



Klima- og miljødepartementet

Vår dato 03.10.2025

Høringsinnspill fra Offshore Norge til forslag om klimakrav til offshorefartøy

Offshore Norge setter pris på muligheten til å gi innspill til forslag til forskrift om klimakrav til offshorefartøy, og viser også til tidligere innspill datert 16. august 2024 og 28. april 2025.

Offshore Norge ber om at forslag til klimakrav for offshorefartøy trekkes tilbake i sin nåværende form. Forslaget kan skape dobbeltregulering, økte administrative byrder og svekke tilliten til norsk regelverksutvikling samt svekke norsk sokkels konkurransekraft. Offshore Norge mener at summen av internasjonale og allerede nasjonale reguleringer vil oppfylle Stortingets vedtak om «tilsvarende krav», og at det derfor ikke er behov for særnorske regler.

Hvis et nasjonalt regelverk likevel implementeres, så har Offshore Norge følgende innspill til endringer:

Et eventuelt nasjonalt regelverk må harmoniseres med EUs og IMOs regelverk for å unngå konkurransevridning og skjev byrdefordeling for norske operatører og redere. Særnorske krav vil medføre økt rapporteringsbyrde og betydelige kostnader knyttet til administrasjon og implementering. Norge bør, i likhet med EU, arbeide for forenklet rapportering og redusert administrativ byrde for næringslivet.

Offshore Norge mener at myndighetenes innsats bør rettes mot utslippskutt i de maritime kjernesegmentene på norsk sokkel. Myndighetene bør prioritere tiltak som fremmer innfasing av lav- og nullutslippsteknologi for nye fartøy på lange kontrakter der potensialet for utslippsreduksjon er størst.

For å sikre effektiv måloppnåelse og rettferdig byrdefordeling, må virkemiddelapparat og krav være teknologinøytrale og utformes slik at de gir fleksibilitet til å velge de mest hensiktsmessige løsningene. Dette vil bidra til kostnadseffektivitet og stimulere til bredere innovasjon. Virkemiddelapparatet kan bidra til å redusere merkostnader, men erfaringer har vist at det ikke er godt nok tilpasset behovene.

Tiltak som fremmer utvikling og utrulling av nullutslippsløsninger bør utformes slik at de gir reell klimaeffekt, samtidig som de begrenser merkostnadene med særnorske krav rettet mot utslippsintensitet – som også vil bli regulert gjennom EU og IMO. Offshore Norge fremhever derfor følgende prinsipper som avgjørende for utforming av fremtidige tiltak:

- **Teknologinøytralitet:** Regelverket må gi rom for ulike løsninger og tilpasses fartøyenes operasjonelle behov.
- **Biodrivstoff:** Bruk av flytende biodrivstoff bør tilgodeses i likhet med internasjonale regelverk, særlig ettersom operatørene allerede pålegges kostnader gjennom det norske omsetningskravet for biodrivstoff. Flytende biodrivstoff vil i en overgangsperiode også være med å bidra til at nybygg med nullutslippsteknologi fases inn i takt med flåtenes utskiftingsbehov og forebygger en uforholdsmessig høy tiltakskost samt ustabilitet i fartøysmarkedet
- **Rettferdig kostnadsfordeling:** Kostnader ved innfasing av ny teknologi må fordeles hensiktsmessig mellom myndigheter og næringsaktører.
- **Tett dialog med næringen:** Tiltakene bør utvikles i samarbeid med industrien for å sikre bred oppslutning og praktisk gjennomførbarhet.

Offshore Norge vil oppsummere utfordringene knyttet til forslaget som følger:

1. Innretningen bør harmonere med internasjonalt regelverk

Offshore Norge mener at summen av internasjonale og allerede nasjonale reguleringer vil kunne oppfylle Stortingets vedtak om «tilsvarende krav», og at det derfor ikke er behov for særnorske regler. Særnorske regler vil etter vår vurdering skape dobbeltregulering, økte administrative byrder og svekke tilliten til norsk regelverksutvikling.

Offshore Norge mener videre at kravets klimaeffekt ikke framstår tilstrekkelig vurdert i lys av utviklingen på internasjonalt plan. En analyse fra DNV for Norges Rederiforbund og Offshore Norge viser at klimaeffekten av det særnorske kravet er usikker, og trolig midlertidig og begrenset. Det fremstår derfor som lite hensiktsmessig å innføre et særnorsk regelverk uten en grundigere vurdering av samlet klimaeffekt i lys av IMO- og EU-regelverk (DNV Memo 2025-0933 -Effekt av forskrift om krav til klimagassintensitet for skip i petroleumsvirksomhet).

Offshorefartøy som opererer i det globale fartøysmarkedet, inngår ofte i korte kontrakter og flytter mellom jurisdiksjoner. En særnorsk regulering kan dermed innebære en indirekte restriksjon på tjenesteyting og markedsadgang samt svekke norsk sokkels konkurransekraft.

