



KYSTVERKET

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Deres ref.:
21/1757

Vår ref
2021/7782-2

Arkiv nr

Saksbehandler
Einar Bjørshol

Dato
30.08.2021

Høringssvar: Norges posisjon til revidert direktiv 2014/94/EU om infrastruktur for alternative drivstoff

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev av 20. juli om Europakommisjonens forslag til forordning om infrastruktur for alternative drivstoff. Forordningen skal erstatte dagens direktiv 2014/94/EU. Forslaget omfatter vegtransport, skipsfart og luftfart, og vårt høringssvar avgrenses til sjøfartssektoren.

Forslaget må også ses i sammenheng med andre initiativ lansert av Europakommisjonen, især forslag til forordning om fremme av alternative drivstoff i skipsfarten (FuelEU Maritime), som er sendt på høring av Klima- og miljødepartementet.

Vi viser også til felles leveranse fra Kystverket, Statens vegvesen og DSB av 20. november 2020 med forslag til høringsnotat og teknisk forskrift til implementering av gjeldende direktiv 2014/94/EU i norsk lov.

Nedenfor er Kystverkets kommentarer til forslaget om forordning om infrastruktur for alternative drivstoff.

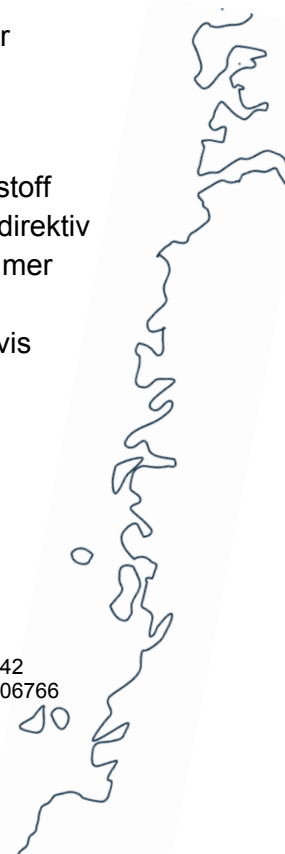
Fra direktiv til forordning (Forklarende tekst, avsnitt 2.4)

Europakommisjonen foreslår at bestemmelsene om infrastruktur for alternative drivstoff gjøres om fra direktiv til forordning. Endringen begrunnes med at bestemmelsene i direktiv 2014/94/EU i for liten grad er fulgt opp, og at det vil være behov for en hurtigere og mer samordnet utvikling på EU-nivå for å nå klimamålet for 2030. Ved forordning vil bestemmelsene sannsynligvis måtte implementeres i en egen norsk lov og ikke delvis gjennom havne- og farvannsloven, slik det er gjort i dag med bestemmelsene om landstrøm.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Definisjoner (Artikkel 2)

Forslaget til forordning inneholder en lang rekke med definisjoner, og det er behov for å kommentere eller avklare enkelte av dem.

Et sentralt begrep som ikke defineres er **«vehicle»**, som brukes flere steder i forslaget, og ser ut til omfatte både bil, båt, tog og ev. andre former for kjøretøy, jf. fortalen nr. 21. Flere steder i forslaget brukes kun «vehicle», mens det ut fra sammenhengen kan forstås at begrepet kun sikter til kjøretøy på vei, for eksempel i artikkel 3 nr. 1, artikkel 4 og artikkel 5. Andre steder er dette mer tvetydig, som i kravet om betalingsløsninger og prisinformasjon ved hydrogenfyllestasjoner i artikkel 7 og i kravet om tilgjengeliggjøring av data i artikkel 18. Vi foreslår at det tydeliggjøres i aktuelle bestemmelser når de kun gjelder for kjøretøyer på vei. Dette kan for eksempel gjøres ved at en tar med ordet «road» i overskriften slik det er gjort i artikkel 6.

