



Remissvar

Dnr 2020–447

2021-01-18

Infrastrukturdepartementet  
103 33 Stockholm

## Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur

Diarienummer I2020/01324

Rapporten behandlar kraven på att bygga laddinfrastruktur (ledningsinfrastruktur och laddningspunkter) i anslutning till parkeringsplatser vid ny- och ombyggnad, och undersöker konsekvenserna av skärpta kravnivåer. Utökade kravnivåer skulle innebära att fler byggnader berörs av kraven, samt att fler parkeringsplatser per byggnad utrustas med laddinfrastruktur.

Det huvudsakliga budskapet i rapporten är att befintliga krav på laddinfrastruktur är ändamålsenliga, men utökade krav skulle sannolikt medföra samhällsekonomiska kostnader som är högre än motsvarande nyttor. Om utökade krav trots allt införs så rekommenderas att inget av de undantag införs, som skulle vara tillåtna enligt EU:s energiprestandadirektiv.

I rapporten anges ett antal olika argument för att nyttan med utökade kravnivåer är begränsad. Viktigast av dessa är att det redan finns en hel del annan styrning mot övergång till laddbara fordon, i form av bonus-malus-systemet, beskattning av förmånsbilar, subventioner till laddinfrastruktur genom klimatklivet, etc. Utöver det faktum att styrmedel redan finns på plats, och att nyttan med skärpta krav därför är begränsad, nämns även att flera styrmedel som samverkar mot samma mål kan ge upphov till administrativa problem. Konjunkturinstitutet delar den bedömningen, och vill tillägga att en situation med flera styrmedel som samverkar även gör det svårare att genomföra styrmedelsutvärdering i efterhand.

Utöver dessa principiella argument avseende nyttan med utökade kravnivåer redovisas även ett slags kostnads-nyttoberäkning vad gäller kravnivåer som ett klimatpolitiskt styrmedel. Denna beräkning bygger på ett mycket förenklat antagande om hur bilköparens val att gå över till laddfordon påverkas av en ytterligare laddpunkt – det antas att tio nya laddpunkter i genomsnitt ger ett nytt laddfordon. Ett resonemang förs i rapporten om att effekten i praktiken bör variera mellan laddpunkter, och att den bör påverkas av annan styrning som interagerar med kravnivåerna. Konjunkturinstitutet saknar en diskussion om att effekten även bör vara betingad på hur många laddningspunkter som redan finns – i ett läge när det finns ett mycket stort antal laddningspunkter i landet bör en ytterligare laddningspunkt ha en försumbar effekt på övergång från konventionellt fordon till laddfordon.

Konjunkturinstitutet anser att den diskussionen och slutsatserna vad gäller nyttan av ökade kravnivåer är rimliga, men ställer sig tveksamt till om kostnads-nyttoberäkningen tillför särskilt mycket, då antagandena som ligger till grund för beräkningen är alltför förenklade.

Boverkets bedömning är att om utökade krav trots allt införs så bör inga undantag från kraven införas. Denna slutsats underbyggs i avsnitt 9 i rapporten, som är väl utvecklat och övertygande. Konjunkturinstitutet stöder Boverkets rekommendationer vad gäller undantag från kraven.

Något som är mindre väl underbyggt i rapporten är bedömningen att ”Enkom det faktum att utökade krav på laddinfrastruktur löser ut vid minst fem (i stället för vid fler än tio) parkeringsplatser skulle i sig sannolikt inte medföra några stora kostnadsmissigt negativa konsekvenser.” (s. 8 i Sammanfattning) Detta konstateras enbart, utan några egentliga argument. Bedömningen kan naturligtvis vara riktig, men helt uppenbart är det inte. Ett utförligare resonemang kring detta hade varit på sin plats.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Urban Hansson Brusewitz. Föredragande har varit David von Below.

Urban Hansson Brusewitz  
Generaldirektör