



Høringsinnspill fra Evoy AS

Til: Sjøfartsdirektoratet

Sak: Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæringen

Dato: 08. januar 2026

1. Innledning

Evoy AS takker for muligheten til å komme med innspill til forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for fartøy i akvakulturnæringen. Evoy er en norsk leverandør av høyteknologiske elektriske fremdriftssystemer for maritime fartøy (120 – 400 hk), med erfaring fra arbeids- og lokalitetsbåter i havbruksnæringen. Våre systemer er i dag i kommersiell drift på en rekke fartøy langs norskekysten.

Basert på praktisk driftserfaring, dokumenterte operasjonsdata og tett samarbeid med rederier, verft og operatører, mener Evoy at deler av havbruksflåten – særlig lokalitetsbåter og arbeidsfartøy – allerede i dag er godt egnet for elektrifisering, og for de mindre uten generelt behov for omfattende utbygging av nettkapasitet.

2. Overordnet vurdering av forskriftsforslaget

Evoy støtter fullt ut formålet med forskriften og regjeringens ambisjon om raskere implementering av lav- og nullutslippsteknologi i havbruksnæringen. Forslaget retter seg mot et fartøysegment med betydelig utslippsreduksjonspotensial og relativt forutsigbare operasjonsmønstre.

Samtidig mener vi at deler av høringsgrunnlaget og enkelte innspill fra bransjeaktører overdriver betydningen av manglende nettkapasitet som en generell barriere for elektrifisering. For mindre fartøy, og særlig lokalitetsbåter, viser både analyser og praktisk erfaring at elektrifisering i stor grad kan gjennomføres med eksisterende infrastruktur og moderat ladeeffekt, ofte henvist til som AC-lading eller lavspent infrastruktur.

3. Lokalitetsbåter og mindre arbeidsfartøy – reell modenhet for elektrifisering

Evoy har levert elektriske og hybride fremdriftssystemer til lokalitetsbåter i havbruksnæringen som:

- opererer i et begrenset geografisk område
- har moderate seilingsdistanser
- har moderat til høy operasjonshastighet (alle er planende båter)
- ligger i ro over natten ved kai eller lokalitet

For denne fartøyskategorien ser vi i praksis at:

- daglig energibehov dekkes fullt ut med batteri
- lading i hovedsak skjer over natt
- ladeeffekt typisk ligger i området 11–32A (230/400 VAC)

Dette innebærer at elektrifisering av slike fartøy i liten eller ingen grad utløser behov for:

- forsterkning av regional- eller sentralnett

- høyspenttilknytning
- hurtigladeløsninger med høy effekt

Evoy mener derfor at lokalitetsbåter og mindre arbeidsfartøy under 15 meter representerer en lavthengende frukt i omstillingen, og at forskriften kan være tydeligere på dette skillet.

4. Virkemiddelapparat, investeringsstøtte og tempo i omstillingen

Evoy mener det er viktig å se forskriftsforslaget i sammenheng med virkemiddelapparatet for maritim elektrifisering. Forutsigbare og målrettede insentiver er avgjørende for at aktørene investerer før kravene trer i kraft, og ikke avventer til siste øyeblikk.

Evoy registrerer at Sjøfartsdirektoratet i høringsnotatet legger til grunn at en betydelig andel av tiltakskostnaden bæres av staten gjennom reduserte skatteinntekter fra havbruksnæringen, som er en grunnrentenæring. Dette bidrar etter Evoys vurdering til å dempe den samlede belastningen for næringen for de som faller under grunnrente skatt og understøtter at kravene samlet sett er samfunnsøkonomisk forsvarlige.

Samtidig vil Evoy peke på at tidligere virkemidler, som støtteordningen **«Batteri i fartøy»**, bidro effektivt til tidlig markedsetablering, teknologilæring og faktiske leveranser. Erfaringene fra slike ordninger kan være verdifulle ved videre utforming av insentivmodeller i perioden frem mot ikrafttredelse av kravene, for å sikre tidlig gjennomføring og redusere risiko for at aktører avventer.

Evoy mener det er viktig å se forskriftsforslaget i sammenheng med virkemiddelapparatet for maritim elektrifisering, slik Moen Marin også peker på i sitt hørings svar.

