

## **Svarsfil till remiss Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon, dnr: 287/2020**

Svar mailas till [remiss@boverket.se](mailto:remiss@boverket.se)

**Datum**

2020-09-11

**Remisslämnare**

Pernilla Winnhed

Organisation

Energiföretagen Sverige

Kontaktperson

Sara Emanuelsson

E-postadress

sara.emmanuelsson@energiforetagen.se

Adress

101 53 Stockholm

**Remissvar**

(sätt kryss i vald ruta)

Avstår

Tillstyrker utan kommentar

Tillstyrker med kommentar

Avstyrker med motivering

X (se bilaga)



# Boverket

Myndigheten för samhällsplanering,  
byggande och boende

<b>Föreskrift § Allm råd</b>	<b>Konsekvensutredning (sida)</b>	<b>Kommentar/Motivering</b>	<b>Ert förslag till ändring</b>

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

## Remissvar Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 400 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

### Sammanfattning

Liggande förslag till föreskrifter tar av formella skäl inte hänsyn till det regeringsuppdrag om att utreda konsekvenser av högre ambitioner som gavs under våren. Energiföretagen inser de formella begränsningarna, men anser att det hade varit att föredra om man istället hade avvaktat med liggande remiss och istället samredovisat med regeringsuppdraget och där presenterat ett alternativt och ambitiösare förslag.

Energiföretagen avstyrker därför i nuläget förslaget till föreskrifter. Förslaget bedöms otillräckligt, då det vare sig medverkar till att underlätta en omställning av fordonsflottan eller tar tillfället att minska belastningen och underlätta styrning av ett redan ansträngt elsystem. Föreskrifterna behöver ställa krav på en lägsta effektnivå, öppna för framtida digital uppkoppling samt föreskriva trefasanslutning.

### Generella synpunkter

Redan i vårt remissvar rörande Boverkets förslag till genomförande av EPBD beklagade Energiföretagen att Boverket valde att inte fullt ut utnyttja det möjliga bidrag direktivet kan ge till att uppfylla riksdagens beslutade klimatmål för transportsektorn. Istället betonades genomgående kortsiktiga kostnader för fastighetsägarna, snarare än de långsiktiga samhällsekonomiska vinningar som följer av att från början göra rätt vägval i en mycket snabb utveckling mot eldrift.

Glädjande nog tycks regeringen dela remissinstansernas syn att direktivets miniminivåer utgör en för låg ambitionsnivå i förhållande till de politiska målsättningarna. Den 30 april lades ett uppdrag att utreda konsekvenserna för utsläppen av växthusgaser av mer ambitiöst ställda kravnivåer, en inriktning Energiföretagen varmt välkomnar och ser fram emot att ta del av dess resultat.

Energiföretagen konstaterar att Boverket i sitt förslag till föreskrifter dock inte tar hänsyn till detta uppdrag, utan förefaller gå vidare utifrån de minimikrav som infördes i PBL och PBF i maj i år. Rent formalistiskt finns kanske inget att invända

mot detta förfarande, då föreskrifter måste ta sin grund beslutad lagstiftning. Men hade det ändå inte varit ett bättre utnyttjande av såväl myndigheters som intressenters resurser att invänta snabbutredningens resultat och presentera en samlad bild, med ett konsekvensutrett alternativt förslag till tekniska föreskrifter baserat på det ambitiösare scenariot?

Sammantaget blir det svårt att kommentera liggande förslag till föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon, då de inte tar hänsyn till resultatet av uppdraget och de ambitioner som uttrycks där. I det nedanstående utgår vi ifrån vad som saknas i liggande förslag:

### **Krav på laddningspunkter**

**3§** - De tekniska specifikationerna bör å ena sidan underlätta en omställning av fordonsflottan och därigenom uppfyllande av klimatmålen, men samtidigt inte skapa problem ur ett elsystemperspektiv. Den förväntade snabba elektrifieringen i samhället ställer stora krav på redan hårt belastade elnät. Föreskrifterna får därför inte försitta tillfället att ur ett elsystemperspektiv göra rätt från början, bl.a. kunna minska belastningen och underlätta styrning. Ur det här perspektivet saknas i nuläget flera avgörande aspekter i den föreslagna författningstexten:

