

# Om nytt program for batteri i nullutslippsskip

Innspill fra Norges Fiskarlag til ENOVA om nytt program for batteri i nullutslippsskip.

Norges Fiskarlag er fag- og interesseorganisasjon for norske yrkesfiskere, og organiserer både båteiere og mannskap fra kystfiskeflåten og havfiskeflåten. Våre medlemmer er opptatt av å utøve fiske med et minst mulig miljøavtrykk, og høy ivaretagelse av miljøet og økosystemene i havet.

Fiskarlaget vil innledningsvis utrykke tilfredshet med at det nå kommer et nytt program i ENOVA for batteri i fartøy. Dette er noe som Fiskarlaget har etterlyst og hatt dialog med ENOVA om.

Som ENOVA er kjent med har blant annet GOT Skogsøy lansert en EL-sjark på 10,99 meter, rigget for garn og line, og som har tilstrekkelig batterikapasitet for 12 timers drift. Det finnes med andre ord 0-utslipps løsninger for deler av kystfiskeflåten. På grunn av ekstrakostnadene batteriteknologien representerer, er det trolig ikke mulig å realisere en slik båt i dag. Nye teknologiske løsninger innebærer også økt risiko for de fiskere som ønsker å bygge slike fartøy. Etter Norges Fiskarlags synspunkt er det derfor helt nødvendig at ENOVA tar en aktiv rolle for å få bygget og testet ut denne teknologien i norske kystfiskerier. Økte rammer til Enova og øremerka rammet til fiskeri, er også noe Fiskarlaget spilt inn til Klima- og miljødepartementet i forbindelse med Statsbudsjettet.

Innledningsvis en kort oppsummering av innspillene til ENOVA:

- Det er behov for ENOVA-støtte til miljøtiltak i fiskeflåten.
- Deler av kystflåten kan være egnet for elektrifisering, men mangler økonomi/rammebetingelser for å gjennomføre omleggingen. Man bør støtte noen piloter som viser at 0-utslipp er mulig i praksis.
- For elektrifisering av kystflåten bør man vurdere piloter som fremmer utvikling av elektrisk dekkststyr.
- Det er et stort behov for å bygge ut landstrøm. Hele 5-7 % av utslippene fra skipsfart skjer når båtene ligger til kai og teknologien for å redusere utslippene finnes allerede. Skal kystflåten bli elektrisk må det være ladde-

muligheter hvor de leverer fangsten sin. Utbygging av landstøm ved fiskebruk, hvor elektriske og hybride fartøy leverer fangst, bør derfor inngå i satsninger og ses i sammenheng.

Når det gjelder batteri er det frem til nå i all vesentlighet hybride løsninger hvor batteri inngår som er tatt i bruk i fiskeflåten. Gjennom det nye programmet kan det gis støtte til fullelektriske fiskefartøy eller fiskefartøy som benytter batteri i kombinasjon med nullutslipps-drivstoff. Fiskarlaget oppfatter at ENOVA sikter veldig høyt teknologisk gjennom dette programmet.

Om programmet skriver ENOVA selv at dette retter seg mot aktører som ønsker å ta neste steget innen benyttelse av nullutslippsteknologi på skip.

Programmet inkluderer mulighet til å få støtte til ladeinfrastruktur i sammenheng med et skipsprosjekt. Det siste er svært positivt, og ivaretar Fiskarlagets innspill på dette området. Skal deler av flåten elektrifiseres må det være tilgjengelig ladeinfrastruktur.

## **Merknader til Programkriterier**

**Formål;** Det er positivt at ENOVA understreker at formålet med ordningen er å demonstrere at elektrifisering kan benyttes som nullutslippsløsning for *skipstyper der dette enda ikke er utbredt*. Fiskarlaget oppfatter at ENOVA gjennom dette ønsker å tilrettelegge for en ordning som treffer blant annet fiskeflåten godt.

**Virkemiddel og støttenivå;** Etter Fiskarlagets synspunkt er det helt nødvendig at støttesatsen i dette programmet er høyere enn tidligere program. ENOVA sikter høyt teknologisk, noe som innebærer økt risiko og økte investeringer for båteier. Med dette som utgangspunkt burde programmet gjennom en tidligfase hatt et enda høyere støttenivå. Dette er noe ENOVA må vurdere i lys av konkurranseregelverk mv.

Fiskarlagets vurdering er at ordningen sikter så høyt teknologisk at det trolig er få som kan søke på ordningen. Videre er investeringsmuligheten til norske fiskere redusert gjennom den generelle prisstigningen, høy rente og betydelig reduksjon av kvoter innafor sentrale fiskebestander.

