Norges Fiskarlag
Fiskarlagets Servicekontor AS

Finansdepartementet
Nærings- og fiskeridepartementet
Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Energidepartementet
Justisdepartementet
Klima- og miljødepartementet

Deres ref.	Vår ref.	Saksbehandler	Dato
	2025/108-1	Hanna Bakke-Jensen, 900 13 381	07.02.2025

Norges Fiskarlags innspill til statsbudsjettet for 2026

Norges Fiskarlag ønsker å benytte anledningen til å peke på noen saker som er viktige for den norske fiskerinæringen i arbeidet med statsbudsjettet for 2026.

Norges Fiskarlag er landets største medlemsorganisasjon for fiskere. Fiskarlaget ble etablert i 1926 og er en politisk uavhengig faglig organisasjon som bygger på frivillig medlemskap av fiskere gjennom våre tre medlemsledd – Nord Fiskarlag, Sør-Norges Fiskarlag og Fiskebåt. Fiskarlaget organiserer både enefiskere, lottakere og fiskebåtredere. Det betyr at vi jobber for både arbeidstakere og arbeidsgivere i fiskeriene, samt alle enkeltmannsforetakene. Vi består av 100 lokallag, organiserer cirka 4 000 medlemmer og vel 2 000 fartøy spredt over hele landet. Medlemsmassen står for nesten ¾ av samlet førstehåndsverdi i villfisknæringen, og medlemmene varierer fra de minste sjarkene til store havgående fiskefartøy. Fiskarlaget arbeider med å ivareta og utvikle fiskernes faglige, økonomiske, sosiale og kulturelle interesser.

Trygg økonomisk styring i finans- og pengepolitikken er viktig i en krevende tid nasjonalt og internasjonalt. Norges Fiskarlag mener forslaget til statsbudsjett for 2026 må ha som målsetting å bidra til stabilitet for fiskerinæringen. Et budsjett som søker å stabilisere inflasjon, rente og valuta på et nivå som gjør fiskerinæringen konkurransedyktig i forhold til våre handelspartnere og i de

markedene vi eksporterer.

Nedenfor følger Norges Fiskarlag sine konkrete omtaler og innspill til statsbudsjettet for 2026.

Norges Fiskarlag har følgende innspilt til arbeidet med statsbudsjettet for 2026.

CO2-avgiften og kompensasjonsordningen for fiskeflåten

Post 73 Tilskudd til kompensasjon for CO2-avgift

Kompensasjonsordningen for fiskeflåten er en ordning for å kompensere for CO2-avgiften. Ordningen er innrettet for å premiere fartøy som er drivstoffeffektive, da den fordeles til fartøy basert på fartøyets førstehåndsomsetning, uavhengig av drivstofforbruk. Ordningen har to formål. For det første er den en viktig intensiv for å få fiskeflåten til å kutte i utslipp, da den gjør det mer lønnsomt å investere i energieffektiviserende- og utslippsreduserende tiltak. For det andre skal den bidra til å jevne ut kostnadsforskjeller mellom norske og utenlandske fiskefartøy som har lav, eller ingen CO2-avgift.

Fiskarlaget mener forutsigbarhet i kompensasjonsordningen over et lengre tidsrom er et svært viktig virkemiddel ved finansiering av fornyelse i fiskeflåten og for derigjennom for å stimulere til framtidsrettede drivstoffeffektive løsninger. Det er en stor svakhet i ordningen at bevilgningen først skjer i statsbudsjettet for året i etterkant. Dette skaper en uforutsigbarhet som gjør det vanskelig å for rederiene å planlegge. Fiskarlaget ber derfor om at bevilgningene må gjøres i forkant, slik at kompensasjonsordningens rammer er kjent fra starten av året som skal «kompenseres», og ikke etterskuddsvis som i dag. Det er og en fordel om de årlige bevilgningene til ordningen relateres til innbetalt CO2-avgift fra fiskeflåten. Da kan rederiene få en lengre tidshorisont enn ett år når de skal vurdere miljøinvesteringer som nybygg med nye energibærere.

