



STORTINGET

Innst. 279 S

(2025–2026)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:187 S (2025–2026)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Marthe Hammer, Anne Lise Gjerstad Fredlund og Ingrid Fiskaa om nullutslippshurtigbåter

Til Stortinget

Innledning

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen videreføre arbeidet med å utvikle nullutslippsløsninger for hurtigbåter gjennom en ny satsing på nullutslippshurtigbåter.
2. Stortinget ber regjeringen sikre at ansvaret for anskaffelse, utvikling og demonstrasjon av nullutslippshurtigbåter tillegges en aktør som har nødvendige ressurser, kompetanse og erfaring til å kunne gjennomføre en slik satsing.
3. Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for kontrahering og utvikling av nullutslippsteknologi på krevende ruter som Nordlandsekspressen og en plan for videre demonstrasjon og utrulling av teknologien som gir nødvendig forutsigbarhet for involverte aktører, slik at satsingen bidrar til en utvikling som vil komme norsk næringsliv og norske arbeidsplasser til gode. Det skal tas sikte på at piloten kommer i drift innen 2030.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 8. april 2026. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen. Det ble åpnet for skriftlige innspill. De mottatte innspillene er sammen med sakens dokumenter tilgjengeliggjort på sakens side på stortinget.no

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Fremskrittspartiet, May Helen Hetland Ervik, Mats Henriksen, lederen Bård Høksrud, Dagfinn Henrik Olsen og Frank Edvard Sve, fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Kamzy Gunaratnam, Tom Einar Karlsen og Anniken Refseth, fra Høyre, Trond Helleland og Anne Kristine Linnestad, fra Senterpartiet, Geir Inge Lien, fra Rødt, Remi Sølvsberg, og fra Miljøpartiet De Grønne, Oda Indgaard, viser til representantforslag om nullutslippshurtigbåter samt til statsrådets svarbrev til saken.

Komiteen viser til at en rekke fylkeskommuner har valgt å satse på batterielektriske hurtigbåter, og at det har vært omfattende både tekniske og operasjonelle utfordringer der disse båtene har vært tatt i bruk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at krav om nullutslipp for hurtigbåter ikke har blitt gjennomført, blant annet grunnet at krav til strekningslengde og høy fart gjør bruk av batterielektriske båter lite egnet. Disse medlemmer viser til at fylkeskommuner allikevel selv har valgt å satse på bat-

terielektrisk drift og i denne forbindelse benyttet seg av subsidiene i programmer som Klimasats og Hurtigbåtprogrammet. Disse medlemmer merker seg at innføring av batterielektriske hurtigbåter har ført til omfattende tekniske og operasjonelle utfordringer der de er tatt i bruk. Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne vil ha staten på banen for å drive frem batterielektriske hurtigbåter og påta seg den økonomiske risikoen og behovet for subsidiering som dette vil innebære gjennom å etablere satsing på nullutslippshurtigbåter.

Disse medlemmer ønsker fortsatt teknologikonkurransen og frihet til å velge den teknologien som best ivaretar beredskap, driftssikkerhet og økonomi. Så lenge fylkene har ansvaret hurtigbåttrafikken, må de ha adgang til selv å velge teknologi basert på driftssikkerhet og fornuftige investeringskostnader. Disse medlemmer vil avvise statlig involvering i utvikling av elektriske hurtigbåter som forutsetter både subsidier og betydelig økonomisk risiko.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til statsrådets brev av 8. april hvor det fremgår at staten allerede gir støtte til utvikling av nullutslippshurtigbåter gjennom Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet. Disse medlemmer er glade for at regjeringen bidrar med ekstra midler over statsbudsjettet slik at fylkeskommuner som ønsker å ta i bruk nullutslippsteknologi på hurtigbåtsamband, får hjelp til å drive frem nødvendig teknologiutvikling.

Disse medlemmer vil fremheve at hurtigbåter representerer et viktig tilbud for folk og næringsliv i et sammenhengende transportsystem som skal gjennom et grønt skifte.

