



2021-08-27
Vårt diarienummer 1023/21

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Diarienummer I2021/02043

Remissvar

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

Göteborgs Stad ser positiv på förslaget att ersätta nuvarande direktiv med en förordning. Det ligger i linje med stadens arbete och politiska mål att samtliga stadens fordon ska vara fossilfria 2023 respektive att alla transporter som staden gör ska vara fossilfria 2030. Med den föreslagna förordningen underlättas omställningen och det blir tydligare krav på lokala, regionala och nationella myndigheter att arbeta aktivt med omställning.

Förslaget innebär också en ökad tydlighet för marknaden vad EU och medlemsländerna vill uppnå, vilket skapar förutsättningar för investeringsbeslut som stödjer omställningen.

I förhållande till de föreslagna målen har Göteborg bra förutsättningar att bidra till omställningen. Staden har flera goda exempel och arbetar samordnat för en utveckling mot fossilfria transporter. Electricity, mobilitetsklustret på Lindholmen, Göteborgs Hamns arbete med elektrifiering och vätgas, BRG:s samordningsuppdrag för elektrifiering och förslag till elektrifieringsplan 2021 – 2030, som ska behandlas av kommunfullmäktige 2021-09-16, är några exempel som också bidrar till den nationella utvecklingen.

Göteborg Stad besvarade samrådet (EU 7-2020) inför detta förslag. I svaret menade staden att direktivet bör täcka både offentligt tillgänglig infrastruktur och privat. Dessutom att de nationella policyplanerna inte är tillräckliga för att nå målen, nationella mål måste sättas för el, LNG och vätgas för tunga fordon samt för elanslutning i hamn. Dessa mål måste gälla för hela transportkorridoren och baseras på en gemensam europeisk metodologi.

Det är viktigt att de mål som EU kommunicerar är tydliga och offensiva. Privata investeringar är nödvändiga för att påskynda omställningsarbetet, det

är viktigt att det finns en tilltro från marknaden och att det finns en tydlig ambition från myndigheter att nå dessa mål. Eftersom omställningsarbetet är beroende beslut om investeringar i infrastruktur, är det viktigt att ambitionsnivån i förordningen är hög och att mål och målar inte uppfattas som för defensiva.

Synen på biodrivmedel är en fråga för Sverige där EU har en mer avvaktande inställning. Samtidigt behöver biodrivmedel inte en särskild infrastruktur, till skillnad mot krav på fordon, taxonomin och krav på förnybar energi.

Av betydelse för Göteborg är förslaget till utveckling av infrastruktur i hamnar. Göteborgs Hamn är en grön föregångare med ett mål att reducera koldioxidutsläppen med 70% till 2030. Under 2022 etablerar hamnen Nordens första publika station för laddning och vätgas för tunga fordon. Göteborgs Hamn är en av världens mest hållbara hamnar och har sedan länge bedrivit ett mycket proaktivt miljöarbete. Göteborgs Hamn var bland annat en av de första hamnarna i världen att koppla upp fartyg till landansluten elförsörjning, och har redan uppnått en mycket hög andel anslutna fartyg. Göteborgs hamn har också sedan tidigare en tydlig ambition om att ytterligare öka andelen anslutna fartyg, och ökade regleringar från europeisk nivå kan då vara en bra draghjälp

Förslaget innehåller specifika krav på stadsknutpunkter (urban nodes) som kan ha betydelse för Göteborg. Ett genomförande borde i så fall finansieras via CEF eller av nationell nivå. I och med EU:s revidering av TEN-T kommer kraven på de urbana noderna öka.

Utvecklingen av ett övergripande, enhetligt och enkelt betalsystem blir sannolikt en nyckelfråga. Göteborgs Stad vill framhålla att förordningen också inkluderar en app-lösning som ett godkänt betalningsalternativ.

Den del i förslaget som beskriver vilken slags data från laddstationer som ska delas behöver uppdateras. Den datadelning som förslaget lyfter fram sker redan idag, infrastrukturen är utvecklad. Däremot kunde förordningen tydligare peka på behovet av en fortsatt utveckling av exempelvis anonymiserade användardata, som skulle underlätta marknadens investeringsbeslut.

Den publika laddinfrastrukturen som förordningen föreslår borde snarare ses som en del i en större helhet. Inom begreppet publik laddning ryms inte bara bensinstationsliknande anläggningar längs större vägar, utan också laddningsmöjligheter på parkeringsplatser, med sinsemellan fundamentalt olika affärslogiker och förutsättningar. Idag erbjuder Göteborg Energi laddstationer i centrala Göteborg som både kan användas av boende (hemmaladdning), för de som har sin arbetsplats i de centrala delarna (arbetsplatsen) och besökande (destinationsladdning) där de tre delarna sker vid en publik laddstation. Då kan infrastrukturen utnyttjas kostnadseffektivt.

Erfarenheter i Sverige visar på att den absoluta merparten, i Göteborg ca 85 – 90 %, av laddningen sker hemma, med låg effekt. Göteborgs Stad bedömer att den trenden fortsätter. Det finns också en trend, särskilt i stadskärnor, att gränsen mellan hemmaladdning och publik laddning löses upp.

Det är viktigt att undvika en överinvestering i infrastruktur. Ambitionen med laddstationer var sjätte mil längs med TEN-T-nätverken kan bli onödigt kostnadsdrivande. Det är troligt att långsam hemmaladdning av kostnadsskäl kommer att dominera även framöver.

Göteborgs Stad understryker att medlemsstaterna också måste garantera tillgången på el fram till städer om vi ska klara ökningen av eldrift för både fordonstrafik, hamnar och flyg.

Kontaktperson

Lars Ekberg

Planeringsledare

E-post: lars.ekberg@stadshuset.goteborg.se

Telefon: 031 368 0530

Bilagor

Internremissvar från Business Region Göteborg AB, Göteborg Energi AB, Göteborgs Hamn AB, Göteborgs Stads Leasing AB