Bevilgningene til kompensasjonsordningen må sees i sammenheng med den planlagte opptrappingen av CO2-avgiften, og at andre land innfører CO2-avgift for deres fiskeflåter. Så lenge våre naboland ikke følger den samme klimapolitikken med sterkt økende avgifter på drivstoff, så innebærer denne differansen en vesentlig konkurranseulempe for norsk fiskerinæring. Effekten blir at

fiskeflåten i større grad både lander fangst og bunkrer drivstoff i utlandet, med negative følger for næringsliv og verdiskaping i Norge.

Stortinget har vedtatt en økning i CO2-avigften på 62 øre i 2025. Grovt beregnet betaler fiskeflåten CO2-avgift for i underkant av 200 millioner liter drivstoff. Derfor bør bevilgningen økes med vel 100 mill. kroner for 2025.

Norges Fiskarlag mener bevilgningen til kompensasjonsordningen bør økes med om lag 100 mill. kroner for innbetalt avgift i 2025. Norges Fiskarlag mener også at det i statsbudsjett for 2026 bør settes av midler til kompensasjonsordningen for 2026 for å sikre fiskeflåten større forutsigbarhet.

Fjerne farvann og utenriksfart

Fra 2025 foreslås det at fiskeflåten skal betale avgift for drivstoff som benyttes ved fiske og fangst i fjerne farvann. Satsen ble satt til 25 prosent av generelt nivå for utslipp under innsatsfordelingen.

Mineralolje som leveres til skip i utenriksfart skal også ilegges en avgift på 1,33 kroner literen. Innføringen av denne avgiften er satt på vent, da Stortingets vedtak ligger til vurdering hos ESA, da vedtaket kan være i strid med statsstøtteregelverket.

Fiskarlaget mener dette forslaget med en særnorsk avgift vil ha svært begrenset effekt. Konsekvensene vil heller bli at fartøy, både norske og utenlandske, velger å bunkre i utenlandske havner. Dette kan både føre til økte klimagassutslipp og ramme de norske bunkersanleggene. I ytterste konsekvens kan dette føre til at det etableres nye hjemmehavner for flåten, med de følger det vil ha for den norske fiskeindustrien og leverandørindustrien.

Norges Fiskarlag mener drivstoffavgiften for fiske i fjerne farvann og mineraloljeavgiften for utenriksfart bør fjernes.

Det grønne skiftet i fiskeflåten

Som alle andre deler av samfunnet må også fiskeflåten omstilles til lav- og nullutslippsdrift. Utfordringen per dags dato er at det i praksis ikke er noen tilgjengelige alternativer til fossile energibærere.

For den mindre kystflåten kan elektrifisering være et alternativ, men da må det bygges ut el-infrastruktur og lademuligheter langs hele kysten, i tillegg til at det må tilgjengeliggjøres støtteordninger som gjør el- og hybridbåter realiserbare.

Havfiskeflåten og den større kystflåten har et driftsmønster uten et fast seilings- og landingsmuligheter. Da blir dagens muligheter enten for plasskrevende eller for dyre til at flåten kan ta de i bruk.

CO2-avgiften og kompensasjonsordningen er en del av virkemiddelapparatet til myndighetene i klimapolitikken, men Norges Fiskarlaget mener den tilnærmingen blir for ensidig. Fiskarlaget etterlyser tiltak som stimulerer til utvikling av energieffektiviserende og utslippsreduserende teknologi i fiskeflåten.

Utskiftningen av båter i fiskeflåten går sakte. Avhengig av flåtegruppe er levealderen til norske fiskebåter alt fra 20 til 40 år. Derfor bør det også være virkemidler som bidrar til at det utvikles og tas i bruk teknologi som kan senke utslippene fra eksisterende fartøy.

Norges Fiskarlag mener det er flere andre tilgjengelige virkemiddel regjeringen gjennom statsbudsjettet kan legge til rette for.

Utbygging av infrastruktur og elektrifisering

Hel- eller delelektrifisering er vurdert som det mest aktuelle alternativet for den mindre kystfiskeflåten. Hvis det skal være realistisk må man satse på utbygging av ladeanlegg og landsstrøm i fiskerihavnene. I dag er det slik at de som har valgt å investere i elsjarker kun kan fiske ut fra havner hvor slik infrastruktur er på plass. For rederier som har investert i hybridfartøy bestemmes muligheten til å gå på batteri ut fra lademulighetene er i havnene de leverer fisk.