Evoy vil her peke på et konkret og relevant forhold: Før innføringen av grunnrenteskatten ("lakseskatten") mottok flere potensielle Evoy-kunder betydelige tilsagn om investeringsstøtte til elektrifisering av arbeidsfartøy. Samlet beløp var i størrelsesorden over 200 millioner kroner. Etter innføringen av skatten ble de fleste av disse prosjektene enten utsatt eller stoppet helt, med den konsekvens at tildelte midler i praksis ble liggende ubrukt. Dessverre ble investeringsstøttens tildeling og ikke faktisk uttak brukt som argumentasjon for å avslutte ordningen.

Dette illustrerer etter Evoys syn at manglende fremdrift i elektrifiseringen ikke primært skyldes teknologisk umodenhet eller fravær av løsninger, men snarere:

- investeringsusikkerhet
- svekket risikovilje hos rederier og oppdrettere
- manglende forutsigbarhet i rammevilkår og støtteordninger

Evoy anbefaler derfor at eksisterende og eventuelt nye støtteordninger videreføres og målrettes i perioden frem mot ikrafttredelse av forskriften, for å sikre en god start på omstillingen – i stedet for at aktørene avventer kravene.

5. Realistisk og balansert vurdering av infrastrukturbehov

Evoy deler ikke oppfatningen av at manglende strøm og ladeinfrastruktur generelt bør begrunne utsettelse av kravene. Samtidig er det viktig å være presis og balansert i vurderingen av faktiske behov.

For enkelte fartøyskategorier – særlig større servicefartøy med høyt energiforbruk, lengre seilingsdistanser og døgnkontinuerlig drift – vil utbygging av ladeinfrastruktur og tilgang til høyere ladeeffekt være nødvendig for å oppfylle kravene på en god måte.

For svært mange mindre fartøy, spesielt lokalitetsbåter og arbeidsfartøy med forutsigbare operasjonsprofiler, viser både analyser og Evoys praktiske driftserfaring at elektrifisering kan gjennomføres innenfor eksisterende lavspent infrastruktur og med moderat ladeeffekt, typisk gjennom nattlading og/eller smålading gjennom dagen ved operasjonelle pauser.

Evoy vil også peke på at forskriftens krav om minimum 90 % utslippsfri energibruk åpner for bruk av hybridløsninger. Dette reduserer sårbarheten knyttet til lokal nettkapasitet ytterligere, og innebærer at behovet for omfattende eller hurtig utbygging av ladeinfrastruktur i mange tilfeller er begrenset.

Poenget er ikke at det aldri vil være behov for infrastrukturutbygging, men at:

- behovet varierer betydelig mellom fartøyssegmenter og operasjonsprofiler
- infrastrukturutfordringer ikke bør brukes som et generelt argument for å utsette regelverket
- forskriftens dispensasjonsbestemmelse (§ 5) er et hensiktsmessig og målrettet virkemiddel for å håndtere reelle og dokumenterte særtilfeller

Denne kombinasjonen av ambisiøse hovedkrav og fleksibel dispensasjonsadgang fremstår etter Evoys vurdering som prinsipielt riktig og praktisk gjennomførbar.

Evoy registrerer at deler av næringen, blant annet gjennom Sjømat Norge, peker på manglende strømtilgang som hovedargument for å utsette innføring av krav.

Basert på Evoys erfaring mener vi dette bildet er for generelt:

- Det er stor variasjon i fartøystyper, operasjonsprofiler og energibehov
- Utfordringer knyttet til nettkapasitet er reelle for enkelte fartøyskategorier (større servicefartøy, døgnkontinuerlig drift), men ikke representative for hele flåten
- For lokalitetsbåter (spesielt mindre fartøy under 10 – 12 meter) er ladebehovet ofte fullt håndterbart innen eksisterende lavspentnett

En generell utsettelse av krav risikerer derfor å bremse en utvikling som allerede er teknisk og operasjonelt mulig for store deler av flåten.

