskeflåten. Totalt bruker fiskeflåten ca 440 millioner liter marin gassolje i et normalår, og dersom alt skal bunkres i Norge med full avgift vil det i henhold til forslaget om en CO2-avgift på 4,42 kr pr liter i 2026 innebære totalt 1,945 mrd. kroner i CO2-avgift for fiskeflåten. I tillegg kommer en merkostnad for omsetningskravet for biodrivstoff på mellom 300 og 400 mill. kroner.

Det er fortsatt målsettingen å halvere klimagassutslippene til fiskeflåten fra 2005 til 2030, jamfør klimapartnerskapet for innenlandsk skipsfart og fiske. Det er samtidig en målsetting at dette skjer gjennom reelle utslippskutt i fiskeflåten, og ikke gjennom karbonlekkasje til andre land eller til internasjonalt farvann. Det er forventet svært lav fornyingstakt i fiskeflåten de nærmeste årene på grunn av dårlige kvoteutsikter og økte byggekostnader. Utslippskutt må derfor i stor grad skje innenfor eksisterende fiskeflåte. Fiskebåt mener at vi i 2030-perspektivet bare har tre muligheter for signifikante utslippskutt i den norske fiskeflåten:

- Gjennom økt innblanding av biodrivstoff
- Gjennom energieffektivisering
- Gjennom endringer i fiskeripolitikken

Det er samtidig viktig at avgiftspolitikken innrettes slik at fiskefartøyene bunkrer der det er mest hensiktsmessig, og slik at insentivene til unødig gangtid av avgiftsmessige årsaker elimineres. Erfaringene fra i sommer da adgangen til å bunkre avgiftsfritt for fiskefartøy i utenriks fart ble fjernet for en kort periode, og bunkringen flyttet seg fra Norge til andre lands havner og til havs, illustrerer hvordan en uheldig avgiftspolitikk bidrar til å øke utslippene fra fiskeflåten. Samtidig er dagens ordning der fiskefartøyene i starten av turen må anløpe en utenlandsk havn for å få avgiftsfritak heller ingen god løsning, og den fører også til økte utgifter, uhensiktsmessig gangtid og større klimagassutslipp enn nødvendig.

Fiskebåt mener at målsettingen må være å redusere de faktiske klimagassutslippene til den norske fiskeflåten. Da må vi for det første unngå at fiskeflåten går omveier for å bunkre



avgiftsfritt. I tillegg er det viktig at fiskeflåten i størst mulig grad bunkrer i Norge, og slik at bunkringen blir omfattet av omsetningskravet for biodrivstoff.

Fiskebåt mener det er viktig å etablere støtteordninger som kan utløse potensialet for energieffektivisering i fiskeflåten. Uavhengig av hvilke energibærere som blir valgt i fremtiden, vil det være en gevinst i å redusere energiforbruket. I regi av klimapartnerskapet for innenlandsk skipsfart og fiske arbeides det med å kartlegge mulighetene for energieffektivisering i flåten, og næringen vil om kort tid foreslå konkrete tiltak for myndighetene. Fiskebåt mener at både Enova og en forlenget NOx-avtale vil kunne være viktige virkemiddel for å gjennomføre energieffektiviserende tiltak i fiskeflåten.

Når det gjelder fiskeripolitikken er det satt i gang et arbeid for å se på klimaeffekten av ulike fiskerireguleringer. Fiskebåt mener det ligger et stort potensial for å redusere klimagassutslippene gjennom å liberalisere fiskeriregelverket. For å redusere klimagassutslippene er det også nødvendig å diskutere strukturpolitikken i fiskeflåten, men dette er et omstridt fiskeripolitisk spørsmål. Også bruk av flyfrakt for å bringe fisken til markedet burde gis større oppmerksomhet.

Ålesund 18. oktober 2025/JIM