2. Forslaget bør være teknologinøytralt og kostnadseffektivt

Forslaget favoriserer Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO) som er forbundet med høye kostnader. Dette svekker incentiver for kostnadseffektive tiltak. Samtidig er nullutslippsdrivstoffteknologier kostbare, lite tilgjengelige og teknologisk umodne. At flytende biodrivstoff ikke tilgodeses, gir norske aktører konkurranseulempen, ettersom slike drivstoff tilgodeses under internasjonale regelverk. I tillegg får tiltak som logistikk-samarbeid, operasjonelle forbedringer og CO₂-håndtering begrenset gjennomslagskraft i det foreslåtte kravet.

DNVs analyse for Norges Rederiforbund og Offshore Norge viser at det særnorske lav- og nullutslippskravet vil medføre betydelige merkostnader. (DNV Memo 2025-0933)

Virkemiddelapparatet bør bidra til å redusere merkostnader, men erfaringer viser at de ikke er godt nok tilpasset behovene.

Innretningen av dobbelttelling av RFNBO bør forbedres. Dobbelttellingens varighet er etter Offshore Norges vurdering for kort til å realisere de forventede "fordelene".

3. Sikkerhetskravene til nullutslippsdrivstoffene må ivaretas

Det er uklart om alternative drivstoff vil kunne oppfylle de samme sikkerhetskravene som konvensjonelle drivstoff på en kostnadseffektiv måte all den tid både teknologi og regelverk fortsatt er under utvikling.

4. Omfanget av fartøy og utslipp som omfattes av forslaget samt geografisk virkeområde

Forslaget legger til grunn at alle «fartøy som på vegne av operatøren utfører følgende aktiviteter som ledd i petroleumsvirksomhet» omfattes av regelverket. Det er uklart hvilke fartøy som faktisk faller inn under denne definisjonen.

Siden kravet retter seg mot operatøren, vil det også omfatte fartøy som opererer fra havner eller innretninger utenfor norsk sokkel. Dermed inkluderes utslipp utenfor Norges jurisdiksjon, selv om de ikke bidrar til utslippskutt i innenriks sjøfart. Dette kan pålegge operatørene kostnader som ikke står i forhold til klimateffekten i norsk innenriks sektor.

5. Fartøy på korte kontrakter som jobber i det globale fartøysmarkedet og risiko for uforholdsmessig byrde

Fartøy i det globale fartøysmarkedet inngår sjelden i lange kontrakter, og ensidig norsk regulering kan gi uheldige konsekvenser. Kapasitetsmangel kan oppstå som kan svekke utbygging av undervannsinfrastruktur med lav utslippsintensitet, til fordel for utbygginger i regioner med høyere utslipp per produsert enhet.

Et regelverk som retter seg mot operatørenes samlede utslippsintensitet fra alle fartøy som utfører aktiviteter på deres vegne, kan uforholdsmessig ramme mindre aktører og senfaseprosjekter. Dette kan svekke ressursutnyttelsen fra prosjekter som ellers bidrar til effektiv og ansvarlig ressursutvinning og dermed redusere lønnsomheten til petroleumsvirksomheten på sokkelen.

6. Juridiske betraktninger i forbindelse med forslaget

Offshore Norge mener det ikke er hjemmelsgrunnlag i forurensningsloven for å gjøre operatørselskapene til pliktsubjekt på dette området. Videre stilles det spørsmål til hvorvidt EU/EØS-rettslige forhold er tilstrekkelig vurdert.

Offshoreskip reguleres allerede gjennom eksisterende nasjonale og internasjonale regler. Å innføre særnorske krav kan komme i konflikt med Norges forpliktelser under EØS-avtalen ved at man dobbelt

regulerer utslipp som allerede er lovlig etter skipssikkerhetsloven og internasjonale konvensjoner som MARPOL – som igjen er en del av EØS-retten.

Offshore Norge viser for øvrig til vedlegg D - advokatfirmaet Berngaards juridiske betenkning av hjemmelsgrunnlaget og vedlegg E - advokatfirmaet Berngaards vurdering av EU/EØS rettslige problemstillinger.

Utfordringene knyttet til forslaget er nærmere utdypet i Vedlegg A: *Utfordringer knyttet til forslaget om klimakrav til offshoreskip.*

Offshore Norge med våre medlemsselskaper stiller seg gjerne til disposisjon for å finne en bedre og mer kostnadseffektiv tilnærming for å redusere utslippene fra offshorefartøy på norsk sokkel. I den forbindelse viser vi til vårt høringsbrev datert 16. august 2024 samt KonKrafts arbeid med å kutte utslipp og etablere klimamål. Dette arbeidet videreføres, men det er avgjørende for næringen at rammebetingelsene er stabile og forutsigbare, og legger til rette for langsiktig verdiskaping.

