

Miljødirektoratet

Deres ref. 2025/12515
Deres dato 04.07.2025
Vår ref. TKH/ITW Klimakrav for
offshorefartøy
Vår dato 02.10.2025

NHFs innspill til høring om forslag til klimakrav for offshorefartøy

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å gi innspill til forslag om klimakrav for offshorefartøy. NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og hydrogenbaserte derivater som ammoniakk og metanol. Våre medlemmer representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren, myndigheter, organisasjoner og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge.

Det norske hydrogenmarkedet er i utvikling. NHFs siste kartlegging av det norske hydrogenlandskapet viser at produksjonsanlegg er kommet i drift eller under bygging, og det bygges fartøy med hydrogenbaserte drivstoff i stadig flere segmenter.¹ Det gjøres betydelig forsknings- og utviklingsarbeid som allerede gir fremskritt i hele verdikjeden, fra produksjon til distribusjon, bruk og lagring. En stor andel av aktivitetene er knyttet til å skalere opp bruk av hydrogenbaserte drivstoff i skipsfart. De fleste av de 69 kommunene som har hydrogenrelatert virksomhet er derfor kystnære.

NHF mener at innføring av klimakrav for offshorefartøy kan bli et kraftfullt tiltak for å redusere klimagassutslipp fra innenriks sjøfart og akselerere utrulling av nullutslippsteknologi, men da må ambisjonsnivået heves betydelig. Endelig forskrift må bidra til parallell utvikling av både etterspørsel og tilbud av hydrogenbaserte drivstoff. De aktørene som nå nærmer seg investeringsbeslutning og planlegger å igangsette produksjon av hydrogenbaserte drivstoff i 2027-2031 må kunne vite at det vil være etterspørsel etter nullutslippsløsninger² helt fra klimakravets ikrafttredelse 1. januar 2029.

¹ Hydrogen.no, *The Norwegian Hydrogen Landscape*, <https://www.hydrogen.no/faktabank/det-norske-hydrogenlandskapet>, publisert 19. September 2025.

² Altså RFNBOer og lavkarbon-hydrogen i henhold til Miljødirektoratets forslag til definisjon. All videre omtale av hydrogen henviser også til disse.

NHFs innspill:

- NHF støtter klimakravets formål om ikke bare å redusere utslippene, men også bidra til nødvendig teknologiutvikling og oppskalering av nullutslippsdrivstoff.
- Stortinget har vedtatt at regjeringen 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». For at forskriften skal oppfylle vedtakets intensjon, må ambisjonsnivået heves, spesielt for de to første periodene mot 2034.
- Klimakrav til offshorefartøy må utløse investeringer i nullutslippsløsninger fra ikrafttredelse. Foreslått ambisjonsnivå gir ikke tilstrekkelig etterspørsel, og reduksjonsmålet for første treårsperiode må derfor heves til 20 %.
- NHF støtter at både RFNBO og lavkarbon-hydrogen telles dobbelt de to første periodene, men virkemidlet har liten effekt uten økt reduksjonsmål.
- Om ikke reduksjonsmålet heves, må delkrav på 10 % for RFNBO og lavkarbon-hydrogen innføres for å sikre at det investeres i nullutslippsløsninger allerede fra ikrafttredelse.
- Den foreslåtte forskriften er ikke samordnet i tid med satsingen i øvrig virkemiddelapparat. Forskriften legger til rette for innfasing av hydrogenbaserte drivstoff en gang på 2030-tallet, mens eksisterende støtteordninger legger opp til innfasing i perioden 2027-2030. Forskriftens ambisjonsnivå må rette seg etter de viktige initiativene og programmene som er satt i gang i øvrig virkemiddelapparat.
- NHF forutsetter at regjeringen fortsetter å satse på kompetanseutvikling i maritim sektor i henhold til blant annet *Meld. St. 11 Fagfolk for en ny tid* og Kompetansereformutvalgets anbefalinger.

Kravets formål og innretning

Som DNVs barometer for grønn omstilling av skipsfarten³ viser, er det svært lavt omstillingstrykk i norsk skipsfart, på tross av regjeringens ambisjon om å halvere klimagassutslippene fra norsk innenriks sjøfart og fiske innen 2030, sammenlignet med 2025. Eksisterende virkemidler som CO₂-pris, investeringsstøtte for tilgjengeliggjøring av lav- og nullutslippsdrivstoff og internasjonal regelutvikling er ikke tilstrekkelige for å redusere utslipp fra skipsfarten og rulle ut nullutslippsløsninger i det tempoet som er nødvendig for å overholde Norges klimaforpliktelser mot 2035 og 2050.

³ DNV, *Barometer for grønn omstilling av skipsfarten 2024*, rapport til Klima- og miljødepartementet, 31. januar 2025.

