



Till
Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Dnr I2019/01695/E

Stockholm den 10 oktober 2019

Remiss av Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon

Fastighetsägarna Sverige har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad rapport.

Fastighetsägarnas yttrande

Fastighetsägarna **tillstyrker** i huvudsak Boverkets förslag med nedanstående undantag.

Fastighetsägarna **avstyrker** Boverkets förslag om att direktivets lydelse "angränsa fysiskt" enbart ska avgöras om parkeringen är belägen på samma tomt som byggnaden eller ej.

Fastighetsägarna **menar** att fler bedömningskriterier krävs för att avgöra om det retroaktiva kravet faller ut för att Sverige ska uppfylla direktivets mening. Fastighetsägarna lämnar förslag på hur författningsförslaget måste kompletteras i detta avseende.

Fastighetsägarna **efterlyser** större tydlighet kring hur tillsyn av det retroaktiva kravet ska ske.

Mer om "tomt" och "angränsar fysiskt"

Fastighetsägarna har ingått i den referensgrupp Boverket haft under uppdraget. Under arbetets gång har vi framfört nedanstående.

Varken direktiv eller vägledningsdokument ger stöd för att använda enbart tomtbegreppet för att definiera "angränsa fysiskt". Ytterligare bedömning av kriterier som ägarskap, användning och/eller teknisk koppling är en förutsättning för att avgöra om kravet faller ut eller ej. Om endast tomtbegreppet används kan Sverige göra sig skyldig till överimplementering (*Gold plating*) av direktivet.

På ett antal viktiga punkter drar Boverket tveksamma slutsatser huruvida användandet av tomt överensstämmer med direktivet. Om man, som Boverket, väljer att inte bokstavligt tolka lydelsen angränsa fysiskt som att parkeringsplatsen måste ligga dikt an mot byggnaden ger kommissionens vägledningsdokument följande förslag¹ på hur "angränsar fysiskt" kan förtydligas:

- teknisk koppling,
- om bilparkeringen är ämnad för en byggnad
- eller om det finns en koppling i ägandeskap mellan bilparkeringen och byggnaden.

¹ Boverket listar dem i avsnitt 1.2.2

Boverket förefaller föra ett förenklat resonemang och antagande att om en parkering är placerad på en tomt så ska det retroaktiva kravet infalla. Frågan är mer komplicerad än så, vilket kommissionen är tydliga med. Detta har Fastighetsägarna påpekat för Boverket under framtagande av denna rapport.

Om tomtbegreppet ska tillämpas för det retroaktiva kravet erfordras därför ytterligare kriterier för att avgöra om kravet faller ut. Ägandeskap eller teknisk koppling måste beaktas. Nedan följer tre skäl varför Boverkets förslag inte är genomförbart och ytterligare bedömningskriterier är nödvändiga.

- A) Tomter kan sträcka sig över flera fastigheter. Det betyder att det retroaktiva kravet kan falla ut på en parkering på en annan fastighet än den byggnaden står på.
- B) Det retroaktiva kravet kan drabba en ägare av parkering men som inte äger byggnaden. Boverket har inte övervägt rimligheten i de fall byggnad och parkering har olika ägare och det retroaktiva kravet faller ut på ägaren av parkeringen. Enda resonemanget som förs är att ägaren av parkering som får retroaktiva krav på sig, utan att vara ägare av en byggnad (till vilka direktivet vänder sig n.b.) möjligen kan vända sig till nätägare för anslutning. Återigen bortser Boverket från kriterierna samma ägarskap samt teknisk koppling. Exemplet illustrerar varför tomt inte ensamt kan tillåtas avgöra om det retroaktiva kravet faller ut.
- C) Gemensamhetsanläggningar. I en invecklad utläggning för Boverket in begreppet fastighet som del i en gemensamhetsanläggning. Här förefaller Boverket tappa insikten om att direktivet inte riktar sig mot fastigheter utan mot "byggnader med parkering". Begreppet fastighet har således ingen roll inom EPBD och följaktligen inte heller i Boverkets förslag. Det är dock bra att Boverket för fram rådighetsproblemen för såväl enskild fastighetsägare som deltar i gemensamhetsanläggning samt för gemensamhetsanläggningen i sig. Det invecklade och delvis oklara resonemanget kring gemensamhetsanläggningar illustrerar väl problematiken med att enbart förlita sig på tomtbegreppet.