Disse medlemmer viser til at ett av fem hovedmål i Meld. St. 14 (2023–2024) Nasjonal transportplan 2025–2036 er at planen skal bidra til å oppfylle Norges klima- og miljømål, og at kapittel 7 «Mer klima- og miljøvennlig transport» omhandler en rekke ulike tiltak for å redusere klimagassutslipp over hele transportsektoren. Videre viser disse medlemmer til at regjeringen følger opp klimapolitikken i de årlige prosessene med regjeringens klimastatus og -plan. Disse medlemmer mener det er viktig at nye eller endrede virkemidler i klimapolitikken vurderes i en helhetlig sammenheng i de ordinære prosessene slik at man kan prioritere de tiltakene som gir best nytte og mest utslippsreduksjon for pengene først.

Disse medlemmer viser til at det er fylkeskommunene som har ansvaret for lokal kollektivtransport i sine fylker, og disse medlemmer mener at det derfor er den enkelte fylkeskommune som er nærmest til å vurdere hvorvidt det ligger til rette for å ta i bruk nullutslippsteknologi på sine samband.

Disse medlemmer er tilfreds med at flere fylkeskommuner, med støtte fra staten, har samarbeidet om å utvikle nullutslippshurtigbåter gjennom prosjektet «fremtidens hurtigbåt». Disse medlemmer mener samarbeid kan bidra både til å redusere kostnader for fylkeskommunene og legge til rette for å utvikle norsk maritim næring.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at det pågår et viktig arbeid med å utvikle nullutslippsløsninger for hurtigbåter. Dette er avgjørende for å nå klimamålene og for å styrke norsk maritim næring. Disse medlemmer understreker at Høyre alltid har vært en pådriver for teknologiutvikling i maritim sektor, men at dette må skje innenfor rammene av en ansvarlig økonomisk styring og en klar ansvarsfordeling mellom stat og fylkeskommune.

Disse medlemmer viser til at det allerede eksisterer ordninger som Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet, som ble styrket i statsbudsjettet for 2026. Disse medlemmer mener at ytterligere satsinger og bevilgninger må håndteres gjennom de ordinære budsjettprosessene. Å vedta nye, omfattende satsinger gjennom representantforslag utenfor budsjettammenningen bryter med prinsippet om helhetlig budsjettstyring. Høyre prioriterer sine satsinger i sine alternative statsbudsjetter, og kan derfor ikke støtte forslaget slik det foreligger nå.

Disse medlemmer vil understreke det prinsipielle skillet mellom statens og fylkeskommunenes oppgaver. Det er fylkeskommunene som har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, inkludert hurtigbåtene. Det er fylkeskommunene som best kjenner sine samband, og som er kontraktspart overfor operatørene.

Disse medlemmer mener det vil være et uheldig inngrep i det lokale selvstyret dersom staten skal overta ansvaret for anskaffelse og utvikling av fartøy på fylkeskommunale samband, eller detaljstyre hvilke ruter – som for eksempel Nordlandsekspresen – som skal prioriteres for uttesting. En slik statlig overstyring vil svekke fylkeskommunenes mulighet til å se sitt kollektivtilbud i sammenheng.

Disse medlemmer påpeker at Støre-regjeringen ofte tyr til detaljstyring av kommunesektoren, mens Høyre mener at statens rolle bør begrenses til å sette nasjonale rammes, tilby risikoavlastning gjennom eksisterende støtteordninger og bidra med teknologinøytrale krav.

På denne bakgrunn kan disse medlemmer ikke støtte forslagene, da de enten foregriper budsjettmessige prioriteringer eller utfordrer den etablerte ansvarsfordelingen der fylkeskommunene har ansvaret for egen kollektivtransport. Disse medlemmer vil fortsette å støtte det grønne skiftet i maritim sektor gjen-

nom forutsigbare rammevilkår og målrettede støtteordninger i de ordinære budsjettene.

Komiteens medlemmer fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne viser til at forslagsstillerne mener staten bør ta et større ansvar for utvikling av nullutslippsløsninger for hurtigbåter, og at dette vil kunne ha betydning også for andre deler av maritim sektor.

Disse medlemmer viser til at forslagsstillerne foreslår en ny satsing på nullutslippshurtigbåter der ansvaret skal tillegges en aktør med nødvendige ressurser og erfaring for et slikt oppdrag.

