

Norsk Elbåtforening

Ved styreleder Erland Heum

Sandefjord, 25. desember 2025

Til Sjøfartsdirektoratet

E-post: post@sdir.no

Høringsuttalelse – Forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæringen (Referanse 2025/82516)

Norsk Elbåtforening er en ideell interesseorganisasjon som arbeider for å fremme adopsjon av elektriske båter i Norge, både innen fritidsbåter og profesjonelle segmenter. Vi representerer private brukere og bedrifter som ser det enorme potensialet i elektrisk drift for å redusere støy og forurensning på sjøen. Norge har verdensledende kompetanse på batteriteknologi og maritim elektrifisering – fra ferger til hurtigbåter – og vi mener denne kompetansen må utnyttes fullt ut også innen akvakulturnæringen.

Norsk Elbåtforening gir vår **sterke støtte** til Klima- og miljødepartementets og Sjøfartsdirektoratets forslag om en ny forskrift som krever minst 90 % utslippsfri drift for arbeids- og passasjerfartøy under 24 meter i akvakulturnæringen. Dette er et nødvendig og fullt gjennomførbart grep for å akselerere det grønne skiftet til sjøs, i tråd med Norges klimamål og Stortingets vedtak om nullutslipp i havbruksnæringen.

Positive sider ved forslaget

- **Kravet om 90 % utslippsfri drift** er realistisk og gjennomførbart med dagens modne batteriteknologi. Det tillater hybridløsninger for redundans og sikkerhet, samtidig som det krever reell bruk av utslippsfri energi fra nettet. Dette vil utløse massiv innfasing av elbåter i en næring som i dag står for betydelige utslipp.
- **Trinnvis innfasing** (nye fartøy under 15 m fra 2028, 15–24 m fra 2030) gir næringen tid til å tilpasse seg, samtidig som det skaper forutsigbarhet for verft, batterileverandører og ladeaktører.
- **Fokus på batterielektrisk drift** som hovedvei er riktig. Teknologien er moden og i rask utvikling med god hjelp fra avansement innen teknologi tilhørende elektriske kjøretøy.

Verd å merke seg

Utviklingen i elbåt segmentet er markant annerledes enn slik det var for elektriske biler i begynnelsen. Allerede nå finnes det mange produsenter av elektriske båter og batterielektriske fremdriftssystemer for ettermontering. Det betyr at det allerede finnes mange forskjellige løsninger på markedet som aktørene innen akvakultur kan benytte seg av.

DNV i sin rapport «Kartlegging av muligheter for elektrifisering av fartøy i havbruk» påpeker at hurtiggående passasjerfartøy under 15 meter er «mer kompliserte å elektrifisere» grunnet behovet for høy fart. Her har man glemt å vurdere utviklingen innen effektivisering av skrog. Eksempelvis finnes det i dag foilende passasjerbåter under 15 meter som er ekstremt effektive og hvor man kan spare inn hele investeringen på 7 år ved hjelp av innsparingen på å ikke kjøpe fossile drivstoff.

DNV peker også på utfordringer innen etablering av ladeanlegg og nettilknytning. Det finnes i dag aktører som tar på seg kostnadene for å bygge maritime ladeanlegg hvor investeringen dekkes av kilowattime forbruk bare antallet er høyt nok. I tillegg ser man fallende batteripriser hvor kostnaden per kilowattime installert er kraftig redusert på bare få år. Dette gjør at manglende kapasitet på nettet ikke lenger er en god unnskyldning for ikke å bygge ladeinfrastruktur. Men, som DNV har helt rett i vil veldig mange klare seg med normallading (natllading-Type 2 AC). Det vil avhenge av at brukeren av fartøyet investerer i riktig type fartøy med riktig batteristørrelse for daglig drift av fartøyet.

Forslag til justeringer for å akselerere adopsjonen ytterligere

Norsk Elbåtforening støtter forslaget som det står, men mener det er rom for små justeringer:

1. Tidspunkt for eksisterende fartøy

Norsk Elbåtforening anbefaler at kravet for eksisterende fartøy gjøres gjeldende fra 2035, både for fartøy under 15 meter og fartøy fra 15 til 24 meter. Teknologien er allerede moden, og utviklingen fortsetter i et raskt tempo. Med erfaring fra utviklingen innen elektriske kjøretøy er det rimelig å anta at kostnadene for elektrifisering av båter vil nå prisparitet med fossile båter før 2035.

2. Ladeinfrastruktur

Det å bygge normallading (nattlading-Type 2 AC) på 22 kilowatt er relativt billig og lite komplisert. Det kan hver aktør gjøre på egenhånd slik at man har dedikert lade plass til fartøyet. Men, det å bygge hurtiglading (CCS-DC) fra 50 kilowatt og oppover bør være et felles prosjekt. I et lavutslipps samfunn vil det være flere aktører som trenger maritim hurtiglading; bedrifter med arbeidsbåter, Sjøforsvaret, Redningsselskapet, Politiet, Kystverket, fritidsbåter med fler. Når man først har tatt kostnaden med å få på plass den grunnleggende elektriske infrastrukturen for lading så er kostnaden ved å lage den utnyttbar for flere aktører relativt liten.

Norsk Elbåtforening anbefaler at det opprettes et prosjekt som involverer de rette aktørene: «Nasjonal maritim ladeinfrastruktur for sambruk». Dette vil spare samfunnet både tid, penger og kraft, samt akselerere det grønne skiftet på sjøen for alle fartøy under 24 meter.

3. Dispensasjon

Som tidligere påpekt i dette høringssvaret er ikke utbygging av maritim ladeinfrastruktur så komplisert som man kanskje skulle tro. Norsk Elbåtforening anbefaler derfor at man er svært tilbakeholden med å innvilge dispensasjon på bakgrunn av manglende ladeinfrastruktur.

Norsk Elbåtforening støtter dette forslaget fullt ut og ser det som en mulighet til å posisjonere Norge som verdensledende også på elektriske arbeidsbåter innen havbruk. Vi bidrar gjerne med kompetanse og innsikt for at dette skal lykkes.

Med vennlig hilsen,

Erland Heum

Styreleder

Norsk Elbåtforening

Tlf: 90118820

E-post: post@elbatforeningen.no

www.elbatforeningen.no