Støtteordningen innrettes som en konkurranse. Man må imidlertid sikre at ordningen er godt tilpasset fiskerinæringens struktur, som i all hovedsak har små administrasjoner. Fiskarlaget har fått tilbakemeldinger om at den foreslåtte ordningen med utlysning og konkurranse blir for byråkratisk og heller bør vurderes innrettet slik det var for programmet «batteri i fartøy». Men Fiskarlaget har forståelse for at ENOVA trenger arbeidsrammer som sikrer prioritering av de beste prosjektene.

**Kvalifikasjonskriterier;** Søkeren skal ha nødvendig gjennomføringsevne. Med det mener ENOVA tilstrekkelige finansielle og organisatoriske ressurser, teknologisk kompetanse og en troverdig plan for realisering og gjennomføring av prosjektet. Norges Fiskarlag ser nødvendigheten av god gjennomføringsevne, men vi da påpeke at for mindre rederi og enkeltpersoner, må det baseres på innleie av slik kompetanse, og at dette bør kunne inngå som kostand i prosjektet og som er støtteberettiget på linje med investeringene. Vist ikke vil ikke ordningen kunne benyttes av mindre rederi eller enkeltpersoner.

Angående **punkt 3 om gjennomføringen** for prosjektet, står det at prosjektet skal være satt i drift innen 36 måneder etter investeringsbeslutningen er tatt. Når fartøy med ny teknologi skal bygges, er det ikke uvanlig med uforutsette hendelser. ENOVA bør være fleksibel når det gjelder dette kravet om prosjektet har gode begrunnelser for evt. utsettelse. Frafall av tilskudd på grunn av forsinkelse i prosjekt vil være en betydelig risiko for søker, selv om 36 måneder normalt sett skulle være tilstrekkelig.

Angående **punkt 4 om prosjektet**, for fiskefartøy vil en troverdig plan for lading av batteri normalt sett inngå lading i flere havner. Det er viktig at ENOVA åpner for støtte til ladeinfrastruktur utover bare ett ladepunkt dersom dette er nødvendig for båtens operasjon.

Angående **punkt 7 om prosjektet**, dersom fiskeflåten skal elektrifiseres er det nødvendig å vurdere om for eksempel eksisterende skrog og propell løsning er optimale. Dette for å sikre høy energioptimalisering av prosjektene som skal gjennomføres. ENOVA bør åpne for at prosjekteringsfasen, inkludert konstruksjon, hvor man ser hele båten under ett også er støtteberettiget.

Angående **punkt 2 om fartøyet**, for fiskefartøy som skal operere fullelektrisk, er det så langt Fiskarlaget kjenner til et krav at fartøyet har en generator som back-up. I utlysningen viser man til løsninger som skal operere fullstendig uten utslipp av fossilt CO<sub>2</sub>. Det betyr at man mener back-up eller «rekkevidde-forlengelse» skal drives på løsninger basert på hydrogen, ammoniakk eller lignende. Fiskarlaget oppfatter at dette er umoden teknologi, og stiller spørsmål med om dette godkjennes av Sjøfartsdirektoratet. Fiskarlaget er enig i at man må sette strengere krav når det gjelder operasjon på ren elektrisk drift, men mener ENOVA på nåværende tidspunkt må åpne for bruk av diesel generator som back-up. Dette som et viktig førstesteg for elektriske fartøy innen fiskeri i alle fall.

Angående **punkt 3 om fartøyet**, Enova legger opp til at ordningen skal redusere eller konvertere energibruk med 20.000 KWh per år per fartøy, som vi forstår tilsvarer kutt på 20.000 liter. Dette programkriteriet er ikke tilpasset den minste fiskeflåten, og som har en teoretisk mulighet til å gå over til elektrisk drift. For fiskefartøy i alle fall, bør dette kriteriet fjernes fra ordningen.

### **Merknader til rangeringskriterier**

For Fiskarlaget er det krevende å se hvordan rangeringskriteriene vil slå ut for fiskeflåten.

Når det gjelder kostnadseffektivitet, vil det på generelt grunnlag være mindre effektivt med flere små enheter, herunder også ladeinfrastruktur, enn med store enheter. Dette kan bety mye i forhold til hvilke flåtegrupper som kommer i posisjon når det gjelder støtten. Man må derfor sikre at kriteriene ivaretar ulike flåtegrupper.

Det samme gjelder for energieffektivisering. Små fartøy har det laveste energiforbruket, og man må sikre at dette fortrinnet ikke blir en ulempe når man skal beregne energieffektiviseringseffekten ved å gå over til batteriløsninger. Altså at modellen gir de som bruker mest energi størst nytte av å gå over til batteridrift. Men som sagt, dette er noe sammensatt å få en godt oversikt over.