

**Handläggare**  
Karin Dhakal  
Telefon: 0850829357

**Till**  
Kommunstyrelsen

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

Remiss från infrastrukturdepartementet

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

Remissen, EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Sammanfattning**

EU-kommissionen har identifierat ett behov av att revidera direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen från år 2014. Anledningen är främst att direktivet inte implementerats enhetligt i medlemsstaterna och att de klimatmål som EU antagit kräver högre målsättningar eftersom omställningen av transportsektorn är beroende av en utbyggd infrastruktur för alternativa bränslen.

Förslaget innebär att direktivet ersätts av en förordning. Kraven i denna skärps. Medlemsstaterna ska säkerställa utbyggnad av laddinfrastruktur längs det transeuropeiska transportnätet. Det finns även bestämmelser att bygga ett sammanhållet nät av vätgasstationer och LNG för tung trafik. Krav ställs även på vissa typer av hamnar och flygplatser gällande bland annat att kunna tillhandahålla landanslutning av el.

Stadsledningskontoret ställer sig i huvudsak positiv till förslaget och bedömer att detta kommer att leda till bättre förutsättningar för att klara om att ställa om fordonsflottan, framförallt att öka andelen elfordon. Kontoret saknar dock biobränslen i förslaget. Avancerade biobränslen och biogas är bland de mest klimatsmarta bränslena betraktat ur ett livscykelperspektiv.

### **Bakgrund**

Infrastrukturdepartementet har remitterat EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av

infrastrukturen för alternativa bränslen bland annat till Stockholms stad för besvarande.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets avdelning för stadsutveckling och lokalförsörjning.

### **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 snabbbladdning 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.

#### Landanslutning 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.

### **Stadsledningskontorets synpunkter och förslag**

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 sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Magdalena Bosson  
Stadsdirektör

Ebba Agerman  
Avdelningschef