



**Til ØU**

10. september 2018

**Redegørelse om landstrømanlæg i Nordhavn og EU-tilskud til PowerCon**

Sagsnr.  
2018-0230610

Dokumentnr.  
2018-0230610-2

Sagsbehandler  
Mikkel Krogsgaard Niss

Borgmester Niko Grünfeld har 28. august 2018 stillet følgende spørgsmål: ”Kan Økonomiforvaltningen redegøre for, hvilke overvejelser, der ligger bag ØKF, By og Havn og Copenhagen Malmö Ports beslutning i 2016 om at takke nej til et landstrømanlæg til krydstogtskibene som virksomheden PowerCon ville forære til Københavns Kommune?”. Derudover har flere borgmestre/BR-medlemmer efterfølgende stillet spørgsmål jf. bilag 1.

Herunder svares samlet på de modtagne spørgsmål.

**Svar**

Økonomiforvaltningen har ikke takket nej til et landstrømanlæg til krydstogtskibe.

Nedenfor redegøres for forløbet omkring PowerCons EU-tilskud samt Økonomiforvaltningens håndtering heraf.

**Landstrømanalyser**

By & Havn og Copenhagen Malmö Port (CMP) udarbejdede i 2012 den første landstrømanalyse for København. I analysearbejdet indgik også Dansk Energi, men Dansk Energi trak sig fra arbejdet og udarbejdede i 2013 sin egen analyse af landstrøm til krydstogtskibe, der af Økonomiforvaltningen kun er modtaget i udkast.

Etableringsomkostningerne i landstrømrapporterne fra 2012 og 2013 blev baseret på priser indhentet fra flere større internationale leverandører og udgjorde 175-275 mio. kr.

I foråret 2014 henvendte virksomheden PowerCon sig til Økonomiforvaltningen. PowerCon vurderede på daværende tidspunkt at kunne reducere anlægsudgifterne for et 30MW landstrømanlæg til i størrelsesordenen 100 mio. kr. inkl. nettilslutning, bygninger m.v. Dog var og er PowerCon en mindre virksomhed, der på daværende tidspunkt hovedsageligt havde erfaring fra vindmølleindustrien. Derfor fik By & Havn, i samarbejde med Økonomiforvaltningen, udført en ekstern kvalitetssikring af PowerCon samt deres løsning. Kvalitetssikringen viste, at PowerCon havde de tekniske evner til at udføre et landstrømanlæg. Økonomiforvaltningen, By & Havn samt CMP samarbejdede herefter med PowerCon om belysning af mulighederne for at reducere etableringsomkostningerne ved et

**Team Mobilitet**

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen  
|  
1550 København V

Mobil  
5137 2764

E-mail  
B47R@kk.dk

EAN nummer  
5798009800176

landstrømanlæg. I 2015 vurderede parterne på baggrund af dette arbejde, at et anlæg på 20 MW, med mulighed for senere udvidelse, ville koste 74,8 mio. kr. i anlæg – en reduktion på 200 mio. kr. siden rapporten fra 2012.

På baggrund af Ren luft planen fra 2013, hensigtserklæring i budget 2014 samt medlemsforslag fra SF, udarbejdede CMP, By & Havn samt Økonomiforvaltningen i 2014 og 2015 rapporten Mulighederne for etablering af landstrøm i Nordhavn. Rapporten og et tilhørende budgetnotat blev behandlet af Borgerrepræsentationen 17. juni 2015, så det kunne indgå i forhandlingerne om budget 2016.

Rapporten fra 2015 viste bl.a., at der var usikkerhed om den fremtidige udvikling af landstrømteknologien og ikke udsigt til, at mange krydstogtskibe i de kommende år fik installeret udstyr til at kunne tage landstrøm. Det skyldtes bl.a., at mange skibe fik installeret røgrensningsanlæg (scrubbers), så svovlemissionerne (SO<sub>2</sub>) blev reduceret, samtidig med, at det billigste brændstof kunne benyttes på skibet. Hermed blev det økonomiske incitament for rederierne til at installere udstyr til landstrøm på skibene mindre. Røgrensning virker også mens skibene sejler, men har kun begrænset effekt på partikeludledningen og reducerer ikke CO<sub>2</sub>- og NO<sub>x</sub>-udledning.

