



Datum 2019-10-16
Diarienummer 0961/19

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Göteborgs Stads remissvar gällande Boverkets rapport 2019:15 Nya Krav på laddinfrastruktur för laddfordon

Göteborgs Stad har givits möjlighet att yttra sig över rubricerad remiss. Stadsledningskontoret har skrivit detta tjänstepersonsyttrande efter att ha fått in synpunkter från berörda verksamheter i kommunen.

Göteborgs Stad är generellt sett positiva till remissen och arbetar redan idag med åtgärder inom ledningsinfrastruktur. Kravet på installation av ledningsinfrastruktur vid ny- och ombyggnad uppfyller Göteborgs Stad redan enligt krav i TKA (Tekniska Krav och Anvisningar).

Vid nyproduktion av Göteborgs Stads allmännyttiga bolag Förvaltnings AB Framtiden brukar alla parkeringsanläggningar förberedas med kanalisation för hemmaladdning vid alla bilparkeringsplatser. En bedömning av placering och antal installerade hemmaladdningsplatser görs för varje projekt utifrån bedömd efterfrågan och affärsmässighet. Göteborgs Stad ser positivt på kommande elbilsutveckling och hyresgästers efterfrågan på hemmaladdning.

Vid ombyggnationer kan förslaget initialt innebära ökade kostnader för ledningsinfrastruktur men bedömningen är att kostnaderna kan balanseras när efterfrågan på elladdning ökar. Utgångspunkten är att användarna av tjänsten ska bekosta utbyggnaden över tid.

Vidare är det positivt att det nu enligt förslaget blir tydligt hur ledningsinfrastruktur och laddpunkter ska dimensioneras samt hur kravställningen av utformningen av laddpunkter ska ske.

Marknadsmässiga villkor

Göteborgs Stad anser att det är viktigt att utbyggnaden av laddinfrastrukturen görs på marknadsmässiga villkor och i en takt som motiveras utifrån det faktiska antalet laddbara fordon. Det är viktigt att det är marknaden som driver på utbyggnaden. Därför är Göteborgs Stad tveksam till införandet av retroaktiva krav på att ha installerat minst en laddningspunkt per byggnad till 2025. Om så ska ske behövs det en längre

åtgärdsperiod. Det finns en stor risk att en allt för kort tidplan ger en kostnadsdrivande effekt då det kan bli brist på utförare och material.

När Sverige har tillämpat direktivet 2014/94/EU (Infrastrukturdirektivet) samt 2009/28/EG (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 teknikoberoende för att drivmedel med lägst kostnad samt störst miljönytta ska användas. Detta tillämpningssätt bör användas även i detta sammanhang. Därför stödjer Göteborgs Stad utgångspunkten i Boverkets rapport att Sverige endast bör anta minimikraven och sedan låta marknaden driva på utvecklingen.

Då dessa regler är krav på fastighetsägare som inte direkt är kopplade till efterfrågan från kunder finns risk att andra aspekter än marknadsefterfrågan samt kostnadstäckning påverkar prissättningen för tjänsterna. Det kan innebära att priserna som etableras på marknaden utgår från de rörliga kostnaderna som en fastighetsägare har för laddinfrastruktur. Detta riskerar att sätta ett marknadspris som inte bär kostnader för driftskostnader samt nyinvesteringskostnaderna för laddningsinfrastruktur. I det fallet kan kravet på investering av laddinfrastruktur leda till att den marknadsdrivna utbyggnationen förhindras.

För att kunna få en fortsatt marknadsbaserad utbyggnation av laddinfrastruktur bör därför krav finnas att de som använder laddpunkterna ska betala en kostnad relaterad till den verkliga kostnaden för investering och drift av laddinfrastrukturen.

3D-fastigheter

Sedan 2004 finns möjligheten att vid fastighetsbildning besluta om avgränsning i vertikalled i en fastighet. Fastigheterna, oftast kallade 3D-fastigheter, utgör alltså slutna volymer till skillnad från traditionella fastigheter. I dessa fall är det ofta inte samma ägare till de olika delarna i byggnaden. När reglerna införs kommer det finnas byggnader som är vertikalt avgränsade fastigheter där en fastighet i byggnaden omfattar garage. Vid 3D-fastighetsbildning, där en parkeringsanläggning ingår bör parkeringsanläggningen inte påverkas av kraven. Detta eftersom en 3D-fastighet i många fall har olika ägare och då bör kraven ställas utifrån respektive fastighets definition.

Exempelvis: En fastighetsägare som äger en vertikalt avgränsad fastighet genomför en större ombyggnation av elsystemet. Detta innebär att annan ägare av vertikalt avgränsad fastighet behöver genomföra investering av laddinfrastruktur. Utmaningen är att elsystemen i de olika fastigheterna är avgränsade från varandra samt att det kan innebära att fastighetsägare kan få krav på sig för händelser som denne per automatik inte känner till.

