



Datum 2021-01-13
Diarienummer 1414/20

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till:
lina.kinning@regeringskansliet.se

Dnr I2020/01324

Göteborgs Stads yttrande över Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna

Boverket har fått i uppgift att redovisa konsekvenserna av införandet av ändrade kravnivåer. Göteborgs Stad uppfattar att Boverket inte tydligt har tagit ställning utan väljer att endast gå igenom konsekvenserna. Staden uppfattar en generell tveksamhet från Boverkets sida till de ändrade kravnivåerna.

Göteborgs Stad står bakom ett aktivt agerande för att möta den förväntade efterfrågan från elbilsägare att kunna ha tillgång till ett väl utbyggt nät av laddare. Samtidigt anser staden att det är viktigt att utbyggnaden görs på marknadsmässiga villkor och i en takt som motiveras utifrån det faktiska antalet laddbara fordon. Ett särskilt fokus bör sättas för att säkerställa laddmöjligheter som möjliggör den så kallade hemmaladdningen för personer boendes i flerfamiljsbostäder. Göteborgs Stad instämmer i den analys som Boverket har gjort som talar emot att ställa så långtgående krav som har utretts i undersökningen. Göteborgs Stad väljer att framförallt belysa några av de huvudsakliga skäl som även lyfts av Boverket:

Viktigt med teknikneutralitet

När Sverige har tillämpat Infrastrukturdirektivet och direktivet om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor har Sverige utnyttjat möjligheten att verka för att stöd som främjar förnybara drivmedel ska vara teknikberoende för att de drivmedlen med lägst kostnad samt störst

miljönytta ska användas. Även när reglerna för Energihushållningsreglerna i Boverkets byggregler ändrades 1 september 2020 var en av anledningarna att uppnå teknikneutralitet.

Göteborgs Stad anser att det är väsentligt att genomförandet av kravnivåer för laddning i största möjliga utsträckning följer Sveriges inställning om att förorda teknikneutralitet. Staden stödjer därför utgångspunkten i Boverkets rapport att Sverige endast bör anta minimikraven och sedan låta marknaden driva på utvecklingen.

I det arbete stadens energibolag Göteborg Energi utför, genom att erbjuda laddtjänster till sina kunder, ser bolaget hur kravet på kanalisation och ledningsdragnings bidrar till att frågan om laddning uppmärksammas mer av fastighetsägarna - vilket är positivt. Generellt är det viktigt för kostnadseffektiviteten att dimensionering av anslutningar sker med ett framåtblickande perspektiv, så att fastighetsägaren ges möjlighet att bedöma fastighetens totala behov av laddning för framtiden. På så sätt undviks kostsamma kompletteringar i efterhand.

Staden anser dock inte att ett krav på att uppföra ett antal laddpunkter, som ändå med stor sannolikhet är otillräckligt, är det fördelaktigaste sättet att åstadkomma det. Stadens energibolag följer marknaden noga och ser hur standarder fortfarande är i snabb utveckling. Dels i det lilla, vad gäller de fysiska kopplingarna och vilka effekter som efterfrågas. Göteborg Energi gör även analysen att man framåt i tiden också kan ana mer omvälvande förändringar av transportsystemet. Även själva parkeringsplatsens funktion kan också komma att ändras, i takt med att exempelvis bilpooler blir vanligare. Det påverkar kraven på ladduttagens funktionalitet. Nuvarande oförutsägbarhet i utvecklingen manar till försiktighet när det gäller att förorda vissa tekniklösningar generellt.

Risk för inlåsnings effekter

I EU:s vätagasstrategi "En vätagasstrategi för ett klimatneutralt Europa" anges i strategins fas 2 att ett nät av vätagasstationer ska införas för att kunna ladda fordon som körs på el med bränsleceller. Om bränslecellstekniken blir framgångsrik även för personbilar finns en risk att en utbyggnation av laddinfrastruktur som inte är baserad på en efterfrågan av marknaden blir olämplig ur ett miljömässigt och ekonomiskt perspektiv. Ett annat exempel är att med skogsråvara utvinna ligninbaserad syntetisk bensin eller diesel.

Göteborgs Stad ser en betydande risk för inlåsnings effekter eftersom teknikutvecklingen inom området är snabb. Om bindande krav ändå skulle ställas på installation av laddutrustning, anser staden att det är angeläget att det också ställs krav på att denna ska ha en funktionalitet som medger smart laddning, exempelvis att det går att styra och övervaka när laddning sker. För att möjliggöra större samhällsnytta och för att förhindra

inläsningseffekter bör det ställas krav på förberedande teknikhöjd för större installationer samt att laddinfrastruktur ska stödja interoperabilitet.