Med vennlig hilsen,

Hildegunn T. Blindheim

Administrerende direktør Offshore Norge

VEDLEGG A: UTFORDRINGER KNYTTET TIL FORSLAGET OM KLIMAKRAV TIL OFFSHORESKIP

VEDLEGG B: OFFSHORE NORGES KOMMENTARER TIL MILJØDIREKTORATETS SPØRSMÅL

VEDLEGG C: STORTINGETS BESTILLING

VEDLEGG D: ADVOKATFIRMAET BERNGAARDS VURDERING AV HJEMMELSGRUNNLAGET

VEDLEGG E: ADVOKATFIRMAET BERNGAARDS VURDERING AV EU/EØS RETTSLIGE PROBLEMSTILLINGER

VEDLEGG A: UTFORDRINGER KNYTTET TIL FORSLAGET OM KLIMAKRAV TIL OFFSHORESKIP

Operatørselskaper og rederier har over flere år jobbet målrettet med å redusere utslipp fra offshore maritim virksomhet. Gjennom operasjonelle forbedringer, energieffektivisering, skrog- og propellvask, bruk av landstrøm og batteriteknologi, samt investeringer i teknologiutvikling, pilotprosjekter og tett samarbeid med leverandørindustri og rederier, er det allerede oppnådd betydelige utslippskutt for fartøy på kontrakt med norske operatører. Denne innsatsen er blant annet beskrevet i kapittel 3 av KonKrafts statusrapport for 2025¹, som gir en grundig oversikt over pågående arbeid. Rapporten presenterer også forbedrede data for både historiske utslipp og framskrivninger mot 2035 sammenlignet med tidligere års rapportering. Rapporten gir en god oversikt over kjernesegmentene innen offshore maritim aktivitet, inkludert framskriving av utslipp i 2030 og 2035 og hvordan potensialet for utslippsreduksjoner fordeler seg på ulike klimatiltak.

Flere operatørselskap er også engasjert i logistikk- og basesamarbeid som har gitt og vil gi store operasjonelle og klimagevinster fremover.

I fjor ble en stor del av maritim sektor underlag EU ETS hvor antall utslippskvoter, dersom dagens reduksjonsfaktor videreføres, går mot null rundt 2040. Det er videre sannsynlig at en fremtidig harmonisering av EUs klimaregelverk vil medføre at de samme fartøyene omfattes av FuelEU Maritime som stiller bindende krav til redusert utslippsintensitet frem mot 2050. I tillegg har den internasjonale skipsfartsorganisasjonen (IMO), gjort et historisk vedtak om å kutte utslippene til null i 2050. IMOs regelverk vil også gjelde i Norge dersom det blir ratifisert høsten 2025.

For å realisere ytterligere utslippskutt, er det viktig å balansere samfunnsøkonomiske hensyn og den teknologiske utviklingen. Det er også vesentlig at utvikling av norsk regelverk harmoniseres med den internasjonale regulatoriske utviklingen, slik at norsk sokkel forblir konkurransedyktig og regelverket gir forutsigbarhet for næringen. Disse vurderingene ble løftet frem i Offshore Norges innspill til myndighetene i 2024, og vurderes fortsatt som sentrale.

Offshore Norge understreket også at overgangen til lav- og nullutslippsløsninger må skje på en måte som ivaretar sikkerheten og arbeidsmiljøet for de ansatte. Flere av de aktuelle nullutslippsdrivstoffene innebærer betydelige utfordringer knyttet til sikkerhet, drift og logistikk. Gode og trygge løsninger bør derfor utvikles gjennom trepartssamarbeidet parallelt med innføringen av nye teknologier og krav.

1. Innretningen bør harmonere med internasjonalt regelverk

Offshore Norge mener at summen av internasjonale og allerede nasjonale reguleringer vil kunne oppfylle Stortingets vedtak om «tilsvarende krav», og at det derfor ikke er behov for særnorske regler. Særnorske regler vil etter vår vurdering føre til dobbeltregulering, økte administrative byrder og svekke tilliten til norsk regelverksutvikling.

¹ Framtidens energinæring på norsk sokkel ([KonKraft](#), 2025)

Offshore Norge mener videre at kravets klimaeffekt ikke framstår tilstrekkelig vurdert i lys av utviklingen på internasjonalt plan.

Offshorefartøy som opererer i det globale fartøysmarkedet, inngår ofte i korte kontrakter og flytter mellom jurisdiksjoner. En særnorsk regulering kan dermed innebære en indirekte restriksjon på tjenesteyting og markedsadgang samt svekke norsk sokkels konkurransekraft.

Offshorefartøyene er allerede, eller vil snart bli, omfattet av en rekke nasjonale og internasjonale reguleringer som bidrar til utslippsreduksjoner:

- *EU ETS*: Offshorefartøy over 5 000 BT på norsk sokkel omfattes fra 2027. Mindre fartøy kan bli inkludert senere.
- *FuelEU Maritime*: Kan bli harmonisert med EU ETS og vil stille bindende krav til gradvis reduksjon i utslippsintensitet frem mot 2050.
- *IMO Net-Zero Framework*: Globalt rammeverk med krav om fallende utslippsintensitet og netto nullutslipp innen 2050.

I tillegg insentiveres utslippskutt nasjonalt gjennom:

- *CO₂-avgift på fossile energikilder*.
- *Omsetningskrav for biodrivstoff*, som skal øke fremover.

Selv om disse regelverkene har ulik innretning og omfang, vil de samlet bidra til betydelige og kostnadseffektive utslippsreduksjoner. DNV vurderer at IMO og FuelEU Maritime vil drive frem bred innføring av lavutslippsdrivstoff og -teknologier. EU vil også vurdere IMO-regelverkets ambisjonsnivå opp mot Parisavtalen, og justere ETS og FuelEU Maritime for å unngå overlappende regulering.

