

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

EU-positionsapper för Stockholms Hamnar

Bakgrund

Kommunfullmäktige antog den 29 april 2013 *Policy om EU-politik med påverkan på Stockholm och stockholmarna – positionsapper om EU, staden och stockholmarna*, utl. 2013:39 (nedan *kommunfullmäktiges EU-positionsapper*). Kommunfullmäktige uppmanade i samband med antagandet av EU-positionsappret Stockholms Stadshus AB att ge berörda bolag i uppdrag att före utgången av 2013 och i nära samverkan med kommunstyrelsen utarbeta verksamhetsspecifika EU-positionsapper. Syftet med EU-positionsappren är att staden och dess berörda verksamheter ska fastslå sin grundinställning till EU-politiken och dess påverkan på Stockholm och stockholmarna. Genom att utarbeta samstämmiga, men verksamhetsspecifika, positionsapper kommer bolagen – och staden som helhet – att mer framgångsrikt kunna påverka EU-beslutens utformning. Stockholms Hamnars EU-positionsapper ska fungera som en konkret vägledning för bolaget i påverkansarbetet gentemot EU genom att slå fast en struktur för hur arbetet ska bedrivas och klarlägga vilka principer som ska vara vägledande.

Kommunfullmäktiges EU-positionsapper slår fast att tre ömsesidigt förstärkande principer ska styra stadens EU-arbete:

1. Beslut ska fattas på rätt politisk nivå.
 - a. Staden har en positiv grundsyn på EU-samarbetet.
 - b. EU bör fokusera sina insatser på de områden där unionspolitik har ett mycket tydligt mervärde, jämfört med kommunal och nationell politik.
 - c. EU:s budget bör minskas och skattebetalarnas pengar värnas.
2. Valfrihet, kostnadseffektivitet och miljö.
 - a. EU:s fokus bör ligga på fullbordandet av den inre marknaden och på fortsatt utveckling av miljöpolitiken.
 - b. Det primära syftet med all offentlig upphandling bör vara att ge skattebetalarna varor och tjänster av hög kvalitet till lägsta acceptabla kostnad. Det är angeläget att regelverket ger staden möjlighet att välja miljövänliga lösningar, utan att slå fast detta som ett tvingande krav.

- c. Staden ställer sig avvisande till att ge offentliga myndigheter större möjlighet att ge stöd som hotar att snedvrider konkurrensen.
- 3. EU:s politik ska vara välavvägd och välunderbyggd.
 - a. EU:s politik bör bygga på omfattande konsekvensbedömningar och samråd.
 - b. EU ska lagstifta endast om det är absolut nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen. Frivilliga insatser bör alltid föredras framför nya EU-lagar.

Stockholms Hamnar har nu som ett av de berörda bolagen fått i uppdrag att utforma ett verksamhetsspecifikt EU-positions-papper som utgår ifrån de principer som slås fast i kommunfullmäktiges EU-positions-papper, men som kan anpassas för att vara tillämpliga på Hamnens verksamhetsområden.

EU-positions-papperet, som utgörs av detta tjänsteutlåtande, gäller för samtliga Stockholms Hamnars hamnar – Stockholms Hamn, Kapellskärs Hamn och Nynäshamns Hamn. Under arbetet med EU-positions-papperet har avstämning skett med stadsledningskontoret och Stockholms Stadshus AB för att det ska ligga i linje med övriga bolags positions-papper.

EU:s inflytande på Stockholms Hamnars arbete

Sjöfarten verkar på en global marknad och är således styrd av internationella lagar och regler. Dessa finns inlemmade i EU:s regelverk vilket direkt påverkar de svenska hamnarna, eftersom hamnarna är en integrerad del av sjöfarten. Det handlar framför allt om sjöfartsskydd och hamnskydd samt regler på miljösidan som exempelvis utsläpp till luft och vatten samt avfallshantering. Eftersom hamnarna är länken mellan vatten och land är de emellertid även beroende av vad som händer lokalt, regionalt, nationellt och internationellt vad gäller utvecklingen av transportsystemet på land.

EU:s gemensamma transportpolitik

Den övergripande, gemensamma transportpolitiken inom EU formades i och med Kommissionens vitbok om framtidens transporter från 2011 (COM(2011)144). Denna ligger till grund för de initiativ som tas inom unionen på områden som exempelvis energi, miljö och infrastruktur, vilka är de som framför allt berör Stockholms Hamnar.

