



Er ref: Diarienummer: I2020/01324

**Sweden Green Building Council  
(SGBC)**

info@sgbc.se

Stockholm 18 januari 2021

## Yttrande över Rapport Konsekvenser av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur

SGBC anser att det troligen inte kommer säljas rena bensin- och dieslbilar inom 5 år och att det är den framtidsvisionen som ska styra beslut om laddinfrastruktur, inte klimatnytta eller bilisters frivilliga efterfrågan som Rapporten tar upp. Just producentsidan av biltillverkning och att de verkar utifrån globala skeenden är inte utredd i Rapporten.

Rörande de utökade kraven, är det inte dyrt att dra fram ledningsinfrastruktur i förhållande till att installera laddpunkter. Därför anser vi det rimligt att dra fram ledningsinfrastruktur till alla nya/ombyggda byggnaders parkeringsplatser, medan laddpunkter kan installeras efter behovsanmälan och inte utifrån antal parkeringsplatser. Möjlighet till behovsanmälan och hur fastighetsägare ska agera vid behovsanmälan, tas inte upp i Rapporten.

För att undvika stora kostnader för felande laddpunkter efter att deras garantitid löpt ut, bör krav på minst 10 års servicetid för laddpunkter riktas till producenter av laddpunkter. Det sistnämnda finns inte utrett i Rapporten, men bör ingå, då de kostnaderna vida kan överstiga kostnaden för den första installationen.

## Sammanfattning

*SGBC anser att:*

- Det bör finnas krav på framdragen laddinfrastruktur till alla nya/ombyggda byggnaders parkeringsplatser och att det kravet kommer på plats inom fem år.
- Laddpunkter kan installeras vid anmält behov. Infrastrukturen ska göra det möjligt för behörig elektriker att kunna ansluta laddbox (laddpunkt) när efterfrågan finns.
- Laddpunkter är dyra att installera och därför är en rimlig nivå att kräva på lagstiftning att infrastruktur dras fram till alla nya och ombyggda byggnaders parkeringar, medan laddpunkter installeras efter behovsanmälan.
- Det bör finnas krav på minst tio års servicetid för producenter av laddpunkter, för att undvika dyra nyinköp vid felande laddpunkter efter att garantitiden gått ut. Det skulle också innebära att producenter mot rimlig kostnad tar emot och lagar laddpunkter.

## Specifika kommentarer på respektive kapitel och paragraf

### Kap 4.5 Marknaden för laddfordon

- Utredningen om Marknaden för laddfordon saknar en genomgång av biltillverkares och länders strategier för de närmaste fem åren. Biltillverkare verkar på en global marknad och om stora delar av den marknaden förbjuder bränslemotorer, kommer biltillverkare behöva ställa om snabbt – oavsett svensk lagstiftning. Till exempel planerar Kalifornien att förbjuda bränslebilar. EU taxonomin har gjort ställningstagandet att bara vätagasdrivna bilar och elbilar är hållbara. I nuvarande Annex utkast är inte heller biobränslen ansedda som hållbara. Som exempel kan anges att Volvos vd Håkan Samuelsson i artikeln *Volvo chief suggests ban on petrol cars to drive the switch to electric* publicerad i *Financial Times* den 2 december 2020, ser ett förbud mot försäljning av nya bensin- och dieslbilar som ett sätt att skynda på omställningen till elbilar. Regeringens bonus-malus system slutar gynna hybridbilar och det är enbart rena elbilar som gynnas i den senaste versionen. Det är mycket möjligt att det inom fem år inte längre finns rena bränslebilar (bensin, diesel, biobränsle) att köpa. De som då köper en ny bil, förväntar sig att kunna ladda den både vid sin bostad och arbetsplats. Det är därför inte klimatnytta och frivillig efterfrågan som kommer att styra efterfrågan på laddplatser, utan vilka bilar som produceras och hur den produktionen finansieras, eventuellt med gröna lån erhållna utifrån EU taxonomins kriterier.

### Kap. 8.2 Drivkrafter för utbyggnad ...

- I detta avsnitt behandlas underhåll kortfattat i en mening och att underhållet är viktigt att det sköts. Även i 12.3.2 lyfts den frågan kortfattat med samma meningstext som i kap 8.2. En laddpunkt är ofta en dyr installation. För en privatkund kan det kosta upp mot 10.000 kr för material och installation. Garantin på laddboxen gäller i två år, och därefter ska ägaren betala för eventuell reparation. Men en laddbox är en komplicerad elektrisk apparat och kan egentligen bara repareras av personal kunnig på just den produkten. För att slippa scenariot att ägaren ska behöva slänga befintlig och sedan låta installera ny laddbox efter 2 år, behövs krav på minst 10 års servicetid mot producenten av laddboxen. Annars kan vi få en mängd elektronikavfall, dålig cirkularitet för laddpunkten och otroligt höga kostnader för ägare av parkeringar med många laddpunkter. Frågan kan höra hemma i ett annat lagkrav, men är viktig att lyfta i en Rapport om konsekvenser av omfattande installation av laddinfrastruktur och laddpunkter.

I detta ärende har Lotta Werner Flyborg, VD SGBC, beslutat. Pia Stoll, Chef NollCO<sub>2</sub> och GreenBuilding, har varit föredragande.

För Sweden Green Building Council

Stockholm, datum som ovan

Lotta Werner Flyborg  
VD

Pia Stoll  
Chef NollCO<sub>2</sub> och GreenBuilding