

[remissvar@regeringskansliet.se](mailto:remissvar@regeringskansliet.se)

[lina.kinning@regeringskansliet.se](mailto:lina.kinning@regeringskansliet.se).

Remissvar på

Remiss av Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna Rapportnummer: 2020:18

19 januari 2020

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en koldioxidreduktion i transportsektorn till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden.

Vi ser ett behov av en mångfald av tekniska möjligheter till låga emissioner, som innefattar allt från elfordon, till biodrivmedel och digitala lösningar. Vi välkomnar att Boverket arbetar med andra myndigheter i detta ärende, men vi saknar en bredare samhällskoppling i förslaget. Mer om detta nedan där vi specificerar våra kommentarer.

Övergripande kommentarer

- 2030-sekretariatet är starkt frågande att Boverket återkommer med samma argument på områden där kritiken tidigare varit tydlig. Vi, tillsammans med många andra, höll inte med om innehållet i den tidigare remissen, vi framförde detta på dialogmöte med Boverket, och vi håller inte med om slutsatserna i Boverkets rapport. Vi menar att myndigheten bör följa intentionerna i det uppdrag som Boverket fick av departementet den 30 april 2020.
- Överlag har det varit en märklig ordning med remisser parallellt med uppdrag, där genomförandet av uppdraget rimligtvis förändrar förslaget i dess helhet.
- Vi noterar att ambitionsnivån fortfarande ligger på EU:s miniminivå. Vi förtydligar nedan varför detta är oacceptabelt för EU:s mest ambitiösa medlemsland avseende transportomställning. Vi noterar att regering och riksdag har betydligt högre ambitioner, och trodde att svenska myndigheter skall anamma samma ambitionsnivå.
- Utvecklingen av laddinfrastruktur är inte linjär. De första kunder var villaägare, med möjlighet till egen laddning. De började med få modeller på marknaden, och kortare körsträcka och höga priser. Detta har förändrats. Nu är det dags för den största kundgruppen, boende i flerbostadshus. Det ställer nya krav på

marknaden, men kommer att innebära det stora genomslaget. Det är en rättvisefråga att dessa konsumenter ges möjlighet.

## Bakgrund

I oktober 2014 presenterade EU ett direktiv (2014/94/EU) om utbyggnad av infrastruktur av alternativa bränslen. Det fanns på den tiden få elbilar; i januari 2014 hade vi 25 registrerade elbilar i Sverige, men Leaf och Tesla S hade börjat förändra marknaden.

Detta direktiv har, trots att det kom tidigt och att man saknade mycket praktisk erfarenhet, kommit att styra marknaden. Direktivet revideras nu.

Teknikutvecklingen på elfordons- och laddinfrastrukturuområdet är mycket snabb. Redan idag installeras snabbladdare med betydligt större effekt än de laddare på 50kW som varit standard och som refereras till i Infrastrukturdirektivet (där till och med laddare över 22 kW klassificeras som snabbladdare). Detta är orimligt och belyser vikten av att hålla en flexibilitet i skrivningar som införs i styrande bestämmelsen. Vikten av uppkoppling och så kallade öppna protokoll är en annan aspekt som utvecklats mycket snabbt, och som kräver lyhörda formuleringar i texterna.

I Energiprestandadirektivet berörs laddinfrastruktur i uppvärmda garage. Boverket föreslog 2019 en kravnivå i linje med EU direktivets miniminivå. Detta har en majoritet av remissinstanserna reagerat mot, både i remissvar och under de möten Boverket ordnat med berörda parter. I april reagerade även Infrastrukturdepartementet och begärde en konsekvensutredning av bland annat följande skärpningar:

