

**PM Rotel IX (Dnr KS 2021/972)**

**Anmälan om svar på remiss av EU-kommissionens  
förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om  
utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen**  
Remiss från Infrastrukturdepartementet

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

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

**Ärendet**

EU-kommissionen har genomfört en utvärdering av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU) med hänsyn till hur väl medlemsstaterna genomfört de krav som ställs i direktivet och om kraven i sig är tillräckliga. Slutsatsen är att genomförandegraden varierar stort mellan medlemsländerna som kommit olika långt i implementeringen och att de krav som ställs inte är tillräckligt långtgående för att stödja de klimatmål som EU antagit. EU har som mål att vara en klimatneutral ekonomi år 2050 och ett delmål i detta är att år 2030 ska utsläppen av växthusgaser ha minskat med 55 procent jämfört med 1990 års nivå. För detta har ett klimatpaket tagits fram ”Fit for 55”. Klimatpaketet innehåller bland annat förslag om skärpta utsläppsmål inom energi- och transportsektorer och ett utvidgat system för handel med utsläppsrätter. Att få en sammanhängande infrastruktur inom unionen för alternativa bränslen är enligt kommissionen angeläget. Mot bakgrund av detta föreslås att direktivet upphävs och istället ersätts med en förordning. Förordningen följer direktivet men kraven som ställs är bindande, mer långtgående och mer detaljerade och dessutom införs en mer omfattande kontroll där medlemsstaterna årligen rapporterar status för måluppfyllnad och genomförandegrad.

Förslaget innehåller utbyggnad av laddinfrastruktur och tankställen för vätgas och LNG längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för vägar, sjöfart och luftfart. Det omfattar tekniska standarder och krav på infrastrukturens driftskompatibilitet. Det handlar om tillhandahållande av publik laddinfrastruktur och tankställen för personbilar, lätta lastbilar och tunga trafik men även krav på tillhandahållande av detta vid vissa hamnar och flygplatser. Här ryms även krav på betalinfrastruktur, hantering av data och nationella strategier för implementering och uppföljning.

Infrastrukturdepartementet har remitterat förslaget till staden för yttrande och på grund av kort remisstid har staden svarat med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

## Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB.

Miljöförvaltningen har meddelat att de svarar med ett kontorsyttrande.  
Trafikkontoret har meddelat att de avstår från att svara på remissen.  
Exploateringsnämnden och Stockholm Stadshus AB har inte inkommit med svar.

## Mina synpunkter

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remissen godkänns.

Stockholm den 10 november 2021

KATARINA LUHR

## Bilaga

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

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## Remissammanställning

### Ärendet

EU-kommissionen har genomfört en utvärdering av direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (2014/94/EU) med hänsyn till hur väl medlemsstaterna genomfört de krav som ställs i direktivet och om kraven i sig är tillräckliga. Slutsatsen är att genomförandegraden varierar stort mellan medlemsländerna som kommit olika långt i implementeringen och att de krav som ställs inte är tillräckligt långtgående för att stödja de klimatmål som EU antagit. EU har som mål att vara en klimatneutral ekonomi år 2050 och ett delmål i detta är att år 2030 ska utsläppen av växthusgaser ha minskat med 55 procent jämfört med 1990 års nivå. För detta har ett klimatpaket tagits fram "Fit for 55". Klimatpaketet innehåller bland annat förslag om skärpta utsläppsmål inom energi- och transportsektorer och ett utvidgat system för handel med utsläppsrätter. Att få en sammanhängande infrastruktur inom unionen för alternativa bränslen är enligt kommissionen angeläget. Mot bakgrund av detta föreslås att direktivet upphävs och istället ersätts med en förordning. Förordningen följer direktivet men kraven som ställs är bindande, mer långtgående och mer detaljerade och dessutom införs en mer omfattande kontroll där medlemsstaterna årligen rapporterar status för måluppfyllnad och genomförandegrad.

Förslaget innehåller utbyggnad av laddinfrastruktur och tankställen för vätgas och LNG längs det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för vägar, sjöfart och luftfart. Det omfattar tekniska standarder och krav på infrastrukturens driftskompatibilitet. Det handlar om tillhandahållande av publik laddinfrastruktur och tankställen för personbilar, lätta lastbilar och tunga trafik men även krav på tillhandahållande av detta vid vissa hamnar och flygplatser. Här ryms även krav på betalinfrastruktur, hantering av data och nationella strategier för implementering och uppföljning.

Nedan redovisas ett urval av förslaget till förordning.

#### Utbyggnad av publik snabbaddning för lätta fordon

Av artikel 3 följer att medlemsländerna ska säkra tillkomsten av, med max 60 kilometers avstånd från varandra, publika laddstationer längs vägarna som ingår i TEN-T till 2025. Stationerna ska vardera ha en total effekt på 300kW, varav en laddpunkt med minst 150kW effekt. Till 2030 föreslås det dubbla: En total effekt på 600kW, varav två ska vara på minst 150kW.