I artikkel 2 defineres begrepet **«publicly accessible»** (offentlig tilgjengelig) uavhengig av sektor og knyttes til infrastruktur for alternative drivstoff generelt. Ellers i direktivet brukes begrepet utelukkende i tilknytning til omtale av infrastruktur for vegtransport, for eksempel i fortalen nr. 22 og 26 og i artiklene 3-6. Samtidig brukes «publicly accessible» også i mer tvetydige sammenhenger som artiklene 7 og 18, jf. avsnittet om begrepet «vehicle». Vi tolker det dithen at «publicly accessible» kun gjelder vegtransport, men det hadde vært hensiktsmessig med en eksplisitt avklaring i forordningsteksten.

Uttrykket **«ship at berth»** defineres i artikkel 2 nr. 57 med henvisning til definisjonen i forordning (EU) 2015/757 av 29. april 2015 om overvåking, rapportering og kontroll av karbondioksidutslipp fra sjøtransport og om endring av direktiv 2009/16/EF);

«at berth» er: n) «fartøy ved kai» et fartøy som ligger sikkert fortøyd eller for anker i en havn under en medlemsstats jurisdiksjon i forbindelse med lasting, lossing eller et anløp, herunder den tiden det ikke lastes eller losses»

Definisjonen omfatter dermed fartøy som ligger for anker i en havn (for eksempel cruiseskip i Geiranger), mens skip som ligger for anker utenfor havnen i påvente av kaiplass (for eksempel bulkskip utenfor Narvik) regnes for å være under seilas¹. Dette innebærer at havner som er omfattet av kravet om å tilby landstrøm også må kunne tilby dette til passasjerskip og containerskip som ligger for anker i en havn. Dette er teknisk mulig, men fordyrende. Det ser imidlertid ikke ut til at kravet til utbygging av landstrøm som angitt i dette forslaget til forordning vil medføre behov for utbygging av landstrøm til skip på anker. Imidlertid vil kravene i FuelEU Maritime kunne medføre etterspørsel etter landstrømsanlegg til skip som ligger på anker. Se ytterligere omtale nedenfor under avsnittet «Landstrøm».

Hydrogen (Artikkel 7)

Europakommisjonens forslag omtaler infrastruktur for hydrogenfyllestasjoner, og dette må forstås som å gjelde alle sektorer ettersom artikkel 6 eksplisitt omhandler kjøretøy på veg. Imidlertid er det i artikkel 7 en del krav til betalingsløsninger og prisinformasjon som ellers i forslaget til forordning kun brukes om vegtransport. Det hadde vært hensiktsmessig

¹ <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/MRV-and-DCS/FAQs-EU-MRV.html>

Landstrøm (Artikkel 9)

I 2014/94/EU er det krav til utbygging av landstrøm i TEN-T kjernehavnene, med mindre det ikke er noen etterspørsel etter landstrøm eller at kostnaden er uforholdsmessig høy sammenlignet med gevinsten. Disse kriteriene er åpne for skjønnsmessig vurdering. Europakommisjonen har i forslaget til forordning valgt å sette objektive kriterier for krav til landstrøm både i TEN-T kjernehavnen og i havnene som utgjør det utvidet TEN-T nettverket. Kravet gjelder kun for landstrøm til containerskip og passasjerskip over 5 000 bruttotonn (BT), liggetid i havn må være på minimum to timer, og det er ulike minimumskrav til gjennomsnittlig antall anløp i året for de respektive skipssegmentene.

Containerskip

Av de 16 TEN-T-havnene var det 9 havner som hadde anløp av containerskip over 5 000 BT i 2020. Alle havnene hadde over 50 anløp av containerskip dette året, og andelen anløp med liggetid over 2 timer varierte mellom 92,5 pst. og 100 pst.