Erfaringene fra ferjesektoren viser at ambisiøse klimakrav bidrar til utvikling av ny teknologi, nye verdikjeder og kompetanseutvikling på arbeidsplassen. Klimakrav til offshorefartøy kan med en god innretning og ambisjonsnivå være et kraftfullt tiltak som ikke bare bidrar til utslippskutt i dette segmentet, men også legger til rette for utslippskutt i øvrig skipsfart. I tillegg gir det industriutvikling. Strengt krav i hjemmemarkedet har gitt den norske maritime næringsklyngen vedvarende internasjonale konkurransefortrinn. IMO har ennå ikke vedtatt bindende krav som treffer offshoreflåten, og et eget norsk klimakrav vil bidra til å sikre Norges innovasjonsevne og langsiktige konkurransekraft. Forsyningsfartøy (PSV) har en forutsigbar driftsprofil og designutforming som er godt egnet for innfasing av nye drivstoff. Det er derfor naturlig å starte i dette segmentet hvor potensialet for utslippskutt er størst, og gradvis videreføre satsingen på andre fartøystyper.

NHF mener at den overordnede innretningen i forslaget er god. I lys av at offshore-fartøy på sikt kan inkluderes i FuelEU-forordningen, er det fornuftig å bygge klimakravet på denne innretningen. Samsvar mellom internasjonalt, europeisk og nasjonalt regelverk skaper økt forutsigbarhet, forenkler rapportering og reduserer arbeidsbyrden for bedriftene. Det er også positivt at kravet legges på operatørnivå, og at det kan oppfylles samlet for flåten. Dette gir fleksibilitet, men sikrer samtidig totalreduksjon av utslippene.

Det er positivt at klimakrav til offshorefartøy også skal bidra til at de teknologiene som er helt nødvendige i lavutslippssamfunnet blir videreutviklet og rullet ut. Som Miljødirektoratets tiltaksrapporter for utslippskutt viser, kommer vi ikke utenom hydrogenbaserte drivstoff i lavutslippssamfunnet. Med de investeringene som hittil er tatt i Norge, vil det ved forskriftens ikrafttredelse være mulig å produsere nesten 20.000 tonn hydrogen inkludert derivatene. Dette er en kraftig vekst fra dagens nivå på omtrent 5.700 tonn, men fremdeles lave volum. NHFs siste kartlegging av det norske hydrogenlandskapet viser imidlertid at totale planer for hydrogenproduksjon utgjør 489.000 tonn i 2030 og 1.151.000 tonn i 2035. Innføring av tilstrekkelig ambisiøse klimakrav til offshorefartøy vil være svært viktig for å utløse investeringer i flere av disse prosjektene.

Forskriften bør ikke hindre utviklingen av klimavennlige metoder for produksjon av hydrogenbaserte drivstoff. I Norge er det etablert konsortium som planlegger å ta i bruk bio-metanol og bio-e-metanol i skipsfarten. I den grad det er mulig å gjøre et skille fra øvrige biodrivstoff, foreslår NHF at bio-metanol også kan brukes til å oppfylle kravet, forutsatt at det stilles tilsvarende krav til bærekraft og sporbarhet som for biogass.

Innretning av og nivå på klimagassintensitet

Forslaget om klimakrav til offshorefartøy kommer som følge av Stortingets vedtak om 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». For at forskriften skal oppfylle vedtakets intensjon, mener NHF at ambisjonsnivået må heves, spesielt for de to første periodene mot 2034.

I høringsnotatet foreslås det å ta i bruk samme referanseverdi som i FuelEU: 91,16 gram CO₂-ekv/MJ. Samtidig påpekes det at den reelle utslippsintensiteten i den norske offshore-flåten er noe lavere, men det er usikkert hvor mye lavere den er. Basert på de innspillene NHF har fått, innebærer forslaget om 10 % reduksjon i første periode i praksis en reduksjon på 7 %. Det er et så lavt ambisjonsnivå at tilnærmet alle utslippsreduksjonene mot 2031 kan gjennomføres med konvensjonelle løsninger som LNG, biogass og landstrøm. Ambisjonsnivået vil ikke utløse investeringer i ny produksjon av hydrogenbaserte drivstoff.

I lys av at offshorefartøy på sikt kan bli innlemmet i FuelEU, mener NHF likevel at det er god grunn til å bruke foreslått referanseverdi. Det er fornuftig å legge til rette for en eventuell innlemmelse i FuelEU helt fra start. Ambisjonsnivået må derimot heves på en slik måte at det både tar hensyn til at referanseverdien er satt høyere enn det som er reelt, og at det bidrar til økt etterspørsel etter nullutslippsteknologi allerede fra forskriftens ikrafttredelse. NHF foreslår derfor å justere ambisjonsnivået som i Tabell 1.