- Då utvecklingen går mot fordon med större batterier och större effektbehov bör det ställas **krav på en lägsta nivå på effekt (3.7kWh)**. En potentiell risk med att inte ställa något lägsta krav på effekt är att byggherren väljer bort detta i syfte att minimera de initiala kostnaderna. Detta kan leda till att det uppstår ett segment av laddboxar som uppfyller kraven på billigast möjliga sätt men som i praktiken inte är till någon nytta för en ägare av en elbil, eller för distributionsbilar. Utvecklingen riskerar i så fall att avstanna.
- Boverket drar i konsekvensutredningen slutsatsen att det inte finns skäl att motivera krav på laddboxarna att vara förberedda för mätning och debitering av el. Möjlighet till **framtida digital uppkoppling av laddpunkterna** är dock väsentligt och sådana krav bör ställas. Utan sådan möjlighet till digital uppkoppling går en rad systemfördelar med batteridrift förlorade. Elbilsladdningen är en viktig komponent i effektstyrning och bör kunna optimeras/styras utifrån tre perspektiv. Optimering inom fastigheten, optimering i det lokala elnätet, optimering utifrån frekvens och spänningshållning i kraftsystemet.

Med enhetliga kommunikationsprotokoll kan laddpunkterna fjärrstyras. Förutom effektstyrning finns även andra fördelar med att utrustningen för laddning av bilar är digitalt uppkopplingsbar, exempelvis kan:

- avläsning ske av vem som laddar och hur mycket el som laddas vid respektive tidpunkt
- laddningen begränsas till särskilda användare

- debitering av laddningen ske över nätet utifrån individuella förbrukningsdata

Majoriteten av svenska bostadsrättsföreningar skulle sannolikt kunna dra nytta av möjligheten detta ger till enkel och rättvis betalning, och för den enskilde undviks fördyrande schablonersättning.

Vi menar att kostnaden blir mindre än vad som Boverket uppskattar, och teknikutvecklingen är snabb. Det finns teknik där ”dumma” kontakter sätts vid varje parkeringsplats, och styrningen läggs i en central enhet i garaget med en signalkabel som ligger parallellt till varje uttag. Kostnaden för enskilda uttag är mycket låg, centralenheten dyrare, med en minskande marginalkostnad.

Energiföretagen anser följaktligen att det är avgörande att laddpunkterna uppfyller sådana tekniska krav. Myndighetsföreskrifter är den lämpliga nivån då utvecklingen går fort, och lagkrav riskerar snabbt att bli irrelevanta. Det är också viktigt att man säkerställer att sätta krav är samma för stödåtgärder som Klimatklivet och ladda-hemma-stödet för att underlätta hantering och undvika otydligheter. Energiföretagen finner det inkonsekvent att sådana krav ställs från statens sida när laddboxar beviljas stöd inom ramen för Klimatklivet. [Se 3 § punkt 4 i SFS 2019:525 ([https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2019525-om-statligt-stod-for\\_sfs-2019-525](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2019525-om-statligt-stod-for_sfs-2019-525))].

- Ur ett elnätsperspektiv vore det vidare önskvärt om det i föreskrifterna preciserades att det ska vara **laddning Typ 2 med trefasanslutning**. Det är en allmän ambition att alla större belastningar ska vara trefasigt anslutna för att undvika osymmetriska belastningar.

**4§ - Tillgänglighet.** Det är bra att Boverket uppmärksammar frågan om tillgänglighet. Vi vill dock framhålla att en byggnads egenskaper, eller dragning av ledningsgator kan göra att det är svårt att hålla sig till en specifik maxgräns. Vidare är garage till sin karaktär trånga, och ofta går det inte att ta sig fram med rullstol mellan två bilar. Det kan därför ifrågasättas ifall 1,2 meter är lämpligt att fastställa för alla laddpunkter, eller om det framförallt ska gälla handikapparkeringar.



Pernilla Winnhed

VD, Energiföretagen Sverige