### *För byggnader som inte är avsedda för bostäder*

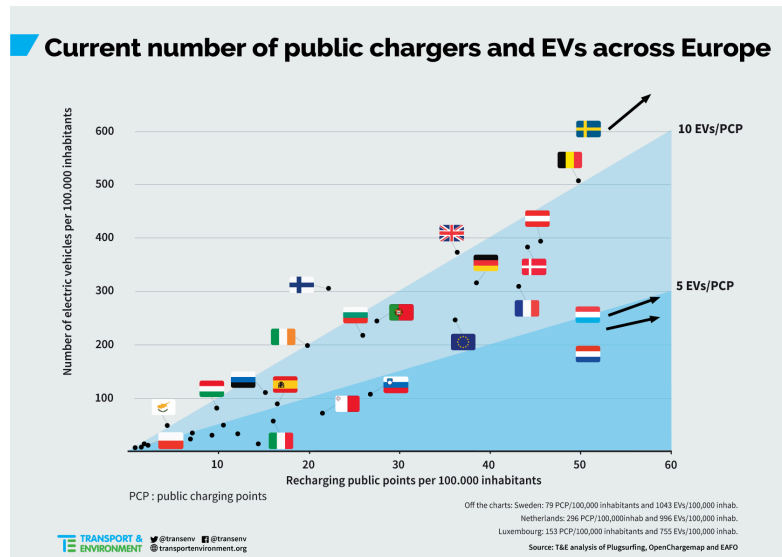
- *Krav för alla parkeringar med minst fem parkeringsplatser.*
- *Ledningsinfrastruktur till alla parkeringsplatser.*
- *Installation av laddningspunkter vid 20 procent av platserna.*
- *Motsvarande krav enligt ovan för ouppvärmade byggnader (ouppvärmade byggnader omfattas inte av direktiv [EU] 2018/844).*

### *För bostadshus*

- *Krav att alla parkeringar med minst fem parkeringsplatser.*
- *Installation av laddningsplatser vid 20 procent av platserna.*

Sverige har det mest ambitiösa målet för omställningen av transportsektorn. De sex myndigheterna i det så kallade SOFT uppdraget, där Boverket ingick, är alla överens om att det går för långsamt. Klimatpolitiska rådet anför samma argument i sin årsrapport. Därför kan inte Sverige anta den av EU föreslagna miniminivån. EU:s mål är 14 procent reduktion av koldioxid från transportsektorn till 2030, vilket avsevärt underskrider Sveriges mål på 70 procent koldioxidreduktion.

I en bild presenterad i en [rapport](#) av Brysselbaserade miljö- och transportorganisationen Transport & Environment i år placeras Sverige i topp i relationen laddbara fordon/publika laddpunkter. T&E förutspår dock en snabb ökning från 2020, vilket kräver en kraftigt ökad satsning på laddinfrastruktur. Deras rekommendationer följer våra förslag i detta remissvar.



Sverige leder bland EUs medlemsländer med en andel laddbara fordon i nybilsförsäljningen över 30 procent (EU 12 procent). De första kunderna var villaägarna, med möjlighet till egen laddning. De laddbara fordonen är nu bättre, fler och med längre räckvidd. I Boverkets rapport 2020:18 ger Boverket sin syn på konsekvenserna av de skrämningar departementet efterfrågade.

Vi kommenterar nedan de olika delarna av rapporten:

1. Myndighetens ansats.

Rapporten inleds med att:

*Effekterna av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur är svåra att bedöma och resultaten beror till stor del på vilka antaganden som görs.*

Teknikutvecklingen är obestridligen snabb, men Boverket missar att det finns en klimatlag med separat sektorsmål för transportsektorn, och om att de svenska myndigheterna har som målsättning att stötta detta arbete. Med antagandet att svenska myndigheter stöder riksdagens sektorsmål bör säkra ambitiösa antaganden. Boverket ingick i myndigheternas samverkansprojekt SOFT uppdraget, i vars slutrapport myndigheterna efterfrågade en accelererad utveckling.

Utvecklingen av laddinfrastruktur i ett land styr oundvikligen av vilken tilltro landets aktörer har för framtiden. I Sverige har vi ett tydligt sektorsmål för transportsektorn, och vi har ett näringsliv som levererat och levererar.

