

samferdselsdepartementet

Vår dato: 12.05.2026  
Vår referanse: 10.03.2026  
Vår referanse: JCG  
Deres referanse:

## Høringsinnspill - EU-forslag til finansieringsprogram om infrastrukturprosjekter for transport, energi og militær mobilitet

Grønt Landtransportprogram (GLP) takker for muligheten til å gi innspill til EUs finansieringsprogram Connecting Europe Facility (CEF). GLP er et offentlig-privat samarbeid, med formål å stimulere til et bredt teknologiskifte i transportsektoren for å realisere vedtatte nasjonale klimamål. Programmet ble etablert i januar 2021, og har i dag 22 tilknyttede medlemsorganisasjoner, 16 offentlige observatører og nærmere 70 partnerbedrifter.

GLP arbeider for at virksomheter i Norge gjennomfører utslippsreducerende tiltak i landtransporten raskt og kostnadseffektivt. Samarbeidet er unikt fordi vi samler hele verdikjeden innen både gods- og persontransport. I programmet deler aktørene kunnskap, utvikler verktøy, motiverer hverandre til grønne valg og gir myndighetene råd til utforming av rammebetingelser. GLP er også norsk partner i Interreg-prosjektet SEALS (*Scandinavian Electrified Autonomous Logistics Scale-up*) som har som mål å gjøre Skandinavias mest sentrale godskorridor utslippsfri gjennom oppskalering av elektrisk tungtransport og forberedelse for bruk av selvkjørende lastebiler.

Vi mener at norsk deltakelse i CEF kan bidra til en raskere og mer kostnadseffektiv omstilling til utslippsfri tungtransport i Norge, i tråd med nasjonale klimamål og transportpolitiske prioriteringer. Nedenfor grunngir vi dette.

### **Økt grenseoverskridende samarbeid om transport**

Grenseoverskridende samarbeid om transport er viktigere enn noen gang. De nordiske samferdselsministrene vedtok i mars i år en Joint Nordic Transport Preparedness Strategy<sup>1</sup>. Denne skal være et verktøy for å ta hensyn til det «nordiske perspektivet» i de nasjonale planleggingsprosessene. Grenseoverskridende forbindelser skal prioriteres basert på deres kritiske karakter og for å løse identifiserte flaskehalsene når det gjelder beredskap, forsyningssikkerhet og militær mobilitet.

Det nordiske transportsamarbeidet er særlig relevant for beredskap, forsyningssikkerhet og militær mobilitet, samt for å styrke de grensekryssende korridorene mot Sverige og Finland.

<sup>1</sup> <https://www.regjeringen.no/contentassets/13bf930aa5ec406b8df0ec6b881752b0/joint-nordic-strategy-for-transport-system-preparedness.pdf>

Transportbransjen har en samfunnskritisk funksjon i forflytning av gods og personell i krisetider. Transportsystemer og infrastruktur for sivil og militær transport må ses i sammenheng. Når CEF nå foreslås å omfatte militær mobilitet øker det ytterligere relevansen for at Norge deltar.

Det har vist seg svært krevende å finansiere samferdselsprosjekt på tvers av landegrensere da disse ikke er prioritert i NTP. Deltakelse i et felles finansieringsprogram gjør det mulig å bygge sammenhengende nullutslippskorridorer for tungtransport, noe som er avgjørende for faktisk bruk av el- og hydrogenlastebiler. Det gir mulighet for felles nordisk posisjonering overfor EU-finansiering av infrastrukturen også på norsk side. Det kan også bidra til bedre harmonisering av regler og praktisering av kontroller og sanksjonering enn hva som er tilfelle i dag. Dette er særlig relevant for eksportrettet næringsliv og godstransport mellom Norge og EU, og det er blant annet dette vi arbeider med i det nevnte prosjektet SEALS.

### **Behov for raskere utbygging av infrastruktur for nullutslippsløsninger**

Manglende lade- og fyllinfrastruktur er en av de viktigste barrierene for overgang til utslippsfri tungtransport. CEF, særlig gjennom ordningen Alternative Fuels Infrastructure Facility (AFIF), er rettet inn mot å støtte utbygging av slik infrastruktur langs TEN-T nettverket, blant annet for å bidra til at medlemslandene oppfyller kravene i AFIR. I siste utlysning i AFIF i juni 2025 fikk 70 prosjekter tildelt totalt mer enn 600 millioner euro i støtte. Blant disse var 586 ladepunkter med 1 MW effekt, ca. 3.000 øvrige ladepunkter for tunge kjøretøy og 38 hydrogenstasjoner. I tillegg ble det gitt støtte til prosjekter i 24 havner og 16 flyplasser. AFIF er med det en viktig finansieringskilde for omstillingen av transport både til lands, vanns og i luften.