Tabell 1:

TEN-T-havn	Terminal	Antall anløp	Andel liggetid over 2 timer	Landstrøm tilgjengelig
Oslo Havn KF	Sydhavna	487	99,0 %	Nei
Moss Havn KF	Moss containerkai	161	100 %	Ja
Larvik Havn KF	Revet havneterminal	179	100 %	Ja
Grenland Havn IKS	Breviksterminalen	132	100 %	Ja
Kristiansand Havn IKS	Containerterminalen	218	99,5 %	Nei
Stavangerregionen Havn IKS	Risavika	188	95,2 %	Ja
Karmsund Havn IKS	Husøy	208	94,5 %	Ja
Bergen Havn	Dokken	171	96,7 %	Ja
Mo i Rana Havn KF	Toranesetterminalen	54	92,5 %	Nei

Per i dag er det landstrømsanlegg til godsskip i Moss, Larvik, Grenland, Stavanger, Karmsund og Bergen. Kristiansand Havn har fått tilsagn om tilskudd fra Enova til landstrømsanlegg til containerskip, og anlegget skal stå klart innen 2023. Ytterligere undersøkelser vil være nødvendig for å avklare hvorvidt de eksisterende anleggene vil kunne imøtekomme minimum 90 pst. av etterspørselen etter landstrøm for containerskip.

Passasjerskip: Ro-ro passasjerskip og hurtigbåter

Av de 16 TEN-T-havnene var det 13 havner som hadde anløp av ro-ro passasjerskip over 5 000 BT i 2019. Av disse havnene var det sju havner med mer enn 40 anløp og liggetid over to timer. Denne trafikken var i all hovedsak knyttet til utenlandsferjene og Hurtigruten.

TEN-T-havn	Terminal	Type trafikk	Antall anløp	Andel liggetid over 2 timer	Landstrøm tilgjengelig

Oslo Havn KF	Hjortnes havneanlegg	Utenlandsferje (Color Line)	365	100 %	Ja
Oslo Havn KF	Utstikker 1 og 2	Utenlandsferje (DFDS)	365	100 %	Ja
Sandefjord havn	Sandefjord fergeterminal	Utenlandsferje (Color Line)	730	50 %	Ja
Sandefjord havn	Sandefjord fergeterminal	Utenlandsferje (Fjord Line)	730	50 %	Ja
Larvik Havn KF	Revet havneterminal	Utenlandsferje (Color Line)	730	50 %	Ja
Kristiansand Havn IKS	Kristiansand fergeterminal	Utenlandsferje (Color Line)	730	50 %	Ja
Kristiansand Havn IKS	Kristiansand fergeterminal	Utenlandsferje (Fjord Line)	730	50 %	Ja
Bergen Havn	Hurtigrutekaiaen	Hurtigruten	365	100 %	Ja
Trondheim Havn IKS	Pir I	Hurtigruten	730	100 %	Nei
Kirkenes havn	Kirkenes hurtigrute kai	Hurtigruten	365	100 %	Nei

Per i dag er det tilgang til landstrøm for utenlandsferjer i alle TEN-T-havnene som vil bli omfattet av landstrømskravet. Med dagens ruteplan vil Hurtigruten ha tilgang til landstrøm i en av de tre TEN-T-havnene hvor den foreslåtte forordningen vil stille krav om tilgang til landstrøm. Landstrømsanlegg til Kysttruten er under bygging i Trondheim.

Passasjerskip: Cruiseskip

Av andre passasjerskip over 5 000 BT ser det i Norge ut til å kun være anløp av cruiseskip som er relevante for dette kravet om landstrøm. Landstrømsanlegg til cruiseskip er store og kostbare, og per i dag er landstrøm til cruise kun tilgjengelig i Kristiansand og Bergen. De er da også to av de sju TEN-T-havnene som i 2019 hadde minst 25 anløp av cruiseskip med varighet over to timer. De andre havnene er Oslo, Stavanger, Karmsund, Molde, Åndalsnes og Trondheim.

