

Samferdselsdepartementet

Deres ref. 25/2985
Deres dato 26.09.2025
Vår ref. TKH/ITW/Kystruten
Vår dato 13.01.2026

NHFs innspill til høring om et best mulig transportsystem langs kysten

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å gi innspill til Samferdselsdepartementets arbeid med å utvikle et best mulig transportsystem langs kysten. NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og hydrogenbaserte derivater som ammoniakk og metanol. Våre medlemmer representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren, myndigheter, organisasjoner og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge.

Det norske hydrogenmarkedet er i vekst. NHFs siste kartlegging av det norske hydrogenlandskapet viser at flere produksjonsanlegg er kommet i drift eller er under bygging.¹ Med de investeringsbeslutningene som er tatt så langt, vil produksjon av fornybart og lavkarbon-hydrogen femdobles de neste tre årene til nærmere 29.000 tonn hydrogen (inkludert hydrogenderivater). Hvis alle planlagte prosjekter for produksjon av hydrogen realiseres, vil det årlig produseres over 1,1 million tonn hydrogen på norsk fastland og kontinentalsokkel i 2035. Hydrogen tas i dag i økende grad i bruk i industri, skipsfart, tungtransport, anleggsvirksomhet og luftfart.

NHFs innspill:

- Hydrogenbaserte drivstoff introduseres nå og er klare for utrulling i internasjonal og innenriks skipsfart. Nullutslippsteknologi må være eneste alternativ når fartøy i kysttruteflåten erstattes.
- Det kan være nyttig å se hen til FuelEU Maritime og regjeringens foreslåtte innretning for klimakrav til offshorefartøy, hvor det legges opp til at krav om klimagassreduksjoner økes stegvis. Det må samtidig legges til rette for en overgang til nullutslippsteknologi helt fra starten av ny anbudsperiode.

¹ Hydrogen.no, *The Norwegian Hydrogen Landscape*, <https://www.hydrogen.no/faktabank/det-norske-hydrogenlandskapet>, publisert 19. september 2025.

- Dagens praksis med å gi økonomisk straff ved manglende oppfyllelse av utslippskrav bør videreføres. For å stimulere ønsket utvikling kan det i tillegg vurderes om premiering ved overoppfyllelse av utslippskrav bør innføres, forutsatt at det ikke fører til betydelig økte administrative kostnader.
- Langsiktige virkemidler må bidra til å avlaste risiko i en overgangsfase. Det innebærer særlig å sikre at infrastruktur for bunkring av alternative drivstoff tilgjengeliggjøres langs kysten og å fortsette lineær opptrapping av CO₂-avgiften mot 2035.
- Når ambisjonsnivået skal settes, må det ses hen til videre utvikling av EUs klimapolitikk med oppfølgingen av Sustainable Transport Investment Plan og revidering av ETS i 2026.

Hydrogenbaserte drivstoff introduseres nå og er klare for utrulling

Nullutslippsteknologi som hydrogenbaserte drivstoff introduseres nå i internasjonal og innenriks skipsfart og er klar for utrulling. Eksempelvis bygges det ferjer, bulkfartøy og containerskip som skal sjøsettes i løpet av de neste to årene. Innen cruise-segmentet bygger Viking Cruises to skip som skal benytte hydrogen når de sjøsettes i henholdsvis 2026 og 2027. Dette er skip som skal operere i norske fjorder. Havilas fartøy er hydrogenklare med små modifikasjoner. Hurtigruten har en fartøysflåte som gjennomsnittlig er over 30 år gammel, og som etter hvert må erstattes. Når de erstattes, må nullutslippsteknologi være det eneste aktuelle alternativet.

Nullutslippsteknologi må innføres allerede fra starten av anbudsperioden

Ny anbudsperiode for kystruten etter 2030 må legge til rette for en overgang til nullutslippsteknologi helt fra start. For å sikre et teknologiskifte, må det stilles strenge krav til utslippsintensitet. Kravet må være så ambisiøst at det bidrar til mer enn bare inkrementelle forbedringer, for eksempel knyttet til effektivisering av drivstoffbruk og skrogdesign. Samtidig er det behov for en viss fleksibilitet, slik at de som skal operere på kystruten har mulighet til å gjennomføre en stegvis fornying av flåten.

Det kan være nyttig å se hen til FuelEU Maritime og regjeringens foreslåtte innretning for klimakrav til offshorefartøy, hvor det legges opp til at krav om klimagassreduksjoner økes stegvis. I eksisterende anbudsperiode er gjennomsnittlig utslippsintensitet for fire fartøy 59.000 tonn CO₂-ekvivalenter over kontraktsperioden. NHF foreslår at gjennomsnittlig utslippsintensitet for fire fartøy i første fase fra 2031-2035 er 20.000 tonn CO₂-ekvivalenter. Det bør være tilstrekkelig ambisiøst til å bidra til investeringer i nullutslippsteknologi, samtidig som det åpnes for at ikke alle investeringer må gjøres på en gang. I andre fase fra 2036-2040

foreslår vi 3.000 tonn CO₂-ekvivalenter. Det innebærer i praksis at hele kystruteflåten går over til nullutslipp innen 2040, men at det er rom for noe bruk av fossilt drivstoff i særskilte tilfeller.

Det er viktig at klima- og miljøkrav som stilles i anbudsprosessen blir fulgt opp av oppdragsgiver. Av den grunn bør dagens praksis med å gi økonomisk straff ved manglende oppfyllelse av utslippskrav videreføres. I tillegg, for å stimulere ønsket utvikling, kan det vurderes om premiering ved overoppfyllelse også bør innføres. Det forutsetter imidlertid at en slik premiering ikke medfører betydelig økning i administrative kostnader. Standardavgiften under FuelEU Maritime, som tilsvarer potensiell inntekt ved salg av overskuddskvoter, er i størrelsesorden 7,5 kroner² per kg CO₂-ekvivalent. Statens Vegvesen tar også utgangspunkt i 7,5 kroner per kg CO₂-ekvivalent i sin praksis for innkjøp av asfalt. Vi mener at en slik modell kan være godt egnet for innføring på kystruteanbudet.