Særnorske krav vil medføre økt rapporteringsbyrde, samt betydelige administrative og implementeringskostnader for selskapene. Unødvendig administrasjon og rapportering bør unngås. Norge bør, i likhet med EU, arbeide for forenklet rapportering og redusert administrativ byrde for næringslivet.

Offshore Norge mener at summen av internasjonale og allerede nasjonale reguleringer vil oppfylle Stortingets vedtak om «tilsvarende krav», og at det derfor ikke er behov for særnorske regler.

2. Forslaget bør være teknologinøytralt og kostnadseffektivt

Forslaget favoriserer Renewable Fuels of Non-Biological Origin (RFNBO) som er forbundet med høye kostnader. Dette svekker insentiver for kostnadseffektive tiltak. Samtidig er nullutslippsdrivstoffsteknologier kostbare, lite tilgjengelige og teknologisk umodne. At flytende biodrivstoff ikke tilgodeses, gir norske aktører konkurranseulempen, ettersom slike drivstoff er tillatt under internasjonale regelverk. I tillegg får tiltak som logistiksamarbeid, operasjonelle forbedringer og CO₂-håndtering begrenset gjennomslagskraft i det foreslåtte kravet.

DNVs analyse for Norges Rederiforbund og Offshore Norge viser at det særnorske lav- og nullutslippskravet vil medføre betydelige merkostnader. (DNV Memo 2025-0933).

Virkemiddelapparatet kunne ha bidratt til å redusere merkostnader, men erfaringer viser at de ikke er godt nok tilpasset behovene.

Innretningen av dobbelttellingen av RFNBO bør forbedres. Dobbelttellingens varighet er etter Offshore Norges vurdering for kort til å realisere de forventede "fordelene".

Forslaget belønner primært innfasing av utvalgte teknologier (RFNBO), og gir begrensede insentiver til andre kostnadseffektive tiltak som flytende biodrivstoff, operasjonelle forbedringer og CO₂-fangst. Dette svekker mulighetene for fleksible og realistiske utslippskutt.

Flytende biodrivstoff

Utelukkelsen av flytende biodrivstoff er inkonsekvent. Norske operatørselskaper bærer allerede kostnader knyttet til drivstoffvalg gjennom nasjonale og internasjonale krav. EU og IMO forventer økt bruk av biodrivstoff som overgangsløsning. Dersom biodrivstoff ikke gir uttelling i forskriften, må operatørene gjennomføre dyrere tiltak for å oppfylle kravene. Flytende biodrivstoff vil i en overgangsperiode være med å bidra til at nybygg med nullutslippsteknologi fases inn i takt med flåtens utskiftingsbehov og forebygger uforholdsmessig høy tiltakskost samt ustabilitet i fartøysmarkedet. Offshore Norge mener biodrivstoff bør kunne brukes, og ber om avklaring rundt biometanol som er et viktig alternativ for flere fartøystyper.

Operasjonelle forbedringer

Forslaget gir svake insentiver til driftseffektivisering. Tiltak som logistikkoptimalisering, skrogvasking og bruk av ubemannede fartøy har stort potensial. Eksempelvis har Equinor og Vår Energi redusert behovet for seks forsyningsskip, tilsvarende 23 000 tonn CO₂ årlig. Slike tiltak bør belønnes.

CO₂-fangst

Flere pilotprosjekter viser at CO₂-fangst på skip er teknisk mulig. Insentiver for transport og lagring av mindre CO₂-volumer kan utløse storskala løsninger og redusere behovet for nybygg. Ettermontering er estimert til ca. 135 millioner kroner per skip. Forslaget tilgodeser ikke teknologiutvikling som kan styrke Norges CCS-satsing.

Nye drivstoff

Forslaget forutsetter bruk av drivstoff som i dag har begrenset tilgjengelighet og høy kostnad. Det finnes ingen moden infrastruktur for hydrogen, ammoniakk og biogass i Norge. Ammoniakk har lav energitetthet og krever omfattende tilpasninger. Forslaget inneholder ingen plan for hvordan disse barrierene skal håndteres.

Miljødirektoratet anslår behov for over 50 nullutslippsfartøy innen 2040, men inkluderer ikke kostnader for nybygg. Offshore Norge stiller spørsmål ved realismen i anslagene, særlig i segmenter med begrenset utskiftingsbehov. Prematur innfasing kan gi økte utslipp og merkostnader.

Betydelige merkostnader for norske aktører

EU og IMO legger opp til økt bruk av biodrivstoff, og norske operatører pålegges kostnader knyttet til omsetningskravet uten at dette gir uttelling i den foreslåtte forskriften. Dermed må norske aktører oppfylle

kravene med dyrere og mindre modne teknologier, noe som gir kostnadsulempere sammenlignet med den internasjonale flåten. Dette rammer særlig fartøy på korte eller prosjektbaserte kontrakter, der operatøren ikke styrer drivstoffvalget.