#### Utbyggnad av publik snabbaddning för tunga fordon

För tunga fordon gäller, enligt artikel 4, att år 2025 ska det finnas publika laddstationer längs vägarna som ingår i TEN-T med max 60 km avstånd från varandra, med en total effekt på 1400kW för varje station, varav en laddpunkt med minst 350kW effekt. Till 2030 föreslås en ökning: total effekt på 3500kW varav minst två ska vara på minst 350kW.

#### Utbyggnad av tankning av vätgas och LNG

I artikel 6 föreslås att medlemsländerna till 2030, säkrar tillkomsten av publika vätgastankstationer med en minimikapacitet på 2 ton/dygn och möjlighet att leverera 700 bar, på ett avstånd av 150 km mellan varandra. För flytande vätgas gäller 450 km avstånd mellan stationerna och det ska även föras en dialog kring vilka urbana noder

som blir aktuella för vätgastankstationer som uppförs i anknytning till olika typer av mobilitetshubbar.

Medlemsstaterna ska även, enligt artikel 8, kunna tillhandahålla ett lämpligt antal LNG-stationer längs TEN-T nätverket, i syfte att möjliggöra för tung trafik som drivs på LNG att trafikera hela unionen.

#### Landelanslutning i hamnar

För hamnar som ingår i TEN-T nätverket och som mottar ett visst årligt tonnage föreslås i artikel 9 krav att kunna erbjuda landanslutning av el till inkommande fartyg som ska ligga längre än två timmar i hamnen.

#### Betallösningar, utrustning på laddstationerna och tillhandahållande av data

Förslaget innehåller krav i syfte att förenkla betalningarna vid laddstationerna och att uppnå en ökad transparens vid redovisning av priser. Vidare ska laddplatserna skyltas bättre. Det föreslås även att publika laddare ska förses med fast laddkabel. Den som äger eller tillhandahåller en laddplats ska, enligt artikel 18, också kunna dela med sig av statisk och dynamisk data bland annat gällande laddplatsernas geografiska lokalisering, antalet användare, effektuttag, priser med mera.

Infrastrukturdepartementet har remitterat förslaget till staden för yttrande och på grund av kort remisstid har staden svarat med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

#### **Beredning**

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB och Stockholms Stads Parkerings AB.

Miljöförvaltningen har meddelat att de svarar med ett kontorsyttrande. Trafikkontoret har meddelat att de avstår från att svara på remissen. Exploateringsnämnden och Stockholm Stadshus AB har inte inkommit med svar.

#### **Stadsledningskontoret**

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

Av *Stockholm stads miljöprogram 2020-2023* följer att Stockholm ska vara fossilfritt och klimatpositivt till år 2040. Vägen dit stakas ut i stadens *Klimathandlingsplan 2020-2023*, båda dokumenten antogs av kommunfullmäktige den 25 maj 2020.

Av klimathandlingsplanen följer bland annat vägtransporter stod för 39 procent av de totala utsläppen av växthusgaser inom Stockholms stads geografiska gräns år 2017. De huvudsakliga vägtrafikutsläppen i staden kommer från personbilstrafiken, men i takt med ökad befolkning förväntas framförallt utsläppen från godstrafiken att öka. För att minska utsläppen är det angeläget att byta fordonsteknik till elfordon och fordon som drivs med förnybara drivmedel samt undvika trafikökning.

Stadsledningskontoret välkomnar förslagen överlag och ser att dessa kan verka pådrivande för tillgången på laddstationer och tankning av förnybara drivmedel. Övergången till en mer elektrifierad fordonsflotta är beroende av en fungerande laddinfrastruktur och föreslagna mål ligger i linje med Stockholms stads elektrifieringsarbete där bland annat samverkan med

näringslivet initierats inom den så kallade Elektrifieringspakten. Inom ramen för pakten, ska staden i samverkan med näringslivet konkretisera hur elektrifieringen av transportsektorn ska intensifieras för att klimatmålen ska kunna nås.

Stockholm har ännu inte någon vätgastankstation och en utbyggnad av ett nätverk av stationer ser stadsledningskontoret som något positivt. Samtidigt vill stadsledningskontoret framhålla att även biodrivmedel borde ha en plats i förslaget. Avancerade biobränslen och biogas är bland de mest klimatsmarta bränslena från ett livscykelperspektiv och såväl Sverige som andra medlemsländer kan producera hållbara biobränslen lokalt. Lokalt producerad biogas kan omformas till flytande form (LBG) och ersätta LNG till tunga fordon och i sjöfarten. Detta sker redan idag i exempelvis färjetrafiken till Gotland.

I övrigt delar stadsledningskontoret i huvudsak de synpunkter som framförts av miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stockholm Parkering AB och Stockholms Hamn AB.

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

## **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 19 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen är i grunden positiva till revideringarna i förslaget och ser att det kan verka pådrivande för tillgången på elladdning och tankning av förnybara drivmedel. Miljöförvaltningen är mån om att förslaget inte urholkas, och kommenterar här ett urval av innehållet i förslaget.

