

Politik och kommunikation  
Sara Emanuelsson, 08-677 26 56

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)  
[i.e.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.e.remissvar@regeringskansliet.se)

## **Energiföretagens synpunkter på Boverkets förslag till genomförande av EPBD:s art. 8.2-8.6 avseende laddinfrastruktur**

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**

Såväl teknikutvecklingen som reformtakten har varit snabb inom transportområdet under de senaste åren. Elektrifieringen av transportsektorn väntas också gå mycket fort det kommande decenniet. Trots det pekar det mesta på att uppfyllandet av riksdagens mål om 70 procents minskade koldioxidutsläpp från transportsektorn till 2030 blir svårt att nå. I det ljuset beklagar Energiföretagen att Boverket i sitt förslag till genomförandet av EPBD:s art. 8.2-8.6 avseende laddinfrastruktur väljer att inte fullt ut utnyttja möjligheterna direktivet ger för att bädda för en sådan utveckling.

Boverkets förslag till genomförande lägger sig generellt i underkant. Det gäller för insatser vid ny- och ombyggnad av byggnader, där nätföretagens erfarenheter från laddinfrastruktursutbyggnaden så här långt visar på att det finns vinster av att ta höjd för långt fler laddpunkter än vad som föreslås av Boverket. Det gäller även förslagen avseende befintliga byggnader, f.f.a. arbetsplatser, som i o m destinationsladdning är centrala för omställningen. Här hade det behövts högre ambitioner, då begränsningarna på marknaden idag främst finns hos fastighetsägare och hyresvärdar i befintligt bestånd, som inte ser något behov av laddinfrastruktur och/eller eftersträvar låga driftskostnader.

När det gäller tekniska krav, instämmer Energiföretagen i Boverkets förslag om att en laddningspunkt ska vara förberedd för elmätning. Härutöver är möjlighet till digital uppkoppling av laddpunkterna väsentlig. Utan sådan möjlighet till digital uppkoppling går en rad energisystemfördelar med batteridrift förlorade. Här krävs större tydlighet i framtagandet av de tekniska kraven än vad som framgår i förslaget.

### **Allmänt**

Energiföretagen konstaterar att såväl teknikutvecklingen som reformtakten har varit snabb inom transportområdet under de senaste åren. Nationellt har det fattats en rad beslut som tar oss närmare 2030-målet på 70 procents minskade



koldioxidutsläpp. Även på EU-nivå har det tagits initiativ som styr mot förbättrad CO<sub>2</sub>-prestanda, koldioxidsnålare offentlig upphandling och inte minst laddinfrastrukturbyggnad i direktivet om byggnaders energiprestanda. Dock är det en radikal omställning som krävs för att nå målen, och därmed ställs krav på en kraftigt ökad reformtakt. Det gäller att Sverige tar täten i att skapa bästa möjliga förutsättningar för en omställning av transportsektorn.

Elektrifieringen av transportsektorn väntas gå mycket fort det kommande decenniet. Power Circles prognos från början av året pekar på att det kommer finnas omkring 2,5 miljoner laddbara fordon i Sverige år 2030 och att elbilen då helt kommer att dominera nybilsförsäljningen med marknadsandelar över 90 %. Även om utvecklingen skulle stanna vid 1 miljon elbilar, måste ambitionerna för laddinfrastrukturen vara högre än vad rapporten föreslår.

Att utnyttja de möjligheter som ges av det nationella genomförandet av direktivets artiklar som behandlar laddinfrastrukturen i byggnader, blir därför en avgörande pusselbit. En heltäckande laddinfrastruktur är "hönan", som lägger grunden för en genomgripande omställning till koldioxidfri eldrift.

Resonemanget i Boverkets rapport tycks istället fokusera på den kostnad laddinfrastruktur innebär för fastighetsägaren. Energiföretagen vill framhålla att det även finns en uppsida, dels i värdestegringen genom den ökade attraktiviteten för hyresgästerna och dels en tydlig möjlighet till ökade intäkter.

### **Avsnitt 5.1 - Byggnader som omfattas**

Energiföretagen välkomnar att Boverket väljer att inte utnyttja möjligheten till undantag som ges av direktivets art 8.4 och 8.6, inte minst vad gäller små- och medelstora företag samt kostnadsgränser för renovering, vilket hade skapat avsevärda kryphål.

Vi anser att Boverket i avgränsningen "uppvärmda byggnader" riskerar att exkludera boende eller arbetstagare med parkeringsplats i ouppvärmade parkeringshus och därmed frångå en önskvärd likabehandlingsprincip.

