

Notat

Til: Stortingets Energi- og miljøkomite

Fra: Sjømat Norge

Kopi: Andre mottakere

Dato: 05.05.2025

Emne: Meld. St. 25 Klimamelding 2035 – på veg mot lavutslippssamfunnet

Sjømat et virkemiddel for reduserte klimautslipp

Fisk har lavt klimaavtrykk målt mot animalsk mat. Økt sjømatkonsum vil i seg selv bidra til å redusere klimautslippene. Det vil også være i tråd med kostholdsanbefalingene, som anbefaler at vi spiser mer sjømat. Næringen bidrar med bærekraftig og sunn mat til verden, med en produksjon og høsting som er areal-, ferskvanns- og ressurseffektiv og med lavt klimaavtrykk. Næringen er avgjørende for sosial og økonomisk bærekraft langs kysten.

Sjømat Norge opplever at forvaltning av enkelt næringer ikke godt nok balanserer de ulike bærekraftsmålene. Det kan være målkonflikter innbyrdes mellom ulike bærekraftsmål. F. eks. kan krav knyttet til utslipp av lakselus fra havbruket bidra til økt energiforbruk og dermed være i strid med klimahensyn. Tilsvarende kan regulering av fiske som har et ensidig klimahensyn føre til et fiske som ikke er markeditilpasset og som har for høye sesongtopper. Det er derfor viktig at Stortinget er tydelige på at bærekraftbegrepet hviler på tre søyler: miljø- og klimamessig bærekraft, sosial bærekraft og økonomisk bærekraft.

Klimautslippene fra sjømatproduksjonen er størst fra fangst av fisk og produksjon av fiskefôr.

Bærekraftig utvikling av fiskefôr

Regjeringen har i langtidsplanen for forskning og høyere utdanning, igangsatt et samfunnsoppdrag om bærekraftig fôr, med mål om at innen 2034, skal alt fôr til oppdrettsfisk og husdyr komme fra bærekraftige kilder. Fiskeføret bidrar med mer enn 75 % av klimafotavtrykket til laksen. Dødfisketapet bidrar med 9 % av klimafotavtrykket. Målsettingene er å redusere det miljømessige fotavtrykket fra bruken av fôr både i landbruket og i havbruket. Sjømat Norge støtter regjeringens mål, og vi har siden 2020 deltatt i samarbeidsplattformen Råvareløftet. Der arbeider Sjømat Norge, fôrbedriftene og Bellona sammen for hvordan en kan oppskalere produksjon av nye fôrråvarer. For å nå målet om å redusere klimaavtrykket fra fôr vil det kreve en industriell oppskalering til store volum. Vi mener at det ikke vil innfris uten bruk av virkemidler for reduksjon av økonomisk risiko i overgangsfasen, herunder videreføring av særskilte FoU-tillatelser for fôrutvikling.

Havbruksnæringen er opptatt av en effektiv bruk av ressursene, noe som inkluderer god utnyttelse av råvarene, lavt fôrspill, effektivt fôropptak og utnyttelse av hele fisken. På alle disse punktene scorer havbruksnæringen høyt, men jobber likevel hver dag på å bli enda bedre.

Mer sjømat på båt og bane

Sjømatnæringen er med sin årlige produksjon på mer enn 3 millioner tonn en stor bruker av transporttjenester. Det aller meste av fryst samt tørket/saltet sjømat fraktes i båt, mens den ferske sjømaten for en stor del fraktes med bil til europeiske markeder. Oversjøisk og til Asia benyttes flyfrakt for fersk sjømat.

Det er en uttalt målsetting for næringen å ta ned klimaavtrykket knyttet til transport av sjømatproduktene. I denne strategien inngår økt bruk av tog til transport av fersk sjømat og overgang fra frakt av fersk med fly til fryst med båt der det er mulig til mer fjerntliggende markeder. Økende andel av den ferske sjømaten transporteres på tog. Eksempelvis sendes mer enn 250.000 tonn fersk sjømat årlig fra Narvik og videre ut på det europeiske markedet. Dette utgjør årlig mer enn 12.000 vogntog, som er fjernet fra norske og svenske veier. Potensialet for økt bruk av tog er stort, men begrenses i dag av kapasitetsmangel på særlig Ofotbanen/Malmbanen samt Nordlandsbanen og Dovrebanen. For de kortere transportene som må gå på vei fra kysten og til transportknutepunkter ser vi at det i økt grad tas i bruk nullutslippskjøretøy.