TEN-T-havn	Terminal	Antall anløp	Andel liggetid over 2 timer	Landstrøm tilgjengelig
Oslo Havn KF	Vippetangen & Sønner Akershus	94	99 %	Nei
Kristiansand Havn IKS	Kristiansand containerterminal	53	100 %	Ja
Stavangerregionen Havn IKS	Cruise & Waiting Terminal Stavanger	230	99 %	Nei
Karmsund Havn IKS	Garpeskjær, Haugesund	41	99 %	Nei
Bergen Havn	Skoltegrunnskaiaen og Bontelabo	328	99 %	Ja

Molde og Romsdal Havn IKS	Storkaien, Molde	36	100 %	Nei
Molde og Romsdal Havn IKS	Åndalsnes Havn	40	100 %	Nei
Trondheim Havn IKS	Turistkaia kai 68, Trondheim	75	100 %	Nei

Under havneorganisasjonen Molde og Romsdal IKS oppfyller både Storkaien, Molde og Åndalsnes Havn kravet om å ha landstrøm tilgjengelig. Det er imidlertid behov for å avklare om TEN-T-statusen til Molde og Romsdal Havn IKS gjelder alle organisasjonens terminaler og om landstrømskravet dermed gjelder kailigge ved begge de to terminalene.

Forholdet til landstrømskravene i FuelEU Maritime

I forslagetets fortale (32) vises det til de foreslåtte kravene til bruk av landstrøm i FuelEU Maritime, og at kravene til utbygging av landstrømsanlegg skal sikre at skipsfarten finner tilstrekkelig landstrømskapasitet i TEN-T-havnene. Imidlertid gjelder kravet til bruk av landstrøm i FuelEU Maritime alle anløp over to timer i alle havner og ikke bare i TEN-T-havner. En sammenstilling av data fra Havbase og Kystdatahuset over anløpssteder og liggetid for containerskip og passasjerskip over 5 000 BT viser imidlertid at det er et betydelig misforhold mellom kravet til utbygging av landstrømsanlegg i herværende forslag (tilbudssiden) og kravet til bruk av landstrøm i FuelEU Maritime (etterspørselssiden):

- Containerskip anløp i 2020 37 forskjellige terminaler, mens kun ni av disse var i TEN-T-havner.
- Ro-ro passasjerskip (utenlandsferjer, bilferjer og Hurtigruten) anløp i 2019 57 forskjellige terminaler hvorav 15 var terminaler i TEN-T-havner.
- Cruiseskip anløp i 2019 44 forskjellige terminaler hvorav 13 var terminaler i TEN-T-havner. I tillegg anløp passasjerskip tolv forskjellige verft i 2019.

Vi vil analysere anløpsstatistikken nærmere og komme tilbake til dette i vårt høringssvar til FuelEU Maritime.

LNG – flytende naturgass (Artikkel 11)

Når det gjelder flytende naturgass (LNG), foreslår Europakommisjonen å videreføre bestemmelsen om at det skal legges til rette for at skip skal kunne sirkulere innenfor TEN-T kjernenettverket med LNG som drivstoff². Sammenlignet med 2014/94/EU er fristen framskyndet et år, fra 31.12.2025 til 1.1.2025. Dagens etterspørsel i TEN-T kjernehavnene Oslo og Narvik er i praksis lik null. Skulle derimot noen av de mange cruisebåtene som i de neste årene er planlagt bygget med LNG-motorer anløpe Oslo eller Narvik, vil det ikke være tilstrekkelig å dekke eventuell etterspørsel etter drivstoff med tankbiler, slik som dagens tilbud i de to havnene ville basert seg på. Alternativene vil være å møte en slik etterspørsel med LNG bunkringsfartøy, slik som ved bunkring i Bergen av LNG-drevne fartøy på Kystruten, eller med etablering av tankanlegg på land. Sistnevnte løsning vil imidlertid kreve en betydelig sikkerhetssone rundt tankanlegget og være lite egnet særlig for Oslo havn, men muligens også for Narvik.