Miljødirektoratet anslår merkostnaden til ca. 5 000 kr/tCO₂. Offshore Norge mener dette er betydelig undervurdert. DNVs memo "Effekt av forskrift om krav til klimagassintensitet for skip i petroleumsvirksomhet" for Norges Rederiforbund og Offshore Norge viser at merkostnadene er betydelig høyere.

Manglende infrastruktur gir høye kostnader

I tidlig fase vil manglende bunkringsinfrastruktur for hydrogen og ammoniakk gi høye kostnader og lav tilgjengelighet. Et medlem har vurdert etablering av bunkringsanlegg som teknisk mulig, men kostbart. Lavt volum kan gi høye priser, og fartøy må avvike fra faste ruter eller stoppe operasjoner under bunkring, noe som gir lavere utnyttelse og behov for flere fartøy. Dette kan også svekke logistikksamarbeid og samseiling.

Offshore Norge stiller spørsmål ved om forslaget i praksis innebærer at operatørene får et uforholdsmessig ansvar for å etablere verdikjeden for alternative drivstoff.

Støtteordninger er ikke tilstrekkelig tilpasset

Virkemiddelapparatet kan bidra til å redusere merkostnader, men erfaringer viser at de ikke er godt nok tilpasset behovene.

Dobbelttelling av RNFBO

Forslaget åpner for dobbelttelling av energibruk fra RNFBO og lavkarbonhydrogen i perioden 2029–2033, noe som vil redusere kostnadene per tonn CO₂ i denne fasen. Offshore Norge anerkjenner den positive effekten, men påpeker at fire år er et svært kort tidsperspektiv for å utløse investeringer i nybygg, produksjon og infrastruktur. Volumene vil trolig være for små til å forsvare kostnadene.

Ved opphør av dobbelttellingen i 2034 øker reduksjonskravet samtidig fra 15 til 20 %, noe som innebærer at innfasingen av lav- og nullutslippsdrivstoff må mer enn dobles fra ett år til neste. Dette skaper stor usikkerhet og risiko for brå kostnadsøkninger.

Usikkerheten forsterkes av at energiforbruket for offshorefartøy varierer betydelig fra år til år, og at datagrunnlaget for fremtidig energibruk og utslipp er svakt. Som myndighetene selv påpeker, gjør dette det vanskelig å estimere både tiltak og kostnader knyttet til forskriften.

3. Sikkerhetskravene til nullutslippsdrivstoffene må ivaretas.

Det er uklart om alternative drivstoff vil kunne oppfylle de samme sikkerhetskravene som konvensjonelle drivstoff på en kostnadseffektiv måte all den tid både teknologi og regelverk fortsatt er under utvikling.

Høringsnotatet understreker at håndtering av alternative drivstoff må skje på et sikkerhetsnivå «tilsvarende som ved bruk av konvensjonelt drivstoff». Offshore Norge støtter intensjonen, men vil påpeke at dette reiser flere utfordringer.

Teknologi og regelverk for alternative drivstoff som hydrogen og ammoniakk er fortsatt under utvikling og ikke fullt ut modne. Bunkring, lagring og bruk av slike drivstoff om bord innebærer økt risiko sammenlignet med konvensjonelle løsninger, både med hensyn til eksplosjonsfare, toksisitet og operasjonelle begrensninger. Forskjeller i risikoprofil gjør det krevende å kombinere infrastruktur for nye og eksisterende drivstoff på basene, og kan kreve separate løsninger. I tillegg kan alternative drivstoff kreve større areal og mer tidkrevende drift, noe som påvirker logistikk og operasjonell effektivitet.

For å sikre en trygg og forsvarlig innføring må krav utformes slik at de faktisk oppfyller samme sikkerhetsnivå som kravene til konvensjonelle drivstoff – ikke bare i intensjonen, men i praktisk gjennomføring. Norske aktører må ikke pålegges omfattende design- og administrasjonskostnader parallelt med internasjonalt arbeid med felles sikkerhetsstandards. Dette er særlig viktig for å unngå dobbeltregulering og sikre like konkurransevilkår.

4. Omfanget av fartøy og utslipp som omfattes av forslaget samt geografisk virkeområde

Forslaget legger til grunn at alle «fartøy som på vegne av operatøren utfører følgende aktiviteter som ledd i petroleumsvirksomhet» omfattes av regelverket. Det er uklart hvilke fartøy som faktisk faller inn under denne definisjonen.

Siden kravet retter seg mot operatøren, vil det også omfatte fartøy som opererer fra havner eller innretninger utenfor norsk sokkel. Dermed inkluderes utslipp utenfor Norges jurisdiksjon, selv om de ikke bidrar til utslippskutt i innenriks sjøfart. Dette kan pålegge operatørene kostnader som ikke står i forhold til klimaeffekten i norsk innenriks sektor.

Det er flere sentrale spørsmål som må avklares for å sikre tydelighet og forutsigbarhet i forskriftens praktiske anvendelse:

Hvilke fartøy omfattes?

Forslaget viser til fartøy som "på vegne av operatøren utfører aktiviteter som ledd i petroleumsvirksomhet", men definisjonen er uklar. Det er behov for presisering av om fartøy som seismikkfartøy, vaktfartøy, fartøy i transitt og fartøy ute av drift omfattes.