*Vi menar att beslut i riksdag och regering gjort tydligt att Boverket kan anta att utvecklingen för elfordon, och därmed krav på laddinfrastruktur, går snabbt.*

## 2. Kostnader för fastighetsägare.

Boverket menar att dessa blir orimliga. En laddpunkt vid nyetablering kan kosta allt från ett par tusen kronor till kanske 15 000. På befintliga parkeringsplatser kan etableringskostnaden vara det dubbla.

En plats i parkeringshus kostar 120 000 kr att bygga, motsvarade 1 500–2 000 kr per månad. En garageplats kostar mellan 250 000 kr och 450 000 kr per plats, beroende på antalet våningsplan i garaget, vilket motsvarar hela 2 500–4 500 kr per plats och månad.

**Kostnaden för laddinfrastruktur, eller framdraging av kabel, är försumbar i förhållande till kostnaden för en parkeringsplats.**

## 3. Bedömning av miljöeffekter

Vi fokuserar här på koldioxidutsläpp, men noterar att hälsoproblemen från fordon är betydande. Trafikdöden från utsläpp ligger enligt en nyligen presenterad rapport från Europeiska miljöbyrån på över tre tusen förtida döda varje år i Sverige, en tredjedels covid-19 pandemi i antal döda. Varje år.

Boverket uppskattar effekten av åtgärden till 19 000 ton koldioxid per år, och menar att detta är lite. Boverket medger att detta i och för sig lågt räknat, och antar en lika hög andel laddhybrider som idag vilket kan ifrågasättas. Men vad värre är, så verkar det anta en långsam utveckling av laddbara fordon.

Enligt BilSwedens, Energimyndighetens, 2030-sekretariatets och Power Circles prognoser kommer mer än en tredjedel av alla lätta fordon i Sverige vara laddbara 2030. Detta, tillsammans med reduktionsplikt/förnybara drivmedel, gör att vi kan klara målet i transportsektorn, dvs en reduktion på 7 miljoner ton CO<sub>2</sub> årligen. Laddbara fordon är en viktig del i att nå målet, och ännu viktigare framöver.

Om *ett* fordon idag byts ut mot ett elfordon minskar utsläppen med omkring 1,5 ton CO<sub>2</sub> om fordonet kör 1500 mil, och jämförs med ett genomsnittsutsläppsfordon idag.

Experterna är eniga i att just bristen på laddplatser är en viktig aspekt av vad som avgör snabbheten i elektrifieringen av fordonsflottan. Laddinfrastruktur i parkeringshus är utan tvivel en viktig del i detta. Att, som Boverket skriver *utbyggnaden av laddinfrastruktur i anslutning till byggnader till stor del kommer att följa marknadens efterfrågan* menar vi är fel.

Effekten av krav på parkeringshus är inte försumbar, den är en del av en av de viktigaste sätten att minska klimatpåverkan från lätta fordon.

#### 4. Rättviseaspekten

De första laddbara fordonen köptes av villaägare, med möjlighet till egen laddning. Vi ser samma mönster i många länder, ICCT behandlade detta i denna [rapport](https://theicct.org/publications/emerging-best-practices-electric-vehicle-charging-infrastructure) redan 2017 (<https://theicct.org/publications/emerging-best-practices-electric-vehicle-charging-infrastructure>). Nu finns fler modeller på marknaden, priset har gått ned, begagnade fordon finns att köpa och räckvidden ökar. Nu står vi inför nästa fas där de som bor i bostadshus visar intresse. Här är laddmöjligheter i garage ofta den avgörande faktorn.

Boverket gör fel som i just denna fråga bygger antaganden på äldre data. Då var det villaägare, de tidiga pionjärerna och entusiasterna, nu är det dags för svenska folket.

#### 5. Inlåsnings effekter?

Boverket skriver: Teknikutvecklingen på området är snabb och det finns en betydande risk för inlåsnings effekter.

Var finns denna inlåsnings effekt? Strömdragningen till bilar lär inte vara en inlåsnings, i alla fall inte på överskådlig tid. Kapitalkostnaden för själva laddkontakten sjunker snabbt, rimligtvis är den avskriven på tre till fem år.

Alingsås den 19 januari 2020

Jakob Lagercrantz  
2030-sekretariatet