



KYSTVERKET

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref	Vår ref 2026/2075-1	Arkiv nr	Saksbehandler Ingvild Kragset	Dato 18.05.2026
-----------	------------------------	----------	----------------------------------	--------------------

CEF 2028-2035 – Høringsuttalelse

Vi viser til høring på www.regjeringen.no om forslag til forordning om CEF 2028-2035 der Samferdselsdepartementet og Energidepartementet ønsker innspill som en del av vurderingen av om Norge bør delta i programmet.

Gjennom finansieringsordningen CEF støtter EU prosjekter på det europeiske transportnettet (TEN-T) samt energiinfrastruktur.

Kystverket viser til at dersom Norge skal delta i CEF, må vi være med å finansiere ordningen. Effekten av å delta vil i stor grad avhenge av om transportinfrastruktur i Norge faktisk prioriteres ved tildelinger. Hvis Norge beslutter å delta, følger det av artikkel 7 (2) at det skal inngås en tilslutningsavtale som sikrer en rettferdig balanse mellom bidrag og utbytte. Dette skulle tilsi at norsk infrastruktur faktisk vil få tilskudd, om enn ikke hvor mye. På generell basis tildeles prosjekter støtte basert på konkurranse mellom prosjektene.

Fokus i CEF er å oppfylle krav til TEN-T-infrastruktur og å utbedre særlig grensekryssende infrastruktur og dual-use-infrastruktur i prioriterte korridorer.

Norge ligger langt framme på havnesiden, med tilnærmet innfridd landstrømkrav allerede, jf. alternativ drivstoffinfrastruktur-forordningen (AFIR) artikkel 9. Gapet mellom krav og faktisk utbygging er etter Kystverkets mening altfor lite til at det rettferdiggjør prosessen og kostnaden ved å knytte seg til CEF.

Videre, når det gjelder eksempelvis klimarisiko, har norske havner generelt sett mindre problemer med sand, sedimenter og havnivåstigning enn havner i store deler av Europa. Det er så vidt vi kjenner til, ikke kvantifisert noe behov i de norske TEN-T-havnene når det gjelder dette som tilsier at Norge bør delta i CEF.

CEF 2028-2034 prioriterer infrastruktur som kan brukes til både sivil og militær transport. For maritim infrastruktur kan dette bety for eksempel delfinansiering av kai- og dybde tilpasning i havner, særlig i prioriterte militære korridorer. Men heller ikke på dette området er det identifisert store nok behov, med gode utsikter til støtte, som tilsier at Norge bør delta i CEF.

Manglende norsk deltakelse i CEF kan i prinsippet føre til konkurransevridning ved at EU-havner får investeringsstøtte som norske havner ikke har tilgang til. Det er imidlertid lite

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



konkurransen mellom norske havner på den ene siden og utenlandske på den andre. Om konkurransevridning skulle vise seg å bli et problem, kan en vurdere å etablere en norsk tilskuddsordning.

Alt i alt antar Kystverket at Norge, når det gjelder maritim infrastruktur, vil ha lite (ev. negativt) utbytte ved å delta i CEF 2028–2034. Det vil antakelig være mer kostnadseffektivt å etablere en nasjonal tilskuddsordning for investeringer i havn, enn å delta i CEF.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Eksterne kopimottakere:
Nærings- og fiskeridepartementet

Postboks 8090 Dep 0032 OSLO