Der findes ifølge rapporten fra 2015 en ISO-standard for landstrøm, der beskriver de strømtekniske forhold. Praktiske elementer, som fx placering af stikket på skibet, indgår ikke i standarden, hvilket indebærer, at tilslutningsanlæg på land skal være mobile, da man ikke kan regne med det samme tilslutningspunkt på alle skibe.

Der var i forbindelse med udarbejdelsen af rapporten fra 2015 tæt kontakt til Oslo og Stockholm, men de fandt på daværende tidspunkt ikke grundlag for at samarbejde om etablering af landstrøm til krydstogtskibe. De store krydstogthavne i Østersøen satsede i stedet på at kunne tilbyde landstrøm til færger, da det i byer med flere færgeruter giver en større samlet miljøfordel med forholdsvis mindre etablerings- og driftsomkostninger. Eksempler herpå var havnene i Stockholm, Oslo og Helsinki, hvor der installeres landstrøm til den omfattende færgedrift.

I rapporten fra 2015 blev der beregnet en businesscase på baggrund af anløbene i København i 2010-2014, olieprisfremskrivning fra 2014 samt etableringsomkostningerne på 74,8 mio. kr. Businesscasen var kun positiv i rapportens høje scenarie, som tog udgangspunkt i, at flere krydstogthavne i Østersøområdet og Skandinavien samtidig etablerede landstrømudstyr til krydstogtskibe, hvorved det ville blive nemmere at tiltrække de skibe, der kunne tage landstrøm.

Sideløbende arbejdede Økonomiforvaltningen på, at staten skulle fjerne energifgiften på el til skibe. Den 27. maj 2014 vedtog Folketinget at reducere energifgiften på el til skibe til EU's minimumsafgift på 0,4 øre pr. kWh.

Økonomiforvaltningen, CMP og By & Havn fortsatte i 2015-2017 samarbejdet med PowerCon om mulig billiggørelse af et landstrømanlæg. I sommeren 2016 blev det vurderet, at et landstrømanlæg kunne etableres for 50 mio. kr., dog med lidt lavere effekt end hidtil forudsat (16 MW) ved at anvende samme teknologi som anvendes i vindmøller.

By & Havn har oplyst, at spørgsmålet om etablering af et landstrømanlæg ikke har været forelagt By & Havns bestyrelse til beslutning, da der ikke har været et grundlag herfor. Bestyrelsen er blevet orienteret om status for landstrøm i forbindelse med bestyrelsesmøder i såvel 2014, 2015, 2016 som 2017. By & Havn har vurderet, at selskabet i denne sag kan oplyse om disse orienteringer i bestyrelsen. CMP har vurderet, at selskabet ikke kan oplyse, om bestyrelsen har været orienteret eller behandlet sager om landstrøm, uden at bestyrelsen har godkendt, at denne oplysning gives. Spørgsmålet har ikke kunnet forelægges for CMP's bestyrelse inden for svarfristen.

### **EU-tilskud til PowerCon**

PowerCon ønskede at afprøve, om et landstrømanlæg kunne billiggøres og søgte derfor EU-tilskud til et udviklings- og demonstrationsprojekt. Københavns Kommune, CMP og By & Havn sendte i 2016 støttebreve til EU-ansøgningen.

Økonomiforvaltningen modtog 23. december 2016 orientering om, at PowerCon havde modtaget EU-tilskud på 18 mio. kr. til udvikling og demonstration af et landstrømanlæg. På den baggrund valgte Økonomiforvaltningen at indgå i et samarbejde med PowerCon, CMP samt By & Havn om eventuel etablering af anlægget ved krydstogtterminalen i Nordhavn. Overborgmesteren blev orienteret herom i januar 2017.

Det har i medierne været fremme, at PowerCon fik tilskud på 18 mio. kr. i starten af 2016, hvilket ikke er korrekt. PowerCon fik dog et mindre EU-tilskud i november 2015, som blev anvendt til at udarbejde en feasibility-undersøgelse.

### **Vilkår for etablering**

PowerCons EU-tilskud var betinget af, at anlægget skulle etableres senest i løbet af 2018. Hermed var der kort tid til at blive enige om betingelserne, finde finansiering og opnå tilladelser m.v. til at etablere

anlægget. Økonomiforvaltningen blev orienteret om betingelserne i tilskuddet 3. februar 2017.

