

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

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Sammanfattning

Energiföretagen konstaterar att Boverkets rapport inte är särskilt konklusiv, vare sig till stöd för eller emot skärpta kravnivåer i EPBD-genomförandet. Kostnader betonas och marknaden anses klara utbyggnaden. Detta är särskilt tydligt när det gäller krav på installation av laddpunkter. Samtidigt som Energiföretagen hyser förståelse för dessa utgångspunkter, vill vi ändå understryka det politiska ansvaret för att framtidssäkra regelverken. Det är att föredra att bygga rätt och smart redan från början eftersom det är kostsamt att anpassa i efterhand för en tveklöst mycket snabb utveckling mot eldrift.

Energiföretagen delar därför bedömningen att det **finns fog för utökade krav gällande installation av ledningsinfrastruktur**. Utifrån de laddmönster som börjar bli alltmer tydliga, menar Energiföretagen att det bör införas utökade krav på ledningsinfrastruktur, som framförallt bör träffa bostäder och parkeringar i anslutning till arbetsplatser, dvs. också kunna inkludera uppvärmda byggnader.

När det gäller **laddpunkter** vill Energiföretagen också understryka vikten av att lagstiftaren tar tillfället i akt och ställer **funktionalitetskrav som kan bidra till att minska belastningen på och underlätta styrningen** av elsystemet.

Generella synpunkter

Energiföretagen konstaterar att såväl teknikutvecklingen som reformtakten har varit snabb inom transportområdet under de senaste åren. Nationellt har det fattats en rad beslut som tar oss närmare 2030-målet på 70 procents minskade koldioxidutsläpp. Även på EU-nivån har det tagits initiativ som styr mot förbättrad CO₂-prestanda, koldioxidsnål offentlig upphandling och inte minst laddinfrastrukturutbyggnad i direktivet om byggnaders energiprestanda. Dock är det en radikal omställning som krävs för att nå målen, och därmed ställs krav på

en kraftigt ökad reformtakt. Det gäller att Sverige tar täten i att skapa bästa möjliga förutsättningar för en omställning av transportsektorn.

Energiföretagen anser därför att det är avgörande att verkligen nyttja de de möjligheter som finns i EPBD-direktivets laddinfrastrukturartiklar när nu direktivet implementeras nationellt.

Energiföretagen har i processen kring genomförandet av EPBD genomgående beklagat att Boverket valt att inte riktigt utnyttja det möjliga bidrag direktivet kan ge till att uppfylla riksdagens beslutade klimatmål för transportsektorn. Kortsiktiga kostnader för fastighetsägarna har betonats, snarare än de långsiktiga samhällsekonomiska vinningar som följer av att från början göra rätt vägval i en mycket snabb utveckling mot eldrift.

Efterfrågan på elbilar karaktäriseras i hög grad av en hönan-eller-ägget-problematik. Boverket tvekar om efterfrågan kommer att vara tillräckligt hög för att motivera att lägga sig i linje med de minimikravnivåer som direktivet medger. Tillgång till laddinfrastruktur är samtidigt en viktig faktor för att bilköparna ska våga ta steget att gå från fossildriven bil till eldrift. Därtill påverkas tillgången på elfordon av en allokering av det begränsade utbud som ännu råder inom EU. Fordonstillverkare kan själva välja vilket land som ska få störst tilldelning av de laddfordon som säljs inom EU. Som Energimyndigheten påpekar i sin del av rapporten kan nationella styrmedel därför påverka tilldelningen av laddfordon, och därmed möjligheterna för laddfordon att ta en större marknadsandel.

Många tecken pekar mot att 2020 inneburit ett tydligt brott i nyförsäljningskurvan, och att en tydlig s.k. ketchupeffekt kan anas. Men för att den svenska marknaden ska te sig tillräckligt attraktiv för de tillverkare som allokering kvoter på EU-nivå behövs gynnsamma förutsättningar för en bred utrullning av laddfordon. Till de förutsättningarna hör laddinfrastrukturen.

Rapportens slutsatser

Boverkets rapport drar slutsatsen att effekterna av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur är svåra att bedöma och resultaten beror till stor del på vilka antaganden som görs. Boverket tycks ändå landa i att nyttan inte motsvarar kostnaderna. Marknaden anses klara utbyggnaden. Vilka kostnader det långsiktigt kan innebära ifall att omställningstakten i transportsektorn hämmas framgår samtidigt inte.

Energiföretagen förstår Boverkets uppdrag att främja ett kostnadseffektivt bostadsbyggande, liksom vikten av rimliga kravnivåer för att undvika ineffektiva investeringar. Energiföretagen kan därför sympatisera med Energimyndighetens bedömning i kapitel 8 att krav på utbyggnad av laddpunkter i områden eller byggnader där det saknas reell efterfrågan skulle kunna leda till bakslag för omställningen till eldrift p.g.a. dåligt underhåll eller inlåsning i tekniker som kan vara obsoleta när väl efterfrågan uppstår

Men vi vill också understryka det politiska ansvaret att se till behovet av framtidssäkrade regelverk som tar viss höjd för de långsiktiga politiska målen. Det

är att föredra att bygga rätt och smart redan från början eftersom det är kostsamt att i efterhand anpassa till en tveklöst mycket snabb övergång till eldrift. Något högre krav än miniminivån bidrar till både en snabbare omställning och till att Sverige ses som ett föregångsland i EU. Energimyndighetens resonemang ger också stöd för utökade krav gällande installation av ledningsinfrastruktur, dvs förberedelse med t.ex. tomrör för senare installation av elkablar och laddningspunkter. Sådana åtgärder bedöms inte särskilt kostsamma och innebär att möjligheten att installera framtida laddboxar förbereds vid bygg- eller renoveringstillfället, vilket minskar både tid och kostnad när laddpunkten väl installeras. Utifrån de laddmönster som börjar bli alltmer tydliga, menar Energiföretagen att utökade krav på ledningsinfrastruktur framförallt bör träffa bostäder och parkeringar i anslutning till arbetsplatser, dvs. också inkludera uppvärmda byggnader, som idag inte omfattas av kraven.

Dock - där det ställs krav på installation av laddpunkter vill Energiföretagen erinra om vad som framförts i tidigare remissvar om behovet av att framtidssäkra också dessa. Här måste lagstiftarna ta tillfället i akt att ställa funktionalitetskrav som kan bidra till att minska belastningen på och underlätta styrning av elsystemet. Kraven måste ställas så att elfordonen kan bidra till elsystemet med flexibilitet och eventuellt s.k. stödtjänster.

Energiföretagen anser att justeringar enligt förslag ovan stödjer ett samhällsekonomiskt samt kostnadseffektivt byggande över tid och ser bortom endast det initiala byggkostnadsperspektivet. Vidare skulle sådan förändringar driva utvecklingen mot klimatmålen genom att undanröja ett stort hinder för elbilsköpare – bristen på laddplatser.

Stockholm som ovan



Gunilla André

Tillförordnad VD, Energiföretagen Sverige