Utbygging av landsstrøm vil også være et tiltak som bidrar til reduserte utslipp i den øvrige fiskeflåten. Fiskebåter som ligger til kai har ofte hjelpemotor i gang for å kunne bruke elektrisitet om bord. Hvis de kunne koblet båten til landsstrøm ville de ikke hatt behov for å ha hjelpemotoren gående i havn.

Det bør derfor i Enova sitt budsjett øremerkes midler til investeringsstøtte for skip (tiltak på eksisterende flåte og flåtefornyelse) til batteriinvesteringer på fartøy, og investeringer i ladeinfrastruktur i fiskerihavner og på havbrukslokalitetene langs kysten.

Overgang til biogass i sjøfarten

Skip som benytter LNG (flytende naturgass) kan også benytte LBG (flytende biogass). I Miljødirektoratets kunnskapsgrunnlag legges det opp til en gradvis innfasing av biogass i eksisterende LNG-skip til 80% i 2030. Innen fiskeflåten finnes det i dag tre LNG-skip, som alle er bygget med støtte fra NOx-fondet. På kort sikt fremstår økt bruk av LNG og LBG i fiskeflåten som et aktuelt virkemiddel for å redusere utslippene fra fiskeflåten. Regjeringen bør derfor allerede nå signalisere vilje til å forlenge NOx-avtalen utover 2027, slik næringslivet har bedt om. I tillegg bør det vurderes differansekontrakter i regi av Enova for å stimulere til økt bruk av biogass, i tillegg til støtte til å øke produksjonskapasiteten av biogass.

Omsetningskravet for biodiesel

Det er innført et omsetningskrav på 6% for biodiesel i skipsfarten, og det er varslet at dette skal øke til 18% i 2030. Økt innblanding av biodrivstoff vil være viktig for å redusere utslippene fra fiskeflåten på kort sikt, og det bør vurderes tiltak for en ytterligere økning i bruken av biodrivstoff. Dette kan være differansekontrakter som gjør det attraktivt å øke innblandingen av biodrivstoff utover kravet. I tillegg bør kravet endres fra et omsetningskrav til et innblandingskrav, slik at bruk av biodrivstoff utover kravet får reell effekt.

Innspill til kapittel 919 – Diverse fiskeriformål

Post 61 Tilskudd til kommunale ungdomsfiskeprosjekt

Ordningen skal gi støtte til konkrete kommunale tiltak som tilrettelegger for at ungdom kan få erfaring i fiskeriyrket. Dette er en nasjonal søknadsbasert tilskuddsordning og tilsagn vil bli gitt etter en samlet vurdering av de innkomne søknadene. Det ble bevilget 2,2 mill. kroner i 2025.

Norges Fiskarlag mener denne tilskuddsordningen bør videreføres.

Post 71 Tilskudd til velferdsstasjoner

Midlene brukes til å delfinansiere velferdsstasjoner for fiskere drevet av Norges Fiskarlag og Den Indre Sjømannsmisjon. Det ble bevilget 2,75 mill. kroner i 2025, fordelt med 1,5 mill. kroner til Norges Fiskarlag og 1,2 til Den Indre Sjømannsmisjon. Tilskuddet forvaltes av Fiskeridirektoratet.

Norges Fiskarlag mener det er svært viktig å opprettholde denne bevilgningen og fortrinnsvis styrke den, da den er et viktig bidrag til å sikre et godt tjenestetilbud til fiskere langs hele kysten.

Post 75 Tilskudd til næringstiltak i fiskeriene

Det ble bevilget 22,940 mill. kroner på post 75 i 2025. Posten skal dekke utgifter til ordninger som skal bidra til utvikling og økt lønnsomhet for fiskeri- og fangstnæringen, samt til utstedelse av fangstsertifikat. Norges Fiskarlag viser til at Sjømatrådet uttaler at ringvirkninger etter pandemien og situasjonen med krig, uroligheter og inflasjon har medført flere utfordringer for norsk sjømateksport som følge av økt proteksjonisme, strengere importregimer, nye handelsblokker og endringer i varestrømmene. Markedsadgangen for norsk sjømat har blitt mindre forutsigbar, og kravene til fangstsertifikater er stadig mer omfattende og kostnadskrevende for fiskeflåten.