För att åtgärda de påtalade bristerna med att enbart använda tomt för det retroaktiva kravet och för att Sverige ska uppfylla intentionerna i direktivet menar Fastighetsägarna att förslaget till 3 kap 22§ i PBF måste kompletteras.

Fastighetsägarna föreslår följande lydelse där det understrukna är tillägg:

PBF 3 kap 22 §

Det som sägs om uppfyllandet av kraven på tekniska egenskaper i 8 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) ska gälla för uppfyllandet av egenskapskraven i 7–10 och 13–20 b §§. Kravet som gäller bredbandsanslutning i 8 kap. 4 § första stycket 10 plan- och bygglagen och 20 a § detta kapitel behöver dock inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad.

Kravet som gäller utrustning för laddning av laddfordon i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel behöver inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än

1. ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur i fall då bilparkeringen är belägen i byggnaden och

2. ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen i fall då bilparkeringen är belägen på tomten till byggnaden.

Kravet i 20 c § ska alltid uppfyllas om byggnaden och bilparkeringen har samma ägare eller gemensam elektrisk infrastruktur.

Hur definieras "bilparkering"?

Boverket för in begreppet "bilparkering" i PBF trots att begreppet inte förekommer i PBL. Fastighetsägarna undrar om det kan uppstå otydlighet vad som utgör en "bilparkering".

Tillsyn av det retroaktiva kravet

Rapporten berör inte i erforderlig utsträckning hur tillsyn av det retroaktiva kravet ska utföras och finansieras. Enligt Plan- och bygglagen får kommuner inte ta ut en avgift för tillsyn. Det betyder att kommunen inte kan debitera en fastighetsägare för tillsyn enligt PBL om inte tillsynen utgörs av arbetsplatsbesök under byggtid vilket då oftast är medräknad i bygglovstaxan.

Hur denna tillsyn av retroaktiva krav på befintliga byggnader ska gå till är inte tillräckligt beskriven.

Detta samma gäller för övrigt för övriga retroaktiva krav som nu föreslås införas för IMD respektive fastighetsautomation och -styrning.

Årlig uppdatering av konsekvens av det retroaktiva kravet krävs.

Boverket har uppskattat att ca 50 000 lokalfastigheter träffas av det retroaktiva kravet till en kostnad av 2 miljarder kronor. Det framgår inte hur man kommit fram till det antalet utan det hänvisas till en icke bilagd beräkning utförd av Sweco (se not 72 i rapporten).

50 000 är en mycket osäker siffra som baseras på grova antaganden och kanske även en okunskap om hur många av dessa lokalfastigheter som redan har installerat laddplats och således redan uppfyller 2025 års krav. Sannolikt kommer fler laddplatser ha byggts ut till 2025.

Fastighetsägarna föreslår därför att lämplig myndighet ges i uppdrag att årligen uppdatera och precisera konsekvensanalysen för befintliga lokalfastigheter. Myndigheten ska årligen rapportera hur många lokalfastigheter (som omfattas av kravet) som ännu inte installerat och därför kommer tvingas att installera laddplats när kravet träder i kraft 2025.

Övriga kommentarer

Fastighetsägarna **tillstyrker** att inte utvidga det retroaktiva kravet till bostadsfastigheter.

Fastighetsägarna **tillstyrker** att direktivets minimikrav tillämpas.

Fastighetsägarna **instämmer** i Boverkets analys att inte fastställa krav på lägsta tillåtna laddeffekt

Fastighetsägarna **avstyrker** Boverkets förslag i avsnitt 8.3 om att utreda något som strider mot den grundlagsskyddade äganderätten.

FASTIGHETSÄGARNA SVERIGE



Reinhold Lennebo
Vd



Rikard Silverfur
Chef Utveckling & Hållbarhet