

**PM Rotel IX (Dnr KS 2021/929)**

## **Anmälan om svar på remiss av betänkandet Utfasningsutredningen (SOU 2021:48)**

Remiss från Miljödepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Anmälan om svar på remissen godkänns.

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

### Ärendet

Regeringen beslutade den 19 december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utredningen som antagit namnet Utfasningsutredningen har överlämnat betänkandet *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040* (SOU 2021:48).

Betänkandet lämnar följande huvudsakliga förslag och bedömningar.

Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040, enligt betänkandet. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle, och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Enligt betänkandet bör främst vägtransporterna elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

Betänkandet föreslår vidare att de för utfasningen mest centrala styrmedlen behöver skärpas i närtid. Det handlar främst om att Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya fordon, att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, att reduktionspliktsystemet bör förändras genom att samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin, att rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet och en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen, samt att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas.

Ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms av betänkandet som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. Sverige bör enligt betänkandet istället verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035. På nationell nivå föreslår betänkandet ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.

Miljödepartementet har skickat ärendet på remiss till staden för yttrande och på grund av kort remisstid har staden svarat med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB.

Stadsbyggnadsnämnden har meddelat att de avstår från att svara på remissen. Idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Kungsholmens stadsdelsförvaltning har inkommit med kontorsyttranden. Fastighetsnämnden har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att det remitterade betänkandets förslag ligger väl i linje med stadens beslutade klimatmål och att förslagen tydligt skulle underlätta stadens måluppfyllelse.

*Idrottsförvaltningen* ser positivt på regeringens inriktning och menar att omställningen till fossilbränslefri transport kräver en övergång till eldrivna.

*Miljöförvaltningen* tillstyrker utredningens förslag om ett nationellt beslut om utfasningsår för fossila drivmedel och menar att det ligger i linje med stadens ambition.

*Trafikkontoret* är positivt till ett nationellt beslut om utfasningsår för fossila drivmedel då det ligger i linje med stadens ambition att fasa ut fossila bränslen helt till 2040.

*Bromma stadsdelsnämnd* redogör kort för hur deras fordonsflotta ser ut idag, men framför inga synpunkter om betänkandet.

*Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd* konstaterar att utfasningsutredningens förslag sammanfaller med målet om att Stockholm ska vara fossilfritt 2040.

*Kungsholmens stadsdelsförvaltning* konstaterar att utredningens förslag sammanfaller med stadens mål om fossilfrihet men tillägger att, i ljuset av IPCC:s senaste rapport, behöver utfasningen genomföras tidigare än 2040.

*Stockholms Stadshus AB* instämmer i sina dotterbolags svar och konstaterar att stadens bolag arbetar för att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040.

## Mina synpunkter

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remissen godkänns.

Stockholm den 10 november 2021

KATARINA LUHR

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Betänkande Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) del 1
3. Betänkande Utfasningsutredningen (SOU 2021:48) del 2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden Karin Wanngård, Jan Valeskog, Emilia Bjuggren och Kadir Kasirga (alla S) enligt följande.

Denna remiss skickades från miljödepartementet den 1 juni 2021. Först den 30 juni registreras remissen i stadens ärendehanteringssystem. Varför tar det fyra veckor innan ett inkommet ärende registreras? Därefter dröjer det ytterligare två veckor innan ärendet går ut på intern remiss i staden, först den 16 juli sker detta. Det är klandervärt.

Detta är tyvärr ett i raden av exempel på undermålig ärendehantering som har varit ett stort problem under hela innevarande mandatperiod. Efter tre år går det inte längre att ha överseende med dessa återkommande brister. Det har kommit att bli ett demokratiskt problem. Mest problematiskt är det när staden inte lyckas följa kommunallagen, se vår text på ärende 8 på dagens borgarrådsberedning, men även remisser ska behandlas korrekt. Endast i undantagsfall, när svarstiden är mycket kort och anstånd har sökts men inte beviljas, ska remisser anmälas till kommunstyrelsen. Det är välkommet att stadsrevisionen nu inlett en särskild granskning av ärendehantering i Stockholms stad.

## **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** gjordes av Jan Valeskog, Kadir Kasirga och Karin Gustafsson (alla S) och Rashid Mohammed och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Regeringen beslutade den 19 december 2019 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att lämna förslag om utfasning av fossila drivmedel och utreda förutsättningarna för förbud mot försäljning av nya bensin- och dieseldrivna bilar. Utredningen som antagit namnet Utfasningsutredningen har överlämnat betänkandet *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040* (SOU 2021:48).

Betänkandet lämnar följande huvudsakliga förslag och bedömningar.

Användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040, enligt betänkandet. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Utfasningen kan ske på ett så hållbart och kostnadseffektivt sätt som möjligt genom en kombination av en omfattande elektrifiering, minskad trafik genom ett mer transporteffektivt samhälle, och en övergång till långsiktigt hållbara förnybara drivmedel. Enligt betänkandet bör främst vägtransporterna elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

Betänkandet föreslår vidare att de för utfasningen mest centrala styrmedlen behöver skärpas i närtid. Det handlar främst om att Sverige bör verka för att EU-omfattande nollutsläppskrav med tydliga tidtabeller införs på nya fordon, att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, att reduktionspliktsystemet bör förändras genom att samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin, att rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet och en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen, samt att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas.

Ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms av betänkandet som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. Sverige bör enligt betänkandet istället verka för EU-omfattande nollutsläppskrav i förordningen om nya bilar koldioxidutsläpp till 2030 eller strax därefter och senast 2035. På nationell nivå föreslår betänkandet ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.

### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, fastighetsnämnden, idrottsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd och Stockholms Stadshus AB.