Disse medlemmer viser til et godt utarbeidet forslag om nullutslippshurtigbåter. Hurtigbåt er et viktig og avgjørende fremkomstmiddel for mange folk som bor langs kysten. Utfordringer med omstilling til nullutslippshurtigbåter har ført til at flere fylkeskommuner har bedt staten om å ta en større rolle i utviklingen av denne type løsninger. Disse medlemmer mener det ville være smart å samle kreftene når nye og innovative løsninger skal finnes.

Disse medlemmer peker på at for å kunne gå over til nullutslippsteknologi er det nødvendig med tilstrekkelig tilgjengelig kraft. Disse medlemmer er svært bekymret over den eksisterende kraftsituasjonen i Nord-Norge og hvordan mangel på elektrisitet vil kunne gjøre det umulig å omstille transportsektoren mot nullutslipp i tråd med Stortingets vedtatte klimamål. Det ville være uheldig for den enkelte innbygger, bedrifter, fylker og kommuner om Nord-Norge ikke her får like vilkår. Disse medlemmer forventer at regjeringer holder sitt løfte om å sikre tilstrekkelig kraft til Nord-Norge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen videreføre arbeidet med å utvikle nullutslippsløsninger for hurtigbåter gjennom en ny satsing på nullutslippshurtigbåter.»

«Stortinget ber regjeringen sikre at ansvaret for anskaffelse, utvikling og demonstrasjon av nullutslippshurtigbåter tillegges en aktør som har nødvendige ressurser, kompetanse og erfaring til å kunne gjennomføre en slik satsing.»

«Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for kontrahering og utvikling av nullutslippsteknologi på krevende ruter som Nordlandsekspressen og en plan for videre demonstrasjon og utrulling av teknologien

som gir nødvendig forutsigbarhet for involverte aktører, slik at satsingen bidrar til en utvikling som vil komme norsk næringsliv og norske arbeidsplasser til gode. Det skal tas sikte på at piloten kommer i drift innen 2030».

Forslag fra mindretall

Forslag fra Rødt og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen videreføre arbeidet med å utvikle nullutslippsløsninger for hurtigbåter gjennom en ny satsing på nullutslippshurtigbåter.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen sikre at ansvaret for anskaffelse, utvikling og demonstrasjon av nullutslippshurtigbåter tillegges en aktør som har nødvendige ressurser, kompetanse og erfaring til å kunne gjennomføre en slik satsing.

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for kontrahering og utvikling av nullutslippsteknologi på krevende ruter som Nordlandsekspressen og en plan for videre demonstrasjon og utrulling av teknologien som gir nødvendig forutsigbarhet for involverte aktører, slik at satsingen bidrar til en utvikling som vil komme norsk næringsliv og norske arbeidsplasser til gode. Det skal tas sikte på at piloten kommer i drift innen 2030.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene i komiteen fra Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, Høyre, og Senterpartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til dokumentet og råår Stortinget til å gjøre følgende

v e d t a k:

Dokument 8:187 S (2025–2026) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Marthe Hammer, Anne Lise Gjerstad Fredlund og Ingrid Fiskaa om nullutslippshurtigbåter – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 12. mai 2026

Bård Hoksrud

leder

Dagfinn Henrik Olsen

ordfører



Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

26/1321-

8. april 2026

Svar på Dok 8:187 S (2025–2026) om nullutslippshurtigbåter

Jeg viser til transport- og kommunikasjonskomiteens brev av 24. mars 2026 med forslag fra stortingsrepresentantene Lars Haltbrekken, Marthe Hammer, Anne Lise Gjerstad Fredlund, og Ingrid Fiskaa om nullutslippshurtigbåter.

Forslag 1: «Stortinget ber regjeringen videreføre arbeidet med å utvikle nullutslippsløsninger for hurtigbåter gjennom en ny satsing på nullutslippshurtigbåter.