Evoy anbefaler at:

- forskriften opprettholder ambisiøse krav for fartøyssegmenter der forholdene ligger godt til rette
- dispensasjonsadgangen brukes målrettet der dokumenterte lokale forhold tilsier det



6. Batteriteknologi, driftsmodning og erfaring fra kommersiell drift

Evoy vil understreke at både batteriteknologi og elektriske fremdriftssystemer for maritime anvendelser er i rask utvikling, og at samtidig modning i drift, organisasjon og kompetanse er avgjørende for vellykket implementering.

Evoy vil samtidig være åpen om at de aller første systemene som ble levert hadde driftsutfordringer, slik man ofte ser ved introduksjon av ny teknologi i krevende maritime operasjoner. Disse erfaringene har vært avgjørende for videre produktutvikling, forbedrede installasjonsrutiner og styrket opplæring av mannskap.

I dag er disse utfordringene løst. Globalt har Evoy, alene og i samarbeid med Vita, levert rundt 100 elektriske fremdriftssystemer og fartøy i primært kommersiell operasjon.

At relativt få av disse leveransene har funnet sted i Norge de senere årene, kan etter Evoys vurdering i hovedsak knyttes til økt investeringsusikkerhet og mindre forutsigbare rammevilkår i perioden – snarere enn manglende teknologisk modenhet eller egnethet for norske forhold.

Evoy vil også understreke at batteriteknologi for maritime anvendelser er i rask utvikling. Som eksempel har Evoy i samarbeid med kanadiske Taiga nylig lansert nye batteriløsninger spesielt tilpasset maritime arbeidsbåter, med:

- forbedret energitetthet (lavere vekt)
- høyere kontinuerlig effekt og mulighet for hurtig lading (20 minutter fra 10 til 80%)
- bedre termisk styring (bedre driftsstabilitet og lavere kompleksitet)
- signifikant lavere pris

Våre løsninger, og andre som er på vei inn, representerer et vesentlig teknologisk sprang sammenlignet med batterisystemer som lå til grunn for tidligere analyser og utredninger.

Dette tilsier etter Evoys vurdering at:

- teknologirisikoen ved å stille krav er lavere enn tidligere antatt
- kravene vil bidra til ytterligere innovasjon og kostnadsreduksjon

6. Kommentarer til dispensasjonsbestemmelsen (§ 5)

Evoy støtter at det åpnes for dispensasjon der det dokumenteres reelle og midlertidige hindringer for lading. Samtidig mener vi det er viktig at:

- dispensasjon ikke blir hovedregelen
- søknader vurderes konkret basert på fartøyets faktiske energibehov og operasjonsprofil
- mulighet for lav-effekt nattlading vurderes før dispensasjon gis

Dette vil bidra til å sikre at forskriften gir reell klimaeffekt, samtidig som den er praktisk gjennomførbart.



7. Avsluttende anbefalinger

På bakgrunn av erfaringer fra kommersiell drift, teknologisk utvikling og konkrete investeringsprosesser anbefaler Evoy at Sjøfartsdirektoratet og Klima- og miljødepartementet:

1. Opprettholder foreslåtte innføringstidspunkter for nye fartøy, særlig for fartøy under 15 meter der forholdene i stor grad ligger til rette for elektrifisering
2. Anerkjenner lokalitetsbåter og mindre arbeidsfartøy som et segment med lav teknisk og infrastrukturell risiko ved tidlig innfasing av krav
3. Unngår generelle utsettelse begrunnet i infrastrukturutfordringer, men benytter forskriftens dispensasjonsadgang målrettet der dokumenterte lokale forhold tilsier det
4. Viderefører og målretter virkemiddelapparatet frem til kravene trer i kraft, for å sikre tidlig investering, læring og gjennomføring – og unngå at aktører avventer til siste liten
5. Tar høyde for rask teknologisk utvikling og modning i både systemer og drift, slik at regelverket bidrar til videre innovasjon og kostnadseffektiv omstilling

Evoy stiller gjerne til disposisjon for videre dialog, deling av driftsdata og konkret erfaringsgrunnlag fra elektrifiserte havbruksfartøy.

Med vennlig hilsen

Evoy AS

CEO Leif A. Stavøstrand

leif(at)evoy.no