Stadsbyggnadsnämnden har meddelat att de avstår från att svara på remissen. Idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret och Kungsholmens stadsdelsförvaltning har inkommit med kontorsyttranden. Fastighetsnämnden och har inte inkommit med svar.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 september 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Av kommunfullmäktiges budget 2021 framgår att Stockholm ska vara världsledande i det globala arbetet med att förverkliga Parisavtalets målsättningar i klimatarbetet, där staden intar rollen som en internationell förebild. Stadens *Miljöprogram 2020-2023* slår fast målet att Stockholm ska vara en fossilfri och klimatpositiv stad 2040 och att Stockholms stad ska ha en fossilfri organisation 2030.

Stadsledningskontoret konstaterar att det remitterade betänkandets förslag ligger väl i linje med stadens beslutade klimatmål. Nationella mål om utfasning av fossila drivmedel till 2040 och endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen 2030 skulle tydligt underlätta stadens måluppfyllelse. Det skulle också vara i linje med stadens *Klimathandlingsplan 2020-2023* och med ambitionen om en utsläppsfri innerstad.

Betänkandet konstaterar att ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. I stället föreslås att Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav och att det på nationell nivå formuleras ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030. Stadsledningskontoret inser svårigheten med ett förbud som ovan och ser positivt på ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen till 2030.

Stadsledningskontoret konstaterar att utredningen lägger större tonvikt vid elektrifiering av framför allt vägtransporterna än tidigare statliga utredningar gjort, där områdena elektrifiering, biodrivmedel och transporteffektivt samhälle varit mer jämbördiga. Ett skäl till att fokusera på elektrifiering är enligt betänkandet att minska beroendet av biodrivmedel. Detta behövs enligt betänkandet för att resurseffektivitet behöver värnas och att biodrivmedel behövs i svårelektrifierade trafikslag som flyg och sjöfart.

Stadsledningskontoret delar betänkandets bedömning om vikten av resurseffektivitet och menar att ett ökat fokus på elektrifiering även innebär andra fördelar som bättre luftkvalitet och lägre bullernivåer. Den elektrifieringspakt som staden med samarbetspartners lanserade under våren 2021 innebär ett engagemang för en snabbare elektrifiering av vägtransporterna, och verkar sålunda i den riktning som betänkandet pekar ut. Biodrivmedel är dock fortsatt viktiga under en omställningsfas och därför behövs gynnsamma villkor även för dessa.

Betänkandet föreslår skärpta styrmedel för att nå målen, och detta konstaterar stadsledningskontoret också efterfrågas i stadens *Klimathandlingsplan 2020-2023*. I sammanhanget vill stadsledningskontoret påpeka att det behövs styrmedel för användningen av miljöfordon, inte bara incitament för nybilsinköp. Betänkandet resonerar om detta men förslagen kunde bli än tydligare.

Stadsledningskontoret stöder betänkandets förslag om stärkta insatser för laddinfrastruktur, och vill lyfta behoven av statliga stöd. Installation av laddinfrastruktur är ofta kostsam, och stadsledningskontoret anser att det är viktigt att de statliga stöd som kan sökas till detta anpassas till de olika förutsättningar som finns och till de höga målsättningarna.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Idrottsförvaltningen

**Idrottsförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 23 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Idrottsförvaltningen ser positivt på regeringens inriktning mot ett Sverige utan fossila drivmedel till år 2040, en ambition som går i linje med kommunfullmäktiges mål om att Stockholm ska vara fossilbränslefri stad senast 2040. Den omfattande utfasningsutredningen anses innehålla övergripande målformuleringar och tydliga förslag på åtgärder och vägledningar för att åstadkomma målet fossilbränslefritt Sverige.

Förvaltningen har kartlagt hur ett eventuellt förbud av fossila drivmedel till år 2040 skulle inverka på idrottsverksamheten under de förutsättningar och villkor som nämns i utfasningsutredningen. Idrottsförvaltningens har listat tre fokusområden där användningen av fossilbränsle förekommer: inköp av energidrivmedel, transport av varor, tjänster och personresor samt drift och underhåll av idrottsanläggningarna. Nedan överlämnar förvaltningen sina synpunkter om utfasningsutredningen och beskriver hur idrottsverksamheten påverkas av ett Sverige utan fossila drivmedel till år 2040.

### **Inköp av energi**

Stora mängder energi är en förutsättning för att kunna bedriva idrott. Idrottsnämnden har därför ett ansvar att alltid eftersträva energieffektiv drift som en del av Stockholms stads miljöarbete och bidrag till ett fossilbränslefritt Stockholm. Idrottsnämndens delar regeringens förslag och stadens ambition att endast använda sig av fossilfria energidrivmedel till 2030. Nämnden har redan slutfört arbetet med att fasa ut fossiloljeanvändning vid lokaluppvärmning och anslutit samtliga idrottsanläggningar till stadens centrala upphandling för miljömärkt el. Arbetet med att åstadkomma helt fossilbränslefri energi fortsätter. Fokus kommer att läggas på att utöka andelen förnyelsebar energi och bidra till stadens utveckling av fossilbränslefri produktion av fjärrvärme och fjärrkyla i Stockholm.

### **Transport av varor och tjänster**

För att komma åt utsläppen som transporter av tjänster genererar kommer idrottsnämnden att se över miljökraven i sina avtal med entreprenörer och initiera nya kravställningar i syfte att succesivt minimera fossilbränsleanvändningen. Kraven kommer att trappas upp vid varje förnyelse eller förlängning av avtal med fossilbränslefri organisation 2030 och ett Sverige utan fossila drivmedel 2040 som mål.

När det gäller transport av varor kommer idrottsnämnden utöver initiering av nya kravställningar i avtalen även att starta dialog med leverantörer och samarbeta med att andra bolag och förvaltningar i staden för att se över möjligheterna till samlastningsarbete.

Idrottsnämndens transportmedel utgörs främst av tjänstebilar, men även av en hel del arbetsfordon av olika slag. Nämndens samtliga tjänstebilar är idag klassade som miljöbilar och är 100% eldrivna i syfte att minimera bränsleförbrukningen och främja en miljöanpassad vägtrafik i Stockholm. Idrottsnämnden har som målsättning att eliminera bränsleförbrukningen från sina tjänsteresor i staden och har som strategi att ersätta samtliga arbetsfordon till eldrivna sådana 2030.

