

Kommentar på Boverkets rapport 2019: 15. Nya krav på infrastruktur för laddfordon

Juni 2019, 2030-sekretariatet

Om detta remissvar

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet.

Myndigheters tolkningar av beslutade EU direktiv är avgörande för utvecklingen, många direktiv införs i svensk lag, andra påverkar föreskrifter och förordningar. Utsläppen från transportsektorn ökade 2018 och för att nå regeringens högt ställda mål behöver svenska myndigheter höja ambitionsnivån rejält jämfört med vad EU föreslår i detta direktiv och andra. Nya krav på infrastruktur för laddfordon är minimikrav. För att Sverige ska kunna utveckla sin ledande position på området bör Sverige anta en högre ambition än miniminivån. Detta är speciellt viktigt både för att nå klimatmålen och öka tillväxten av ny teknik.

2030-sekretariatet har tagit del av Boverkets Rapport kring laddinfrastruktur för laddfordon. Denna rapport är gjord på uppdrag av regeringen på grundval av EUs energiprestandadirektiv. Våra kommentarer avgränsar sig till avsnitten om laddinfrastruktur.

Generella kommentarer

Direktivet har tagit flera år att förhandla fram, och refererar bland annat till Infrastrukturdirektivet som föreslogs 2014. Det är problematiskt att bygga föreskrifter för de elva åren fram till Klimatlagens 2030 mål på så gamla tekniska data kring exempelvis laddeffekt och uppkoppling av laddare.

Direktivet är ett energiprestandadirektiv, och omfattar bara uppvärmda (eller kylda) byggnader. Vi tycker detta är bakvänt, och menar att Boverket bör omfatta alla parkeringsplatser. Svenska myndigheter är ju en del av arbetet att nå de svenska klimatmålen.

Direktivet är vad EU förhandlat fram med parlament och övriga EU länder. Det är utformat så att det ger vissa frihetsgrader, speciellt med tanke på att de svenska klimatmålen är många gånger starkare än EUs mål. Sverige bör, i införandet av direktivet, ta hänsyn även till de svenska miljömålen och således i linje med dem anta en högre ambitionsnivå.

Boverket hänvisar till den nationella infrastrukturplanen inom Infrastrukturdirektivet. EU-kommissionen har kritiserat det svenska förslaget för en för låg ambition i förhållande till redan antagna klimatmål och som en föregångare i klimatomställningen. Boverket bör

istället se till 2030-målen för transportsektorn, och hur Boverket som myndighet med dessa föreskrifter kan stödja den utvecklingen. Det duger då inte att, som Boverket skriver, ligga på en miniminivå eller bygga ut laddplatser i takt med att elbilarna kommer. Laddplatserna behöver ligga före elfordonsexpansionen, vilket utredningar från ICCT och OECD under 2019 visar. Nedan en graf (ICCT 2019) som visar hur laddning och elbilsutveckling hänger samman. De snabbast växande elbilsregionerna i världen har alla en bra laddinfrastruktur.¹