Norges Fiskarlag mener dette tilskuddet bør videreføres.

Avsetning under post 75 – Føringstilskudd

I regjeringens tidligere forslag til statsbudsjett har det vært foreslått en reduksjon i føringstilskuddet. Formålet med føringstilskuddet er å stimulere til en desentralisert mottaksstruktur, slik at den minste fiskeflåten kan levere fangstene i sine nærområder.

Norges Fiskarlag mener at en videreføring av føringstilskuddet er vesentlig for å sikre trygge helårige arbeidsplasser og bosettingen i kystsamfunnene.

Avsetning under post 75 – Rapporteringsutstyr til fiskeflåten

Det ble i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett for 2022 vedtatt å opprette en tidsavgrenset tilskuddsordning i 2022 og 2023 for å redusere kostnaden ved innføringen av nye rapporteringskrav for fiskeflåten under 15 meter. Tilskuddet er en engangsstøtte på 7 000 kroner per fartøy og skal dekke deler av kostnaden til innkjøp og installasjon av nytt utstyr. Det er i budsjettene for 2022 og 2023 satt av til sammen 27 mill. kroner til ordningen. Da iverksettelsen av ERS-forskriften for nye fartøygrupper har blitt skjøvet ut i tid i forhold til opprinnelig plan, er også tidsplanen for utbetaling av tilskudd skjøvet tilsvarende.

Norges Fiskarlag mener ordningen må videreføres.

Avsetning under post 75 – Catch Certificate

Stadig flere land stiller krav om at villfanget fisk som eksporteres, skal ledsages av et offentlig utstedt fangstsertifikat. Det er inngått en avtale mellom Norge og EU om utstedelse av slik fangstdokumentasjon. Med bakgrunn i EUs IUU-forordning vil denne avtalen utløpe 10. januar 2026, og Norge og EU må derfor komme til enighet om ny utstedelse av fangstdokumentasjon innen den tid. Videre utstedes det også sertifikater ved eksport av sjømat til en rekke andre markeder.

Ansvaret for utstedelse av fangstsertifikater i Norge er lagt til fiskesalgslagene som del av deres kontrolloppgaver. Salgslagene har opprettet et felles selskap, Catch Certificate SA, som løser oppgaven på vegne av alle salgslagene. Bevilgningen skal dekke kostnader knyttet til drift av Catch Certificate SAs portal for utstedelse av norske fangstsertifikater, herunder lønnskostnader, drift og vedlikehold av portalen m.m. Catch Certificate SA er opprettet spesielt for å ivareta de nevnte oppgavene, og det er dermed ingen andre som kan ivareta dem.

Norges Fiskarlag mener ordningen må videreføres.

Post 77 Tilskudd til kystrekeflåten

Det har lenge vært kjent at reketrålflåten i Sør-Norge har en utfordrende driftssituasjon, og at de økte prisene på drivstoff er svært krevende å håndtere. Det er positivt at regjeringen vedtok å bevilge 23,190 mill. kroner for 2025. Denne rammen må ikke svekkes. Det er viktig å videreføre nivået på denne tilskuddsordningen i 2026, og ordningen må styrkes dersom rammen til CO2-kompensasjonsordningen for fiskeflåten ikke økes i post 73.

Fiskarlaget mener at tilskuddet avhjelper noe på den krevende likviditetssituasjonen reketrålerne befinner seg i, og at tilskuddet bidrar til at flere fartøy har mulighet til å gjennomføre dette fiskeriet. Fiskarlaget vil gå i dialog med Nærings- og fiskeridepartementet for å få en avklaring på hvordan ordningen kan innrettes på en god måte og hvilke vilkår som bør gjelde for å utløse tilskudd. Det er viktig å iverksette tiltak umiddelbart for å avhjelpe den krevende situasjonen aktørene nå befinner seg i.

Norges Fiskarlag mener ordningen må videreføres.