PowerCon ville levere selve anlægget uden omkostninger, men modtageren skulle finansiere eltilslutning til elnettet, tilslutningsudstyr til skibet, fundament, bygning m.v. PowerCon beregnede i februar 2017 disse omkostninger til 29 mio. kr. inkl. 15% til uforudsete omkostninger, men disse omkostninger var forbundet med stor usikkerhed. I løbet af forår/sommer 2017 samarbejdede Økonomiforvaltningen med PowerCon, CMP og By & Havn om at mindske de økonomiske risici.

En af de største risici var etablering af den nedgravede elforbindelse mellem Svanemølleværket og krydstogtterminalen, da den skulle gå igennem Nordhavn, hvor hverken byggefelter eller linjeføring for Nordhavnstunnellen var fastlagt. Der var således stor risiko for, at kablet ville skulle omlægges efterfølgende uanset placeringen af kablet.

PowerCon udarbejdede et overslag på en underboret kabelføring, der kunne mindske udfordringerne i forhold til byggefelter og Nordhavnstunnellen. Ifølge PowerCon ville en underboret elforbindelse koste i størrelsesordenen 12 mio. kr. CMP, By & Havn eller Københavns Kommune skulle dog tage alle nuværende og fremtidige risici, vedligeholdelsesforpligtelser samt anlægsomkostningerne. Da hverken PowerCon eller de andre parter havde budget til yderligere undersøgelser, herunder til jordprøver på Nordhavn, var det ikke muligt at afdække yderligere, om det var muligt at mindske risiciene ved den underborede kabelføring.

DONG (nu Radius) gav to tilbud på kabelføring til 20 og 25 mio. kr. alt efter kablets kapacitet og hermed eventuelle fremtidssikring – en forøgelse af anlægsprisen på 8-13 mio. kr. ift. PowerCons overslag. Her ville DONG skulle stå for vedligeholdelse og tage risici, men anlægsomkostningerne skulle stadig finansieres af CMP, By & Havn eller Københavns Kommune.

PowerCons budget samt tilsvarende budget med DONGs eltilslutningspris fremgår nedenfor.

Kr.	Budget, PowerCon	Budget, DONG
<b>Converter (leveret gratis af PowerCon)</b>	0	0
<b>Tilslutning til elnet, 16 MVA, 30 kV</b>	11.770.000	20.000.000-25.000.000
<b>Tilslutning mod skib, mobil kabelkran</b>	10.750.000	10.750.000
<b>Fundament, lokal kabelføring m.v.</b>	2.725.000	2.725.000
<b>Uforudsete omkostninger (15%)</b>	3.755.000	5.020.000-5.770.000
<b>I alt</b>	<b>29.000.000</b>	<b>38.495.000-44.245.000</b>

### Genberegning af businesscase

Der er i rapporten Mulighederne for etablering af landstrøm i Nordhavn fra 2015 udarbejdet tre scenarier for antal anløb af krydstogtskibe, der kan anvende landstrøm i Nordhavn. Landstrøm kan kun anvendes af krydstogtskibe, der har et anlæg til at modtage strømmen ombord, hvilket kun en mindre andel har i dag. Ifølge rapporten kunne gennemsnitligt 19% af anløbene i Nordhavn (svingende mellem 4% og 40% pr. år) og 0-5% af anløbene ved Langelinie tage landstrøm i perioden 2010-2015. CMP har 29. august 2018 oplyst Økonomiforvaltningen, at det i 2019 forventes, at 29% af anløbene i Nordhavn og 9% af anløbene ved Langelinie kan tage landstrøm, og at andelen kan variere fra år til år.

I sommeren 2017 blev businesscase-beregningerne fra rapporten fra 2015 genberegnet med de nye anlægsomkostninger inklusive EU-tilskuddet til PowerCon, samt opdaterede energipriser, da oliepriserne i mellemtiden var faldet drastisk, og da PSO-afgiften skulle udfases. Antal anløb og scenarierne for antal anløb frem til 2045, blev ikke genberegnet. Beregningerne blev udført ud fra PowerCons budget med en følsomhedsberegning, hvor tilslutningen til elnettet kostede 25 mio. kr. (DONG's tilbud). Businesscase-beregninger fremgår af nedenstående tabel.