² Article 11

National policy framework (Artiklene 13-16)

Statene skal utarbeide nasjonale planer som sikrer at målene nås. For sjøfarten gjelder dette kravene som stilles i forordningen om utbygging av landstrøm og LNG-infrastruktur. I tillegg skal statene sette utarbeide en utbyggingsplan («deployment plan») for infrastruktur for alternative drivstoff i havnene til bruk for havnetjenester («port services», punkt 1 (m)), som definert i forordning (EU) 2017/352. Eksempel på slike tjenester er bunkring, godshåndtering, fortøyning, passasjertjenester, innsamling av skipsavfall, losing og tauing.

Det skal også utarbeides måltall for andre alternative drivstoff til sjøfarten, og da nevnes eksplisitt hydrogen, ammoniakk og elektrisitet (punkt 1 (n)). Planen skal også inneholde en vurdering av dagens infrastruktur og fremtidig utvikling av markedet for infrastruktur for alternative drivstoff. Annethvert år skal det rapporteres på fremdrift i henhold til den nasjonale planen, jf. Artikkel 14 og Vedlegg I.

Det vil være behov for å utrede flere dimensjoner ved planen, både for å få kunnskap om dagens situasjon og for å kunne utarbeide måltall. Det kan også bli nødvendig å hente inn data som i liten grad er tilgjengelige i dag. Eksempelvis spesifiseres det noen rapporteringsparametere i Vedlegg I, og en av disse er i hvilken grad anleggene er i bruk («utilisation rates»). Dette er data som ikke er tilgjengelige og som det er uklart om alle anleggseierne vil være i stand til å rapportere per i dag.

Siden ansvaret for forordningen vil ligge i Samferdselsdepartementet, legger Kystverket til grunn at vi vil bli involvert i utredningsarbeidet for de nasjonale planene. Vi tror også det vil være hensiktsmessig om andre statlige etater og selskaper med ansvarsområde opp mot maritim sektor vil involveres i arbeidet, eksempelvis Sjøfartsdirektoratet, Miljødirektoratet og Enova.

Tilgjengeliggjøring av data (Artikkel 18)

Det er uklart om kravet om tilgjengeliggjøring av data om infrastruktur for alternative drivstoff og sanntidsdata om bruken av anleggene også omfatter infrastruktur for sjøfart. Et lignende krav lå inne i direktiv 2014/94/EU med samme uklare avgrensning. I utkastet til høringsnotat for teknisk forskrift om infrastruktur for alternative drivstoff tolket Kystverket, Statens vegvesen og DSB direktivet dithen at kravet kun gjaldt lade- og fyllestasjoner for vegtransport. Det er ønskelig med en eksplisitt avklaring i den foreslåtte forordningen.

Tekniske standarder (Artikkel 19 og Vedlegg II)

Forslaget til forordning krever bruk av felles tekniske standarder for infrastruktur for alternative drivstoff. I artikkel 19 gis kravene virkning fra det tidspunktet forordningen blir vedtatt. Med andre ord gis ikke standardkravet tilbakevirkende kraft, tilsvarende som i direktiv 2014/94/EU. De konkrete standardene listes opp i vedlegg II. Det er en forbedring fra direktiv 2014/94/EU at det er tatt høyde for kommende standarder på nye teknologiområder, som ladeanlegg for skip og bunkringsanlegg for hydrogen, metanol og ammoniakk. Omtalen av den tekniske standarden for landstrøm er noe justert fra 2014/94/EU, men det refereres til IEC/IEEE 80005-1:2019 for både høyspent og lavspent landstrøm. Det ville vært mer hensiktsmessig om det ble referert til IEC/IEEE 80005 uten bindestrek, for den omfatter flere standarder, både for høyspent, lavspent og for kommunikasjonen mellom enheter på land og på fartøy. 80005-1 omfatter kun høyspentanlegg med en effekt på over 1 MW. 80005-3 er standarden for landstrømsanlegg med lavspenning og med lavere effekter, men denne er fortsatt i prosess for godkjenning.

Ved å kun referere til 80005, som er foreslått i den norske forskriften som implementerer direktiv 2014/94/EU, vil forordningen også ta høyde for kommende landstrømsstandarder.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen
direktør

Dokumentet er elektronisk godkjent