



Datum  
2019-10-14

Adress  
August Palms Plats 1

Diarienummer  
STK-2019-1054

## Yttrande

Till  
Infrastrukturdepartementet

### **Remiss från Infrastrukturdepartementet - Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon I2019/01695/E**

#### **Sammanfattning**

Malmö stad välkomnar förslaget på nya krav för laddinfrastruktur. Avseende laddningspunkter kunde dock förslaget varit ambitiösare. När det gäller parkeringshus och befintlig bostadsbebyggelse anser Malmö stad att andra typer av styrmedel bör utredas. Det är problematiskt att kommunerna föreslås få ett utökat tillsynsansvar och att tillsynen inte kan finansieras med avgifter. Slutligen noteras att det är olyckligt att den kommunala sektorn inte involverats i utredningsarbetet.

#### **Yttrande**

##### **Övergripande synpunkter**

Malmö stad välkomnar utredningens grundläggande målsättning, att underlätta för en ökande andel laddfordon i den svenska fordonsflottan och att åstadkomma detta genom att skapa en utbyggd ledningsinfrastruktur till laddpunkter i såväl nya som befintliga parkeringsanläggningar. Det bör dock påpekas att begreppet fordon i utredningens rubrik inte avser andra fordon än bilar, vilket inledningsvis kan vara vilseledande. Malmö stads tolkning är att förslaget avser att få igång marknaden så att den senare på egen hand kan hantera efterfrågan på laddpunkter. Det finns därför skäl att bedöma om förslaget är tillräckligt proaktivt och på vilket sätt förslagets krav ska säkerställas.

##### **Ambitiösare krav på laddpunkter**

Malmö stad anser att ambitionen i förslagen är låg. Det krävs en utbyggd ledningsinfrastruktur till bostädernas samtliga bilplatser om de totalt är fler än tio, men det ställs inga krav på installerade laddpunkter. När det gäller byggnader utan bostäder ska ledningar vara dragna till 20 procent av bilplatserna och det ställs endast krav på *en* laddpunkt. Det är svårt att förstå varför utredningen inte ställer krav på laddpunkter vid bostaden eftersom det rimligen är under natten bilinnehavaren laddar sin bil. Här skulle ett krav på laddpunkter tydligare stimulera marknadskrafterna att ta vid. När det gäller tillgodoseendet av laddpunkter för boendeparkering på gatan uppfattas utredningen som uppgiven. Här kan det finnas skäl att gå vidare i fortsatta utredningar innan frågeställningen lämnas.

### **Retroaktiva krav skulle kunna omfatta befintliga bostadshus**

Boverket konstaterar att energiprestandadirektivets krav inte inkluderar några specifika krav på laddinfrastruktur som riktar sig mot befintlig bostadsbyggelse. Boverket bedömer därför att en utredning av sådana administrativa krav faller utanför deras uppdrag. Detta kan tyckas olyckligt då det framförallt är i befintliga centrala stadsområden med flerbostadshus som det finns stor risk att avsaknad av laddinfrastruktur uppstår. Å andra sidan; att det föreslagna kravet på laddningspunkter i befintlig bebyggelse inte överhuvudtaget omfattar bostadshus kan bidra till att accentuera behovet av en diskussion kring hur utbyggnaden av sådana laddningspunkter ska kunna främjas framöver. Malmö stad anser att det är av vikt att nationella styrmedel och regelverk övervägs och utreds även för befintliga bostadsområden.

### **Kraven bör omfatta parkeringshus**

Kraven som föreslås ställs endast på parkering inrymd i uppvärmda byggnader och på parkeringsplatser på byggnadernas tomt. På så vis missas potentialen till laddpunkter i fristående icke uppvärmda parkeringshus. Det är i parkeringshus som en stor del av den nya centrumnära parkeringen hanteras. Det är också en förordad lösning, då det bland annat ger samnyttjandemöjligheter av bilplatserna. Det betyder att samma bilplats kan användas av både boende och arbetstagare eftersom efterfrågan sker vid olika tidpunkter. Att införa krav som även inkluderar parkeringshus skulle märkbart bidra till att avhjälpa bristen på laddpunkter.

### **Kraven på parkeringar där samnyttjande sker är svårtolkade**

Många gånger tillgodoses parkeringsbehovet genom parkeringsköp i anläggning på annans mark. Det finns samnyttjandefördelar med detta. Utredningen ger då ingen vägledning i hur kraven på bilplatsernas laddinfrastruktur ska hanteras, till exempel hur fördelningen mellan bilplatser för bostäder och andra funktioner ska beaktas då bilplatserna samnyttjas.