Längre tjänsteresor som sker med flyg utgör en ytterst liten del av nämndens tjänsteresor. Nämndens strategi när det gäller längre tjänsteresor är att alltid främja miljövänliga alternativ med minsta bränsleförbrukningen. Idrottsförvaltningen ser därmed inga hinder att åstadkomma en utfasning av fossilt drivmedel från idrottsverksamhetens transport fram till år 2040.

Idrottsförvaltningen delar samma slutsats som utfasningsutredningen om att omställningen till fossilbränslefri transport kräver en övergång till eldrivna fordon som i sin tur kräver en omställning i samhället. I syftet att främja användningen av eldrivna fordon kommer förvaltningen i samråd med fastighetsnämnden och stadens bolag att verka för etableringen av flera laddningsstationer i anslutning till stadens idrottsanläggningar.

### **Drift och underhåll av fastigheter**

När det gäller arbetsfordon och maskiner är det till skillnad från tjänstebilar betydligt svårare att finna eldrivna sådana. Utvecklingen av eldrivna arbetsfordon och maskiner har dock gått snabbt de senaste åren. Nämnden håller sig uppdaterad på marknaden och undersöker vilka fossilbränslefria alternativ som skulle kunna ersätta de fossildrivna fordon och maskiner som används vid idrottsanläggningarna. Föregående år har förvaltningen anskaffat de första eldrivna ismaskiner som ersatt fossilbränsle drivna.

Precis som det beskrivs i utredningen kommer övergången till eldrivna arbetsfordon och maskiner att innebära utökade kostnader. Idrottsnämnden räknar med att övergången till eldrivna arbetsfordon kommer att medföra utökade kostnader som inte går att fastställa i dagsläget.

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är positiv till ett nationellt beslut om utfasningsår för fossila drivmedel. Det ligger också i linje med stadens ambition att fasa ut fossila bränslen helt till 2040, och att ha en fossilfri organisation till år 2030. Miljöförvaltningen tycker också sammanfattningsvis att utredningen gör rätt när de prioriterar att få bort de fossila drivmedlen istället för att i första hand fokusera på fordonen.

Nedan kommenteras utredningens huvudsakliga förslag samt de för miljöförvaltningen mest relevanta förslagen i utredningen. Miljöförvaltningen svarar främst utifrån stadens roll som upphandlare och inköpare av transporter till verksamheterna och möjliggörare för boende och verksamma att bli fossilfria.

### **Målår och inriktning för utfasningen**

Utredningen föreslår att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Utredningen slår fast en huvudinriktning där vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

Miljöförvaltningen tillstyrker detta då det ligger i linje med stadens målår för fossilfrihet 2040. Det ligger även i nivå med de branschvisa färdplaner som tagits fram inom ramen för Fossilfritt Sverige. Målåret är fullt möjligt och realistiskt. Staden har även mål om att vara en fossilfri organisation 2030, samt med det nationella målet om fossiloberoende fordonsflotta 2030. Miljöförvaltningen noterar att utredningen bortser från 2030 som målår för en fossiloberoende fordonsflotta.

### **Bonus Malus**

Utredningen föreslår att Bonus Malus bör få en tydligare långsiktig plan. Bonusen bör stegvis fasa ut och malusen kan behöva skärpas för att förstärka styrningen mot nollutsläppsfordon och få större genomslag på begagnatmarknaden.

Miljöförvaltningen tillstyrker detta och föreslår också att bonusen betalas ut årligen över tid, till den som vid tillfälle för utbetalning står som registrerad ägare. Då skapas inga handelshinder och dessutom blir ingen återbetalningsskyldig.

En ordning där bonusen delas upp och betalas årligen till den som vid tillfället för utbetalning står som registrerad ägare skulle innebära att ingen blir återbetalningsskyldig. Då skapas inga handelshinder, och inga orimliga krav läggs på tredje part. Dessutom får även den som köper en begagnad bil bonus, vilket miljöförvaltningen anser är positivt. Så fungerar även fordonsskatten: den som är registrerad ägare vid det tillfälle skatten debiteras är skyldig att betala.

Miljöförvaltningen noterar att en utfasad bonus och starkare malus ligger i linje med ett nationellt riksdagsmål om nollutsläppsfordon. Med ett sådant mål blir det rimligt att bonus fasas ut efter 2030. Det är dock viktigt att bonus-pengarna inte tar slut fram till utfasningen, som de gjort nu två år i rad. Detta skapar osäkerhet på marknaden.

### **Reduktionsplikten**

Utredningen anser att reduktionsplikten bör förändras genom att (i) samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin, (ii) rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet och (iii) en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen<sup>1</sup>. Utredningen anser vidare att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas, i samspel med pågående utveckling inom EU.

Miljöförvaltningen anser att det är nödvändigt med samma reduktionskrav på bensin och diesel och ser positivt på att rena och höginblandade biodrivmedel samt elektrobränslen förs in under kvoten. Däremot ser miljöförvaltningen en fara i att omforma reduktionspliktssystemet till ett utsläppshandelssystem. Tiden är för att ställa om och nå klimatmålen är extremt kort och att omforma ett väl fungerande system skulle stjäla värdefull tid.

### **Förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar**

Utredningen konstaterar att ett nationellt förbud mot nya bensin- och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. I stället föreslås att Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav och att det på nationell nivå formuleras ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.

Miljöförvaltningen inser svårigheten med ett förbud som ovan och ser positivt på ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen till 2030. Stockholms län har idag den högsta andelen laddbara personbilar i riket.