Elfordonsutvecklingen sker i snabb takt vilket innebär att det finns en stor och ökande kundefterfrågan av laddinfrastruktur, oavsett lagstiftningen. De nuvarande reglerna om ledningsinfrastruktur hjälper fastighetsägare att tänka efter före. Staden delar de bedömningar branschen gör att marknaden kommer att lösa frågan om laddstationer utan lagstiftning.

Outnyttjade laddningspunkter

Undersökningar visar på att 72–80 procent av laddning sker i hemmamiljö (t.ex. TRUM-Rapport 2017:01 och undersökningen ”Sverige laddar”, CETEK, 2020; Utvärdering av publik laddning för elbilar i Stockholms stad). Med en stor del av laddning i hemmamiljö innebär det att laddning utanför hem endast utgör 20–28 procent av den totala laddningen. I det fall att 20 procent av parkeringarna på en korttidsparkering ska ha laddpunkt innebär det att det byggs upp utifrån ett behov som utgår från att 70–100 procent av alla bilar är laddbara. Stadens parkeringsbolag konstaterar att nivåerna på 20 procent laddning är mycket höga. Med utgångspunkt från dagens andel laddningsbara fordon samt hänsyn taget till den genomsnittliga medellivslängden för personbilar i Sverige kommer det att innebära att innan behovet av laddning motsvarar utbudet att laddinfrastrukturen så kommer laddboxar vara utbytta flera gånger om. Detta förhållande uppstår även i det fall då en mycket stor andel av nybilsförsäljningen utgörs av laddfordon. Göteborgs Stad anser att kraven kan medföra att laddningspunkter installeras som inte kommer att användas i praktiken. Detta är särskilt troligt för laddningspunkter på parkeringar som används kort tid.

Risk för höga kostnader

Göteborgs Stad delar Boverkets bedömning att kostnaderna för installation av laddningspunkter riskerar att kunna bli hög för fastighetsägare. Detta gäller särskilt för byggnader med ett stort antal parkeringsplatser eftersom ett stort antal laddningspunkter kan innebära betydande kostnader. Staden delar också Boverkets bedömning att det finns risk för att utökade krav på laddinfrastruktur kan komma att leda till krav på investeringar och ökade kostnader även i områden där efterfrågan på laddningspunkter ännu saknas. För byggnader med många parkeringsplatser kan ändrade kravnivåer öka avsevärt om ett större antal laddningspunkter skulle innebära behov av laststyrning, krav på utökning av elabonnemang eller eventuell förstärkning av det matande elnätet.

Staden konstaterar att detta kan försvåra för bostadsbolagen som ägs av Göteborgs Stad att nå målet om lägre produktionskostnader. Eftersom den kommunala bostadskoncernen också har som mål att ca 25 procent av nyproduktionen ska uppföras i särskilt utsatta områden, där efterfrågan på laddinfrastruktur i nuläget är mycket liten, är bedömningen att det skulle kunna få betydande negativa konsekvenser den närmaste tioårsperioden.

Stora kostnader för laddpunkter kan leda till suboptimering av renovering av ouppvärmade hus/parkeringshus samt hus med många parkeringar. Kostnaden för att anlägga laddpunkter i parkeringshus samt i hus med många parkeringar kommer att leda till att fastighetsägare behöver räkna in kostnaden när man gör valet när det är aktuellt att genomföra renovering. I det fall att det inte finns en marknad som bär kostnaden för investeringen i laddpunkter kan det leda till att fastighetsägaren inte på ett lönsamt sätt kan genomföra renovering när det skulle vara optimalt baserat på driften av fastigheten. Det kan leda till att renoveringar skjuts på framtiden vilket har till följd att underhåll av fastigheter blir eftersatta.

Stadens moderbolag för bostadskoncernen gör bedömningen att kostnaden för utökning av antalet laddningspunkter inte kommer kunna täckas av avgifter från den som hyr parkeringsplatsen då det i dagsläget är mycket långt ifrån att var femte privatbil skulle vara ett laddfordon. Den ökade kostnaden skulle därmed sannolikt behöva täckas av hyresgästerna inklusive de som inte har tillgång till egen bil.