Tabell 1: Miljødirektoratets og NHFs forslag til reduksjon av utslippsintensitet mot 2040

Periode	Miljødirektoratets forslag	NHFs forslag
2029-2031	10 % reduksjon	20 % reduksjon
2032-2034	15 % reduksjon	35 % reduksjon
2035-2037	20 % reduksjon	45 % reduksjon
2038-2040	40 % reduksjon	65 % reduksjon

Skal forskriftens formål oppnås, er det avgjørende at verdikjeder for produksjon, distribusjon og bruk av hydrogenbaserte drivstoff utvikles parallelt. Det tar lengre tid å etablere anlegg for produksjon av hydrogenbaserte drivstoff enn å bygge fartøy. Drivstoffprodusenten må derfor ha et forutsigbart bilde av markedet for å kunne ta investeringsbeslutning. Basert på de innspillene vi har fått fra våre medlemmer og aktører i den maritime verdikjeden, vil et reduksjonsmål på 20 % for første periode gi slik forutsigbarhet og sikre tilstrekkelig etterspørsel

til å utløse investeringer i produksjon av hydrogenbaserte drivstoff. Det er også et realistisk mål.

Dobbelttelling av RFNBO og lavkarbon-hydrogen frem til utgangen av 2034 er et nødvendig, men ikke tilstrekkelig tiltak. Om multiplikatoren skal ha en effekt i disse to periodene, må reduksjonsmålet settes høyere helt fra start, i tråd med vårt forslag over. Med økt reduksjonsmål kan den imidlertid ha god effekt.

Delkrav for RFNBO og lavkarbon-hydrogen må innføres om reduksjonsmålet ikke heves

I høringsnotatet bes det spesifikt om vurderinger rundt et eventuelt delkrav for RFNBO og lavkarbon-hydrogen. NHF mener at et økt reduksjonsmål til 20 % i første treårsperiode bør være tilstrekkelig til å utløse investeringer i alle deler av verdikjeden. Om reduksjonsmålet holdes på 10 % som hittil foreslått, må derimot delkrav vurderes. Det er tidligere gjort gode erfaringer ved offentlige anbud og krav om utslippsreduksjoner ved LNG-drift på ferjene Halhjem-Sandvikvåg og Arsvågen-Mortavika i 2007. Forbruket på disse ferjesambandene utgjør omtrent 20.000 tonn LNG årlig, tilsvarende 7 % av markedet for offshoreflåten. Det er samme brennverdi som i underkant av 10.000 tonn hydrogen eller omtrent 50.000 tonn ammoniakk. For at et delkrav skal kunne bidra til utvikling av verdikjedene, bør kvoten i første treårsperiode utgjøre 10 %.

Klimakrav til offshorefartøy må samordnes med øvrig satsing i virkemiddelapparatet

Forskriftens foreslåtte ambisjonsnivå legger til rette for innfasing av nullutslippsløsninger en gang på 2030-tallet. Denne tidslinjen samsvarer ikke med eksisterende satsinger i øvrig virkemiddelapparat. Enova tilbyr for eksempel investeringsstøtte til hydrogen- og ammoniakkfartøy, og har lyst ut støtte til bunkringsanlegg for ammoniakk med frist i oktober. Realisering av disse fartøyene og bunkringsanleggene er i 2027-2030. Vi har nylig sett at én anbudsrunde for ammoniakkdrevne forsyningsfartøy ble avsluttet delvis som følge av at det har tatt lengre tid enn forespeilet å innføre krav til dette segmentet. Med det foreslåtte ambisjonsnivået i forskrift om klimakrav til offshorefartøy er det risiko for at tilstrekkelige volumer med hydrogenbaserte drivstoff ikke tilgjengeliggjøres før andre halvdel av 2030-tallet, eller at fartøy ikke blir bygget selv om de har fått tilsagn om støtte.

Behov for fortsatt sterk satsing på kompetanse

Som det påpekes i høringsnotatet, stiller bruk av alternative drivstoff nye krav til kompetanse blant mannskap og teknisk personell. I prosjektet *H2Cove* utvikler Vestland fylkeskommune sammen med Høgskulen på Vestlandet og 17 andre partnere fra fem land treffsikre utdanningsprogrammer for hydrogen.⁴ Fagskolen i Agder begynte høsten 2025 med å tilby utdanning i nye energisystemer for den maritime næringen, hvor batteri, hydrogen og ammoniakk inngår.⁵ NHF forutsetter at regjeringen fortsetter å satse på kompetanseutvikling i maritim sektor i henhold til blant annet *Meld. St. 11 Fagfolk for en ny tid* og Kompetansereformutvalgets anbefalinger.

Vi håper innspillene er nyttige og ser frem til å se resultatet av Miljødirektoratets viktige arbeid.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum

⁴ www.h2cove.eu.

⁵ Hydrogen.no, *Fagskolen i Agder med utdanning i nye energisystemer for maritim sektor*, <https://www.hydrogen.no/aktuelt/nyheter/fagskolen-i-agder-med-utdanning-i-nye-energisystemer-for-maritim-sektor>, 31. juli 2025.