

Transport- og kommunikasjonskomiteen
Stortinget

Deres dato 19.03.2026
Vår ref. TKH/ITW/Hurtigbåt
Vår dato 16.04.2026

NHF's innspill til høring om nullutslippshurtigbåter

Norsk Hydrogenforum (NHF) takker for muligheten til å gi innspill til Representantforslag 187 S om nullutslippshurtigbåter. NHF er den nasjonale bransjeforeningen for hydrogen og hydrogenbaserte derivater som ammoniakk, metanol og andre syntetiske drivstoff. Våre medlemmer representerer store og viktige deler av industrien, kraftbransjen, transportsektoren, myndigheter, organisasjoner og forsknings- og utdanningsmiljøene i Norge.

NHF støtter forslaget om å videreføre arbeidet med å utvikle nullutslippsløsninger gjennom en ny satsing på nullutslippshurtigbåter. Flere fylkeskommuner ønsker å ta i bruk hydrogendrevne hurtigbåter på de lengre sambandene, men har i dag ikke tilstrekkelig finansiell kapasitet til å drive utviklingen alene. Det er derfor behov for en koordinert innsats hvor staten legger til rette for at fylkeskommunene kan gjennomføre omstillingen til utslippsfrie hurtigbåtsamband.

NHF's innspill til Representantforslag 187 S

En satsing på nullutslippshurtigbåter bør inkludere:

- Det bør utarbeides en plan for kontrahering og utvikling av nullutslippsteknologi med sikte på realisering av pilot senest i 2030 og påfølgende utrulling på andre samband. Parallelt bør krav om nullutslippsteknologi i nye hurtigbåtkontrakter gjennomføres med ikrafttredelse 1. januar 2030, som ifølge Miljødirektoratet er et realistisk tidspunkt.¹ Det vil bidra til viktige utslippskutt, forutsigbarhet for norsk næringsliv, gi verdiskaping langs kysten og legge til rette for fortsatt norsk teknologilederskap innen maritim omstilling.
- Øremerkede midler til utvikling og pilotering av hydrogenhurtigbåter, slik at fylkeskommunenes merkostnader dekkes. Utover eksisterende tildeling på 246,7 millioner kroner til Hurtigbåtprogrammet, anmodet NHF i forbindelse med

¹ Miljødirektoratet, [Nullutslippskrav for hurtigbåter: Et oppdatert kunnskapsgrunnlag](#).

statsbudsjettet 2026 om at det settes av 300 millioner kroner til produksjon og pilotering av den første hydrogendrevne hurtigbåten. Tallene er hentet fra prosjektet Fremtidens Hurtigbåt.

- Det er naturlig at pilot gjennomføres på et samband hvor vi vet at hydrogen vil være tilgjengelig i 2030. Det vil være mulig å bunkre hydrogen i Bodø fra årsskifte 2026/2027, og Nordlandsekspressen (NEX1 og NEX2) er et godt eksempel.
- Det kan være hensiktsmessig å tildele spesifikke ressurser til fylkeskommunene for å sikre at de får tilstrekkelig teknisk og juridisk bistand i anskaffelsesprosessen. Statens Vegvesen har gjort viktige erfaringer med utviklingskontrakter og anskaffelsene av Hydra- og Vestfjorden-fergene på hydrogen, som kan være nyttige for fylkeskommunene.
- Satsing på nullutslippshurtigbåter bør inkludere minst 10 samband. Det er nødvendig for å gi verft og rederier forutsigbarhet og visshet om at det ikke er snakk om en enkeltsatsing, og for å sikre at sentrale aktører setter av tilstrekkelige ressurser for utvikling av hydrogendrevne hurtigbåter.

Ny forskning er enda tydeligere enn før om at hydrogen er avgjørende for utslippsfrie hurtigbåtsamband

En fornyet satsing på nullutslippshurtigbåter og videreføring av Hurtigbåtprogrammet må utvikles med utgangspunkt i oppdatert kunnskap. Kartlegging og modelleringer gjennomført av forskningssenteret FME MoZEES har tidligere konkludert med at de fleste av landets hurtigbåtruter egner seg for omstilling til hydrogendrift, mens batteri uten kombinasjon med andre løsninger kun er aktuelt på kortere strekninger.² Ny forskning fra Institutt for marin teknikk ved NTNU viser at kun ti av dagens over 90 hurtigbåtsamband kan omstilles til batteridrift. Øvrige ruter må bruke annen teknologi eller kombinere flere teknologier. NTNU konkluderer også med at teknologien er moden for at hurtigbåter kan bli utslippsfrie med bruk av hydrogen i kombinasjon med batteri og brenselceller.³

Hydrogen tilgjengeliggjøres nå langs hele kysten

Hydrogen og hydrogenbaserte drivstoff er i ferd med å tilgjengeliggjøres langs norskekysten. Med de investeringsbeslutningene som er tatt, vil produksjonsvolumene femdobles de neste

² Se FME MoZEES, [Report: Energy Demand in the Norwegian high-speed Passenger Ferry Sector](#) og Sundvor, I. et al., [Estimating the replacement potential of Norwegian high-speed passenger vessels with zero-emission solutions](#).

³ Gemini.no, [Hurtigbåter: Miljøverstinger kan bli miljøfyrtårn](#).

tre årene til ca. 29.000 tonn (inkl. derivatene). Det tilsvarer ca. 200 MW produksjonskapasitet. I tillegg til eksisterende produksjon i Berlevåg, Hellesylt, Egersund og på Stord bygges det nå produksjonsanlegg i Bodø, Glomfjord, Kristiansund, Florø, Egersund, Kristiansand og Tønsberg, samt på Kongsberg og Rjukan. Det er også gitt tilsagn om støtte fra EUs innovasjonsfond til produksjon av hydrogenbaserte drivstoff i Hammerfest, på Skipavika utenfor Mongstad og Holmaneset i Bremanger.