EU arbetar även med att skapa förutsättningar för hamnarna att konkurrera på lika villkor samt öka transparensen och effektiviteten i hamnarna, för att dessa inte ska utgöra flaskhalsar i transportflödena. Eftersom de europeiska hamnarna i stor utsträckning skiljer

sig åt med avseende på effektivitet, typ av verksamhet och ägarstruktur, är detta en stor utmaning.

Stockholms Hamnar som del i det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T

Ett område där EU:s inflytande är betydande är infrastruktur. EU-kommissionen arbetar med att skapa en gemensam transportinfrastruktur inom ramen för det så kallade transeuropeiska transportnätverket, TEN-T. En ny policy har tagits fram för detta arbete där 26 miljarder euro investeras i infrastruktur 2014-2020, inom ramen för finansieringsinstrumentet Fonden för ett sammanlänkat Europa (Connecting Europe Facility, CEF)). Den nya infrastrukturpolitiken innebär att ett prioriterat stomnät av infrastruktur har pekats ut, s.k. core network, som ska säkerställa att alla centrala noder och stråk (väg, järnvägar, flygplatser och hamnar) är länkade för att skapa effektiva och hållbara transportkorridorer. Corenätet ska vara färdigställt 2030 och kommer prioriteras för EU-finansiering genom framför allt CEF. Utöver stomnätet har även ett övergripande nät pekats ut, comprehensive network, som ska vara på plats 2050 och till största delen finansieras av medlemsstaterna.

Som del av stomnätet har fem s.k. corehamnar pekats ut som särskilt prioriterade i Sverige varav Stockholms Hamn är en av dessa. Kapellskärs Hamn och Nynäshamns Hamn ingår i comprehensive network. Stockholms Hamn ingår i en av de korridorer eller prioriterade stråk som Kommissionen pekat ut för att förverkliga stomnätet. Korridoren går mellan Helsingfors och Valletta, där centrala farleder (Motorways of the Sea) kopplas ihop med järnvägar och vägar i hamnarna.

De krav som ställs på corehamnarna, för att stomnätet ska kunna upprättas, är bland annat att de ska vara anslutna till övriga stomnätets järnvägs- och väginfrastruktur. Dessutom ska det i corehamnarna finnas tillgång till alternativa drivmedel. Det finns anledning att tro att fler krav kommer att ställas på corehamnarna framöver.

Stockholm Norvik kommer enligt Stockholms Hamnar uppfylla kriterierna för att kunna utgöra en corehamn och med den kapacitetsökning som den nya hamnen kommer innebära för korridoren Helsingfors-Valetta, skulle den utgöra en strategiskt viktig nod i det transeuropeiska transportnätverket.

Principer för bolagets EU-policyarbete

Stockholms Hamnars engagemang och intresse för EU-frågor rör främst verksamhetsspecifika områden, som har direkt påverkan på hamnen, snarare än EU:s roll och funktionssätt. Dock finns några övergripande principer som ligger till grund för arbetet med EU-relaterade frågor.

1. *De europeiska hamnarna skiljer sig åt och har olika förutsättningar*

Inom EU finns 1200 kommersiella hamnar. Det är stora skillnader mellan dessa hamnar vad gäller transparens, typ av verksamhet och ägarstruktur. Denna heterogenitet är viktig att ta hänsyn till i utformningen av riktlinjer och regelverk.

2. *Konkurrensneutralitet bör råda på marknaden*

Den europeiska marknaden bör präglas av konkurrensneutralitet, s.k. level-playing-field, såväl mellan länder och regioner som mellan de olika transportslagen. Särregler i vissa länder eller regioner kan snedvrider konkurrensen mellan de europeiska hamnarna. Likaså kan regler som enbart är tillämpliga på vissa hamnar innebära att hamnarna inte konkurrerar på lika villkor, ens inom en och samma medlemsstat.

3. *EU ska besluta om ramverk men inte detaljstyra*

Lagstiftning på europeisk nivå bör endast ske om det är absolut nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen. EU bör sätta ramar, för att säkra ett level-playing-field, men detaljstyrning bör undvikas. Dessutom bör frivilliga initiativ och insatser uppmuntras. Det är av stor vikt att samråd sker med marknadens aktörer samt att grundläggande marknadsmässiga principer inte inskränks.