Göteborgs Stad ställer sig bakom Boverkets ställningstagande att inget av de möjligheter till undantag som ges bör implementeras om kravnivåerna för laddinfrastruktur skulle utökas. Det är i stället eftersträvansvärt att de utökade kravnivåerna i så stor utsträckning som möjligt utformas för att förhindra stora och oproportionerliga kostnader i enskilda fall, så att kostnaderna för enskilda fastighetsägare inte riskerar att kunna bli orimligt höga.

Utmaning för elsystemet – framtidssäkra laddinfrastrukturen
Elektrifieringen av fordonssektorn innebär en betydande utmaning för elsystemet, där överföringsbegränsningar, inte minst på lokal nivå, blir alltmer påtagliga. Hur stor utmaningen blir i praktiken beror till stor del på hur laddningen går till, och vilka förutsättningar för flexibilitet som laddinfrastrukturen, och även fordonen i sig själva, medger. En laddinfrastruktur som bygger på laddare som börjar ladda automatiskt så snart fordonet parkerat skulle inte fungera utan en massiv utbyggnad av ledningar och planerbar elproduktion. Däremot om laddaren kan styras och anpassas till elsystemets förutsättningar, så kan belastningen på elnäten minskas påtagligt. En utveckling där fordonens batterier aktivt skulle kunna bidra till elsystemets stabilitet kan också bli aktuell. Vad av detta som kommer att bli möjligt att göra styrs till största delen av funktionaliteten i de enskilda laddarna.

Om regeringen skulle utöka dagens kravnivåer till att omfatta uppförande av laddare, vilar ett stort ansvar att tillse att dessa laddare har en tillräcklig funktionalitet, så att laddningen kan ske i så bra samklang med elsystemet som möjligt. Mot detta står fastighetsägarnas legitima förväntan att inte föreskriva onödigt dyr utrustning. Om krav på laddare införs anser

Göteborgs Stad att de laddare som föreskrivs i lagtexten ska vara förberedda för en så smart laddning som möjligt.

Pendelparkeringar

Utredningen begränsar sig till nybyggnad och större renovering och krav på byggnader som har mer än tio parkeringsplatser. I direktivet förtydligas också att bilparkeringen ska vara belägen inuti byggnaden eller fysiskt angränsa till den. Utredningen saknar krav på pendelparkeringar som möjliggörare för omställning till ett elektrifierat transportsystem. Göteborgs Stad anser att inkludering av bilparkeringar i form av pendelparkeringar bör övervägas för att stötta elektrifierad arbetspendling samt besökare och turism med elbilar.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen antecknade representanterna från V och MP som yttrande en skrivelse från den 12 januari 2021 (bilaga A).

Jörgen Fogelklou (SD) antecknade som yttrande en skrivelse från den 13 januari 2021 (bilaga B).

Göteborg den 13 januari 2021
GÖTEBORGS KOMMUNSTYRELSE



Axel Josefson



Mathias Sköld

Yttrande angående Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna.

I takt med ökad elektrifiering av transporter är det centralt att laddningsmöjligheter byggs ut på ett effektivt och strategiskt sätt i samhället. Efterfrågan på elbilar styrs inte enbart utifrån tillgång till laddningsmöjligheter, vilket lyfts fram i underlagen. Dagens priser gör att det många gånger är personer med höga inkomster som har råd att köpa en elbil. Det är inte hållbart att högre krav på fler laddningspunkter drabbar hyresgäster exempelvis i områden där få har elbil. Men det är inte heller hållbart att frågan helt överlåtes till marknaden. För att klara klimatmålen behövs samarbete mellan flera olika samhällsaktörer.

Förutsättningar för att industrin ska ställas om behöver skapas och politiken behöver sätta upp tydliga ramar och mål för att främja denna utveckling. På nationell nivå och inom EU behövs bland annat beslut om stoppdatum för försäljning av fossildrivna bilar och fossila drivmedel. Befintliga bilar ska enkelt kunna konverteras till fossilfri drift. Detta är exempel på åtgärder som kan främja en snabbare utveckling mot en fossilfri fordonsflotta vilken behöver gå hand i hand med utbyggnaden av laddinfrastruktur så väl som infrastruktur för andra fossilfria alternativ. Vi vill också lyfta fram nödvändigheten av fler delandelösningar, såsom bilpooler med fossilfri drift, och att även detta behöver omhändertas i det fortsatta arbetet.

Yttrande – Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna

Yttrandet

Frågan om att ställa om till ett klimatsmart samhälle är komplex. Frågan om att ställa om från förbränningsmotorer till elmotorer som drivs av batterier eller bränsleceller är även den komplex. Det är inte bara lagar och regler som styr, även teknikutveckling och standarder har betydelse.

