

Remiss av förslag till revidering av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda

Diarienummer: I2021/03358

9 februari 2022

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.

EU kommissionen presenterade 2018 ett första förslag till direktiv för byggnaders energiprestanda. 2021 kom så en revidering, som i många stycken är en skärpning, inte helt olik vad många kritiska remissinstanser förde fram. Förslaget 2018 var vare sig ambitiöst nog, eller tog klimatfrågan på allvar.

Vi kommenterar i detta remissvar de delar som berör laddning av elfordon (artikel 12).

Generella kommentarer

Myndigheters tolkningar av beslutade EU direktiv är avgörande för utvecklingen, många direktiv införs i svensk lag, andra påverkar föreskrifter och förordningar. För att nå regeringens högt ställda mål behöver svenska myndigheter höja ambitionsnivån rejält jämfört med vad EU föreslår i detta direktiv och andra. EU presenterar minimikrav på laddplatser. För att Sverige ska kunna befästa sin ledande position på området bör Sverige anta en högre ambition än miniminivån. Detta hjälper Sverige att nå klimatmålen och öka tillväxten av ny teknik.

En annan viktig aspekt är att Sverige leder utvecklingen av laddbara fordon ibland medlemsländerna. Medan EU har en andel laddbara fordon av nybilsförsäljningen kring 10 procent ligger Sverige stabilt över 50 procent andel. Sverige behöver sätta krav som ligger i linje med den reella situationen. Framför allt gäller detta nybyggnation. 2025 är prognosen närmare 70 procent laddbara fordon, där nu rena elfordon dominerar. Självklart skall nybyggnation ha en högre ambition än direktivets 10 procent av platserna.

Till slut; elfordonsförsäljningen är ingen linjär utveckling. Från 2018 var det i första hand villaägare som köpte elfordon, naturligt då de har laddningen på tomten. Samma utveckling har man sett i Norge, USA och även i Kina.

I andra vågen köper folk som bor i lägenheter. Då krävs laddpunkter i anslutna parkeringsplatser eller garage. Det är här vi är idag, och 2025 kommer efterfrågan att ha eskalerat.

Direktivet

Direktivet är ett energiprestandadirektiv, och omfattar bara uppvärmda (eller kylda) byggnader. Vi tycker detta är bakvänt, och menar att Boverket snarast skall utvidga direktivets artikel 12 att gälla alla parkeringsplatser. Svenska myndigheter är ju en del av arbetet att nå de svenska klimatmålen.

För nya parkeringsgarage och garage som omfattas av större renoveringar utan koppling till boende med fler än fem platser sätts minimikraven till:

1. the installation of at least one recharging point within the meaning of Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council
2. the installation of pre-cabling for every parking space to enable the installation at a later stage of recharging points for electric vehicles; and
3. at least one bicycle parking space for every car parking space.

1. Helt kort menar vi att punkt ett bör ställa krav på att andelen laddpunkter skall motsvara andelen laddbara fordon av nybilsförsäljningen. Detta skulle innebära minst hälften av alla platser idag, och till 2025 hela 70 procent av alla platser, skall klara dessa krav. Vidare bör indikatorn vara en procentsats av existerande/planerade platser, inte ett absolut tal.
2. Smarta laddare är en självklarhet idag, och skall klara smarta laddare och dubbelriktad laddning. De kommunikationsprotokoll som används bör vara offentliga och uppfylla de tillgänglighetskrav som beskrivs i Regulation on Alternative Fuels Infrastructure.
3. Ja, glöm inte cyklarna. Men vi bedömer som att en plats per parkeringsplats är en för låg målsättning.

Kommissionen betonar att: *Member States shall ensure that the pre-cabling is dimensioned so as to enable the simultaneous use of the expected number of recharging points.* Det är en viktig punkt, och ställer krav på både effektbalansering och smarta laddare.

När man sedan ser till garage kopplat till boende skärper EU kommissionen kraven något, men vi menar att våra kommentarer ovan bör gälla. EUs krav är inte ambitiösa nog för Sverige.

Kommissionen vill göra undantag för glesbygd. Vi menar att det tvärtom är särskilt lämpligt med elfordon i glesbygd, och att inga undantag bör göras. Däremot kan riktade incitament stötta utvecklingen.

Direktivet är vad EU förhandlat fram med parlament och övriga EU länder. Det är utformat så att det ger vissa frihetsgrader. De svenska klimatmålen och att den svenska elfordonsutvecklingen är många gånger starkare än EUs mål och utveckling. Sverige bör därför ligga betydligt längre fram än EU.

Jakob Lagercrantz
VD
2030-sekretariatet