### **Utbyggnad av laddinfrastruktur**

Utredningen konstaterar att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas. Utredningen konstaterar även att ett stort arbete redan görs inom både elektrifieringskommissionen och regeringens elektrifieringsstrategi, varför den inte har sett det som sitt uppdrag att ge heltäckande förslag inom området. Ett antal mer eller mindre konkreta förslag lämnas ändå, bland annat om att ta fram en nationell plan och flera förslag kring hur förutsättningarna för hemmaladdning i olika boendeformer kan förbättras.

Miljöförvaltningen har länge jobbat med den för staden mycket viktiga frågan kring laddinfrastruktur och delar uppfattningen om att majoriteten av laddningen sker i bostadsnära miljöer (hemmaladdning). På grund av detta har staden bland annat sedan flera år tillbaka arrangerat informationskampanjen *Fixa laddplats* för att hjälpa bostadsrättsföreningar att etablera laddplatser. Därutöver har Miljöförvaltningen även jobbat för att underlätta för samfälligheter, varför förslagen i utredningen välkomnas.

Staden har ett pågående budgetuppdrag om innovativ gatuladdning som handlar om att underlätta för marknaden att etablera laddplatser på alla gatuparkeringsplatser (förutom korttidsparkering) senast 2030. Samtidigt är det inte självklart att samtliga elbilar kommer ha ett dagligt laddbehov då nya elbilar tenderar att ha längre räckvidd, idag upp mot 40 mil. Det måste därför övervägas om det är samhällsekonomiskt försvarbart att etablera en laddplats för varje enskild elbil. Det bör även nämnas att knappt 10 % av alla elbilar i Sverige idag stödjer vehicle-to-grid, varför det finns en risk att samtliga inte kommer kunna bidra till nätstabilitet.

Oavsett hur många laddplatser som behövs, kan det dock konstateras att andelen laddpunkter per elbil inom Staden har börjat släpa efter. Även om CPEV (antal laddpunkter per laddbar bil) ifrågasätts i utredningen kan det konstateras att inom Stockholms stad år 2019 uppgick det till 0,062, och för år 2020 hade det minskat till 0,046. Detta ska jämföras med riktlinjen 0,1 laddpunkter per bil (eller tio bilar på en laddpunkt).<sup>2</sup>



Staden har som mål att det ska finnas 4000 publika laddplatser på gatumark och i publika parkeringsanläggningar till årsskiftet 2022/2023, men det går trögt. Dialoger med aktörer ger en bild om att det dels är för dyrt att bygga i Stockholm, och dels att några anser sig ligga i fas med elbilsutvecklingen. Samtliga aktörer antyder även att Klimatklivet är för komplicerat och att det inte går att få bidrag i Stockholm då bland annat miljönyttokvoten blir för låg och avstånden mellan snabbbladdare för korta (Klimatklivet kräver minst 5 mils radie mellan varje snabbbladdare). För att komma till rätta med det hindret skulle Miljöförvaltningen gärna se att Klimatklivet omarbetas så det går att få bidrag även i Stockholm.

Andra styrmedel kan behöva införas, som stimulerar att utbyggnaden av infrastrukturen ligger före försäljningsutvecklingen av laddbara bilar. Det skulle till exempel kunna vara riktat mot kostnaderna för drift och underhåll.

## **Urval av övriga förslag**

### Tunga fordon

Sverige bör verka för att kraven på tunga fordon i förordningen (2019/1242) om nya tunga fordons koldioxidutsläpp utvidgas till att även omfatta tunga fordon i kategorin 3,5–16 ton. Vid kommande översyn 2022 bör kraven skärpas till 2030 och en tydlig tidtabell mot krav på nollutsläpp införas. Nollutsläppskravet bör införas senast 2040.

Klimatpremien för miljölastbilar och eldrivna arbetsmaskiner bör utvärderas med täta mellanrum. Premien bedöms behöva förlängas i tid och anslaget behöva öka i omfattning under 2020-talet för att senare fasa ut.

- Sverige bör verka för att det införs skärpta krav på lätta lastbilar upp till 3,5 ton i förordningen (2019/631) om nya bilars koldioxidutsläpp. De nya kraven bör följa motsvarande kravskärpning för personbilar i förordningen och innehålla en tydlig tidtabell för när nollutsläppskrav ska införas även för lätta lastbilar. Nollutsläppskravet bör införas senast 2035.
- Förutsättningarna för hur olika dedikerade alternativ med bio-drivmedel, exempelvis biogas, för tunga fordon bäst kan utvecklas i samspel med introduktionen av eldrivna lastbilar behöver utredas särskilt.
- Den offentliga upphandlingen av fordon och transporttjänster bör understödja tidig marknadsintroduktion av lätta och tunga eldrivna lastbilar.
- Utred om överenskommelser om nollutsläppszoner för citylogistik, som är under genomförande i Nederländerna, kan vara ett exempel att följa även i Sverige.

Miljöförvaltningen delar utredningens uppfattning att offentliga upphandlingar bör understödja tidig marknadsintroduktion. Som exempel kan nämnas att staden i upphandlingar ställer krav om att tunga fordon i första hand ska vara eldrivna. På grund av bristande laddinfrastruktur finns dock en förståelse och acceptans för att andra drivmedel används, då främst förnyelsebara drivmedel. Detta visar även vikten av att laddinfrastrukturen för detta segment skyndsamt måste komma på plats. Staden ställer även kravet om Euro 6 på lätta lastbilar som ett grundläggande krav.

I övrigt är miljöförvaltningen positiv till skarpare krav och gemensamma definitioner samt klimatpremien.

Miljöförvaltningen konstaterar att Stockholms stad redan har ett beslut om miljözoner på Hornsgatan. Detta skulle, med ett lokalt beslut, kunna skärpas och t ex gälla hela staden innanför tullarna. Dock så är differentierade trängselavgifter att föredra, då det är ett befintligt system med en väl utvecklad kontrollapparat, där bilisten betalar vid varje passage. Miljözon bygger på poliskontroller och böter och har därför lägre regelefterlevnad. Vi behöver, med det allt kortare tidsfönster som står till buds för att nå klimatmålen, nyttja existerande styrmedel och utveckla dessa.

