**UTPEKING AV NORSKE TEN-T-HAVNER -**

**INVITASJON TIL Å MELDE INTERESSE FOR Å FÅ**

**STATUS SOM TEN-T-HAVN**

**FRIST FOR TILBAKEMELDING 30. APRIL 2025**

**1. INNLEDNING**

I forbindelse med at EU har revidert regelverket om det transeuropeiske transportnettet (TEN-T), har Nærings- og fiskeridepartementet besluttet å gjøre en fornyet vurdering av hvilke norske havner som skal inngå i TEN-T-nettverket, basert på oppdaterte data om gods- og passasjertransport mv. i havnene.

Dagens norske TEN-T-havner er: Moss, Oslo, Tønsberg, Larvik, Grenland, Kristiansand, Karmsund, Stavanger, Bergen, Molde, Kristiansund, Trondheim, Mo i Rana, Narvik, Hammerfest og Kirkenes.

TEN-T er EUs nettverk av viktige veier, jernbanestrekninger, flyplasser og havner. Infrastrukturen er kategorisert i et kjernenett, et utvidet kjernenett (ikke relevant for havner) og det utvidete nettet. TEN-T-forordningen - *Regulation of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network -* definerer nettverket og angir krav til infrastrukturen som inngår i nettverket.

Formålet med TEN-T er å utvikle et standardisert transportnettverk med høy kvalitet, som er effektivt og motstandsdyktig og som styrker sosialt, økonomisk og territorielt fellesskap. Den reviderte TEN-T-forordningen som EU vedtok tidligere i år, styrker innsatsen for å bygge et bærekraftig og motstandsdyktig nettverk, og adresserer også klimautfordringer og militær mobilitet.

Det er havner med relativt mye gods- eller passasjertransport som er mest aktuelle å innlemme i TEN-T. Departementet har hjemmel i [havne- og farvannsloven § 28](https://lovdata.no/lov/2019-06-21-70/§28) til å utpeke TEN-T-havnene. Innlemmelse i nettverket vil innebære juridiske forpliktelser for havnene det gjelder, også fremtidige forpliktelser som vi ikke har oversikt over i dag. Samtidig har flere havner uttrykt et ønske om å innlemmes i nettverket selv om de ikke nødvendigvis oppfyller de objektive passasjer- eller godskriteriene i forordningen, se mer om dette i punkt 3 nedenfor. Departementet ønsker derfor å legge opp til en frivillig løsning, hvor havner som selv ønsker å inngå i nettverket, kan melde sin interesse for å få status som TEN-T-havn.

På vegne av Nærings- og fiskeridepartementet inviterer Kystverket derfor alle havner som ønsker status som TEN-T-havn, om å melde sin interesse. Også eksisterende TEN-T-havner som ønsker å beholde status som TEN-T-havn, bes om å melde interesse for å være TEN-T-havn.

**2. HVA BETYR DET Å VÆRE TEN-T-HAVN?**

TEN-T-infrastrukturen må oppfylle forskjellige krav. Noen av kravene framgår av selve TEN-T-forordningen, mens andre gis i fag- eller sektorspesifikke rettsakter, se liste nedenfor. I framtiden kan ytterligere krav bli fastsatt.

Formålet med kravene er å forbedre transportsystemet og bidra til grønn omstilling. Ikke desto mindre vil det å oppfylle kravene kunne bety økonomiske utlegg for eieren av havnen eller andre aktører i havna som eventuelt blir gjenstand for krav.

Kystverket erfarer imidlertid at mange havneforetak ønsker at havnene deres skal inngå i TEN-T. De ser fordeler med dette, blant annet potensial for samarbeid og kompetanseutveksling med havner og andre aktører i EU. Samtidig synes flere å mene at kravene til TEN-T-infrastrukturen, eksempelvis krav om å tilby landstrøm, kanskje etter hvert vil tvinge seg frem for alle havner uavhengig av om de er TEN-T-havn eller ikke.