### **Utbyggnad av publik snabbladdning för lätta fordon**

Här föreslås att medlemsländerna till 2025 ska säkra tillkomsten av, med max 60 km avstånd från varandra, publika laddstationer med en total effekt på 300kW, varav en laddpunkt med minst 150kW effekt. Till 2030 föreslås det dubbla: total effekt på 600kW varav två ska vara på minst 150kW.

Miljöförvaltningen konstaterar att laddpunkter med denna effekt finns i angränsande kommuner t ex Södertälje, men ännu inte inom stadsgränsen, och är positiva detta då det kan driva på utvecklingen.

### **Utbyggnad av publik snabbladdning för tunga fordon**

Här föreslås att medlemsländerna till 2025 ska säkra tillkomsten av, med max 60 km avstånd från varandra, publika laddstationer med en total effekt på 1400kW, varav en laddpunkt med minst 350kW effekt. Till 2030 föreslås en ökning: total effekt på 3500kW varav minst två ska vara på minst 350kW.

Miljöförvaltningen konstaterar att laddpunkter med denna effekt ännu inte finns inom Stockholms stad. Förvaltningen är positiva till målen och hänvisar till Stockholms stads elektrifieringspakt. Inom ramen för pakten, ska staden i samverkan med näringslivet sätta mål och strategier för hur elektrifieringen av transportsektorn ska intensifieras för att staden ska nå klimatmålen.

### **Utbyggnad av tankning av vätgas**

Här föreslås att medlemsländerna till 2030, säkrar tillkomsten av publika vätgastankstationer med en minimikapacitet på 2 ton/dygn och möjlighet att leverera 700 bar, på ett avstånd av 150 km mellan varandra. För flytande vätgas gäller 450 km avstånd mellan stationerna och det ska även föras en dialog kring vilka urbana noder som blir aktuella för vätgastankstationer som uppförs i anknytning till olika typer av mobilitetshubbar.

Miljöförvaltningen konstaterar att en vätgastankstation är på väg att byggas inom staden, och ser positivt på utbyggnad i ett nätverk av stationer.

### **Betallösningar och utrustning på laddstationerna**

Här föreslås olika förenklingar av betalning vid laddstation samt ökad transparens vid redovisning av priser. Andra förslag om bättre skyltning till laddplatserna samt en inriktning mot smart laddning och uppkoppling av laddplatser finns också.

Här föreslås också specifikt att alla publika DC-laddare ska förses med fast laddkabel.

Miljöförvaltningen är överlag positiva till att betallösningarna blir mer användarvänliga, även om utvecklingen kommit långt med t ex Easy Park där man betalar för laddning och parkering i samma app. Förvaltningen konstaterar också att regeringen driver en dialog med intressenter i frågorna och där staden involverats, vilket är mycket positivt.

Miljöförvaltningen är skeptiska till kravet om fast laddkabel. Stadens erfarenheter och omvärldens är snarare att fasta kablar slits mer, utsätts för sabotage och kan orsaka skador om människor snubblar och liknande. Stadens strategi hittills har byggt på att elbilsanvändarna själva står för laddkabel för DC normalladdning, vilket vi fortsatt förespråkar.

## **Stockholms Hamn AB**

**Stockholms Hamn AB:s** yttrande daterat den 13 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Stockholms Stads Parkerings AB**

**Stockholms Stads Parkerings AB:s** yttrande daterat den 9 augusti 2021 har i huvudsak följande lydelse.

Bolaget ställer sig positivt till internationerna och huvuddelen i remissförslaget och erfar att omvärldens krav på en utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen torde öka i takt med att marknaden alltmer anpassas utifrån ökade krav på en fossilfri fordonsflotta.

Bolagets ambition är att vara en aktiv parkeringsaktör som bidrar i övergången till infrastrukturen för alternativa bränslen, bland annat genom att verka för att 50% av parkeringsplatserna är laddplatser i de anläggningar som bolaget äger själva.

Bolaget vill dock förmedla sin farhåga gällande Artikel 18 pkt 2 och 3 i remissen avseende att tillhandahålla dynamisk data.

Artikeln innebär att alla laddplatser behöver vara uppkopplade samt system krävs för att tillhandahålla data. För normalladdare, som bolaget har erfarenhet av, skulle detta innebära en väsentlig kostnadsökning och därmed missgynna en utbyggnad av laddinfrastrukturen.

Stockholm Parkering anser vidare att dynamisk data är en sådan uppgift som flera aktörer betraktar som företagshemlighet. I dynamisk data framkommer bland annat information om beläggning och därmed intäkten på en laddplats respektive parkeringsplats. Denna typ av data är affärskritiska uppgifter som varken parkerings- eller laddoperatörer önskar delge sina konkurrenter.

Med bakgrund av ovan föreslår därför bolaget att kravet gällande tillhandahållande av publik dynamisk data stryks.