



KYSTVERKET

<b>Sak:</b>	<b>Nasjonal transportplan NTP 2026-2037 / 2025-2036</b>	Behandling	Orientering	Godkjenning	Retur	Frist
<b>Saksnr.</b>	2021/5589-54					
<b>Dato:</b>	02.12.2022					
<b>Fra:</b>	THF-TPM/Øyvind Sandbakk					
<b>Til:</b>	Beate Hundnes					

## Besvarelse på NTP-bestilling om TEN-T

### TEN-T og havner i Norge

TEN-T består av et kjernenettverk (core network) og et omfattende nettverk (comprehensive network). På havnesiden har Norge to havner i kjernenettverket (Oslo og Narvik) og 14 i det omfattende nettverket. Med bakgrunn i bestillingens ordlyd blir det i denne fremstillingen fokusert på kjernenettverkets to havner i Norge.

### Standardkrav til havnene i TEN-T kjernenettverket

TEN-T-infrastrukturen må oppfylle ulike krav, med ulike frister. Noen krav fremgår av TEN-T-forordningen, mens andre gis i fag-/sektorspesifikke rettsakter. Aktuelle rettsakter er Havneforordningen og EUs direktiv om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff (AFID)

### **TEN-T-forordningen**

I TEN-T-forordningens artikkel 22 stilles det krav til at medlemslandene skal implementere Single Window-direktivet (2010/65) og direktivet om overvåknings- og informasjonssystem for sjøtrafikk (2002/59). Norge oppfyller kravene til gjeldende direktiver, men det vil komme nye krav til European Maritime Single Window (2019/1239) fra 2025. Dette vil medføre et nasjonalt investeringsbehov for å utvikle en ny meldingsportal for havnerapportering. De tekniske spesifikasjonene er ennå ikke klare, så investeringsbehovet er usikkert. Endringen kan også føre til behov for å oppdatere koblinger mellom det nasjonale meldingssystemet og havnene, noe som vil kunne medføre en investering for havnene.

I TEN-T-forordningens artikkel 22 omtaler skipsavfallsdirektivet (2000/59). Siden TEN-T-forordningen ble vedtatt er direktivet erstattet av skipsavfallsdirektivet 2019/883. Dette direktivet er implementert i norsk rett i forurensingsforskriften, som Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet har ansvar for å følge opp.

### **Havneforordningen – krav til tjenesteleverandører i TEN-T-havner**

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242  
Bankgiro: 7694 05 06766



Havneforordningen (EU) 2017/352 gjelder for TEN-T-havnene. Formålet med forordningen er å legge til rette for at leverandører av havnetjenester gis tilgang til havner for å kunne drive sin virksomhet, å sikre finansiell transparens i havner, samt å etablere felles regler om havnetjenestevederlag og havneinfrastrukturvederlag. Forordningen gjelder for bunkring, godshåndtering, fortøyning, passasjertjenester, mottak av avfall og lasterester fra skip, havnelosing og buksering/slep.

Havneforordningen er gjennomført i norsk rett ved forskrift hjemlet i havne- og farvannsloven, og kravene i denne forordningen anses derfor som implementert.

#### **Direktiv om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff**

I EUs direktiv om infrastruktur for distribusjon av alternative drivstoff (AFID) stilles det krav om at det skal være tilstrekkelig infrastruktur for bunkring av flytende naturgass (LNG) slik at skip skal kunne seile i TEN-T-kjernenettverket på LNG. I en rapport fra 2015 vurderte Energigass Norge tilgangen til LNG-infrastruktur og etterspørselen i årene fremover. Et av hovedfunnene i rapporten er at det var god tilgang på småskala LNG og at gitt datidens markedsvolum, var infrastruktur for LNG og forsyning tilfredsstillende. Et sentralt element i denne vurderingen var at etterspørselen etter LNG foreløpig var såpass begrenset i omfang at mye kunne dekkes ved hjelp av tankbiler. LNG kan leveres og bunkres med tankbil nesten hvor som helst.

Per i dag er det praktisk talt ingen fartøy som anløper Oslo og Narvik som benytter LNG som drivstoff. For kommende år peker enkelte rapporter på at LNG kan være et aktuelt drivstoff for skipstyper som cruiseskip og store bulkskip, skipstyper som anløper hhv. Oslo og Narvik. Imidlertid er det lite sannsynlig at disse havnene vil bli brukt til bunkring av LNG i vesentlig omfang i nærmeste framtid.

Vi kan ikke se at det per i dag eller i nærmeste framtid vil være noen endringer i behovet for utbygging av LNG-infrastruktur i de norske TEN-T-kjernehavnene Oslo og Narvik.