

ANNONSE

LOFOTR VIKING FESTIVAL 2.-6. AUGUST

FISKE

9 minutter lesetid

Bli abonnent!

Zero kyst er klar for produksjon – men Enova har satt på brekket



El-sjårken Korsnesjente stabilitetstestes ved Ballstad slipp. Foto: Flakstad kommune

EDD MEBY

Publisert: 08 juli, 2023 16:00

Oppdatert: 08 juli, 2023 11:45

Share Tweet

Er Enova i ferd med å bli en flaskehals i det grønne skiftet i fiskerinæringen?

Enova har i 2023 brått kuttet støtteordningen «Batteri i fartøy» som var en enkel og rettighetsbasert ordning som gav forutsigbarhet og rask saksbehandling. Dette har medført full stopp i bygging av lavutslippfartøyer, sier Kurt Alle Hansen i ZeroKyst.

ZeroKyst har som mål å skape teknologiske løsninger som kan kutte 50 % av klimautslippene i kystfartøyer for fiske og havbruk, som del av en fremtidsstrategi for kystflåten. De 12 partnerne i prosjektet representerer hele verdikjeden fra fiskebåtrederi, båtbyggere, teknologibedrifter, forskningsinstitusjoner og fiskerikommune, samt den nasjonale næringsklyngen Renergy.

Saken fortsetter etter annonsen

Annonser hos oss?

Kontakt markedsansvarlig
Roger Zachariassen
453 94 148
annonse@avisalofoten.no



Mini-støtte

Enova har som oppgave å støtte teknologutvikling og markedsintroduksjon for klima- og energiløsninger. Enova beholdt for eksempel støtte til elvarebiler til markedsandelen var oppe i 40% av nybilsalget og prisen den samme som fossilbil.

— For kystfiskeflåten har vi knapt startet. Kun 24 av de 4500 fiskefartøylene under 28 meter vil være lavutslipp hvis alle de båtene som har fått innvilget Enova-støtte blir ferdig bygd. Det utgjør 0,5 % av markedet. Vi har utviklet flotte modeller for fremtidens fiskebåter, og er klare for masseproduksjon – og så setter Enova bremsene på.

Ikke før 2024

Enova vil ikke levere en ny støtteordning før i 2024. De andre støtteordningene passer lite for kystfartøyer med dieselhybrid, som er en nødvendig utviklingsfase. Fartøyer med nullutslipp (hydrogen) kommer tidligst i 2024. ZeroKyst har fått midler fra Grønn plattform til både å utvikle og introdusere 10 lavutslippfartøyer med diesel/batteri og to nullutslippfartøyer med hydrogen.

Den første er levert fra Ballstad, den første nybygde sjårken i Lofoten. De neste blir ikke bygd før en støtteordning igjen er på plass for å dekke merkostnader, som ligger rundt 25 % på toppen av byggesummen på 12-15 millioner kroner.

— Det er utviklet hybridteknologi og løsninger for lavutslipp med diesel og batteri og seinere nullutslipp med batteri og hydrogen. De første lavutslippfartøylene er allerede levert og i aktivt fiske. Ingen av disse ville vært bygd uten tilskudd som dekker merkostnadene med batterihybrid gjennom tilskudd fra Enova. Nå stopper den positive utviklingen, sier Hansen.



Kurt Alle Hansen er opptatt av at fiskerinæringen skal være en viktig del av det grønne skiftet. Foto: Flakstad kommune

Støtte fra fylkestinget

Fylkestinget i Nordland har også reagert på at Enova har stoppet støtteordningen, og vedtok på sitt møte i april en tverrpolitisk uttalelse, der det heter:

«Fiskere og bedrifter i havbruk og sjøretta reiseliv ønsker nå å bestille fartøyer med lave klimautslipp, men uten økonomisk støtte til utviklingskostnader stopper det opp. Nye fartøyer blir da bestilt med diesel som ikke bidrar til klimakutt. Dette betyr at mange bedrifter og arbeidsplasser i kystsammfunn ikke får omstilt seg til lavutslipp og grønn konkurransekraft. Derfor er det også avgjørende viktig at det jobbes aktivt mot næringen for at flere skal søke på de ordningene som finnes. Nordland fylkesting ber Stortinget sørge for at det legges til rette med regelverk, støtteordninger og andre incentiver for utslippskutt i kystflåten, slik at flere el-fartøyer og ladeanlegg kan bygges og bidra til grønn omstilling og utvikling i distriktene.»

Krever løsninger nå

Han krever løsninger som raskt må på plass:

- Enova må straks videreføre rettighetsbasert støtteordning for elektrifisering av kystfartøyer under 28 m lengde. De andre støtteordningene treffer ikke kystflåten godt nok til å fremme omlegging til elektrisk. Dette betyr i praksis at Enova må gjenåpne støtteordningen **Batteri i fartøy** inntil ei ny støtteordning kommer på plass.
- Støtteordning for kystfartøyer under 28 m må beholdes inntil andelen fartøyer med lavutslipp/nullutslipp er i tråd med vedtatte klimamål, og at el-fartøyer har samme byggesum som fartøyer med fossil fremdrift (jf. støtte til kjøretøyer).
- Støtteordning for elektrifisering av kystflåten må være rettighetsbasert, enkel å søke og ha søknadsfrist flere ganger i året.