Langsiktige virkemidler må avlaste risiko og bidra til en balansert privat-offentlig byrdefordeling

Det er viktig å sikre en balansert privat-offentlig byrdefordeling. Ved innfasing av nye klimakrav påføres operatører av kystruten en merkostnad som vil være krevende for operatørene å skulle dekke alene. Norske myndigheter må derfor bidra med risikoavlastning i en overgangsfase, og legge til rette for at teknologiskiftet kan finne sted. Det innebærer særlig å sikre at infrastruktur for bunkring av alternative drivstoff tilgjengeliggjøres langs kysten.

Her er vi allerede kommet godt i gang. Det produseres hydrogen i Berlevåg i dag. Det bygges nye produksjonsanlegg i Bodø, Kristiansund og Florø som vil stå klare i 2027-2028. Videre er det gitt tilsagn om støtte gjennom EUs innovasjonsfond til hydrogenproduksjon i Hammerfest, og det er annonserte planer for hydrogenproduksjon bl.a. i Kirkenes, Tromsø, Sandnessjøen og Ålesund. Tredje auksjon i EUs hydrogenbank åpnet 4. desember, og har en egen tildelingskategori for hydrogenproduksjon til maritim sektor og luftfart. Norske aktører var svært konkurransedyktige i de forrige auksjonsrundene i dette programmet, der alle tre vinnere i den maritime kategorien var norske prosjekter. Dersom norske aktører i mindre grad enn tidligere vil nå opp i konkurransen i innovasjonsfondet, bør Enova vurdere å lansere en tredje utlysning for hydrogenproduksjon til maritim bruk, slik at det sikres tilstrekkelig hydrogen og infrastruktur for bunkring langs hele kysten.

Langsiktige støtteordninger må legge til rette for at operatørene kan investere i nye fartøy og utslippsreducerende tiltak. Enova har formidlet at deres program for hydrogen i fartøy og ammoniakk i fartøy skal fortsette til 2028. NOx-fondet, som tidligere har bidratt til

² Avhengig av valutakurs.

investeringer i kysttruteflåten, utgår i 2027. Operatørene behøver forutsigbarhet og visshet om at norske myndigheter også i de påfølgende årene vil legge til rette for omstilling av kysttruteflåten.

I høringsnotatet refereres det til Oslo Economics sin utredning om sammenhengende verdikjeder for hydrogen (2023), som viser til at økning av CO₂-avgiften mot 2030 vil bidra til at hydrogen blir konkurransedyktig med både gass og diesel mot slutten av 2020-tallet. I statsbudsjettet 2026 er det lagt opp til fortsatt lineær økning mot 2035. Forutsatt at CO₂-avgiften økes som foreslått, og at dens effekt ikke reduseres av andre avgiftsreduksjoner, anslår våre medlemmer at hydrogenbaserte drivstoff vil kunne bli konkurransedyktige mot fossile drivstoff i løpet av anbudsperioden. Det avhenger imidlertid av flere andre forhold, som blant annet strømpris. For å gi forutsigbarhet for bedriftene som skal investere i nullutslippsteknologi, er det viktig at CO₂-avgiften trappes opp lineært mot 2030, og at opptrappingen videreføres til 2035.

EU satser tungt på avkarbonisering av skipsfart

Når ambisjonsnivået for neste anbudsperiode skal settes, må det ses hen til videre utvikling av EUs klimapolitikk. I etterkant av utsettelsen av IMOs Net-Zero Framework har Europakommisjonen vært tydelig på at klimaregelverket for skipsfart ligger fast, ref. FuelEU Maritime og klimakvotesystemet (ETS). For å understøtte omstillingen har de presentert en investeringsplan for bærekraftig transport, som skal utløse minst 2,9 milliarder euro innen utgangen av 2027. Kommisjonen har i forbindelse med denne planen også signalisert at revideringen av ETS i 2026 vil gi ytterligere forutsigbarhet for de som skal investere i nullutslippsteknologi. Kommisjonen planlegger å øke bruk av frikvoter til bærekraftige drivstoff både i volum og varighet, og frikvotene utvides fra luftfart til skipsfart.³ Det kan i praksis innebære etableringen av en differansekontrakt for europeisk skipsfart så lenge kvotesystemet eksisterer, og så lenge det er behov i markedet.⁴

³ Europakommisjonen, *Commission unveils the Sustainable Transport Investment Plan: a strategic approach to boost renewable and low-carbon fuels for aviation and waterborne transport*, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-unveils-sustainable-transport-investment-plan-strategic-approach-boost-renewable-and-low-2025-11-05_en.

⁴ Les mer om hvordan EU gjennom dagens ETS støtter bærekraftige flydrivstoff (SAF), https://climate.ec.europa.eu/news-other-reads/news/eu-allocates-eu100m-worth-ets-allowances-help-airlines-buy-sustainable-aviation-fuels-2025-09-17_en

Vi håper våre innspill er nyttige i det videre arbeidet, og ta gjerne kontakt dersom det er noen spørsmål til våre kommentarer og anbefalinger.

Vennlig hilsen
Norsk Hydrogenforum

Ingebjørg Telnes Wilhelmsen
Generalsekretær

Tor Kristian Haldorsen
Myndighetskontakt og
internasjonalt samarbeid