Mio. kr.	Baseline	Scenarie Høj	Scenarie Lav	Lav, DONG
<b>Etableringsomkostninger</b>	-29	-29	-29	-42
<b>Senere udvidelse af anlæg</b>	0	-8	0	0
<b>Drift og vedligehold</b>	-20	-30	-18	-18
<b>El-indkøb inkl. statsafgifter</b>	-50	-105	-36	-36
<b>Salg af el</b>	126	262	92	92
<b>Total</b>	<b>27</b>	<b>91</b>	<b>9</b>	<b>-4</b>
Intern rente	3,8%	9,2%	1,6%	-0,6%

Note: I baselinescenariet forventes 19% af skibene at kunne tage landstrøm i alle beregningsår. I det høje scenarie forventes 28% af skibene at kunne tage landstrøm i 2014 stigende til 46% i 2047. I det lave scenarie forventes 19% af skibene at kunne tage landstrøm i 2014 faldende til 11% i 2047.

Som det fremgår, er den interne rente 1,6% i det lave scenarie og 3,8% i baselinescenariet, hvis PowerCons budget anvendes. Hvis den høje eltilslutningspris fra DONG (Radius) anvendes, giver et landstrømanlæg negativ forrentning i det lave scenarie. Til sammenligning anvender By & Havn 3% ved meget sikre investeringer og op til 8% i mere risikable investeringer. CMP betegner i den sammenhæng det lave scenarie som mest realistisk, men stadig med stor risiko. Da både CMP og By & Havn skal drives på forretningsmæssigt grundlag, vurderede de, at de ikke kunne finansiere et landstrømanlæg til ca. 30 mio. kr. By & Havn ville dog på visse betingelser<sup>1</sup> kunne give en underskudsgaranti til et landstrømanlæg på op til 5 mio. kr. indenfor de første fem års drift.

### **Juridisk vurdering af kommunal finansiering af landstrøm**

Sideløbende med genberegning af businesscase og risikominimering, udarbejdede Økonomiforvaltningen i sommeren 2017 en juridisk vurdering af mulighederne for kommunal medfinansiering af et landstrømanlæg (bilag 2).

Heraf fremgår: *"Det er tvivlsomt, om Københavns Kommune kan bidrage økonomisk til landstrømanlæg i Nordhavn. Såfremt sagen indgår i forhandlingerne om Budget 2018 anbefales det, at udmøntningen af midlerne betinges af, at tilsynsmyndigheden*

<sup>1</sup> By & Havns betingelser indbefattede, at kablet mellem Svanemølleværket og landstrømanlægget skulle ejes af en anden part og ligge på gæsteprincip, idet der måtte forventes evt. flytning af ledning i forbindelse med byudvikling af området. Ligeledes ville driften skulle varetages af en anden part end By & Havn. Betingelserne for underskudsgarantien ville skulle aftales nærmere, såfremt projektet fandt mulighed for realisering.

*(Ankestyrelsen) forelægges sagen til udtalelse, og godkender landstrøm som lovligt kommunalt formål.”*

Derudover fremgår: ”Endelig henledes opmærksomheden på, at selvom støtten er lovlig efter dansk ret, kan der være tale om ulovlig statsstøtte efter EU-reglerne. Såfremt tilsynsmyndigheden vurderer, at støtten er lovlig, vil der efterfølgende skulle foretages en vurdering af støttens forenelighed med fællesmarkedet.”

### **Politikerspørgsmål og budgetnotater**

Rapporten Mulighederne for etablering af landstrøm i Nordhavn og et budgetnotat om landstrøm blev behandlet af Borgerrepræsentationen 17. juni 2015 med henblik på, at budgetnotatet kunne indgå i forhandlingerne om budget 2016.

SF blev den 3. oktober 2016, i et svar fra Økonomiforvaltningen, orienteret om, at etableringsomkostningerne til et landstrømanlæg kunne reduceres fra ca. 75 mio. kr. til ca. 50 mio. kr., jf. ovenfor. Samt at Økonomiforvaltningen havde underskrevet et støttebrev til en landstrømleverandør i deres forsøg på at opnå EU-støtte til et projekt i København, jf. ovenfor. Svaret blev offentliggjort på kommunens hjemmeside under ”Spørgsmål til Økonomiudvalget”.

Medlem af Borgerrepræsentationen Mette Annelie Rasmussen (RV) blev den 4. maj 2017, i et svar fra Økonomiforvaltningen, orienteret om EU-tilskuddet til PowerCon, at prisen for et anlæg dermed kunne reduceres til ca. 32 mio. kr. samt at CMP vurderer, at 10-20% af krydstogtskibene i Nordhavn vil kunne tage landstrøm. Svaret blev offentliggjort på kommunens hjemmeside under ”Spørgsmål til Økonomiudvalget”.