Oavsett avgränsning är det kritiskt med ett övergripande marknadstänk och tät dialog med elnätsföretagen för att säkerställa att det finns tillgänglig elnätskapacitet då det kan ta lång tid att bygga ut elnäten.

### **Avsnitt 5.2 – bilparkeringens placering i förhållande till byggnaden**

Energiföretagen välkomnar att Boverket föreslår en vidare tolkning i förhållande till direktivets begrepp "angränsar fysiskt". Belägenhet på samma tomt förefaller tydligare och utesluter potentiellt orimliga uttolkningar.

Framåt ser vi att alla typer av elfordon kommer att bli fler och utgöra en viktig del i Sveriges och EU:s måluppfyllelse. Därför ser vi ett värde i att undvika förslagens begränsning till "bilparkeringar" och istället använda direktivets formulering "parkeringsplatser för elfordon", som även kan inkludera andra typer av mindre elfordon (motorcyklar, scooters, etc.).



I 5.2.1. (s.46) framförs att det inom ramen för Lantmäteriets anläggningsbeslut om vad som är ändamålet med anläggningen torde vara tillåtet att genomföra åtgärder för att uppfylla tvingande krav på laddinfrastruktur. Energiföretagen ser ett potentiellt problem i att begränsa sig till att uppfylla tvingande krav, då det skulle kunna innebära att det då enbart anses tillåtet att bygga laddplatser motsvarande miniminivå, vilket torde kraftigt understiga behovet. Ett omfattande behov av omprövningar av anläggningsbeslut för det överskjutande behovet kan leda till långa handläggningstider som försenar en utbyggnad. Energiföretagen undrar därför om det inte krävs en generell ändring där anläggningsbeslut för bilparkering ändras till att även innebära laddning.

### **Avsnitt 5.3 – krav på installation av ledningsinfrastruktur och laddningspunkter vid ny- och ombyggnad**

Energiföretagen konstaterar att Boverket här förordar ett försiktigt genomförande, då man föreslår kravnivåer i linje med direktivets ansats. I linje med resonemanget ovan om behovet av en kraftigt ökad reformtakt för att nå det av riksdagen beslutade 70%-målet, anser Energiföretagen att en sådan ansats vore att försitta chansen att lägga grunden för en snabb omställning av personbilstrafiken.

Ett växande problem när det gäller laddinfrastrukturens utbyggnad är "nätkapacitetsbrist på fastighetsnivå" orsakat av laddinfrastruktur. Ju fler laddpunkter som installeras i ett garage i exempelvis en kontorsfastighet, desto mindre "utrymme" finns det kvar i fastighetens existerande servis. Vid ett visst tillfälle måste fastighetsägaren bestämma sig för att antingen uppgradera servisen med ytterligare kapacitet eller en separat ny servis dedikerad till laddning av elbilar (till en stor kostnad), eller neka ytterligare anslutningar av laddpunkter. Exempelvis Stockholms parkering vittnar om diskussioner mellan fastighetsägare och parkeringsbolag som hyr garageplats: vem ska finansiera den utökade elnätskapaciteten i fastigheten – de som nyttjar/tjänar pengar på laddinfrastrukturen eller fastighetsägaren?

Denna problematik i kombination med den förväntade snabba ökningen av elektrifierade fordon talar enligt Energiföretagen för att nyproducerade fastigheter bör ta höjd för långt fler laddpunkter än vad som föreslås i Boverkets rapport.

#### **Avsnitt 5.3.2 – Tekniska krav vid installation av laddinfrastruktur**

I fråga om de tekniska kraven, instämmer Energiföretagen i Boverkets förslag om att en laddningspunkt ska vara förberedd för elmätning. Detta är viktigt både för att kunna debitera kostnaden för laddning och för att kunna separera elen som åtgår för laddning från övrig fastighetselanvändning. Det är också viktigt att elen för laddning av elfordon inte ingår i beräkningen av en byggnads energiprestanda utan så långt som möjligt separeras de energikrav som gäller i Boverkets byggregler. Separat elmätning av laddning skapar bäst förutsättningar för en separering i förhållande till energihushållningsreglerna i BBR och är särskilt



angelägen vid snabbbladdning då det kan bli höga effektuttag i förhållande till fastighetens övriga elanvändning.