Med pågående etablering av produksjonsanlegg langs hele kysten vil tilgang til hydrogen for innenriks sjøfart ikke lenger være en barriere i 2030.

Hydrogenfartøy sjøsettes nå

Her i Norge har fergen Hydra gått på hydrogen med brenselcelle i tre år, og høsten 2024 hadde den rundet 20.000 krysninger på strekningen Hjelmeland-Skipavik-Nesvik. Ytterligere to ferger er under bygging og vil komme i drift på Vestfjorden-sambandet tidlig i 2027. Flere fartøy med hydrogenbaserte drivstoff er under bygging i segmenter som cruise, offshore-service, bulk, container, tankskip og arbeidsfartøy til havbruk. Utviklingen vi ser nå innenfor ulike skipstyper legger til rette for realisering også av hydrogendrevne hurtigbåter.

Satsing på hydrogenhurtigbåter vil gi økt forsyningssikkerhet og beredskap

Ifølge FFI-rapporten *Nasjonal forsyningssikkerhet i krise og krig*,⁴ som nylig ble levert til Nærings- og fiskeridepartementet, kommer det frem at Norge i krise og krig ikke har tilstrekkelig tilgang på diesel, flydrivstoff og marin gassolje (MGO). Israels og USAs angrep på Iran og den pågående blokaden av Hormuz-stredet viser at det er økt risiko for redusert tilførsel av importert drivstoff til Norge både på kort og lengre sikt. Umiddelbart ser vi dette tydelig innen luftfart, hvor det reelle risiko for at Europa⁵ og Norge⁶ om få uker ikke vil ha tilstrekkelig flydrivstoff. Norske hurtigbåtsamband driftes i dag med diesel, som er avhengig av den samme forsyningskjeden som luftfart.

Hydrogen kan produseres lokalt i nærhet til bruker, og utvikling av hydrogenhurtigbåter bidrar derfor til redusert behov for import av fossile drivstoff som diesel. For å ivareta operasjonell sikkerhet bør de første hydrogenhurtigbåtene bygges slik at de kan driftes både på hydrogen og et annet type drivstoff eller teknisk løsning. Batterier om bord vil sikre mest mulig effektiv

⁴ Regjeringen, [Nasjonal forsyningssikkerhet i krise og krig](#).

⁵ AP, [Europe has maybe 6 weeks of jet fuel left, energy agency head tells the AP](#).

⁶ NRK, [Frykter at sommerferien med fly går i vasken](#).

drift. Muligheten for å drifte fartøyet med flere drivstoff reduserer sårbarhet for hendelser som påvirker tilgang og kostnader for diesel eller lademuligheter.

Fordelen med desentral produksjon og lagring av hydrogen er at hydrogen ved bortfall av strøm også kan benyttes til lading av batteridrevne fartøy, kjøretøy eller stasjonære anlegg. Globalt er det i dag brenselcellebaserte anlegg for kraftproduksjon i drift på 79 megawatt (MW),⁷ og det bygges anlegg over 100 MW.⁸ På Hareid finnes det i dag hydrogenbasert ladestasjon for tunge kjøretøy, og det utvikles lignende konsept for lading til hurtigbåter.⁹

Hydrogenhurtigbåter vil gi industriutvikling og verdiskaping langs kysten

Norge har en verdensledende maritim verdikjede som i 2025 eksporterte utstyr og tjenester for 273 milliarder kroner.¹⁰ Med satsingen på den første batterielektriske fergen Ampere i 2015 la norske myndigheter grunnlaget for eksport av norsk nullutslippsteknologi og kompetanse til et globalt marked. Fortsatt omstilling av innenriks sjøfart med fornyet satsing på hurtigbåter vil ivareta norsk teknologilederskap innen skipsdesign og -bygging, maritime fremdriftssystemer, bunkring, distribusjon og lagring, sikker håndtering av hydrogenbaserte drivstoff og andre maritime nullutslippsløsninger som kan selges i et globalt marked i vekst.

Overgang til utslippsfrie hurtigbåter gir også grunnlag for etablering av ny hydrogenindustri og arbeidsplasser langs kysten. Eksempelvis vil en satsing på nullutslippshurtigbåter på Nordlandsekspressen kunne utløse investering i ny produksjon i Sandnessjøen, samt oppskalering av anlegget som allerede er under bygging i Bodø. Anlegget som nå er under bygging i Bodø tilsvarer en investering på 1,2 milliarder kroner, og når anlegget er kommet i drift ved årsskiftet vil det gi 10 nye heltidsarbeidsplasser.

Vi håper våre innspill er nyttige i komiteens videre arbeid med nullutslippshurtigbåter.

Vennlig hilsen

Norsk Hydrogenforum

Ingebjørg Telnes Wilhelmsen

Generalsekretær

Tor Kristian Haldorsen

Myndighetskontakt og
internasjonalt samarbeid

⁷ Fuel Cells Bulletin, [World's largest hydrogen fuel cell power plant](#).

⁸ Hydrogen Insight, [Construction begins on world's largest hydrogen fuel-cell power plant](#).

⁹ Cyan Energy, [Cyan Energy mottar 1 million kroner i Enova-støtte til utvikling av flytende ladekonsept](#).

¹⁰ NHO, [Sterk fastlandseksport i 2025](#).