Gjelder kravet også underleverandører?

Det er uklart om "på vegne av operatøren" kun omfatter fartøy på direkte kontrakt, eller også underleverandører. Dersom underleverandører omfattes, må det tydeliggjøres hvor langt ned i verdikjeden kravet gjelder. Hvis ikke, kan det oppstå lekkasjeeffekter ved at fartøy kontraheres indirekte.

Hvilke utslipp skal medregnes?

Forskriften spesifiserer ikke om det kun er utslipp knyttet til petroleumsaktivitet som skal omfattes, eller om all energibruk og utslipp fra fartøyet skal medregnes. Offshore Norge legger til grunn at kun utslipp fra aktivitet tilknyttet norsk petroleumsvirksomhet skal inngå, men dette må presiseres.

Unntak fra kravene

Forslaget åpner for unntak ved uforholdsmessig byrde eller bruk av spesialfartøy med begrenset tilgjengelighet. Det bør klargjøres hvordan spesialfartøy defineres, og hva som menes med "få fartøy i markedet". Offshore Norge mener at fartøy med korte kontrakter og marginale utslipp må unntas.

Forslaget om klimakrav for offshorefartøy er delvis begrunnet med Stortingets mål om å halvere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, jf. Meld. St. 10 (2020–2021) Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring. Offshore Norge støtter ambisjonen om utslippskutt, men påpeker at forslaget har et bredere virkeområde enn det Stortingets mål tilsier.

5. Fartøy på korte kontrakter som jobber i det globale fartøysmarkedet og risiko for uforholdsmessig byrde

Fartøy i det globale fartøysmarkedet inngår sjelden i lange kontrakter, og ensidig norsk regulering kan gi uheldige konsekvenser. Kapasitetsmangel kan oppstå og **som** kan svekke utbygging av undervannsinfrastruktur med lav utslippsintensitet, til fordel for utbygginger i regioner med høyere utslipp per produsert enhet.

Et regelverk som retter seg mot operatørenes samlede utslippsintensitet fra alle fartøy som utfører aktiviteter på deres vegne, kan uforholdsmessig ramme mindre aktører og senfaseprosjekter. Dette kan svekke ressursutnyttelsen fra prosjekter som ellers bidrar til effektiv og ansvarlig ressursutvinning og dermed redusere lønnsomheten til petroleumsvirksomheten på sokkelen.

Offshorevirksomhet består av ulike faser – fra leteboring til utbygging, drift og avslutning – som krever ulik flåtesammensetning og gir varierende utslippsbidrag over tid. For mindre operatører kan dette innebære store svingninger i fartøysaktivitet, noe som gjør det krevende å oppfylle kravene slik de er foreslått. Dette aspektet er lite belyst i høringsnotatet.

Kravet kan derfor slik det er formulert medføre betydelige merkostnader for enkelte operatørselskaper. Selv om det åpnes for samarbeid mellom operatører om felles oppfyllelse, vil dette i praksis kunne ramme mindre selskaper. Mindre aktører har ofte mer varierende fartøysaktivitet og begrenset økonomisk kapasitet, noe som gjør det vanskeligere å oppfylle kravene sammenlignet med større operatører med mer stabile og skalerbare operasjoner.

Offshore Norge ønsker særlig å fremheve de potensielle konsekvensene for prosjekter knyttet til utvinning fra modne felt (haleproduksjon). Disse prosjektene er ofte marginalt lønnsomme, men bidrar samtidig til økt utnyttelse av eksisterende ressurser og infrastruktur. De gjennomføres gjerne av mindre operatører, og kjennetegnes av høyt energibehov og intensiv bruk av fartøyer.

Et regelverk som baserer seg på operatørenes samlede utslippsintensitet fra alle fartøy som utfører aktiviteter på deres vegne, risikerer derfor å ramme mindre aktører og senfaseprosjekter. Dette kan svekke ressursutnyttelsen og redusere insentivene for videreføring av prosjekter som ellers bidrar til effektiv og ansvarlig utvinning på norsk sokkel.

Fartøy i kategori *b) installasjons, drifts og avslutningsaktiviteter*» er høyt spesialiserte, opererer globalt og er ofte kun kortvarig på norsk sokkel. Mange av dem, som tungløft-, konstruksjons- og rørleggingsfartøy, utfører væravhengige oppdrag i sommerhalvåret og inngår sjelden i lange kontrakter.

Ensidig norsk regulering kan gi uheldige konsekvenser av flere årsaker:

- Ombygging for norsk bruk er lite realistisk grunnet høye kostnader, global markedsrisiko og begrenset tilgang på alternative drivstoff i andre regioner.
- Nye fartøy dedikert til norsk sokkel er lite sannsynlig, da korte oppdrag og lavt volum gir svake insentiver.
- Kapasitetsmangel kan oppstå, som svekker utbygging av undervannsinfrastruktur med lav utslippsintensitet – til fordel for regioner med høyere utslipp per produsert enhet.