Harmonisering av CO₂-avgiften på fiskeflåten

Den største utslippskilden fra villfisknæringen er knyttet til selve fisket, og det er innenfor fangstleddet både de største utfordringene, men også mulighetene ligger for å redusere klimagassutslippet.

Utenom biodrivstoff finnes det ikke aktuelle null- eller lavutslipps energibærere som fiskeflåten enkelt kan ta i bruk her og nå. Særlig havfiskeflåten opererer ofte på lange fangstturer gjerne med opptil 6 ukers varighet, og de har ikke et fast seilings- eller landingsmønster. For mindre fiskefartøy og havbruksbåter som opererer nært kysten er elektrifisering et aktuelt tiltak.

I tillegg er det flere faktorer som påvirker utslippene fra fiskeflåten, som næringen selv ikke rår over. Det kan være usikkerhet knyttet til størrelse på tilgjengelige fiskekvoter, endringer i soneadgang og politiske målsettinger om å spre fisket utover året og redusere sesongtoppene av hensyn til industrien mv.

Sjømat Norge er urolig over forskjellsbehandlingen mellom sektorer som inkluderes i kvotepliktig sektor og i ikke-kvotepliktig sektor. Mens sektorer som inngår i kvotepliktig sektor får samme CO₂-prising som sine viktigste konkurrenter i EØS-området, legges det opp til at konkurranseutsatte næringer i ikke-kvotepliktig sektor i Norge vil stå overfor en langt høyere CO₂-prising enn sine utenlandske konkurrenter. Dette gjelder blant annet fiskeflåten. Vi frykter det vil fremme landinger av fisk fra norske fartøy i utenlandsk havn, og hemme landinger av fisk fra utenlandske fartøy i Norge. Noe som igjen vil gi redusert aktivitet og verdiskaping i foredlingsindustrien.

Sjømat Norge mener at norske myndigheter må legge til rette for at også den norske fiskeflåten og øvrig konkurranseutsatt skipsfart i ikke-kvotepliktig sektor har konkurransedyktige rammebetingelser sammenlignet med tilsvarende næringer i EU. Dette kan oppnås ved at fiskeflåten innlemmes i EU-ETS, eller at norske CO₂-avgifter og omsetningskrav for fiskeflåten harmoniseres med EU, eller at Norge benytter kompensasjonsordningen for fiskeflåten mer aktivt til å utjevne konkurranseforskjeller.

Teknologivalg i havbruksnæringen

Det er et økende fokus på nye teknologiske løsninger og driftsformer i havbruket. Dette er en spennende utvikling i næringen som blant annet åpner områder for drift der tradisjonell drift ikke er mulig. Det er viktig å ha et fokus på at ulike løsningene har fordeler og ulemper. Den store fordelene med tradisjonelt havbruk er at dette er en svært ressurseffektiv, og med det en klimavennlig måte å drive matproduksjon. Investeringsene i produksjonskapasitet er moderate, og som følge av vanngjennomstrømming er det ikke behov for energi for å flytte vann. Både i forvaltningen sine krav til drift, og næringen sitt valg av teknologi, bør klimaeffekten per produserte kg mat veie tungt.

Klimakrav til servicefartøy i havbruksnæringen - behov for utbygging av infrastruktur for elektrifisering

Sjømat Norge viser til regjeringens arbeid med å utrede klimakrav til servicefartøy i havbruksnæringen. Hel- eller delvis elektrifisering blir vurdert som det mest aktuelle tiltaket for å redusere utslippene fra denne fartøygruppen.

Elektrifisering av fartøy i havbruksnæringen forutsetter imidlertid tilgang på infrastruktur i form av ladeinfrastruktur og strømnnett. Tilgangen til og kapasiteten i strømnettet vi kunne variere fra sted til sted langs kysten, og enkelte steder vil det

ikke være mulig å elektrifisere havbruksnæringen og også kystnært fiske uten utbygging av infrastruktur. At myndighetene sikrer utbygging av infrastruktur langs kysten nettilknytning og tilgang til grønt drivstoff er derfor viktige forutsetning.

I Enova sitt budsjett bør det øremerkes midler til investeringsstøtte for skip (tiltak på eksisterende flåte og flåtefornyelse), alternativt drivstoff (f.eks. støtte til batteriinvesteringer på fartøy), og investeringer i ladeinfrastruktur i aktuelle havner og på havbrukslokalitetene langs kysten.

Sjømat Norge mener at arbeidet med lav- og nullutslippskrav må sees i sammenheng med arbeidet med maritimt klimapartnerskap, der man gjennom trepartssamarbeidet skal sikre at klimamålene nås samtidig som at næringslivet kan opprettholde sin konkurranseevne.