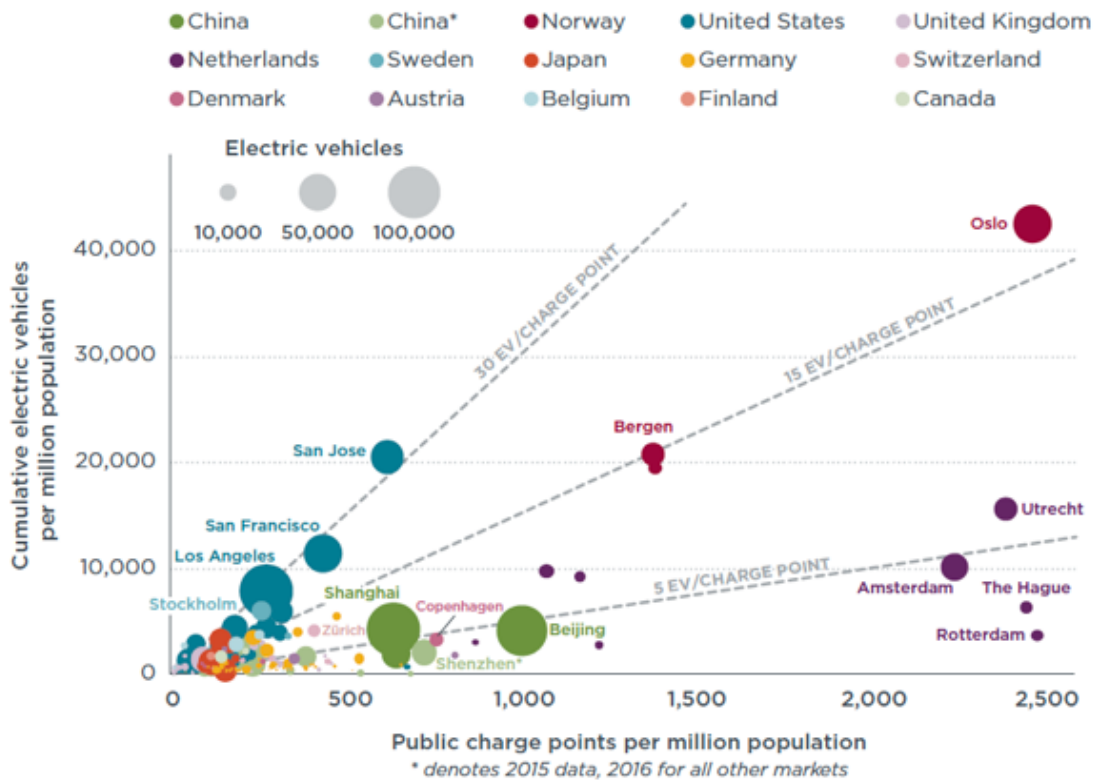


Figure 2. Public charging infrastructure and electric vehicle registrations per million population by metropolitan area, with size of circles indicating total electric vehicles.

Teknikutvecklingen på elfordons och laddinfrastrukturuområdet går mycket snabbt. Redan idag installeras snabbladdare med betydligt större effekt än de laddare på 50kW som varit standard, exempelvis Teslas laddare på omkring 125 kW, eller de laddare på 150 kW som sätts upp inom IONITY-projektet. Infrastrukturdirektivet kallar till och med laddare över 22 kW för snabbladdare. Vikten av uppkoppling och så kallade öppna protokoll är en annan aspekt som utvecklats mycket snabbt, och som kräver lyhörda formuleringar i texterna.

Nedan våra förslag på justeringar i mer detalj. Vi följer Boverkets "beslutsrutor"

¹ https://theicct.org/sites/default/files/publications/EV-charging-best-practices_ICCT-white-paper_04102017_vF.pdf

Boverkets förslag

Boverket föreslår att krav på laddinfrastruktur ska ställas för byggnader som har **mer än** tio parkeringsplatser.

För bilparkeringar som är **belägna inuti** byggnader ska kravet gälla dels vid nybyggnad, dels vid sådana ombyggnader som innefattar byggnadens elektriska infrastruktur.

För bilparkeringar **på tomter** till byggnader ska kravet gälla dels vid nybyggnad, dels vid sådana ombyggnader som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen.

För bostadshus innebär kravet ett krav på ledningsinfrastruktur, dvs. kanaler för elektriska kablar, för **varje** parkeringsplats. För övriga byggnader innebär kravet ett krav på dels ledningsinfrastruktur för **minst en femtedel** av parkeringsplatserna, dels **minst en** laddningspunkt på bilparkeringen.

Vi eftersträvar en enhetlighet, samma krav till alla byggnader. Vi föreslår att 20% av alla parkeringsplatser (byggnader med mer än fem parkeringsplatser) skall ha laddare, och 100% av alla platser vid ombyggnad eller nybyggnad skall vara förberedda för laddinfrastruktur.

Vi menar att detta skall ske vid både nybyggnation och ombyggnation som innefattar parkeringsplatser (att elinfrastruktur finns på plats ska inte vara ett krav). Retroaktivitetskravet (från 2025) menar vi bör följa samma regel, dock om anläggningen omfattar mer än 20 parkeringsplatser.

Vidare menar vi att Boverket inte skall precisera "kanaler". Det kan vara effektivare, vid en ombyggnation, att fästa en kabel direkt på en vägg i ett garage.

Boverkets förslag

Boverket föreslår att laddningspunkter ska uppfylla vissa säkerhetskrav. Boverket föreslår vidare att laddningspunkter ska förberedas för elmätning och debitering av elkostnad.

Ledningsinfrastruktur ska utformas på ett sätt som möjliggör dragning av elektriska kablar och installation av laddningspunkter som uppfyller de tekniska kraven.

Dessa krav bör ställas i myndighetsföreskrifter.

Boverket föreslår att det inte ställs några krav på lägsta tillåtna laddningseffekt.

Ja det är klart att laddpunkterna skall uppfylla "vissa säkerhetskrav". Boverket bör dock namnge den standard som skall följas, eller hänvisa till relevanta föreskrifter. Till detta bör Boverket införa minimiprestandakrav på effekt. Att klara kraven med en laddare på någon kilowatt är inte detsamma som en 7,4 kw eller 11 kW laddare.

När det gäller laddpunkternas uppkoppling är detta en av de viktigaste aspekterna för att bygga stabila elsystem och möta eventuell effektproblematik i delar av en tätort eller rent av i en större stad. OCCP 1,6 (<https://www.openchargealliance.org/protocols/ocpp-16/>) eller annan öppen protokoll lösning gäller som global standard, och alla laddpunkter bör kunna lastbalanseras.

Boverkets förslag

Boverket föreslår att en bilparkering för en byggnad som inte är avsedd för bostäder ska ha **minst en** laddningspunkt installerad senast 1 januari 2025, om bilparkeringen har mer än tjugo platser, och om bilparkeringen

- är belägen inuti byggnaden, eller
- är belägen på tomten till byggnaden.

Vi återkommer till att kraven bör vara likvärdiga över för alla parkeringar. 20% av alla parkeringsplatser skall ha laddare senast 2025, om inte ombyggnad sker innan dess.
