

Till Stockholms Hamn AB:s styrelse

Remiss av Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Bakgrund

Stockholms Hamnar tog emot rubricerade remiss från Näringsdepartementet 2013-02-07 för besvarande senast 2013-03-01. Hamnen har medgivits förlängd remisstid till 2013-03-11. Remissen har skickats till bl.a. ett antal relevanta myndigheter, berörda länsstyrelser, intresseorganisationer samt hamnar (Copenhagen Malmö Port, Göteborgs Hamn, Luleå Hamn samt Trelleborgs Hamn).

Remissen utgörs av ett förslag till direktiv från EU-kommissionen avseende utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen i unionen. Initiativet kan härledas ur Europa 2020-strategin, dvs. EU:s tillväxtstrategi, där bl.a. klimatförändringar och knapp tillgång till energi och resurser lyftes fram som viktiga områden att hantera. Strategin följdes 2011 av Kommissionens vitbok *"Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem"* som innehöll högt satta mål för transportsektorn vad gäller minskade utsläpp av växthusgaser. Vitboken innehöll vidare initiativ som innebar att kommissionen skulle ta fram *"en hållbar strategi för alternativa bränslen, vilket även omfattar en infrastruktur anpassad till detta"* samt *"riktlinjer och standarder för tankningsinfrastrukturer"*.

Denna process har nu mynnat ut i ett paket med åtgärder i ett *"Clean power for transport"*-initiativ. Paketet innehåller ett s.k. meddelande från Kommissionen om en strategi för alternativa bränslen där man pekar ut de bränslen som finns tillgängliga och som bör ersätta oljan och på så sätt minska transportsektorns växthusgasutsläpp. Paketet innehåller dessutom en konsekvensanalys samt ett arbetsdokument med åtgärder för att uppnå ett ramverk inom EU för användningen av LNG som sjöfartsbränsle.

Slutligen innehåller paketet det direktiv som nu är ute på remiss och som beskrivs mer ingående nedan, med utgångspunkt i det som berör Stockholms Hamnar. Direktivet i sin helhet finns via denna länk:

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2013/0018/COM_COM\(2013\)0018_SV.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2013/0018/COM_COM(2013)0018_SV.pdf)

Kommissionens förslag

Syftet med kommissionens förslag är att säkra uppbyggnaden av en infrastruktur för alternativa bränslen och införandet av gemensamma tekniska specifikationer för denna infrastruktur. I dagens situation vågar marknads aktörer – transportörer och tillverkare av fordon och fartyg – inte ta första steget och investera i nya, alternativa bränslen. Detta på grund av de osäkerheter det medför att vara pionjär, i form av bl.a. höga initiala investeringskostnader, begränsat utbud av bränslen och osäkerhet över hur marknaden utvecklas. Samtidigt hämmas tillgången till de alternativa bränslena eftersom en efterfråga på marknaden saknas. EU-kommissionen vill nu säkra tillgången på alternativa bränslen genom att bygga upp en minimiinfrastruktur på så sätt bryta ”hönan eller ägget”-problematiken.

Kommissionens förslag är långtgående och pekar tydligt ut de alternativa bränslen där medlemsstaterna måste sätta in åtgärder för att stimulera marknaden till att börja investera. De alternativa bränslen för vilka infrastruktur ska byggas är el, vätgas och naturgas inklusive LNG. Andra alternativa bränslen; biodrivmedel, syntetiska bränslen och gasol, omfattas inte av direktivet då europeiskt agerande för att bygga infrastruktur för dessa bränslen inte ses som nödvändigt.

Nationella politiska ramar

Enligt direktivet ska varje medlemsstat anta en nationell politisk ram som beskriver deras syften, mål och stödåtgärder med avseende på marknadsutvecklingen av alternativa bränslen och den infrastruktur som krävs. Direktivet anger åtgärder som den nationella politiska ramen minst ska innehålla, nedan följer några exempel.

- Åtgärder av rättslig karaktär för att stödja uppbyggnad av infrastruktur t.ex. bygglov, koncessioner på bränsle, tillstånd för parkeringar etc.
- Direkta incitament till köp av transportmedel som drivs med alternativa bränslen eller uppbyggnaden av infrastrukturen
- Möjlighet till skatteincitament för att främja transportmedel som drivs med alternativa bränslen eller byggandet av infrastruktur för alternativa bränslen
- Årliga anslag till utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen, differentierade efter bränsle och transportsätt (väg, järnväg, vatten och luft)
- Årliga offentliga anslag för att stödja fabriker som ägnar sig åt tekniker som avser alternativa bränslen

Elförsörjning till transporter

Vad gäller elförsörjning av transporter fokuserar direktivet på elfordon och laddningsstationer. För sjöfarten anges att medlemsstaterna ska se till att landströmsförsörjning till fartyg installeras i hamnar förutsatt att detta alternativ är kostnadseffektivt och innebär miljöfördelar. Landströmsförsörjningen ska uppfylla särskilda tekniska specifikationer.