Kapittel 916 - post 60 - Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Norges Fiskarlag mener at det er en stor fordel for fiskerinæringen at ansvaret for fiskerihavnene ble tilbakeført til Kystverket, og støtter regjeringens vurdering om at statlig ansvar for havnene er viktig for å sikre utviklingen av marine næringer og fiskeriavhengige kystsamfunn.

Norges Fiskarlag mener dette tilskuddet må videreføres.

Kapittel 665 Pensjonstrygden for fiskere

Pensjonstrygden for fiskere er en lovbestemt pliktig ordning for personer som har fiske som hovednæring. Det har i flere år foregått en prosess for å vurdere framtiden til pensjonstrygden. Et partssammensatt utvalg ledet av Arbeids- og Inkluderingsdepartementet med deltakelse fra fiskerorganisasjonene har anbefalt lukking av pensjonstrygden for fiskere. Uavhengig av om pensjonstrygden for fiskere lukkes for nye medlemmer fra og med 1. januar 2026 er det viktig at man i statsbudsjettet dekker et eventuelt underskudd i trygden og unngår økning av omsetningsavgiften og medlemspremien for de resterende medlemmene.

Norges Fiskarlag mener staten må dekke et eventuelt underskudd i pensjonstrygden for fiskere.

Kapittel 923 Havforskningsinstituttet

Kunnskapsinnhenting og kartlegging av havmiljøet, økosystemene i havet, og de nye næringenes påvirkning på disse, må være en sentral prioritet i tiden fremover. Havforskningsinstituttet spiller en viktig rolle i forvaltningen av de norske havområdene gjennom den kunnskapsinnhentingen og forskningen de bedriver. Kostnadene til forskningstokt har økt vesentlig mer enn den generelle prisstigningen de siste prene. Når instituttets budsjetter bare er prisjustert, slik som i 2025, svekker det den viktige toktaktiviteten. Norges Fiskarlag er svært bekymret over at manglende toktdekning og redusert kapasitet vil gå ut over mulighetene til å opprettholde en bærekraftig høsting av de marine ressursene.

Særlig i en situasjon med kvotenedgang på flere viktige bestander, slik som nå, vil interessen for utnyttelse av datafattige bestander øker. Datafattige bestander forvaltes etter et føre-var-prinsipp, og kvotene blir ofte satt lavere enn det er biologisk grunnlag for. Ved å styrke forskningen på datafattige bestander vil man kunne gi flåte og industri flere strenger å spille på, særlig i nedgangstider.

Samtidig er det viktig å opprettholde forskningsaktiviteten på kommersielt viktige bestander.

Norges Fiskarlag mener det er helt nødvendig å styrke rammene for Havforskningsinstituttet i statsbudsjett for 2026, slik at Havforskningsinstituttet kan opprettholde toktvirksomheten, styrke innsatsen på datafattige bestander og investere i digital omstilling.

Norges Fiskarlag mener bevilgningene til Havforskningsinstituttet må økes betydelig i statsbudsjettet for 2026.

Sikkerhet til sjøs

Det er risiko knyttet til å drive fiskeri. Det er derfor nødvendig å ha beredskapen på plass når det skjer ulykker. Redningshelikoptertjeneste og Kystvaktens tilstedeværelse utgjør sammen med Redningsselskapet sikkerheten og beredskapen for fiskerne i de norske havområdene. Da er det viktig at dette følges opp gjennom flere punkter i statsbudsjettet for 2026.

Kapittel 455 – post 73 – Redningsselskapet

Redningsselskapet har en svært viktig beredskapsfunksjon langs kysten. De bemannede skøytene er den viktigste tjenesten for fiskerne. Sikkerheten svekkes når redningsskøytene av ulike årsaker er ute av tjeneste. Det er viktig at Redningsselskapets drift opprettholdes på et nivå hvor man ikke risikerer at skøytene tas ut av tjeneste av økonomiske hensyn.

Norges Fiskarlag mener at bevilgningene til Redningsselskapet må videreføres, og økes i tråd med prisveksten, særlig med tanke på kostnadene for drivstoff og drift.

