



Kommunstyrelsen
Stockholms stad
Dnr KS: 2021/972
Dnr SH: 2021/563

Yttrande över EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Stockholms Hamnar har tagit del av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen och lämnar här sina synpunkter.

Stockholms Hamnars synpunkter

EU har ambitionen att bli en klimatneutral kontinent till år 2050 och att på vägen uppnå en minskning av de klimatpåverkande utsläppen med 55 % till år 2030 (jämfört med 1990 års nivå).

Stockholms Hamnar delar bedömningen att det är mycket angeläget att utan dröjsmål minska de klimatpåverkande utsläppen och att kraftfulla åtgärder behöver vidtas för detta. Sjöfart och hamnverksamhet ska självklart vara en del i arbetet.

EU-kommissionens förslag är att ersätta det tidigare direktivet, Alternative Fuel Infrastructure Directive, med en förordning. Detta medför mindre flexibilitet för varje medlemsland att välja effektiva åtgärder, vilket kan vara problematiskt för hamnar i Europa. De europeiska hamnarna är heterogena när det gäller förutsättningar för verksamheten, till exempel avseende typ av trafik, lokalisering och tekniska möjligheter som kapacitet i elnätet. Det är enligt Stockholms Hamnar rimligt med flexibilitet i val av åtgärder, utan att man gör avkall på de högt ställda målen.

Även Stockholms Hamnar har ambitiösa klimatmål med målsättningen att uppnå nollutsläpp inom hamnområdena till senast år 2040. Ökad anslutning av fartyg till landel vid kaj är i dagsläget den mest verkningsfulla åtgärden för att minska fartygens utsläpp till luft inom hamnområdena. I EU-kommissionens förslag utgör investeringar i landel en viktig åtgärd avseende att minska sjöfartens miljöpåverkan.



Stockholms Hamnar arbetar systematiskt med investeringar i infrastruktur för elanslutning vid kajer där det bedöms göra mest nytta utifrån kundbehov och ge den mest kostnadseffektiva minskningen av utsläpp. Landelanslutning för fartyg vid kaj bör dock inte vara ett mål i sig. Det är resultatet, dvs. låga eller noll-utsläpp, som är viktigt.

Kommissionens val att ersätta tidigare direktiv med en juridiskt bindande förordning gör det extra viktigt att det finns en flexibilitet i regelverket. Stockholms Hamnar ser därför positivt på kommissionens förslag att exkludera fartyg som använder noll-utsläppsteknik i kravet på elanslutning vid kaj. Detta främjar en teknikneutralitet där resultatet är avgörande. Det är även rimligt att fartyg som ligger kortare tid än två timmar vid kaj föreslås vara undantagna i och med att detta ger möjligheter för hamnarna att genomföra investeringar med störst nytta och prioritera anlöp med lång liggetid.

Det är viktigt att urskilja vilka typer av fartyg som bäst lämpar sig för landelanslutning vid kaj. Förslagen på krav i artikel 9 om landelanslutning för olika typer av fartyg är högt ställda och kommer att innebära, även för Stockholms Hamnar som ligger långt fram på området, att ytterligare investeringar krävs fram till den 1 januari 2030.

Kraven är formulerade utifrån ett visst antal anlöp av olika fartygstyper (över 5 000 GT) under en treårsperiod. Det är inte tydligt i förslaget på vad antalet anlöp är baserat. Även hur ”demand” (energi eller eleffekt) är definierat är otydligt anser Stockholms Hamnar. Förslaget att 90 % av fartygens behov ska vara uppfyllt ger ett visst utrymme för flexibilitet utifrån en effektiv operativ planering, men det är alltså ett högt ställt krav.

I och med att investeringar i landelanslutningar är mycket kostsamma vill Stockholms Hamnar understryka betydelsen av att även annan lagstiftning kommer på plats, till exempel korrelerande krav på utveckling av teknik och användning av bränslen inom sjöfarten via FuelEUMaritime, så att hamnarnas investeringar kommer att efterfrågas. Även genomförande av lagförslag om skattereduktion för landel och borttagen skattebefrielse på fossila marina bränslen är enligt Stockholms Hamnars bedömning centrala för att uppnå en tydlig positiv miljöeffekt.

Det har hittills varit svårt för hamnar att få lönsamhet i investeringarna i infrastruktur för landel. De skarpare kraven i förordningen gör det, enligt Stockholms Hamnars uppfattning, ännu viktigare med finansieringsstöd till nödvändiga investeringar, både i hamnar och ombord på fartygen. EU-kommissionens förslag är att även sjöfarten ska inkluderas i handeln med utsläppsrätter (ETS). Att finansiering av investeringar kan göras utifrån ETS är ett väl avvägt förslag enligt Stockholms Hamnar.



Avseende infrastruktur för andra alternativa bränslen noterar Stockholms Hamnar att inga långsiktiga mål finns för bunkring av LNG i hamnar. LNG kommer under överskådlig tid att vara ett viktigt fartygsbränsle men sett över längre tid bör det betraktas som ett övergångsbränsle. Behovet av framtida LNG-bunkring får fastställas i dialog mellan berörda hamnar och rederier.

Slutligen ser Stockholms Hamnar positivt på förslaget att varje medlemsland ska ta fram en utvecklingsplan för infrastrukturen för alternativa bränslen, till exempel när det gäller vätgas och ammoniak. Det är även bra att varje medlemsland ska tillhandahålla aktuell information om i vilka hamnar anläggningar för elanslutning finns samt deras kapacitet.

Detta svar har inte behandlats av Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Sverker Henriksson
Chef Strategi & Utveckling, Stockholms Hamn AB