Naturgasförsörjning till transporter

Direktivet föreslår att en uppbyggnad av minimiinfrastruktur för LNG i medlemsstaterna ska säkerställas. För sjöfarten ska LNG-tankstationer vara allmänt tillgängliga i alla havshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätets (TEN-T) stomnät senast den 31 december 2020. Detta innebär att infrastruktur för LNG-bunkring ska finnas tillgänglig i alla utpekade s.k. ”corehamnar”, däribland Stockholms Hamn.

Gemensamma tekniska specifikationer

I direktivet anges att gemensamma tekniska specifikationer måste införas för att fordon och fartyg ska vara kompatibla med laddnings- och tankstationer. Här innefattas således den landbaserade strömförsörjningen till fartyg samt överföringen av LNG.

De tekniska specifikationerna bör anges i europeiska standarder som överensstämmer med relevanta internationella standarder. Sådana europeiska standarder finns dock inte tillgängliga i nuläget men kommer att utvecklas av de europeiska standardiseringsorganisationerna, baserat på standarder, tekniska specifikationer och arbete som finns internationellt, bl.a. inom IMO.

Vidare föreslås att kommissionen ska anta sk. genomförandeakter gällande

- Säkerhetsföreskrifter för förvaring, transport samt tankning av LNG.
- Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet mellan fartyg och båtar och LNG-tankstationer för transport till sjöss och inre vattenvägar.

Det innebär att dessa åtgärder kräver ett enhetligt genomförande i medlemsstaterna och kommissionen bestämmer villkoren för hur reglerna ska införas i svensk lag.

Stockholm Hamn AB:s synpunkter

Behovet av att hitta alternativa lösningar för att nå de högt satta klimatmålen och därmed minska transporternas miljöpåverkan är av mycket stor vikt. Inte minst pågår ett intensivt arbete inom sjöfarten att introducera ny teknik och alternativa bränslen på marknaden, då sjöfarten står inför skärpta krav på utsläpp av framför allt svavel och kväve inom bara några få år.

LNG-infrastruktur i hamnar

Stockholms Hamnar är djupt involverade i arbetet med att etablera LNG som ett alternativt bränsle inom sjöfarten. Möjligheten att bunkra LNG finns redan i Stockholm och för första gången har bunkring av ett fullskaligt passagerarfartyg, Viking Grace, genomförts. Stockholms Hamnar medverkar även i det TEN-T finansierade projektet, *LNG in Baltic Sea Ports*, som syftar till att hitta lösningar för LNG-infrastruktur i ett antal hamnar kring Östersjön. Dessutom är Hamnen engagerad i *World Port Climate Initiative* och deltar aktivt i arbetet med att utarbeta en gemensam industristandard för LNG som fartygsbränsle, gällande bland annat bunkringsprocedurer.

Stockholms Hamnar ställer sig positiva till förslag och åtgärder som innebär ökad användning av alternativa bränslen inom transportsektorn, och kommer fortsättningsvis vara engagerade i att möjliggöra en sådan utveckling. En viktig fråga man bör ställa sig är dock på vems ansvar byggandet av infrastrukturen och – för sjöfartens del – tillhandahållandet av bunkringslösningar ligger. Idag är många hamnar, såväl i Sverige som utomlands, engagerade och arbetar aktivt, på frivillig basis, med att etablera LNG-anläggningar för bunkring. Som följd verkar det ha spridits en uppfattning att det är just hamnarnas ansvar att säkra bunkringsmöjligheterna av LNG, trots att man idag inte har något ansvar för att erbjuda bunkring av konventionella bränslen, och en olycklig utveckling vore om en sådan uppfattning cementeras i regelverk. I detta avseende är direktivet inte tillräckligt tydligt, är det hamnarna eller annan marknadsaktör som ska ansvara för att infrastrukturen kommer till stånd?

Vidare kan det ifrågasättas varför det är just i corehamnar som LNG-infrastruktur ska etableras. Att en hamn har utpekad corestatus betyder inte nödvändigtvis att trafiken i den hamnen är av det slag som lämpar sig för LNG-drift, vilket innebär en risk att LNG-anläggningar som byggs blir underutnyttjade. Företrädesvis bör allokeringen av LNG-infrastruktur växa fram på marknadsmässiga grunder för att resurserna ska användas på mest effektiva sätt.