Kapittel 1850 – post 21 – Spesielle driftsutgifter (Kunnskapsinnhenting ved utbygging av havvind)

Regjeringen har en ambisjon om å tildele prosjektområder til havvind for 30 GW innen 2040. Det må settes tydelige krav om god sameksistens med fiskeriene når staten skal utbetale pengestøtte til havvindselskap.

Regjeringen foreslo i statsbudsjett for 2025 å bevilge 88 millioner kroner til arbeid

med havvind, som blant annet skal finansiere innhenting av bedre kunnskap om effektene vindkraftverk til havs har på natur, miljø og fiskebestander. Norges Fiskarlag mener dette beløpet er for lavt og at satsingen på innhenting av kunnskap om effektene av havvind må økes. Til sammenligning var denne potten på 131 millioner kroner i saldert budsjett 2024, og sammenlignet med midlene som settes av til selve havvindssatsningen er dette svært lavt.

Det er helt nødvendig å sørge for at vindkraftverk ikke plasseres i viktige fiske-, gyte- og oppvekstområder. Den norske havvindutbyggingen kan ikke gjennomføres på bekostning av norsk fiskeriaktivitet eller økosystemet i havet.

Norges Fiskarlag viser til vårt høringssvar til Energidepartementets høring av forslag til statsstøtteordning for utbygging av flytende vindkraftverk i områdene Vestavind B og Vestavind. Vi stiller oss uforstående til at samarbeid og krav om sameksistens med fiskeri IKKE er et grunnleggende krav til fremtidige søkere i forslaget til støtteordning. Vi mener at det bør stilles krav til kunnskapsinnhenting og miljøovervåking, datadeling, og ikke minst krav til at søker stiller økonomisk garanti for opprydding og tilbakeføring etter endt drift og levetid for havvindprosjekter.

Øvrige innspill

Skipsavfallsdirektivet

Forsøpling til havs er et nasjonalt og internasjonalt problem, som fiskerinæringen tar på største alvor. Fiskerinæringen har lenge vært en bidragsyter når det gjelder marin forsøpling, men heldigvis ser vi en betydelig endring de siste årene. I dag blir avfallet som genereres om bord den norske fiskeflåten i stor grad sortert og fraktet til land.

Utfordringene oppstår når avfallet skal leveres, ettersom flere havner mangler system for håndtering av avfall. Noen har imidlertid et system, men det er ofte underdimensjonert for de aktuelle behovene, og i flere havner kan en risikere å møte på låste containere. Det er også kun et fåtall havner som har system for levering av sortert avfall og oppfisket avfall.

EU vedtok i 2019 et nytt skipsavfallsdirektiv, som ble implementert i

forurensningsforskriften kapittel 20 om «*Levering og mottak av avfall fra skip*». Endringene trådte i kraft 1. oktober 2023. Målet er å redusere avfall i havet, og den slår fast at alle fartøy, inkludert fiskefartøy, skal kunne levere sortert avfall og oppfisket avfall i alle havner mot et avfallsgebyr. Her kommer det frem at hver havn skal utarbeide en avfallsplan i samråd med sine brukere, og ifølge Miljødirektoratets veileder «*Avfallsplaner i havn*» skal disse planene godkjennes og føres tilsyn med av Statsforvalteren.

Det er over ett år siden endringene trådte i kraft. Allikevel har få havner utarbeidet nye avfallsplaner. Vi har fått signaler om at Statsforvalteren ikke har ressurser til å følge opp de havnene som ikke har levert avfallsplan. Dette har medført at de nye kravene og tiltakene for å få på plass gode mottakssystemer for avfall fra skip i norske havner ikke følges opp. Det synes helt klart at dersom ikke ressurssituasjonen hos Statsforvalteren og i Miljødirektoratet forbedres på dette området, vil ikke mye skje det kommende året heller.

Norges Fiskarlag bes om at det i statsbudsjettet for 2026 bevilges og øremerkes midler til Statsforvalterens arbeid med å følge opp avfallsplanene i norske havner.

Med hilsen

Norges Fiskarlag

Kåre Heggebø

Sverre Johansen

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven signatur

Kopi til:

Nord Fiskarlag
Sør-Norges Fiskarlag
Fiskebåt
Biomarint Forum