I TEN-T-havner gjelder:

* Krav om etablering av landstrømsanlegg for containerskip, passasjerskip (ro-ro og high speed) og andre passasjerskip (herunder cruise) som ligger til kai i mer enn to timer. Kravet omhandler kun skip større enn 5000 bruttotonn og for havner som har henholdsvis 100/40/25 anløp per år av slike skip som ligger til kai i mer enn to timer. Anlegget skal kunne levere landstrøm til 90% av anløpene. Fristen for å etablere landstrømsanlegg er 31.12.29. For flere detaljer se *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (EU) 2023/1804.
* For havner som håndterer godstrafikk: Krav om å ha minst én multimodal godsterminal åpen for alle operatører og brukere på ikke-diskriminerende vilkår, jf. TEN-T-forordningen artikkel 26 og 27. ”Multimodal godsterminal” er definert som ”*et anlæg, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer eller mellem to forskellige jernbanesystemer og til midlertidig oplagring af gods, f.eks. terminaler i indlandshavne eller søhavne langs indre vandveje og i lufthavne samt banegodsterminaler*” i artikkel 3 i TEN-T-forordningen. Fristen er 31.12.30 for havner i kjernenettet og 31.12.50 for havner i det utvidete nettet.
* For TEN-T-havner med en samlet årlig lastet/losset godsmengde på mer enn 2 millioner tonn: Krav om tilknytning til TEN-T-jernbane og TEN-T-vei med mindre særlige geografiske eller betydelige fysiske begrensninger hindrer slik tilknytning. Fristen er 31.12.30 for havner i kjernenettet og 31.12.50 for havner i det utvidete nettet. Medlemsstatene kan be om unntak basert på sosioøkonomisk kost-nytteanalyse og negativ virkning på miljø og biodiversitet, jf. artikkel 26 og 27 TEN-T-forordningen.
* Plikt til å følge havneforordningen, som setter rammer for tjenesteleverandørers adgang til å levere tjenester i TEN-T-havnene samt inneholder bestemmelser om regnskapsføring og prisfastsettelse og plikt til å kreve inn infrastrukturvederlag fra fartøy som anløper havna. For nærmere detaljer, se forordning (EU) 2017/352 og den norske forskriften FOR-2019-06-11-861.

Flere konsekvenser av status som TEN-T-havn kan komme dersom det vedtas nye regler som knytter rettsvirkninger til slik status.

Det presiseres at en ikke planlegger å etablere noen finansieringsordning for oppfyllelse av TEN-T-krav i det norske statsbudsjettet. Krav til TEN-T-havnene kan gjennomføres i norsk rett med hjemmel i havne- og farvannsloven § 28 eller ev. annet relevant regelverk, og må da oppfylles av aktøren selv.

**3. HVA VEKTLEGGES VED VALGET AV NORSKE TEN-T-HAVNER?**

TEN-T-forordningen artikkel 25 nr. 4 angir kriterier for å være TEN-T-havn (dansk versjon):

4. En søhavn indgår i det samlede net, hvis den opfylder mindst én af følgende betingelser:

a) dens samlede årlige passagerantal overstiger 0,1 % af det samlede årlige passagerantal i alle Unionens søhavne, idet referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat. [*Samlet gjennomsnittlig passasjerantall iflg. Eurostat for 2021-2023 er 345 603 000, Kystverket anm.*]

b) dens samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af bulkgods eller non-bulkgods overstiger 0,1 % af den tilsvarende samlede årlige godsmængde, der håndteres i alle Unionens søhavne, idet referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat

c) dens samlede årlige godsmængde i forbindelse med håndtering af bulkgods og/eller non-bulkgods overstiger årligt 500 000 ton og dens bidrag til diversificeringen af EU's energiforsyning og til fremskyndelsen af udrulningen af fornybar energi er en af havnens hovedaktiviteter, idet referencetallet for denne samlede mængde er det seneste tilgængelige gennemsnit over tre år ifølge statistikker offentliggjort af Eurostat. [*Samlet gjennomsnittlig godstransport iflg. Eurostat for 2021-2023 er 2 001 389 tonn for bulk og 1 399 872 tonn for non-bulk, Kystverket anm.*]