I övrigt noterar Energiföretagen att Boverket ser rättsliga problem med att utpeka EU-standarder för anslutningsdon i tvingande regler, men välkomnar att man förordar en lösning där standarderna ändå blir utgångspunkten.

Utvecklingen inom elbilsområdet är generellt snabb, både vad avser teknik och affärsmodeller, och sett ur ett energisystemperspektiv finns ytterligare behov som behöver tillgodoses i de tekniska kraven. Kommissionens vägledning för genomförandet av direktivet pekar ut exempel på områden utöver minimikrav som kan ställas nationellt. Möjlighet till digital uppkoppling av laddpunkterna är väsentligt och sådana krav bör ställas utöver de tvingande. 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

Energiföretagen anser följaktligen att det är avgörande att laddpunkterna uppfyller sådana tekniska krav och det krävs större tydlighet i framtagandet av dessa än vad som framgår i förslaget. Exempelvis behöver man definiera vad som anses vara "ledningsinfrastruktur som möjliggör dragnings av elektriska kablar" för att säkerställa att dessa är tillräckligt dimensionerade för matning och styrning. Dessa typer av definitioner bör finnas minst på föreskriftsnivå.

Generellt stödjer vi Boverkets förslag att krav bör ställas i myndighetsföreskrifter då utvecklingen går fort, och lagkrav riskerar snabbt att bli irrelevanta. Det är också viktigt att man säkerställer att satta krav är samma för stödåtgärder som Klimatklivet och ladda-hemma-stödet för att underlätta hantering och undvika otydligheter.

#### **Avsnitt 5.4 – retroaktiva krav på befintliga byggnader**

När det gäller krav på befintliga byggnader, anser Energiföretagen även här att Boverket lägger sig i underkant. Detta då det bland byggnaderna som faller inom kravet (dvs byggnader inte avsedda för bostäder) torde inbegripa en stor andel av Sveriges arbetsplatser, som spelar en avgörande roll för möjligheterna till destinationsladdning. Erfarenhetsmässigt ligger begränsningarna på marknaden

idag främst hos fastighetsägare och hyresvärdar i befintligt bestånd som inte ser något behov av laddinfrastruktur och/eller eftersträvar låga driftskostnader.

När det gäller befintliga bostadsbyggnader är de, som Boverket också konstaterar, avgörande för den nödvändiga utrullnaden av lätta elfordon. Men Boverket resonerar också kring att det inte är givet att ett administrativt styrmedel är det mest effektiva för att uppnå detta. Här behöver regeringen ta behovet av att även framgent kunna erbjuda stöd till privatpersoner, bostadsrättsföreningar och samfälligheter i beaktande. Dessa aktörer kan både av ekonomiska och mer organisatoriska skäl kan ha längre till ett investeringsbeslut. Dessa kategorier faller inte under EU:s statstödsriktlinjer, men såsom nuvarande regler är utformade inom exempelvis Klimatklivet utesluts ändå stöd för att klara tvingande regler. Vilken väg som är den bästa för att understödja en nödvändig utveckling bland den här typen av aktörer borde vara föremål vidare utredning, ev. inom ramen för kommande elektrifieringskommission.

### Övrigt

Energiföretagen anser att det är positivt att kraven införs i PBL men att Boverket måste inhämta erforderlig kompetens i framtagandet av föreskrifter från Energimyndigheten, Energimarknadsinspektionen och andra relevanta parter. Tydliga föreskrifter, exempelvis kopplat till brand och elsäkerhet, kan sätta efterfrågad standard för hur man säkert installerar laddinfrastruktur.

Vi anser vidare att en uppföljning bör göras inom tre år för att utvärdera om det finns behov för ytterligare styrmedel eller om marknadskrafterna driver som önskat. Här bör kontrolleras att relevanta målgrupper nås i tillräcklig omfattning eller om mer riktade åtgärder bör införas.

Parallellt med Boverkets rapport remissbehandlas betänkandet Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt (SOU 2018:76) som också innehåller förslag om introduktionen av laddinfrastruktur. Energiföretagen stödjer i huvudsak inriktningen på förslagen om behovet av åtgärder för att stödja en snabb utveckling av laddinfrastruktur i bebyggelsen. Utredningens bedömningar om att laddinfrastruktur bör betraktas som "en verksamhet av väsentlig art" även för samfälligheter och därmed ingå i samfälligheters anläggningsbeslut är enligt vår mening viktigt för en snabb introduktion av laddinfrastruktur.



Anja Alemdar

Enhetschef Politik och kommunikation