



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 Nordlandsekspresen 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