Der blev til forhandlingerne om budget 2018 udarbejdet et budgetnotat om landstrøm til SF, hvori EU-tilskuddet til PowerCon samt de juridiske forbehold fremgår. Det nævnes endvidere i budgetnotatet, at det er tvivlsomt, om EU-tilskuddet kan nå at blive brugt inden udgangen af 2018, som var PowerCons deadline overfor EU. Derfor er beløbet til et landstrømanlæg i budgetnotatet sat til 50 mio. kr., det vil sige eksklusive EU-tilskuddet til PowerCon.

Efter at budgetforhandlingerne ikke resulterede i en beslutning om at gå videre med et landstrømanlæg i Nordhavn, orienterer PowerCon Økonomiforvaltningen om, at PowerCon vil forsøge at få ændret deres EU-tilskud, så det kan anvendes til et anlæg i Norge. 30. maj 2018 orienterer PowerCon Økonomiforvaltningen om, at de har indgået aftale med Kristiansand og EU om, at anlægget leveres til Kristiansand.

Borgmester Cecilia Lonning-Skovgaard blev 22. juni 2018, i et svar fra Økonomiforvaltningen, orienteret om, at Københavns Kommune, ifølge CMP, ikke har mulighed for at pålægge krydstogtskibene at benytte landstrøm i København som følge af det internationale regelsæt på området. Samt at der, ifølge CMP, ikke kan stilles yderligere myndighedskrav vedrørende differentierede takster og krav til emissioner ud over, hvad IMO (International Maritime Organisation) og EU måtte lovgive om. Derudover indeholdt svaret oplysninger fra CMP om antallet af krydstogtskibe, der har mulighed for at benytte landstrøm. Svaret blev offentliggjort på kommunens hjemmeside under ”Spørgsmål til Økonomiudvalget”.

### **Oplysninger i medier**

Det fremgik af flere medier 27.-29. august 2018, at et landstrømanlæg i Kristiansand er etableret for 4-5 mio. kr. udover de dele PowerCon har leveret. En tilsvarende relativ billig løsning er ikke mulig i Nordhavn, da placeringen af anlægget nødvendiggør kabling fra Svanemølleværket samt løsning på kajen, hvor kabler ikke ligger på overfladen. PowerCon har 24. august telefonisk bekræftet overfor Økonomiforvaltningen, at de oprindelige omkostninger til et anlæg i København stadig er retvisende og således, at etableringsomkostninger på ca. 50 mio. kr. uden EU-tilskud stadig er gældende. PowerCon har desuden oplyst, at det ikke er muligt at få tilsvarende EU-tilskud igen, da midlerne var til udvikling og demonstration.

Det fremgik også af medierne, at landstrømanlægget i Hamborg oplever stigende anvendelse. CMP har den 29. august oplyst følgende tal for anvendelsen af anlægget i Hamborg Havn i 2018, der er kombineret med tidligere oplyste tal for 2016-2017:

- 2016: 2 anløb
- 2017: 9 anløb
- 2018: op til 22 anløb ud af i alt 220 (ca. 10%), heraf 15 fra 1. januar til 29. august, mens de resterende op til 7 anløb forventes i resten af 2018.

Landstrømanløbene i Hamborg er alle foretaget af ét krydstogtskib, der er hjemmehørende i Hamborg. Anlægget er ikke blevet anvendt af andre skibe eller rederier. Landstrømanlægget i Hamborg, der er på 12 MW og dermed mindre end det undersøgte i Nordhavn, har i 2015 kostet ca. 55 mio. kr. at etablere eksklusiv forbindelse til elnettet.

Ifølge et af de modtagne spørgsmål, vil det med anlægget fra PowerCon være muligt at tilslutte flere skibe med op til 5 km lange kabler. Økonomiforvaltningen har forgæves forsøgt at få disse oplysninger bekræftet. 5 km lange kabler har ikke indgået i



samarbejdet mellem PowerCon, CMP, By & Havn og Økonomiforvaltningen om landstrøm i Nordhavn.