Miljöförvaltningen ser också ett behov av lagändringar för bibehållen lastvikt i el- och gasdrivna lätta lastbilar. EU-förordningar tillåter förare med B-körkort köra tyngre fordon. I

dag är fordon på upp till 3,5 ton godkända för B-körkort i Sverige. El-driven lätt lastbil bör enligt EU-förordningen godkännas för upp till 4250 kg totalvikt för körkort B. Regeringen har beställt en utredning men det behöver gå fortare (förordningen finns redan och tillämpas i Norge, Danmark och Finland). Här skulle en tillfällig lagändring i Sverige kunna genomföras för att sedan utvärderas. Det skulle få en stor effekt på ökad andel el-drivna lätta lastbilar. I nuläget ser lagändringen ut att dröja flera år och hindrar företag att ställa om till el- och gasdrivna lätta lastbilar eftersom en större andel av totalvikten kommer från batterier och gastankar.

#### Arbetsmaskiner

Sverige bör verka för att det införs en definition av nollutsläpp och nära-nollutsläpp i EU:s förordning med avgaskrav på motorer till arbetsmaskiner.

Trafikverket bör ges i uppdrag att, i samarbete med andra myndigheter som använder arbetsmaskiner för sina åtaganden, utveckla upphandlingskraven för egen maskinpark och entreprenader så att elektrifierade arbetsmaskiner främjas.

Miljöförvaltningen ser positivt på ovan punkter, och konstaterar att krav redan delvis finns. Inom exempelvis entreprenader har Stockholms stad ihop med Trafikverket, Göteborg och Malmö stad gemensamma miljökrav i upphandlingar av entreprenader. Här saknas ett spjutspetskrav på nollutsläpp men det kan tillföras som kontraktsvillkor.

Vad som behövs är fler aktörer som ska kunna svara mot kraven, dvs. fler alternativ på marknaden. Premier på området behöver dels utökas till att gälla både större och mindre maskiner. För att en premie ska kunna delas ut, behövs dock aktörer som kan erbjuda det som premien ska gå till. Här behövs är en kraftig köpvilja och gärna förhandsorder.

Miljöförvaltningen konstaterar att det finns få aktörer som hittills visat sig vilja gå i bräschen. Små aktörer säljer lokalt och har då sällan ekonomin för utveckling med de risker det innebär, och större aktörer säljer globalt där kraven på elektrifiering är försumbara. Därmed föreslår Miljöförvaltningen att Trafikverket ihop med relevanta myndigheter, tillsätter en stor pott med risk- och utvecklingspengar för att markant öka på utbudet av elektrifierade arbetsmaskiner. **Sjöfart**

Sverige bör verka för att sjöfart omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU ETS).

Sverige bör fortsätta verka för att energiskattedirektivet ändras så att möjligheten till undantag för skatt på fossila drivmedel till inrikes flyg och sjöfart samt skyldigheten till skattebefrielse för fossilt drivmedel till utrikes flyg och sjöfart tas bort.

Drivmedelsanvändningen i inrikes sjöfart, fiskefartyg och järnväg bör på sikt omfattas av reduktionsplikt.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till skarpare krav på sjöfarten, inte minst då regeringens godsstrategi pekar på att vägtransporter bör flyttas över till järnväg och sjöfart. Miljöförvaltningen stöder att drivmedlet ska inrättas i reduktionsplikten. ”På sikt” behöver då ändras till ett årtal i närtid, som för flyget (om än i liten omfattning till en början), med kontrollstationer.

Upphandling kan vara ett verktyg att utveckla för sjöfarten.

#### Transporteffektivitet

Det bör utredas hur ökade satsningar på elektrifiering i landsbygd, vid sidan av tillgänglighetssatsningar för alternativ till bilen, kan genomföras.

En utredning av framtida beskattning av användningen av transportsystemet bör tillsättas i syfte att skapa ett effektivt kapacitetsutnyttjande och internalisera trafikens externa kostnader. Utredningen bör belysa avståndsbaserade vägskatter för både lätta och tunga fordon, men även inbegripa andra styrmedel.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till båda punkterna och till åtgärder för minskade trafikvolym överlag. Detta har mycket positiva effekter på folkhälsa, partikelspridning från

däck och på stadsmiljön. Avståndsbaserade vägskatter kan, med en rättvis utformning, gynna tåg och sjöfart. Troligtvis ger det också minskade trafikvolymen på väg.

#### Övriga förslag för transporteffektivitet

Stockholms stad vill införa miljödifferenterad trängselskatt.

I Stockholm skulle en differentierad trängselskatt ge effekt, då kostnaden för passage är högst där. För en bilist som dagligen passerar Stockholms trängselskattesystem innebär en halvering en besparing om 6 000 – 10 000 kronor per år. Det innebär att incitamentet skulle ha störst effekt i Stockholm, där också trängselproblemen är som störst.

En differentierad trängselskatt skulle gynna köpare av begagnade elbilar. Ett problem som identifieras i bonus-malus är att många nyare begagnade elbilar exporteras, särskilt till Norge. Utredningen visar att en halverad trängselskatt knappast kan ha en effekt på exporten, då besparingen understiger vinsten vid export.

Miljöförvaltningen vill också lyfta fram vikten av ett nationellt beslut om ett förändrat reseavdrag i linje med reseavdragskommitténs förslag om en avståndsbaserad, färdmedelsneutral, skattelättnad för längre arbetsresor. Det skulle ge en överflyttning från bilburen till distans- och kollektivtrafikpendling.

### **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret är positivt till ett nationellt beslut om utfasningsår för fossila drivmedel. Det ligger också i linje med stadens ambition att fasa ut fossila bränslen helt till 2040, och att ha en fossilfri organisation till år 2030.

Nedan kommenteras utredningens huvudsakliga förslag samt ett par av utredningens förslag rörande transporteffektivitet.