Det går for sakte, mener Enova

Vi har spurt Enova hvorfor støtteordningen til fiskefartøyer som vil gå over til batteri, brått er kuttet.

— Batteriløsninger er nå tilgjengelige i alle segment, og samlet har programmet «Batteri i fartøy» medvirket til en betydelig markedsendring gjennom støtte på 1,7 milliarder kroner til over 300 fartøyer siden 2020, opplyser Rune Holmen, markedsjef for sjøtransport i Enova.

— Programmet «Batteri i fartøy» ble avvirket i vår, etter en rekordstor søknadsinnangang hvor det ble tildelt støtte for over 600 millioner kroner, som er rundt 10 % av Enovas årsbudsjett, på programmet fra nyttår til mai. Derfor er det nå riktig å øke ambisjonsnivået og utvikle nye virkemidler.

Ikke viktig nok?

Mens fiskere som nå setter overgangen til batteri på vent er irritert over at oppmuntringen som lå i støtteordningen er fjernet, er Enova opptatt av å skyldte på fiskerinæringen selv. Skjønner Enova at dette er en viktig ordning for næringen?

Saken fortsetter etter annonsen



— Enova forstår absolutt at støtteordningen har vært viktig for næringen. Fiskerinæringen har begynt å ta i bruk batterier. Likevel utgjør de 59 fartøylene som er støttet av Enova gjennom **Batteri i fartøy**-programmet siden 2020, en svært liten andel i forhold til den totale flåten på rundt 6.000 fiskefartøyer i Norge. Økningen i bruken av batterier i fiskefartøyer har ikke vært så rask som Enova håpet på. Det er mye som tyder på at programmet ikke er egnet til å skape den markedsendringen innenfor fiskerflåten som vi ønsker og at det derfor er behov for nye virkemidler. Men husk at vi fortsatt har program som fiskeribransjen kan søke på, sier Holmen.

Før lite fart

Hvorfor forsker Enova et grønt skifte i fiskerinæringen? Enova argumenterer med at det går for sakte.

— Det har vært en mindre markant økning i bruken av batterier innenfor fiskerinæringen. Særlig gjelder dette de mindre fiskefartøylene. Enova mener derfor at det er behov for nye virkemidler som bedre kan fremme elektrifisering og grønne løsninger. Vi har forsket flere tiltak som å øke støtten, og laget en batterikalkulator mot næringen. Men denne, og lite bruk av næringer og vi sluttet da at markedet fortsatt ikke var klar, og at vi da må revidere virkemidlet.

Klar om et år

Fiskerinæringen er naturlig nok opptatt av om en ny ordning også rette seg mot kystfiskeflåten?

— Enova planlegger å utvikle et nytt programtilbud for videre elektrifisering av maritim transport, både på fartøy- og landsiden. Enova ønsker å legge til rette for elektrifisering og bærekraftige løsninger i hele den maritime sektoren.

— Når i 2024 vil en *tilskuddsordning* være på plass?

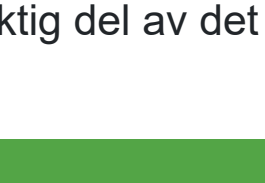
— Vi har som mål å introdusere nye virkemidler for elektrifisering av maritim transport i første halvår 2024.

BILDETEKSTER:

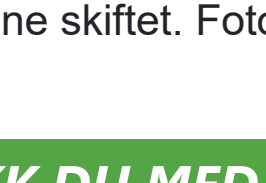
ZERO stabilitetstest: El-sjårken Korsnesjente stabilitetstestes ved Ballstad slipp. Foto: Flakstad kommune

ZERO hansen: Kurt Alle Hansen er opptatt av at fiskerinæringen skal være en viktig del av det grønne skiftet. Foto: Flakstad kommune

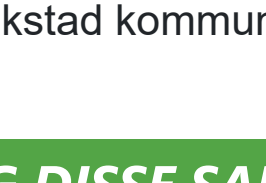
FIKK DU MED DEG DISSE SAKENE?



Sogneprest
Gitte synes det
er vemodig å
reise fra Røst: –



Magnars
metode



30 fiskefartøyer
meldt inn i
fartøyregisteret



Martin og Pål er
godt i gang med
Ettertanken på
Røst – vaktårn

Linker

Redaksjonen

Marked

Følg oss

Tips oss
Min side
Registrer/logg inn

Ansvarlig redaktør
Christina Campo
Tlf: 46 83 59 77

Kundeservice
post@avisalofoten.no
Tlf: 476 94 066



Avisa Lofoten arbeider etter reglene for god presseskikk i [Vår varsom-plakaten](#). Mener du at du er rammet av urettmessig omtale, oppfordrer vi det til å kontakte redaktøren.

Pressens Faglige Utvalg (PFU) er et klageorgan oppnevnt av Norsk Presseforbund. Utvalget behandler klager mot pressen i presseetiske spørsmål. Adresse: PFU, postboks 46 Sentrum, 0101 OSLO, Telefon: 22 40 50 40, epost: pfu@presse.no.

Avisa Lofoten har forpliktet seg til å følge [Redaktørplakaten](#). Plakaten sier blant annet: «Redaktøren skal fremme fri informasjonsformidling, og en åpen, redelig og sannhetssøkende journalistikk. Det er redaktørens ansvar å sørge for et tydelig skille mellom fakta og meningsinnhold, og at det klart fremgår hva som er redaksjonelt innhold og hva som er kommersielt materiale.»