### **Budget 2019**

Flere partier har bestilt et budgetnotat om et landstrømanlæg til forhandlingerne om budget 2019. Økonomiforvaltningens juridiske vurdering af mulighederne for kommunal medfinansiering af et landstrømanlæg er i den forbindelse stadig relevant. Budgetnotat om landstrøm indeholder på den baggrund midler til at få foretaget en ekstern juridisk vurdering af EU-retten samt afprøvning hos Ankestyrelsen af, om Københavns Kommune må medfinansiere et landstrømanlæg.

Et parti har bestilt et budgetnotat om en undersøgelse af alternative energikilder til krydstogtskibe i København, herunder effekten på luftforurening, vurdering af juridisk grundlag for evt. kommunal støtte til landstrøm eller lignende anlæg, mulighederne for at stille skærpede miljøkrav til krydstogtskibe samt samarbejde med andre relevante byer om fælles strategi for reduktion af krydstogtskibenes emissioner, når skibene ligger til kaj.

Jeppe Grønholt-Pedersen  
Kontorchef  
Økonomiforvaltningen

### **Vedlagt**

- Bilag 1: Stillede spørgsmål om landstrøm m.v.
- Bilag 2: Økonomiforvaltningens juridiske vurdering af mulighederne for kommunal finansiering af landstrøm.

## **Bilag 1: Stillede spørgsmål om landstrøm m.v.**

*Spørgsmål fra borgmester Niko Grünfeld (Å)*

På baggrund af dagens TV2 Lorry artikel, har jeg følgende spørgsmål:

Kan Økonomiforvaltningen redegøre for hvilke overvejelser, der ligger bag ØKF, By og Havn og Copenhagen Malmö Ports beslutning i 2016 om at takke nej til et landstrømsanlæg til krydstogtskibene som virksomheden PowerCon ville forære til Københavns Kommune?

---

*Spørgsmål fra medlem af Borgerrepræsentationen Mette Annelie Rasmussen (RV)*

Det har i flere medier været beskrevet, at man i København har takket nej til et landstrømsanlæg til krydstogtskibe i havnen, jf. bl.a. denne artikel: <https://www.tv2lorry.dk/artikel/koebenhavn-forpasser-miljoevenligt-anlaeg-til-krydstogtskibe-ender-i-stedet-i-norge>

På den baggrund vil MB Mette Annelie Rasmussen gerne have besvaret følgende spørgsmål:

- Kan Økonomiforvaltningen genkende det forløb, der skitseres i medierne?
  - Hvad har været begrundelserne for, at man har valgt at takke nej til tilbuddet om et landstrømsanlæg?
  - Hvem har besluttet at takke nej til anlægget og har der været en politisk drøftelse heraf?
  - Er Økonomiforvaltningen bekendt med, om bestyrelsesmedlemmerne i By og Havn er blevet orienteret om beslutningen?
- 

*Spørgsmål fra borgmester Ninna Hedeager Olsen (Ø)*

Lorry kunne mandag 27. august fortælle, at København er blevet tilbudt et gratis landstrømanlæg fra virksomheden PowerCon, hvilket man dog har valgt at takke nej til, da man selv skulle afholde udgifterne til tilkobling.

Da hverken Økonomiforvaltningen, BY & Havn eller Copenhagen Malmö Port har ønsket at medvirke i indslaget, ønsker jeg hermed at få besvaret nedenstående spørgsmål:

- 1) Kan Økonomiforvaltningen be- eller afkræfte de oplysninger som fremkommer i Lorrys indslag?

- 2) I så fald historien er korrekt, vil Økonomiforvaltningen så kort redegøre for, hvem der har truffet beslutning om ikke at acceptere tilbuddet samt baggrunden herfor?
- 3) I fald historien er korrekt ønskes det oplyst, på hvilket niveau beslutningen er truffet i hhv. ØKF, By & Havn samt Copenhagen Malmö Port, og om hhv. overborgmesteren samt bestyrelserne i de to selskaber har været involveret i beslutningen eller informeret herom?
- 4) Hvis Lorrys historie er korrekt, hvorfor har man så ikke besluttet at lægge det op til en politisk beslutning i Økonomiudvalget eller i de respektive bestyrelser, når man ved, at et politisk flertal i Københavns Borgerrepræsentation arbejder aktivt for et landstrømanlæg?
- 5) Tidligere er beslutningen om finansiering til et landstrømanlæg blevet opgivet på grund af oplysninger om udfordringer med forskellige standarder for tilslutning til et landstrømanlæg og begrænsninger i antallet af skibe, der kan tilsluttes et anlæg. Ifølge mine oplysninger skulle disse udfordringer nu være løst, så der med anlægget fra PowerCon er mulighed for at tilslutte flere skibe med op imod 5 km lange kabler, ligesom der er mulighed for at benytte forskellige standarder i tilslutningen til anlægget. Kan disse oplysninger bekræftes?
- 6) Det eksisterende budgetnotat om landstrømanlæg henviser fortsat til dårlige erfaringer fra Hamborg. Men ifølge oplysninger i Lorrys dækning af sagen, går det nu væsentligt bedre med brugen af anlægget i Hamborg. Kan ØKF bekræfte disse oplysninger?
- 7) Med de oplysninger, jeg har modtaget på et møde med Østerbro Lokaludvalg samt de oplysninger, der er fremkommet gennem Lorry, kan det umiddelbart virke uforståeligt, at der ikke er grundlag for at opdatere det eksisterende budgetnotat om et landstrømanlæg, og dette ønskes derfor uddybet.