6. Juridiske betraktninger i forbindelse med forslaget

Offshore Norge stiller spørsmål til hjemmelsgrunnlaget i forurensningsloven for å gjøre operatørselskapene til pliktsubjekt på dette området, og om EU/EØS-rettslige forhold er tilstrekkelig vurdert.

Offshoreskip reguleres allerede gjennom eksisterende nasjonale og internasjonale regler. Å innføre særnorske krav kan komme i konflikt med Norges forpliktelser under EØS-avtalen ved at man dobbelt regulerer utslipp som allerede er lovlig etter skipssikkerhetsloven og internasjonale konvensjoner som MARPOL – som igjen er en del av EØS-retten.

Offshore Norge viser for øvrig til vedlegg D - advokatfirmaet Berngaards juridiske betenkning av hjemmelsgrunnlaget og vedlegg E - advokatfirmaet Berngaards vurdering av EU/EØS rettslige problemstillinger.

Forslaget retter seg mot fartøyenes fremdrift, men nybygg vil også kreve produksjon av øvrige fartøyskomponenter, uten direkte kobling til miljøreguleringen. Dette aktualiserer behovet for at ressursmyndighetene involveres, særlig ved tiltak med store økonomiske konsekvenser.

Forarbeidene til forurensningsloven (Ot.prp.nr.11 s. 92) understreker at "ved omfattende økonomiske virkninger skal Olje- og energidepartementet trekkes inn, og at slike avgjørelser ikke kan tas av forurensningsmyndigheten alene".

Miljødirektoratet hevder at loven hjemler krav om redusert energibruk, men forskriften gjelder klimagassintensitet, ikke energibruk. Spørsmålet om hjemmelsgrunnlag er mer komplekst enn det fremgår av høringsnotatet.

Videre foreslås det at operatørselskapene defineres som pliktsubjekt, i motsetning til internasjonale regelverk som EU ETS, FuelEU og IMO, der rederiet har ansvaret. Dette kan gi skjev byrdefordeling og svekke konkurranseevnen for norske operatører.

Offshore Norge oppfordrer myndighetene til å gjennomgå de juridiske betenkningene som er vedlagt.

Vedlegg B - Offshore Norges kommentarer til Miljødirektoratets spørsmål

Miljødirektoratet har bedt om tilbakemelding på fire konkrete spørsmål i høringsnotatet. Under følger Offshore Norges svar på disse.

Spørsmål 1 - Innspill på innretningen av og nivået på kravet til klimagassintensitet.

Offshore Norge mener at innretningen på kravet ikke nødvendigvis samsvarer med Stortingets bestilling om utslippskutt. Stortinget har bedt om at å «fremme krav om lavutslipp til offshorefartøy med sikte på innføring fra 2025 og nullutslipp fra 2029, eller tilsvarende krav som gir samme utslippseffekt for offshorefartøy» (Se vedlegg C Stortingets bestilling). Offshore Norge mener at summen av øvrige reguleringer i Norge, EU og IMO allerede gir et betydelig insentiv for utslippskutt innen offshore-segmentene og oppfyller Stortingets vedtak om «tilsvarende krav», og at det ikke er behov for særnorske regler.

Virkemiddelapparatet bør innrettes med hovedformål om å føre til opptak av nye nullutslippsløsninger på nye fartøyer som bygges framover.

Spørsmål 2 - Er den foreslåtte dobbelttellingen av RFNBO-drivstoff og drivstoff basert på lavkarbon hydrogen et tilstrekkelig sterkt insentiv for å sikre innfasing av slike drivstoff, eller er det behov for et delkrav til RFNBO/lavkarbon hydrogen? Dette kan for eksempel være i form av krav om en minimumsandel av disse drivstoffene som skal inngå i oppfyllelsen av kravet.

Offshore Norge mener det er utfordrende at dobbelttellingen av drivstoff basert på RFNBO og lavkarbonhydrogen kun er tilgjengelig til et gitt årstall. Det vil kunne ta flere år og kreve store investeringer å få bygget fartøy som kan benytte slike drivstoff, samt å etablere drivstoffproduksjon og infrastruktur for bunkring. Det er knyttet usikkerhet til hvor raskt reguleringer og dokumentasjon kan etableres for å oppfylle sikkerhetskravene på sokkelen. Samlet sett innebærer dette en risiko for at man kun får nytte av dobbelttellingen i noen få år, eller ikke i det hele tatt, før ordningen bortfaller.

Overgangen fra 2033 til 2034 vil generelt sett resultere i at de registrerte utslippskuttene fra RFNBO og lavkarbonhydrogen halveres, samtidig som kravet øker betydelig.

For å svare godt på spørsmålet, er det nødvendig å vite hvor store samlede utslippsreduksjoner som må foretas og hvilke alternative kilder til utslippskutt som er tilgjengelige til hvilken kostnad. Spørsmålet om hvor store utslippskutt som kan oppnås med biogass og til hvilken pris er særlig viktig. Offshore Norge opplever at det fortsatt er usikkerhet knyttet til hvilke fartøy og utslipp som medregnes, noe som har betydning for hvor enkelt det vil være å gå over til biogass på tvers av flåten.