4. *Utvidgad EU-lagstiftning får inte innebära ökad administrativ börda*

Nya regler och krav från EU innebär ofta en ökad administrativ börda för de berörda. Detta bör i största möjliga mån undvikas, såväl för hamnen som för hamnens kunder.

Utöver de ovan nämnda principerna finns verksamhetsspecifika områden som är av särskild relevans för Stockholms Hamnar. Förändringar inom dessa områden kan ha direkt påverkan på hamnens verksamhet varför det är av stor vikt att bevaka och, i den mån det är möjligt, påverka utvecklingen i dessa frågor, med utgångspunkt i ovan nämnda principer.

- *Klimat, miljö, energi*

EU har högt uppsatta mål vad gäller klimat, miljö och energi. Sjöfarten, och därmed även hamnarna, står inför en stor utmaning och omställning med de nya, skärpta regler som införs de närmsta åren, som exempelvis utsläpp till luft och vatten samt avfall.

- *Konkurrensfrågor*

EU strävar efter ett level-playing-field på marknaden för att öka konkurrensen och därmed effektiviteten bland hamnarna. Det handlar exempelvis om ökad transparens, att tydliggöra reglerna för statligt stöd samt underlätta

marknadstillträde. Vilka regler och hur dessa införs är viktigt för Stockholms Hamnar att bevaka.

- *Infrastruktur*

EU:s arbete med att skapa det transeuropeiska transportnätverket, TEN-T, är av stor vikt för Stockholms Hamnar. Det handlar om hamnens roll i det europeiska transportsystemet, prioriteringen av infrastrukturprojekt som ansluter till hamnen samt möjligheten till delfinansiering av egna infrastrukturprojekt.

Hamnens strategi för EU-arbete

Stockholms Hamnar bevakar löpande utvecklingen inom EU framför allt i de frågor som berör sjöfarten och hamnarna, men även transportpolitiken i stort. Detta sker såväl direkt av anställda i hamnen som genom svenska och europeiska branschorganisationer. Att ha goda kunskaper i de aktuella frågorna samt tidigt uppmärksamma nya initiativ är av stor vikt för att kunna påverka utvecklingen inom EU.

Hamnen arbetar aktivt med påverkansarbete i Sverige genom att delta i remissförfaranden, referensgrupper och dialog med stadens övriga nämnder och bolag, berörda myndigheter, departementet och branschorganisationer (framför allt Sveriges Hamnar). Stockholms Hamnar har även upparbetade kontakter med exempelvis stadsledningskontorets internationella enhet samt Stockholmsregionens Europakontor.

Vidare är Stockholms Hamnar även engagerad i flera europeiska organisationer, genom vilka det finns goda möjligheter att påverka samt med tillgång till ett brett kontaktnät. Det handlar framför allt om European Sea Ports Organisation (ESPO), Baltic Ports Organisation (BPO) samt kryssningsorganisationen Cruise Europe. Hamnen har för avsikt att ytterligare utvidga och stärka nätverket med olika organisationer och institutioner i Bryssel.

Förutom organisationer på EU-nivå är Hamnen även engagerad i ett antal andra internationella organisationer som innebär att även internationella kontakter upprätthålls samt att möjligheter att påverka även finns på global nivå. Ett par exempel är International Association of Ports and Harbours (IAPH) samt Women's International Shipping & Trading Association (WISTA).

Hamnen har genom åren deltagit i ett flertal EU-projekt och kommer fortsättningsvis medverka och engagera sig i strategiskt viktiga projekt. Det handlar dels om att erhålla medel från EU för byggprojekt t.ex. inom ramen för TEN-T-nätverket men även projekt som innefattar förstudier som exempelvis utreder möjligheten att minska sjöfartens och

hamnarnas miljöpåverkan. Stockholms Hamnar kommer bevaka och utreda möjligheterna att erhålla EU-medel för båda typer av projekt.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att anta upprättat EU-positions-papper som ska gälla tills vidare.

Stockholm den 12 november 2013

Johan Castwall
VD

Gun Rudeberg
Chef Juridik och Samhälle