Landanslutning elförsörjning för fartyg

Elanslutning av fartyg är en möjlighet i Stockholms Hamnar sedan mitten av 1980-talet. I de stora projekt som Stockholms Hamnar för närvarande arbetar med, till exempel utbyggnaden av Värtahamnen i Stockholm samt etableringen av Stockholm Norvik Hamn strax norr om Nynäshamn, planeras för elanslutning.

Elanslutning har främst effekt på lokal nivå då det minskar emissioner och buller från fartygens motorer under liggetiden i hamn. Effekterna är dock av stor betydelse för miljön och de investeringar och åtgärder som krävs för att tillhandahålla elanslutning begränsas inte enbart till hamnarnas kajer. Därför krävs samordning på ett mer

övergripande plan och att man nu från EU-kommissionen nu uttalar att medlemsstaterna ska se till att landström finns tillgänglig är positivt.

I direktivet finns tydliga mål för vad som ska uppnås när det gäller infrastrukturen för eldrivna vägfordon och vilka åtgärder som krävs, men det vore önskvärt om direktivet blir tydligare även när det gäller elanslutning av fartyg.

När det gäller elanslutning är det viktigt att betona det stora behovet av effekt som fartygen har. En färja som ansluts har ett effektbehov på ungefär 2,5 MW medan större kryssningsfartyg kan ha ett effektbehov på upp emot 14 MW, vilket kan jämföras med en mindre stad. I Stockholm kan det under högsäsong ligga flera färjor och kryssningsfartyg i hamn, vilket skulle ställa stora krav på kapaciteten i elnätet om samtliga dessa skulle ansluta. Därmed är det av stor vikt att landinfrastrukturen för el fram till hamnen har tillräcklig kapacitet för att försörja de fartyg som väljer att ansluta, något som hamnen inte har möjlighet att säkerställa.

Elanslutning av fartyg kräver stora investeringar från både hamnens och rederiernas sida. En fråga som uppstår är vem som bär kostnaden för uppsäkring av kapaciteten i nätet. Fartygen kräver som nämnts ovan hög effekt vilket innebär högre kostnader, oavsett mängden ström som används. Här krävs en prissättningsmodell som gör det intressant både för hamnar och rederier att investera i landström. Idag finns i Sverige skattereduktioner för att ge incitament till rederierna att landanslutna fartygen. Dock krävs åtgärder och incitament för att bygga ut infrastrukturen för elförsörjning av fartyg, precis på samma sätt som görs för vägtransporter i direktivet.

Finansiering och styrmedel

Det är positivt att kommissionen lyfter fram offentliga anslag till utbyggnaden av infrastrukturen för alternativa bränslen i den nationella politiska ramen (art 3, bilaga III). Det är dock viktigt att sådana medel används på rätt sätt. Eftersom flera hamnar i Europa redan inlett ett arbete med att etablera LNG-anläggningar kan offentliga medel för att direkt stödja den typen av åtgärder innebära att konkurrensen mellan de europeiska hamnarna snedvrids, vilket vore en olycklig utveckling.

Då infrastrukturen för de alternativa bränslena är kopplad till TEN-T nätverket vore det önskvärt att även medel inom TEN-T finns tillgängliga i större utsträckning, som komplement till medlemsstaternas egen finansiering. Detta då infrastrukturen för alternativa bränslen inte enbart ligger i medlemsstaternas intressen utan hela unionens, vilket inte minst blir tydligt i kommissionens åtgärds paket och föreliggande direktiv.

Säkerhetsföreskrifter och tekniska standarder

När de gäller framtagandet av säkerhetsföreskrifter och tekniska specifikationer gällande LNG (art 6) vill vi understryka vikten av att sådana bottnar i det arbete som pågår internationellt, inom exempelvis IMO och *World Port Climate Initiative*. Sjöfarten verkar på en global marknad och därför är det viktigt att i största möjliga mån undvika europeiska särregler. Att beakta och ta hänsyn till det arbete som aktörer på marknaden redan utvecklat, exempelvis inom nämnda *World Port Climate Initiative*, är av stor vikt då det vuxit fram ur erfarenheter och kunskaper hos expertis som arbetar nära LNG-hantering.

Förslag

Styrelsen föreslås besluta

- att som svar på remissen återropa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande
- att omedelbart justera ärendet

Stockholm den 22 februari 2013

Johan Castwall
VD

Gun Rudeberg
Chef Juridik och Samhälle