Muligheten for finansiering av elektrisk og hydrogenbasert infrastruktur i havner og på flyplasser vil også komme landtransporten til gode. EU publiserte i mars sin havnestrategi<sup>2</sup> som blant annet skal sikre bærekraftige og konkurransedyktige havner. Der pekes det blant annet på at tilstrekkelig kapasitet i strømmettet vil være en nøkkel for å lykkes med omstillingen. Store mengder gods fraktes med lastebil til og fra havner. Her må norske myndigheter sikre at det tenkes helhetlig når infrastrukturen etableres slik at den bidrar til å akselerere utviklingen i utslippsfri maritim og landtransport. Deltakelse i CEF vil øke muligheten for finansiering av de nødvendige investeringer.

### **Redusert risiko for transportnæringen og raskere markedsopptak**

Overgangen til utslippsfri tungtransport forutsetter at kjøretøy og infrastruktur utvikles parallelt. Erfaringer fra EU viser at manglende infrastruktur forsinker investeringer i nullutslippskjøretøy. Dette har blant annet foreningen for de europeiske bilprodusentene ACEA påpekt. Mangel på utslippsfrie tunge kjøretøy anses som en barriere av norske transportaktører.

Deltakelse i CEF vil kunne gi mer langsiktig og forutsigbar utbygging av infrastruktur i Norge og for grensekryssende transport. Det gjør det tryggere å investere i utslippsfrie kjøretøy for

---

<sup>2</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/8a1a9516-8efd-44ca-b308-4b3cafc59f38\\_en?filename=communication\\_on\\_EU\\_ports\\_strategy.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/8a1a9516-8efd-44ca-b308-4b3cafc59f38_en?filename=communication_on_EU_ports_strategy.pdf)

norske transportører. Norge har lange avstander og en høy andel tungtransport og stort investeringsbehov per kjøretøy. Vi mener deltakelse i CEF kan forsterke effekten av eksisterende nasjonale virkemidler da de kan konsentreres om kjøretøy, tidligfaseprosjekter og markedsintroduksjon mens EU-midler gjennom CEF kan benyttes til systeminfrastruktur, korridorer og grensekryssende løsninger

For Norge gir dette et bedre grunnlag for å bruke offentlige midler strategisk og kostnadseffektivt, samtidig som tempoet i omstillingen økes i forhold til hva markedet alene kan levere.

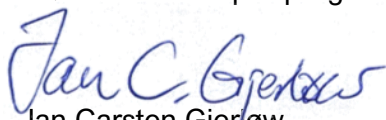
### **Strategisk posisjonering og langsiktig konkurransekraft**

CEF er et sentralt virkemiddel i EUs grønne transportpolitikk, der omstilling av tungtransporten er høyt prioritert. Transportkostnader og tilgang til effektiv logistikk er avgjørende for norsk næringslivs konkurransevne. Norge har vært tidlig ute med bruk av utslippsfrie tunge kjøretøy men vi ser nå en sterk utvikling også i andre land. Dersom Norge ikke deltar aktivt i utviklingen av europeisk transportinfrastruktur for utslippsfri tungtransport, risikerer norske aktører å bli hengende etter, både teknologisk og kostnadmessig.

Norge har bedrifter i ulike deler av verdikjeden som utvikler teknologi og tjenester med internasjonalt potensial. Norsk deltakelse i CEF vil gi norske aktører økt mulighet til å påvirke utviklingen av fremtidige løsninger og standarder for utslippsfri tungtransport, noe som også vil innebære forretningsmuligheter for norske teknologi- og tjenesteleverandører på det europeiske markedet. Dette styrker Norges langsiktige konkurransekraft innen bærekraftig transport og logistikk.

Vi håper vårt innspill kommer til nytte, og står gjerne til disposisjon for eventuelle spørsmål.

Med vennlig hilsen  
Grønt Landtransportprogram

  
Jan Carsten Gjerløw  
Daglig leder