### **Svårt att bevaka kraven vid ombyggnader**

Byggnadsnämnderna ska enligt förslaget bevaka att tekniska egenskapskrav i form av utrustning för laddning av laddfordon är uppfyllda, inte bara vid nybyggnad utan även vid vissa fall av ändring av byggnader. Att beakta kraven vid vissa fall av ombyggnader kan bli komplicerat vid ärendehandläggning. För det första uppstår tolkningsproblem vid vilka fall en ombyggnad kan sägas omfatta byggnadens elektriska infrastruktur. Det är inte heller självklart att det framgår av en ansökan eller anmälan om den elektriska infrastrukturen omfattas eller inte. Att exempelvis grävningsarbeten på intilliggande parkeringsplats ska utföras i samband med en ombyggnad framgår inte nödvändigtvis av en ansökan eller anmälan avseende ombyggnad av en byggnad.

### **Byggnadsnämnderna belastas redan med många retroaktiva krav**

Vad det gäller de retroaktiva krav som föreslås ska dessa säkerställas genom byggnadsnämndernas tillsyn. Malmö stad har noterat att det på senare tid har föreslagits införande av ett antal nya retroaktiva krav i bland annat plan- och bygglagstiftningen, för vilka byggnadsnämnden är tänkt att utöva tillsyn (se departementspromemoria 2019-06-19, Förbättrat genomförande av direktivet om energieffektivitet, Boverkets rapport 2019:16, Inspektion av

uppvärmnings- och luftkonditioneringssystem, samt här aktuell rapport 2019:15). Redan idag har byggnadsnämnden i Malmö stad utmaningar i att utifrån tillgängliga resurser utföra de tillsynsuppgifter som enligt lag ankommer på nämnden. Detta är en situation som inte på något sätt är unik för Malmö utan i hög grad gäller även andra kommuner. Att löpande belasta byggnadsnämnderna med ytterligare tillsynsärenden är bekymmersamt.

### **Saknas analys över möjligheten att tillgodose tillsynsansvaret**

Boverket nämner i rapporten att tillsynen kan vara resurs- och tidskrävande men har inte närmare problematiserat vad det skulle innebära att utöka byggnadsnämndernas tillsynsansvar. Boverket presenterar inte någon analys av hur effektiv en utökad tillsyn kan förväntas bli mot bakgrund av erfarenheterna av hur tillsynen över plan- och bygglagstiftningen fungerar i landets kommuner, framför allt vad gäller retroaktiva krav. Detta är en brist som kan ge en missvisande bild av i vad mån ett tillsynsansvar i enlighet med förslaget är ändamålsenligt.

Därtill kan läggas att det i PBL, som den är utformad idag, inte finns tydligt stöd för att kräva in dokumentation om en byggnad i efterhand i samband med tillsyn. Ett utökat tillsynsansvar i enlighet med förslaget aktualiserar nödvändigheten att i PBL tydliggöra byggnadsnämndens möjlighet att kräva in handlingar och uppgifter i ett tillsynsärende genom föreläggande. I nuläget är denna möjlighet oklar (jfr MÖD P 6087-14, dom den 4 februari 2015 enligt vilken 11 kap 19 § PBL i given situation inte kunde användas för att få byggherre att lämna in dokumentation som visade att tekniska egenskapskrav uppfylls). För att kommunerna ska kunna genomföra tillsynsarbetet på ett effektivt sätt krävs att det ges ett tydligt lagstöd för möjlighet att kräva in dokumentation genom åtgärdsföreläggande.

### **Eventuell tillsyn bör bekostas med tillsynsavgifter**

Det bör påpekas att det inte finns något stöd i gällande lagstiftning att finansiera tillsyn över plan- och bygglagstiftningen genom tillsynsavgifter, utan sådan tillsyn bekostas genom skattemedel. Malmö stad anser att möjligheten att bekosta tillsyn över plan- och bygglagstiftningen genom tillsynsavgifter bör övervägas.

### **Beaktande av bristande överföringskapacitet**

Elektrifiering av transportsektorn kan ha positiva klimateffekter genom minskade utsläpp. En storskalig elektrifiering kan dock vara svår att genomföra på ett bra sätt i de delar av landet där det i dag delvis råder effektbrist på grund av bristande överföringskapacitet. Malmöområdet är en av de delar av landet som redan märker av detta problem. Överföringskapaciteten i elnätet behöver därför bli bättre för att möjliggöra en ökad elanvändning som alternativt till fossila energikällor, exempelvis inom transportsektorn.

### **Avsaknad av kommunal delaktighet i utredningsarbetet**

Malmö stad kan inte se att någon kommun representerats i fokusgrupperna vid framtagandet av förslaget. Inte heller SKL. Det är olyckligt med tanke på att kommunerna föreslås bevaka efterlevnaden av kravet på laddinfrastruktur inom ramen för byggprocessen samt utöva tillsyn.

Ordförande

.....  
Karin Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Anna-Lena Alnerud  
.....

Torbjörn Tegnhammar (M) avser lämna in ett särskilt yttrande.