Af hensyn til de forestående budgetforhandlinger skal jeg bede om, at det sker hurtigst muligt.

---

*Spørgsmål fra medlem af Borgerrepræsentationen Jakob Næsager (C)*

Det har fremgået af pressen, at København er tilbudt et landstrømsanlæg til krydstogtskibe.

Hvilke tilbud har By&Havn og Københavns Kommune modtaget, og hvad har man svaret?

Hvornår er tilbuddet modtaget, og hvornår og hvem er orienteret i Københavns Kommune? Hvem har taget stilling til tilbuddet/tilbuddene i Københavns Kommune og hvornår?



**Til CBU**

### **Økonomisk støtte til etablering af landstrøm til krydstogtskibe**

CBU har anmodet KSA om en juridisk vurdering af, hvordan Københavns Kommune kan bidrage økonomisk til etablering af landstrømanlæg til krydstogtskibe i ydre Nordhavn på Oceankaj.

### **Sammenfatning**

Det er tvivlsomt, om Københavns Kommune kan bidrage økonomisk til landstrømanlæg i Nordhavn.

Såfremt sagen indgår i forhandlingerne om Budget 2018 anbefales det, at udmøntningen af midlerne betinges af, at tilsynsmyndigheden (Ankestyrelsen) forelægges sagen til udtalelse, og godkender landstrøm som lovligt kommunalt formål.

### **Baggrund**

Landstrøm til krydstogtskibe er et kajanlæg, der leverer strøm til krydstogtskibe, så de ikke benytter deres dieselmotorer til at generere strøm, mens de er i havn.

Et landstrømanlæg i Nordhavn ved Oceankaj kan mindske luftforureningen og CO<sub>2</sub>-udledningen fra krydstogtskibe og hermed bidrage til renere luft og CO<sub>2</sub>-neutral by.

Krydstogtsanlægget på Oceankaj ejes af By & Havn. På trods af at selve landstrømanlægget leveres uden beregning, idet udvikleren har fået et EU-tilskud, er det By & Havns foreløbige vurdering, at projektet ikke er tilstrækkeligt forretningsmæssigt funderet til, at selskabet vil påtage sig opgaven.

I henhold til stiftelsesloven vedrørende By & Havn, er selskabets formål at forestå udviklingen af selskabets arealer samt havnedriften i Københavns Havn. Selskabet skal endvidere drives på et forretningsmæssigt grundlag.

På den baggrund ønskes en vurdering af, hvordan Københavns Kommune kan bidrage økonomisk til et landstrømanlæg i regi af By & Havn.

**NOTAT**

03-08-2017

Sagsnr.  
2017-0279070

Dokumentnr.  
2017-0279070-1

Sagsbehandler  
Allan Nicolas Jørgensen

**Kontoret for Selskaber  
og Aktivstrategi**

Rådhuset  
1599 København V

E-mail  
anj@okf.kk.dk

EAN nummer  
5798009800312

www.kk.dk

### **Hjemmelsgrundlag**

Kommuners adgang til at udbetale støtte til et havneanlæg, såsom landstrømanlæg på Oceankaj, er ikke direkte reguleret i den skrevne lovgivning, hvorfor en eventuel hjemmel skal findes indenfor de almindelige kommunalretlige grundsætninger om kommuners opgavevaretagelse (kommunalfuldmagten).