Jeg er enig med forslagsstillerne i at nullutslippshurtigbåter er et viktig tema som både kan gi positive klimapolitiske konsekvenser og nærings- og handelspolitiske konsekvenser. Regjeringen har satsset på nullutslippshurtigbåter. Hurtigbåtprogrammet i Miljødirektoratet har gitt støtte til prosjekter som bidrar til å realisere lav- og nullutslippshurtigbåter. Ordningen er særlig rettet mot merkostnaden for teknologiutvikling. I statsbudsjettet for 2026 ble Hurtigbåtprogrammet styrket med 246,7 mill. kroner til nye hurtigbåtprosjekter. Midlene skal bidra til raskere innfasing av lav- og nullutslippsløsninger på utvalgte fylkeskommunale hurtigbåtsamband. I revidert nasjonalbudsjett for 2024 (Innst. 447 S, 2023-2024) ble det dessuten bevilget 50 mill. kroner i øremerket støtte til prosjektet «Fremtidens hurtigbåt».

Jeg mener at teknologistøtte gjennom Hurtigbåtprogrammet er treffsikkert for å realisere nye prosjekt, og ev. nye satsinger bør innrettes mot denne ordningen. Regjeringen vil vurdere å innføre krav om nullutslipp på sikt.

Forslag 2: «Stortinget ber regjeringen sikre at ansvaret for anskaffelse, utvikling og demonstrasjon av nullutslippshurtigbåter tillegges en aktør som har nødvendige ressurser, kompetanse og erfaring til å kunne gjennomføre en slik satsing.»

Jeg er enig med forslagsstillerne i at Statens vegvesen har tatt en lederrolle i omstilling mot nullutslippsløsninger i ferjesektoren. Jeg mener at satsingen på nullutslipps riksveiferjer har vært en viktig støtte til omstilling i resten av skipsfarten.

Det er fylkeskommunene som har ansvar for lokal kollektivtransport og bestemmer over kollektivtilbudet i sine fylker. Jeg mener at fylkeskommunene har best grunnlag for å vurdere utvikling av nullutslippsløsninger i egen kollektivtransport, og at de er i best posisjon til å vurdere hvor forholdene ligger til rette for demonstrasjon og uttesting. Statens støtteordninger kan ev. bidra med finansiering og risikoavlastning. Staten gir også nasjonale rammer og enkelte forskriftskrav til kollektivtransporten, mens fylkeskommunen har ansvar for utforming av tilbudet, krav til materiellet og driften av kollektivtransporttilbudet innenfor sine respektive områder. Det finnes også kollektivtransport som drives på kommersielle vilkår. Det er fylkeskommunene som må ha ansvar for anskaffelse av hurtigbåter og hurtigbåttjenester i det offentlig kjøpte kollektivtilbudet.

Forslag 3: Stortinget ber regjeringen utarbeide en plan for kontrahering og utvikling av nullutslippsteknologi på krevende ruter som Nordlandsekspressen og en plan for videre demonstrasjon og utrulling av teknologien som gir nødvendig forutsigbarhet for involverte aktører, slik at satsingen bidrar til en utvikling som vil komme norsk næringsliv og norske arbeidsplasser til gode. Det skal tas sikte på at piloten kommer i drift innen 2030.

Det er viktig at staten har et godt beslutningsgrunnlag for å innføre nullutslippsløsninger i transportsektoren, herunder i hurtigbåtene. Realisering av gode løsninger for krevende ruter kan gi betydelige gevinster. Det er likevel ikke gitt at krevende ruter bør prioriteres foran enklere ruter. Erfaring med nullutslippsteknologi fra de enklere rutene kan gi verdifulle bidrag til teknologiutviklingen som er nødvendig for å muliggjøre omstilling på de krevende rutene. Blant annet slike avveininger ligger til grunn for Miljødirektoratet når de behandler søknader til Hurtigbåtprogrammet.

Samtidig må vi være bevisst ansvarsfordelingen mellom staten og fylkeskommunene, og at kommunesektoren, i tråd med veileder for statlig styring av kommunesektoren, skal styres ved lov og forskrift. Som nevnt under forslag 2, så har fylkeskommunene ansvar for den lokale kollektivtransporten, og bestemmer hvordan tilbudet skal innrettes og leveres innenfor gjeldende lover og regelverk. Det er fylkeskommunene som er kontraktsparter, som vurderer kontraktrulling, utløsning av opsjoner og lengden på kontrakter.

Jeg støtter forslagsstillerne i at det er behov for godt grunnlag i klimapolitikken, og regjeringen jobber allerede for dette i de årlige prosessene med regjeringens klimastatus og -plan.

Med hilsen

Jon-Ivar Nygård

Jon-Ivar Nygård