#### **Målår och inriktning för utfasningen**

Utredningen föreslår att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast 2040. Utfasningsåret bör vara ett riksdagsbundet etappmål. Utredningen slår fast en huvudinriktning där vägtransporterna bör elektrifieras så långt och snabbt som möjligt så att förnybara flytande och gasformiga drivmedel frigörs för användning inom arbetsmaskiner, flyg och sjöfart.

Trafikkontoret tillstyrker måläret då det sammanfaller med stadens målår för fossilfrihet 2040. Staden har dock även mål om att vara en fossilfri organisation 2030. Utredningens huvudinriktning ligger också väl i linje med stadens fokus på att verka för en elektrifiering av vägtransporterna samtidigt som det sker ett arbete för att öka andelen förnybara drivmedel och att öka transporteffektiviteten.

Nollutsläppsfordon Utredningen konstaterar att ett nationellt förbud mot nya bensin och dieseldrivna personbilar bedöms som svårt att införa, inte minst ur EU-rättslig synpunkt. I stället föreslås att Sverige bör verka för EU-omfattande nollutsläppskrav och att det på nationell nivå formuleras ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen av personbilar 2030.

Trafikkontoret inser svårigheten med ett förbud som ovan och ser positivt på ett riksdagsbundet mål om endast nollutsläppsfordon i nybilsförsäljningen till 2030. Stockholms län har för övrigt redan i dag den högsta andelen laddbara personbilar i riket.

Utredningen föreslår vidare att systemet med bonus-malus bör få en tydligare långsiktig plan. Bonusen bör stegvis fasas ut och malusen kan behöva skärpas för att förstärka styrningen mot nollutsläppsfordon och få större genomslag på begagnatmarknaden.

Trafikkontoret tillstyrker detta och föreslår också att bonusen betalas ut årligen över tid, till den som vid tillfälle för utbetalning står som registrerad ägare. Då skapas inga handelshinder och dessutom blir ingen återbetalningsskyldig. Dessutom får även den som köper en begagnad bil bonus, vilket kontoret anser är positivt. Så fungerar för övrigt även

fordonsskatten: den som är registrerad ägare vid det tillfälle skatten debiteras är skyldig att betala. Trafikkontoret vill också påpeka att det är viktigt att bonuspengarna inte tar slut, som de gjort nu två år i rad. Detta skapar osäkerhet på marknaden.

### **Reduktionspliktsystemet**

Utredningen anser att det så kallade reduktionspliktsystemet bör förändras genom att (i) samma reduktionskrav ställs på diesel och bensin, (ii) rena och höginblandade flytande biodrivmedel förs in under systemet och (iii) en särskild kvot införs för avancerade biodrivmedel och elektrobränslen. Utredningen anser vidare att förutsättningarna för att omforma reduktionsplikten till ett utsläppshandelssystem bör utredas, i samspel med pågående utveckling inom EU.

Trafikkontoret anser att det är nödvändigt med samma reduktionskrav på bensin och diesel och ser positivt på att rena och höginblandade biodrivmedel samt elektrobränslen förs in under kvoten. Kontoret är inte övertygat om att det är lämpligt med en särskild kvot för avancerade bränslen. Erfarenhetsmässigt riskerar sådant att leda till suboptimeringar. Kontoret har också svårt att bedöma om fördelarna med att omforma reduktionspliktsystemet till ett utsläppshandelssystem överväger nackdelarna. Detta eftersom tiden för att ställa om och nå klimatmålen är extremt kort och det skulle ta tid att omforma det väl fungerande systemet med reduktionsplikt.

### **Utbyggnad av laddinfrastruktur**

Utredningen konstaterar att de offentliga insatserna för laddinfrastruktur behöver samordnas bättre, takten öka och hinder röjas. Utredningen konstaterar även att ett stort arbete redan görs inom både elektrifieringskommissionen och regeringens elektrifieringsstrategi, varför den inte har sett det som sitt uppdrag att ge heltäckande förslag inom området. Ett antal mer eller mindre konkreta förslag lämnas ändå, bland annat om att ta fram en nationell plan och kring hur förutsättningarna för hemmaladdning i olika boendeformer kan förbättras.

Trafikkontoret har länge arbetat med den för staden mycket viktiga frågan kring laddinfrastruktur och delar uppfattningen om att majoriteten av laddningen även framöver kommer att ske i bostadsnära miljöer (hemmaladdning). På grund av detta har staden bland annat sedan flera år tillbaka arrangerat informationskampanjen Fixa laddplats för att hjälpa bostadsrättsföreningar att etablera laddplatser. Därutöver har staden även jobbat för att underlätta för samfälligheter, varför förslagen i utredningen välkomnas. Staden ska för övrigt i år ta fram riktlinjer för anläggande av laddplatser på parkeringsplatser i stadens egna befintliga bebyggelse, med krav på minst 20 procent laddplatser.

En annan viktig fråga anser kontoret är att stödja boende i främst flerfamiljshus som inte har möjlighet till parkering på tomtmark. En utredning bör ta fram konkreta förslag på hur boende i bostadsrättsföreningar och hyresrätter kan få tillgång till laddinfrastruktur där tillgång till parkering på tomtmark saknas. Möjligheten att utnyttja befintliga serviser i flerfamiljshus samt kostnadseffektiva installationsmetoder bör undersökas för att sänka totalkostnaden för etablering av publik laddinfrastruktur. Tekniken "vehicle to grid" passar även utmärkt att använda vid flerfamiljshus och kan tillsammans med utnyttjandet av befintliga serviser i byggnaden bidra till att minska belastningen på elnätet samt behovet av nyinstallationer. EU-kommissionens förslag till revidering av AFID-direktivet (Alternative fuels infrastructure directive, AFID) visar på att det är viktigt att från början planera för rätt typ av laddinfrastruktur.

