

Til: Sjøfartsdirektoratet

Emilsen Sjøservice AS viser til høring om forslag til forskrift om klimagassreduksjoner for arbeids- og passasjerfartøy i akvakulturnæringen, med høringsfrist 8. januar 2026.

Emilsen Sjøservice AS (ESS) er et servicerederi med fire fartøy og om lag 25 ansatte. Selskapet utfører et bredt spekter av serviceoppdrag for havbruksnæringen, herunder installasjon av anlegg, vask, vedlikehold og inspeksjon av komponenter samt operasjoner knyttet til levende fisk. Våre fartøy opererer tett på lokalitetene og er i dag helt sentrale i den daglige driften av oppdrettsanlegg.

ESS er geografisk posisjonert midt i landet, med hovedtyngden av våre oppdrag i Produksjonsområde 7, men med regelmessige operasjoner også nordover. Dette innebærer drift i værutsatte områder, med behov for høy tilgjengelighet, kort responstid og operativ rekkevidde året rundt.

Emilsen Sjøservice AS støtter målsettingen om reduserte klimagassutslipp og en grønn omstilling i havbruksnæringen. Samtidig er det avgjørende at nye krav er teknologiske, infrastrukturelt og økonomisk gjennomførbare for aktørene som omfattes. Vi vil med dette gi følgende innspill:

1. Ambisjonsnivå og teknologisk modenhet

Kravet om 90 % utslippsfri energibruk er svært ambisiøst. For fartøy under 15 meter, som ofte opererer under tøffe værforhold og med begrenset batterikapasitet, er dagens teknologi ikke tilstrekkelig moden.

ESS har gjennomført grundige tester av både luftputefartøy og foilende fartøy fra ledende internasjonale leverandører. Vår erfaring er at det per i dag ikke finnes høyhastighetsfartøy med nullutslippsløsninger som er tilgjengelige som hyllevare, og som samtidig ivaretar krav til rekkevidde, responstid og operasjonssikkerhet i våre fartsområder og temperaturforhold.

Vi anbefaler en mer fleksibel og trinnvis innfasing hvor utslippsfri energibruk økes i takt med teknologisk utvikling og dokumentert operativ erfaring.

2. Infrastruktur og energitilgang

Tilgang til lade- og landstrøminfrastruktur er en kritisk forutsetning for nullutslippsdrift. Før kravene trer i kraft, bør det foreligge en nasjonal og regionalt tilpasset plan for utbygging av hurtiglader infrastruktur ved havner og i tilknytning til oppdrettslokaliteter.

Nærøysund kommune har overtid pekt på økt energibehov og begrenset nettkapasitet. For å kunne ta i bruk nullutslippsfartøy i praksis er det nødvendig med betydelig styrking av strømmett og effektkapasitet i slike havbrukskommuner.

Videre viser energistrategien for Trøndelag frem mot 2050 til et omfattende behov for investeringer innen overgang fra fossilt til fornybart, energi- og effektkapasitet samt infrastrukturutbygging. Nullutslippskrav til fartøy bør sees i direkte sammenheng med disse regionale forutsetningene.

3. Økt energibehov og råderom

Ifølge energistrategien står Trøndelag overfor en forventet økning i kraftbehov på om lag 4,6 TWh frem mot 2050, i tillegg til rundt 3,4 TWh knyttet til nye næringer som hydrogenproduksjon og datasentre. Samlet gir dette et estimert økt behov på om lag 8 TWh.

Det er avgjørende at nye krav til fartøyenes energibruk sees i sammenheng med dette samlede framtidige kraftbehovet, og at nødvendig energiinfrastruktur bygges ut i forkant av eller parallelt med innføring av kravene.

4. Kostnadsbelastning og konkurranseeffekt

ESS har, uten direkte regulatoriske krav eller økonomiske stimuli, allerede kommet langt i arbeidet med utslippsreduksjon. Blant annet har vi investert om lag 10 millioner kroner i batteripakke og Battery Management System (BMS) på ett av våre servicefartøy. Videre var vi de første i havbruksnæringen til å teste bruk av fornybar biodiesel (HVO100) på et annet fartøy.

Selv om HVO100 har en merkostnad, gir drivstoffet inntil 92 % umiddelbar reduksjon i CO₂-utslipp, samtidig som sikkerhet, rekkevidde og operasjon i høy hastighet (opp mot 30 knop) opprettholdes. Dette viser at lavutslippsløsninger kan være et effektivt og realistisk overgangstiltak der nullutslippsløsninger ikke er tilgjengelige.

I tillegg har ESS tatt i bruk flåtestyringssystem for å optimalisere transitter og operasjoner, samt gjennomført opplæring av ansatte innen batteriteknologi. Samtidig budsjetterer selskapet med om lag 2 MNOK i årlig CO₂-avgift.

Vi vil peke på at økonomiske virkemidler («gulrot») for å akselerere teknologiutvikling, overgang til smarte systemer og bruk av bærekraftige drivstoff kan være mer hensiktsmessige enn ensidig bruk av avgiftsvirkemidler («pisk»). En høy CO₂-avgift kan i praksis svekke lønnsomheten og dermed forsinke omstillingen, særlig i en situasjon med begrenset energitilgang og mangelfull ladeinfrastruktur.

5. Operasjonelle krav, beredskap og sikkerhet

Flere av ESS' tjenester, som ROV-inspeksjon, har et todelt operasjonsbehov: både kontinuerlig rutinemessig overvåkning under vann og akutt beredskap ved uforutsette hendelser. Slike oppdrag forutsetter fartøy med høy tilgjengelighet, rask responstid og tilstrekkelig rekkevidde, også under krevende værforhold.

Per i dag finnes det ikke nullutslippsteknologi som fullt ut kan ivareta disse kravene i høyhastighetsoperasjoner i våre fartsområder. Dette må tas hensyn til i utformingen av forskriften.

6. Rapportering og administrativ byrde

For å begrense administrativ belastning og sikre likebehandling i bransjen, anbefaler vi at forskriften inneholder tydelige og standardiserte retningslinjer for hvordan CO₂-regnskap skal føres og rapporteres.

Oppsummert:

Emilsen Sjøservice AS støtter intensjonen bak de foreslåtte klimakravene, men understreker behovet for en helhetlig, realistisk og teknologinøytral tilnærming som inkluderer:

- fleksibel og gradvis innfasing av krav, særlig for mindre og høyhastighetsfartøy
- utbygging av lade- og nettilgang i havbrukskommuner, herunder Nærøysund
- koordinering med regionale energistrategier og samlet framtidig kraftbehov
- økonomiske insentiver som stimulerer til raskere teknologisk utvikling
- aksept for lavutslippsløsninger som overgangstiltak der nullutslipp ikke er operativt mulig
- standardisering av CO₂-regnskap og rapportering

Med vennlig hilsen

Emilsen Sjøservice AS

v/ Ila Emilsen