Konsumenterna och deras val ska inte underskattas. Kan marknaden erbjuda billiga alternativ för att köpa/hyra/äga/parkera/tanka/ladda morgondagens elfordon så kommer man att välja dessa oavsett vilka lagar och regler staten inför. Utbyggnaden av laddinfrastrukturen måste anpassas efter marknaden och konsumenterna. Utökade krav kan leda till att stora investeringar görs på platser där laddningsplatserna inte kommer användas. Placering av laddningsplatserna och konsumenternas användande av dem är avgörande. Kostnaden för laddning, tiden det tar att ladda och tillgången till el på rätt plats vid rätt tid är avgörande.

Tjänsteutlåtandet från Göteborgs stad lyfter många frågor som man bör ha i åtanke när det gäller laddinfrastruktur.

- 1) Teknikneutralitet. Vi vet inte vilken standard för laddning som ”vinner”, därför ska man inte satsa stora pengar på enbart ett system.
- 2) Inläsningseffekter. De stora biltillverkarna i världen satsar miljardbelopp på utveckling av batterier och bränsleceller. Vi vet inte om batterier eller vätgas/bränsleceller kommer att gå vinnande ur denna teknikdrivande konkurrens.

- 3) Skenande kostnader. Det är inte helt ovanligt att stat/kommun gör stora satsningar på ny teknik. Det kan gälla IT-system, linbanor, biogasanläggningar och nu laddstolpar. Dessa projekt har alltid haft det allmännas väl som mål, men det har ofta slutat med ekonomisk katastrof och nerläggning av projekt. Man måste vara medveten om detta.
- 4) Sveriges elsystem. Det finns både möjligheter och utmaningar för elsystemet om man byter ut Sveriges fordon till elbilar. Utmaningen är att det finns en begränsning i dagens elnät som styr hur många elbilar som kan laddas samtidigt. Det är viktigt att elnätet har kapacitet de tider på dygnet och de dagar på året då effektuttaget ”peakar”. Elkraftsproduktionen har också begränsningar, eftersom kärnkraften reducerats och vindkraften inte levererar, tvingas Sverige köpa eller producera el som använder fossila bränslen vid produktionen.

Det kan eventuellt komma framtida tekniska möjligheter att utnyttja fordonsbatterierna som en utjämningsreserv som kopplas upp på elsystemet för att avlasta energitoppar. Detta ställer dock krav på en teknik som dagens elinfrastruktur inte är förberedd för. En annan möjlighet är att hushåll investerar i egna solceller, och på så sätt gör sig mer oberoende av att köpa el. Detta borde även vara möjligt för flerfamiljshus.

- 5) Pendelparkeringar. Enligt reklam för elbilar så kör dom flesta mindre än 5 mil per dag¹. Givetvis kommer det att finnas ett stort och ökande behov av laddstolpar vid pendelparkeringar, köpcentrum och arbetsplatser. Men statistiken säger att de flesta kör mindre än 5 mil per dag, och då kan man ladda bilen hemma. I detta sammanhang är det viktigt att ta hänsyn till konsumentens resvanor, tidsaspekter och ekonomi. Att kombinera resandet med eget fordon och med kollektivtrafik kan öka konsumentens kostnader och tidsåtgång. Detta kan bli ett incitament att inte använda pendelparkeringarna.

Ur konsumentens synvinkel är det viktigt att ta hänsyn till transportbehovet under hela året, investeringskostnaden vid inköp av ett elfordon, driftkostnaden och utbytesvärdet efter ett antal års användande.

- Används fordonet till fler transporter än bara för korta pendlingsavstånd och daglig uppladdning hemma eller på arbetet?
- Används fordonet till långa transporter med uttalat behov av snabb och kraftig laddning?

¹ <https://www.mazda.se/modeller/mazda-mx-30/faq/#FAQ-Rackvidd>

- Har konsumenten råd att investera i ett elfordon inom överskådlig framtid?

Med ett ökat antal elfordon minskar konsumtionen av övriga fossila och biobränslen. Detta får till följd att skatteunderlaget för alla kraftigt skattetyngda fordonsbränslen påverkas. De driftskostnader som konsumenten idag kalkylerar med inför övergång till ett elfordon kan i framtiden påverkas negativt av nya skattepålägg som ska kompensera för minskade skatteintäkter. Frågan är komplex och kan inte ses enbart ur ett byggtekniskt kravperspektiv.