

**Sjøfartsdirektoratet**  
**Postboks 2222**  
**5509 Haugesund**

Deres referanse           2023/119586-15  
Vår dato                    29.10.2024

## Høringssvar: Gjennomføring av forordning 2023/1804 (FuelEU Maritime), forordning 2024/2027 og forordning 2024/2031 i norsk rett

Offshore Norge ønsker med dette å gi våre kommentarer til høringen om gjennomføring av EU-forordning 2023/1804, samt de utfyllende forordningene 2024/2027 og 2024/2031, i norsk rett. Vi har gjennomgått høringsnotatet og ønsker å bidra med våre synspunkter og spørsmål.

Vi støtter hensikten bak FuelEU Maritime-forordningen, som er å etablere et felles rammeverk for å øke bruken av alternative energikilder i skipsfart innen EØS-området. Dette er et viktig skritt mot å redusere klimagassutslippene fra maritim sektor, og for å oppnå nasjonale og EUs klimamål.

Offshore Norge har følgende hovedbudskap til høringen:

1. Manglende harmonisering mellom MRV/ETS/FuelEU Maritime er uheldig. Noen typer offshore skip, som forsyningsfartøy kommer til å bli de første som kan være avkarbonisert. Da er det synd om disse blir unntatt en viktig regulering.
2. Det er avgjørende at norske myndigheter samarbeider godt på tvers og aktivt involverer næringen i prosesser knyttet til utformingen av regelverket for offshore maritim sektor

### Omfanget av MRV, EU ETS og FuelEU Maritime

Vi stiller spørsmål til forskjellene i scopet mellom MRV, ETS og FuelEU Maritime, da vi mener dette kan medføre uklare implikasjoner for vår sektor. Mens skipene som defineres som «offshoreskip» i MRV/ETS vil omfattes av MRV/ETS med all sin aktivitet, skilles det mellom ulike typer transportoppdrag/aktiviteter i FuelEU sammenheng. Vi har forstått at EU-kommisjonen etter planen skulle levere en rapport om harmonisering av scopene innen 23. september 2024. Vi har imidlertid ikke klart å finne denne rapporten. Sjøfartsdirektoratet har informert oss om at den forventes publisert i oktober/november 2024. Vi ser frem til denne rapporten, da den vil være avgjørende for vår videre forståelse og implementering av FuelEU Maritime-regelverket.

Det er avgjørende at norske myndigheter og næringen er aktivt involvert i EU-prosesser knyttet til utformingen av regelverket for offshore maritim sektor. Et sentralt område for Norge er regelverket rundt innlemmelsen i MRV-forordningen og EU ETS-direktivet. Det er viktig å sikre en hensiktsmessig beskrivelse av hvilke fartøy som omfattes, samt å unngå utilsiktede konsekvenser. Videre er det viktig at myndighetene koordinerer seg og arbeider sammen på dette området.

### Tolkning av Offshoreskip i FuelEU Maritime

Vi har fått bekreftet av Sjøfartsdirektoratet at tolkningen av offshoreskip i FuelEU Maritime er i tråd med Kommisjonens tolkning. Dette innebærer at offshoreskip inkluderes i FuelEU når de transporterer gods eller passasjerer, men at transport av forsyninger, utstyr og personell til offshore installasjoner ikke regnes som transport av gods eller passasjerer i relasjon til forordningen.

Sjøfartsdirektoratet har opplyst at man mener at denne tolkningen bør inkluderes i Kommisjonens FAQ-side om FuelEU så snart som mulig, for å sikre klarhet og konsistens i regelverket. Kommisjonen har imidlertid ikke gitt tilbakemelding på om og eventuelt når dette vil bli gjort. Offshore Norge er enige i at det bør komme en skriftlig avklaring så raskt som mulig.

Vi mener at manglende harmonisering mellom MRV/ETS/FuelEU Maritime er uheldig. Noen typer offshore skip, som forsyningsfartøy kommer til å bli de første som kan være avkarbonisert. Da er det synd om disse blir unntatt en viktig regulering.

### Innspill til regjeringens arbeid med lav- og nullutslippskrav for offshore fartøy

Offshore Norge viser til sitt innspill, datert 16 august, til Klima og miljøverndepartementets og Sjøfartsdirektoratets arbeid med å utforme krav til lav- og nullutslipp på offshore skip.

Effektive krav til nullutslippsløsninger forutsetter tilgang på kraft og utbygging av energiinfrastruktur i havner. Det norske kraftsystemet står overfor utfordringer med stor vekst i kraftteterspørselen, kombinert med begrensede planer for ny kraftproduksjon de kommende årene. Dersom det stilles krav til økt bruk av landstrøm, er det avgjørende at det er tilstrekkelig kraft tilgjengelig.

Videre så forutsetter bruken av nullutslippsdrivstoff et velfungerende marked for disse drivstoffene. Infrastrukturen i havner må være tilstrekkelig utbygd, og ha nok kapasitet til å oppfylle kravene både for bruk av landstrøm og bunkring av nullutslippsdrivstoff.

Et tverrsektorielt samarbeid og et godt virkemiddelapparat som støtter omstillingsarbeidet er nødvendig for å sikre en effektiv implementering.

Ved utforming av kravene er det viktig å unngå at enkeltaktører eller enkelt næringer bærer hele merkostnaden for innovasjonen som kreves for å utvikle nullutslippsløsninger. Enova har en sentral rolle i denne sammenhengen. Det er avgjørende at Enovas mandat og virkemidler utformes slik at de støtter og samarbeider med offshore-næringens arbeid med å utvikle nullutslippsløsninger, spesielt for bruk på norsk sokkel.

### Avsluttende kommentarer

Offshore Norge ser frem til å samarbeide med Sjøfartsdirektoratet og andre relevante aktører for å sikre en effektiv og hensiktsmessig implementering av FuelEU Maritime-forordningen og andre EU reguleringer og håper at våre innspill tas hensyn til i det videre arbeidet.

Med vennlig hilsen

DocuSigned by:

**Benedicte Solaas**

7E7EAC26AF7E4FA  
Benedicte Solaas

Direktør Klima og miljø

Offshore Norge