d) den er beliggende på en ø og er det eneste adgangspunkt til en NUTS 3-region i det samlede net som omhandlet i artikel 3 i forordning (EF) nr. 1059/2003, [*dette kriteriet er ikke aktuelt i Norge, Kystverket anm.*] eller

e) den er beliggende i en region i den yderste periferi eller i et randområde uden for en radius af 200 km [*langs veg, Kystverket anm.*] fra den nærmeste anden havn i det samlede net.

EU-kommisjonen har utarbeidet et eget dokument som blant annet tar for seg hvilke havner som kan utpekes som *kjernehavner*, se link nederst. Her fremgår det blant annet at havner med samlet årlig godtransport på minst 1 % av EU-total, kan utpekes som kjernehavn.

De fleste norske havnene oppfyller ikke gods- og passasjerkriteriene ovenfor, men kan være aktuelle å ha med som TEN-T-havn likevel for å få i stand et nettverk. En vil da ta hensyn til andre forhold ved havnene, for eksempel havnenes kobling opp mot det eksisterende TEN-T-nettet (veier, jernbane og andre TEN-T-havner) og havnenes rolle regionalt og nasjonalt, inkludert i sikkerhets- og beredskapssammenheng. Gods- og passasjervolumene vil uansett være viktig i vurderingen av om en havn skal inngå i nettverket med henvisning til artikkkel 25 nr. 4 bokstav e).

Det er viktig å understreke at Norge kan utvise et visst skjønn med hensyn til hvilke havner vi ønsker å utpeke til å være del av TEN-T-nettverket.

**4. FRIST FOR Å MELDE INTERESSE**

Tilbakemeldinger om interesse for å få status som TEN-T-havn skal følge fastsatt mal og sendes til Kystverket. Fristen for å gi tilbakemelding er **30. APRIL 2025**.

**5. VIDERE PROSESS**

Det legges opp til et informasjonsmøte på Teams om prosessen. Etter utløpet av fristen for å melde interesse, vil Kystverket kunne ha behov for nærmere dialog med enkelthavner om kvalitetssikring av opplysninger. Kystverket skal deretter levere en tilråding til departementet om hvilke havner som bør være TEN-T-havner, herunder hvilke som bør være kjernehavner.

Etter å ha mottatt Kystverkets tilråding vil Nærings- og fiskeridepartementet vurdere om det er behov for endringer i den foreslåtte listen over TEN-T-havner og beslutte hvilke havner Norge skal melde inn til EU som ønskede TEN-T-havner.

Når den reviderte TEN-T-forordningen og det nye kartet over det norske TEN-T-nettverket er tatt inn i EØS-avtalen, vil det bli utarbeidet et forslag til forskrift om utpeking av TEN-T-havner som sendes på høring. Forskriften vil liste opp de norske havnene som skal inngå i TEN-T.

**6. MER INFORMASJON**

**Kystverket setter opp et informasjonsmøte på Teams for å svare ut eventuelle spørsmål om prosessen. Tidspunkt: Torsdag den 27. mars 2025 kl. 09:30 - 10:30.** Påmelding sendes til ingvild.kragset@kystverket.no.

Ta ellers kontakt med saksbehandler på e-post [ingvild.kragset@kystverket.no](mailto:ingvild.kragset@kystverket.no) eller telefon 93 45 39 21 for mer informasjon.

Andre kilder til informasjon om TEN-T:

Overordnet om TEN-T, her er også link til TEN-T-forordningen: <https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t_en>

Oversikt over dagens TEN-T-infrastruktur: <https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home>

Metodedokument om identifisering av TEN-T-infrastruktur: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021SC0471>