Vikten av publika laddplatser är också stor och staden har som mål att det ska finnas 4000 publika laddplatser på gatumark och i publika parkeringsanläggningar till årsskiftet 2022/2023. Trafikkontorets erfarenhet är dock att utbyggnaden av publik laddinfrastruktur på gatumark inte går i önskad takt, framför allt inte i områden utanför innerstaden. Detta beror nästan uteslutande på höga etableringskostnader kopplat till framdragnings- och tillräcklig kapacitet samt gräv- och installationskostnader. Aktörer nämner även att Klimatklivet är för komplicerat och att det inte går att få bidrag i Stockholm då bland annat miljönyttokvoten blir

för låg och avstånden mellan snabbbladdare för korta. För att komma till rätta med det hindret anser trafikkontoret att Klimatklivet bör omarbetas så det går att få bidrag även i Stockholm, exempelvis genom att hänsyn tas till hur mycket laddinfrastrukturen potentiellt kommer att nyttjas och inte bara till kostnad i förhållande till effekt.

Kontoret håller med utredningen om att laddning av tung trafik främst bör ske på tomtmark vid depåer, omlastningscentraler eller andra befintliga platser med längre stopp samt längs det statliga vägnätet.

### **Ökad transporteffektivitet**

Trafikkontoret vill understryka att trots huvudinriktningen på en ökad elektrifiering av vägtransporterna är även ökad transporteffektivitet viktigt. Inom detta område har också kommuner förhållandevis hög rådighet. Utredningen föreslår här ett genomförande av redan tidigare lagda förslag som leder till en samhällsekonomiskt kostnadseffektiv omställning.

Utredningen

pekar också på några ytterligare förslag, men utan att konkretisera dem.

Här vill trafikkontoret särskilt lyfta fram vikten av att ta tillvara digitaliseringens nya möjligheter, genom att ge en myndighet ett tydligt ansvar för tillhandahållandet av digitala grunddata. Detta beskrivs ofta som att skapa en digital tvilling. Det är enligt kontorets erfarenhet både ett omfattande arbete (särskilt för realtidsdata) och ett arbete som saknar en sammanhållande aktör på nationell nivå. Trafikkontoret vill också understryka vikten av den översyn av beskattningen inom transportsektorn som föreslås. Utredningen pekar på att det behövs ett långsiktigt perspektiv, då elektrifierade fordon framöver kan stå för en betydande del av flottan. Kontoret bedömer att det inte minst i städerna kan behövas förändrade styrmedel när den rörliga kostnaden för att köra bil blir mycket.

### **Bromma stadsdelsnämnd**

**Bromma stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Nämnden lägger anmälan till handlingarna.

**Bromma stadsdelsnämnds** tjänsteutlåtande daterat den 26 juli 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma stadsdelsförvaltning har idag en majoritet av eldrivna fordon och prioriterar fossilfria transporter, helt i enlighet med givna riktlinjer. Dock återstår några hybridfordon. Dessa kommer att bytas ut mot el-fordon när avtalstiden utgår. Det har ännu inte framställts krav på fossilfria fordon och arbetsmaskiner vid de lokala upphandlingar som sker i form av t.ex. drifts- och anläggningsentreprenader. Således behöver frågan om eldrift av fordon, arbetsmaskiner och transporter särskilt prioriteras vid kommande framtida upphandlingar, lokalt och centralt.

## Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd** beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2021 följande.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd lägger anmälan till handlingarna.

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Ljuslin m.fl. (V), *bilaga 1*.

**Hägersten-Älvsjö stadsdelsförvaltning** tjänsteutlåtande daterat den 5 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd antog i samband med verksamhetsplan 2021 även en lokal miljö- och klimathandlingsplan 2021-2023. Där finns aktiviteter för de olika målen i stadens miljöprogram.

Stadens mål om att Stockholm ska vara fossilfritt 2040 sammanfaller med utfasningsutredningens förslag om att fossila drivmedel ska vara utfasade senast 2040. En av aktiviteterna i nämndens lokala miljö- och klimathandlingsplan är att ta fram en plan för när samtliga förvaltningens fordon ska vara el- eller biogasfordon. Likaså ska utökade krav ställas på parkentreprenörens fordon och arbetsmaskiner i kommande upphandling. Förvaltningens policy för resor i tjänsten ska också uppdateras, verksamheternas bilbehov ska kartläggas och personal som kör i tjänsten ska få en introduktion i ecodriving.

Förvaltningen anser att förslagen i utfasningsutredningen ligger i linje med Stockholms stads mål och nämndens lokala miljö- och klimathandlingsplan.

## Kungsholmens stadsdelsförvaltning

**Kungsholmens stadsdelsförvaltning**s tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

IPCC:s rapport (publicerad den 9 augusti 2021) *Den naturvetenskapliga grunden*, visar att det inte finns någon tvekan om att det är människan som värmer upp temperaturen på jorden. Klimatpanelen pekar också på att vi med dagens utsläppstakt inom tio år kommer att passera Parisavtalets mål om 1,5 graders temperaturhöjning, vilket är tio år tidigare än forskningen tidigare trott. Antonio Guterres, FN:s generalsekreterare, säger att IPCC:s rapport ska tolkas som röd flagg för mänskligheten och att den borde innebära dödsstöten för användningen av fossila bränslen (källor: FN, IPCC).

Stadens mål om att Stockholm ska vara fossilfritt 2040 sammanfaller med utredningens förslag om att fossila drivmedel ska vara utfasade senast 2040. I ljuset av nämnda IPCC-rapport, och av att Sverige och Stockholm ska vara världsledande i arbetet med en hållbar utveckling, går det dock att ställa fråga om det inte är mer bråttom.