Därför bör reglerna anpassas så att:

1. I det fall att en 3D-fastighet utgörs av garagedel som inte är uppvärmd ska den omfattas av samma regler som fristående ouppvärmda garage.
2. I det fall att garaget är uppvärmt ska det inte omfattas av krav på att införa laddpunkter i det fall att det i samma byggnad men i annan fastighet genomförs en åtgärd som normalt skulle innebära krav på att investera i laddinfrastruktur.

Reglerna kan även innebära svårigheter i de fall fastighetsägare inte förfogar över parkeringsplatser, till exempel i de fall parkeringsplatser innehas med nyttjanderätt.

Ekonomiska konsekvenser

I punkt 6.6, Konsekvenser för konsumenter, beskriver Boverket att företagen i stor utsträckning kommer kunna föra över kostnaderna för förberedelser för elladdning på hyresgästerna. Flera kommuner arbetar nu med målsättningen att kostnaderna för parkering inte ska bäras av kommuninvånarna gemensamt, inte heller ska kostnaderna fördelas gemensamt mellan hyresgäster i ett hus. Istället är inriktningen att bilisterna själva ska bära kostnaden för att ställa sina bilar i anknötning till fastigheten. För att inte motverka kommuners arbete med att låta bilister själva stå för kostnaden för den infrastruktur som behövs för bilar i en byggnad bör det därför förtydligas att kraven för laddinfrastruktur ska följa aktuell finansieringsmodell för övrig bilparkering.

Ytterligare en risk med att förmedla budskapet om att kostnaden kan tas ut på samtliga bilförare är att ägaren inte reserverar platserna för elbilar. Detta riskerar innebära att platserna inte kan nyttjas för det ändamål det är tänkt, särskilt i områden med låga parkeringstal där det förutsätts ett stort samnyttjande av bilparkeringar. Ägaren av laddplatsen bör arbeta aktivt för att platsen nyttjas av elbilsägare och att platsen, de tillfällen den inte nyttjas av byggnadens intressenter, blir publikt tillgänglig för samtliga elbilsägare.

Förtydliganden

I Boverkets förslag under punkten 5.3.1 används både benämningen ”parkeringsplatser” och ”bilparkering”. Benämningen parkeringsplatser kan uppfattas omfatta parkering även för cyklar och motorcyklar. Eftersom förslaget antagligen avser parkering för bilar bör benämningen bilparkering användas genomgående.

Boverket väljer att i sina förslag använda termen ”tomt”, en term som till vardags inte används för stadsutveckling samt fastighetsutveckling. Att använda termen ”tomt” ställer stora krav på tydlighet i beskrivningar om hur detta ska tolkas och implementeras. Göteborgs Stad efterfrågar därför att beskrivningarna av tomtbegreppet tydliggörs ytterligare.

I energiprestandadirektivet, artikel 8.2 samt 8.4 punkt a och b anges vid vilka kriterier som bilparkering i befintliga byggnader ska omfattas av kraven att upprätta laddningspunkt. I punkt a och b anges tydligt att det endast är vid större renoveringar av byggnaden som dessutom innefattar bilparkeringen eller byggnadens elektriska infrastruktur som kriterierna blir uppfyllda. Här behöver Boverket förtydliga att det endast är vid större renovering, som dessutom omfattar byggnadens elektriska infrastruktur, som kriteriet är uppfyllt för att det ska ställas krav på att upprätta laddpunkt. Det räcker därmed inte att renoveringen endast omfattar den elektriska infrastrukturen.

Övriga synpunkter

Göteborgs Stad stödjer utgångspunkten att fristående ouppvärmade garagebyggnader generellt bör vara undantagna kraven, eftersom dessa inte omfattas av de byggnader som omfattas av kraven i artikel 2.1 i energiprestandadirektivet.

Göteborgs Stad vill även påpeka att det kan behövas förändringar i anläggningslagen så att laddinfrastruktur för elbilar kan ingå i en gemensamhetsanläggning/samfällighet. Så som anläggningslagen är utformad idag kan den utgöra ett hinder för en sådan möjlighet.

Göteborgs Stad vill vidare lyfta frågan om kapacitet i elnätet. Hänsyn bör tas till att det krävs en helhetssyn kring elladdningsutbyggnaden såväl i Göteborg som i Sverige. Möjligheterna till att i framtiden erbjuda boende elladdning i större omfattning är starkt beroende av prioriteringar gällande bland annat utbyggnad av elinfrastruktur och effekt.

Med vänliga hälsningar

Magnús Sigfússon

Direktör Stadsutveckling

E-post: magnus.sigfusson@stadshuset.goteborg.se

Telefon: 031-368 01 12