Miljødirektoratets vektlegging av utslippsintensitet gjennom bruk av biogass og nullutslippsteknologier risikerer å overse alternative tiltak der Norge har særskilte fortrinn. Et eksempel er karbonfangst om bord på skip, kombinert med etablering av effektive løsninger for transport og logistikk frem til eksisterende

lagringsinfrastruktur. Dette representerer et område med stort potensial for utslippsreduksjon og teknologisk lederskap. Krav fra myndighetene bør være teknologinøytrale slik at en sikrer at de mest samfunnsøkonomiske og kostnadseffektive løsningene velges.

Spørsmål 3 - Vurdering av merkostnadene ved at kravet ikke kan oppfylles med flytende biodrivstoff og eventuelle synspunkter på alternative løsninger som kan gi tilsvarende effekt, med hensyn til utslippskutt og teknologiutvikling.

Offshore Norge mener merkostnadene kan bli betydelige. Flytende biodrivstoff vil i en overgangsperiode være med å bidra til at nybygg med nullutslippsteknologi fases inn i takt med flåtens utskiftingsbehov og forebygger uforholdsmessig høy tiltakskost samt ustabilitet i fartøysmarkedet.

For biogass vil det trolig raskt bli behov for å etablere ny produksjon for å kunne levere store nye volumer. Kostnaden ved disse er i dag ukjent, men det er grunn til å anta at den vil være høyere enn i dagens marked, siden tilstrekkelig produksjonskapasitet ikke er utbygd.

Videre er det stor usikkerhet knyttet til kostnaden ved å ta i bruk drivstoff basert på RFNBO eller lavkarbonhydrogen. Kostnaden vil avhenge av hvor stor etterspørselen faktisk blir, behovet for å bygge ut infrastruktur og skala fordeler som kan oppnås. Kostnaden vil i tillegg i stor grad påvirkes av om det vil være nødvendig å bygge om eksisterende fartøy eller om det skjer i forbindelse med nødvendig fornyelse av fartøy.

Biodrivstoff burde være tillatt og myndighetene kan her sette krav angående differensiering med hensyn til tillatte råstoffer. Fokus bør være på bruk av miljøgunstige feedstocks og teknologi og ikke hvordan dette konverteres til energi / fuel. Det er også viktig at biometanol produsert fra biogass er tillatt.

DNVs memo, "Effekt av forskrift om krav til klimagassintensitet for skip i petroleumsvirksomhet", utarbeidet på oppdrag fra Norges Rederiforbund og Offshore Norge viser meget høye tiltakskostnader dersom kravet ikke kan oppfylles med flytende biodrivstoff (se svar på spørsmål 4).

Spørsmål 4 - Vurdering av global utslippseffekt opp mot anslåtte merkostnader.

DNV har utarbeidet et memo, "Effekt av forskrift om krav til klimagassintensitet for skip i petroleumsvirksomhet", på oppdrag fra Norges Rederiforbund og Offshore Norge. I dette notatet har DNV vurdert potensialet for utslippsreduksjon og merkostnader knyttet til investeringer i ny teknologi og bruk av alternative drivstoff i forbindelse med forslag til forskrift om klimakrav til offshorefartøy. Analysen sammenligner effekten av det nasjonale forslaget med IMOs Net-Zero Framework (MARPOL Annex VI, kapittel 5).

Forslaget til forskrift er estimert å redusere tank-to-wake CO₂-utslipp fra offshoreskip med ca. 350 000 tonn i perioden 2029–2040 utover det som forventes gjennom IMOs Net-Zero Framework. Siden biodiesel ikke godkjennes som tiltak i forskriften, er beregningene basert på bruk av e-ammoniakk som drivstoff. For

den aktuelle flåten er merkostnadene anslått til 6 700–10 200 MNOK over perioden, noe som gir en tiltakskostnad på 19 000–29 000 kr per tonn CO₂.

Vedlegg C - Stortingets bestilling

Miljødirektoratet oppgir at formålet med de foreslåtte klimakravene er å «*reducere klimagassutslipp fra offshorefartøyene, i tillegg til å fremme teknologiutvikling med sikte på nullutslippsløsninger for ulike skipssegmenter, herunder offshorefartøy*». Bakgrunnen for Miljødirektoratets forslag er Stortingets vedtak i forbindelse med budsjettforliket for revidert nasjonalbudsjett 2023, hvor Stortinget besluttet at Regjeringen i løpet av 2023 skal «*fremme krav om lavutslipp til offshorefartøy med sikte på innføring fra 2025 og nullutslipp fra 2029, eller tilsvarende krav som gir samme utslippseffekt for offshorefartøy*».

Forslaget om lav- og nullutslippskrav for offshorefartøy var i sin tur motivert av Stortingets ambisjon om å halvere klimagassutslippene fra innenriks sjøfart og fiske innen 2030, jf. Meld. St. 10 (2020–2021) «Grønnere og smartere – morgendagens maritime næring». Regjeringen viser i Klimastatus og -plan 2024 til at Hurdalsplattformen varslet krav om lavutslippsløsninger fra 2025 og nullutslipp fra 2030 for offshore supply-skip, og at «*kravene er ment å bidra til økt utslippsreduksjon for fartøyssegmentet*».