Stadens organisation ska vara fossilfri 2030. Utvecklingsarbete för hållbara transporter och resor bedrivs kontinuerligt inom förvaltningen. Krav ställs på parkentreprenörens fordon och arbetsmaskiner i upphandlingar. Eldrivna cyklar och bilar finns att tillgå i förvaltningen för transporter och resor. Medarbetarna använder gång, cykel och kollektivtrafik som transportmedel. Under Covid-pandemin har av naturliga skäl medarbetarnas resor reducerats markant och ersatts av digital kommunikation. Då krisen har lagt sig förväntar sig förvaltningen att en del av de ökade digitala kommunikationsvägar som uppstått kommer att kvarstå, och därmed bidra till minskade utsläpp av fossila drivmedel.

Förvaltningen ser att förslagen i utfasningsutredningen ligger i linje med Stockholms stads miljöprogram, Stockholms stads klimathandlingsplan, Kungsholmens stadsdelsnämnds lokala miljö- och klimathandlingsplan samt verksamhetsplan 2021.

I ljuset av senaste IPCC-rapporten och de varningssignaler som de senaste årens och sommarens väder- och naturkatastrofer uppenbarar, ter sig frågan så akut och tiden så knapp att förvaltningen anser att utfasningen behöver genomföras tidigare än 2040.

## **Stockholms Stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrande daterat den 17 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningen instämmer i sin helhet med dotterbolagens svar och kan konstatera att staden har som mål att Stockholm ska vara en fossilbränslefri och klimatpositiv stad 2040 och en fossilbränslefri organisation 2030. Stadens bolag arbetar i enlighet med detta sedan flera år för att minska sin klimatpåverkan, exempelvis genom både drivmedel och transportval.

### **Underremisser**

#### **Stockholm Parkerings remissvar har i huvudsak följande lydelse:**

Vad gäller krav på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnation ser bolaget att kraven bör anpassas för att stå i proportion till hur stor el-servis som ska finnas. Bolagets erfarenhet är att det kan vara ett stort hinder när inkommande el-serviser inte har tillräcklig kapacitet, och ledtiderna för att öka dessa är mycket långa. Bolaget anser att, om ett nytt regelverk tas fram gällande laddplatser, bör krav ställas på el-servisens storlek.

Bolaget lyfter också fram att det inte är ovanligt att parkeringsplatserna har hyrts ut till ett parkeringsbolag som i sin tur hyr ut till enskilda kunder, vilket bör beaktas vid de förslag som läggs fram om rätt till el vid parkering.

#### **Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:**

Familjebostäder vill poängtera att en kostnadsanalys krävs och att en sådan analys inte har redovisats i utredningen. Den svenska hyreslagstiftningen är inte utformad för att hantera nya krav från myndigheter, som innebär direkt ökade kostnader och som inte kan relateras till enskilda lägenheters bruksvärde. Vid förslag på nya åtgärder behöver detta beaktas. Inom fastighetsbranschen är det väl känt att gapet är betydande mellan den faktiska kostnaden att i efterhand installera elladdplatser och hyresgästernas betalningsvilja för dessa. Innan regeringen går vidare med förslag i riktning mot vad utredningen föreslår, vilket utifrån ett hållbarhetsperspektiv i och för sig kan vara lovligt, bör därför en finansieringslösning presenteras.

#### **Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:**

Betänkandet föreslår att användningen av fossila drivmedel i inrikes transporter och arbetsmaskiner i Sverige ska vara utfasad senast år 2040. Bolaget vill betona betydelsen av internationella regleringar för att uppnå störst effekt för en minskad miljö- och klimatpåverkan från sjöfarten, men ser det som rimligt att nationella regleringar införs som komplement, avseende till exempel fartyg som storleksmässigt inte omfattas av de internationella reglerna. Det är dock viktigt att de regleringar som föreslås avseende bland annat beskattning och bränsle inte leder till en ojämlig situation för olika transportslag eller snedvrider konkurrensen mellan inhemsk och utländsk sjöfart.

Bolaget 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, men investeringarna är kostsamma. Riktat stöd till dessa åtgärder välkomnas därför av bolaget. Det är också värdefullt med stöd för innovationsprojekt som avser arbetsfordon med nollutsläpp.

Utredningens förslag, att de fossila bränslena i det närmaste helt ska fasas ut för Gotlandstrafiken från och med 2027, är högt ställt. Svårigheter finns angående till exempel tillgång på icke-fossilt bränsle i tillräcklig omfattning, men sannolikt finns möjligheter att uppnå utredningens ambition. Bolagets hamn i Nynäshamn är utgångspunkt för sjötrafiken mellan Gotland och fastlandet. För Stockholms Hamnar är det angeläget att kunna anpassa infrastrukturen i hamnen efter tonnaget. Bolaget ser därför att det är viktigt med tydliga planeringsförutsättningar och långa planeringshorisonter.



## **Reservationer m.m.**

### **Hägersten-Älvsjö stadsdelsnämnd**

*Särskilt uttalande* gjordes av Maria Ljuslin m.fl. (V) enligt följande

Det är mycket bra att detta betänkande nu är i pipe-line för att trycka på utfasandet av fossila drivmedel. Men det är obegripligt att trots det klimatnödläge vi befinner oss i driva fram kontraproduktiva politiska förslag. Om än att frågan inte är vår är det omöjligt att inte kommentera med tanke på detta betänkande. Den grönbå majoriteten i Stockholm stad och Stockholms region är tysta när det gäller projektet Tvärförbindelse Södertörn. 2030 är året då vi ska vara fossilfria enligt det storregionala mål vi i huvudstaden jobbar efter. 2030 är också det år som Tvärförbindelse Södertörn ska vara färdigställd för att möjliggöra den ökade biltrafik som planerats för. Hur det ska gå ihop har ingen kunnat uttala sig om. Obestridligt faktum är att växthusgaserna i atmosfären är en produkt av de utsläpp som vi hittills åstadkommit. Vilket i sin tur är en bidragande orsak till den globala uppvärmningen. Vi behöver kraftigt minska biltrafiken och utsläppen, att driva på för förslag som innebär motsatsen är tondövt och ett hån mot den kris vi står inför.

Vi ser fram emot kunna kommentera beredningen mer utförligt när den kommer upp i KS.