Kommunalfuldmagtsreglerne finder alene anvendelse, såfremt det kommunale formål ikke kan opnås gennem reguleringslovgivningen. Såfremt kommunen som myndighed kan udstede påbud eller lignende, der medfører samme miljømæssige effekt som et landstrømanlæg, vil det ikke være lovligt for Københavns Kommune at yde økonomisk støtte.

Det bemærkes endvidere, at den myndighedsmæssige indsats for at nedbringe skibes miljøbelastning med CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub> foregår overnationalt i regi af FN's internationale søfartsorganisation IMO. Aftalerne i IMO regi implementeres ved national/EU lovgivning.

Det lægges til grund, at CBU har/vil afklare, om der myndighedsmæssigt kan stilles krav, der kan medføre reduktion af krydstogtskibes miljøbelastning svarende til effekten af et landstrømanlæg.

Efter kommunalfuldmagtsreglerne antages en kommunes adgang til uden lovhjemmel at gennemføre foranstaltninger blandt andet at være afgrænset af, hvad der traditionelt er betegnet som et almennyttekriterium. Dette kriterium indebærer, at en kommune som udgangspunkt kun kan gennemføre foranstaltninger, der kommer det kommunale fællesskab til gode.

Dette udgangspunkt indebærer, at en kommune normalt ikke uden lovhjemmel kan gennemføre foranstaltninger, der udelukkende eller i det væsentligste er motiveret i varetagelse af individuelle interesser hos enkeltpersoner, grupper af enkeltpersoner eller støtte til private erhvervsvirksomheder.

Kommunen kan dog yde individuel økonomisk støtte til en privat erhvervsvirksomhed i det omfang, der herved varetages en lovlig kommunal interesse. Herved forstås, at en kommune, i stedet for selv at udføre en lovlig kommunal opgave, kan lade denne udføre af en privat virksomhed.

Det er dog en betingelse for den kommunale støtte, at den private part ikke opnår et unormalt stort udbytte ved den kommunale opgaves udførelse.

Kommuner kan indenfor rammerne af kommunalfuldmagten i forholdsvis vidt omfang varetage opgaver, der er begrundet i miljøhen-

syn. Det bemærkes dog i den forbindelse, at en kommune kun kan anvende sine midler til varetagelse af miljøopgaver, der knytter sig nært til lovhjemlede opgaver.

Spørgsmålet om landstrøm har en række lighedstræk med sagen om etablering af fjernkøling. I sagen blev der argumenteret for, at opgaven var af kommunal interesse, idet der var en efterspørgsel, der ikke kunne løses på kommerciel basis og der var tale om en forsyningsvirksomhed med et væsentligt potentiale for energibesparelse og dermed miljøgevinst.

Tilsynsmyndigheden (på det tidspunkt Statsforvaltningen) udtalte imidlertid den 11. februar 2008, at Københavns Kommune ikke kunne eje et selskab, der drev fjernkølingsaktiviteter. Begrundelsen herfor var, at det hensyn der ønskedes varetaget med fjernkøling, ikke havde tilstrækkelig almenyttig karakter, og der derfor ikke var tale om en kommunal opgave i lighed med forsyning med vand og varme<sup>1</sup>.

På ovenstående baggrunde er det KSA's vurdering, at det er tvivlsomt, om Københavns Kommune kan bidrage økonomisk til landstrømanlæg i Nordhavn.

Såfremt sagen indgår i forhandlingerne om Budget 2018 anbefales det derfor, at selve udmøntningen af midlerne betinges af, at tilsynsmyndigheden (Ankestyrelsen) forelægges sagen til udtalelse og godkender landstrøm som lovligt kommunalt formål.

Hvis tilsynsmyndigheden godkender, at en kommune lovligt kan støtte landstrømanlæg, henledes opmærksomheden for god ordens skyld på den risiko, at By & Havn vil kunne blive kategoriseret som energiforsyningsvirksomhed i elforsyningslovens forstand. Dermed bliver alle fremtidige udbyttebetalinger fra By & Havn og CMP skattepligtige for Københavns Kommune. Det er derfor nødvendigt at få Energistyrelsen til at bekræfte, at man ikke kommer under elforsyningsloven, da et landstrømanlæg må betragtes som almindeligt havneudstyr på linje med kraner og kajanlæg mv.

---

<sup>1</sup> Senere i 2008 blev der vedtaget lov om fjernkøling, der muliggjorde Københavns Kommunes deltagelse heri.