



Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
lina.kinning@regeringskansliet.se

Yttrande angående Boverkets rapport 2020:18, Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur diarienummer I2020/01324

BIL Sweden önskar lämna synpunkter på Boverkets rapport.

Boverket har fått i uppdrag av regeringen att undersöka konsekvenserna av att skärpa kravnivåerna på förberedelse för, respektive installation av laddinfrastruktur i ny- och ombyggnation av bostäder samt byggnader ej avsedda för bostäder.

BIL Sweden har nyligen tagit fram färdplaner för att visa hur fordonsflottan kan möta högt uppställda globala och inhemska krav och mål på minskade koldioxidutsläpp, men utfallet beror även på faktorer som industrin själv inte har rådighet över.

BIL Sweden har i sin färdplan för lätta fordon tagit fram två olika scenarier på hur omställningen kan se ut, för att möta EU:s lagkrav på att koldioxidutsläppen från personbilar ska minska med 37,5 procent till 2030, jämfört med 2021. Det lägre scenariot indikerar att 50 procent av försäljningen 2030 skulle kunna vara laddbara bilar, vilket innebär att lagkraven till 2030 nått och jämnt uppnås. Det högre scenariot innebär att 80 procent av nybilsregistreringarna 2030 består av laddbara bilar. Det högre scenariot skulle innebära att cirka 25 procent av personbilsflottan består av laddbara bilar 2030, vilket skulle leda till närmare 60 procent minskning av koldioxidutsläppen till 2030.

Dessutom har Sverige ambitionen att bli ett av världens första fossilfria välfärdsländer. Klimatmålet för inrikes transporter är att minska utsläppen med 70 procent till år 2030 jämfört med 2010 samt att till 2045 ska fordonsflottan vara helt fossilfri. År 2045 får man därför anta, att övervägande del av fordonsflottan består av laddbara fordon.

Fordonsindustrin kan göra sin del i omställningsarbete, d.v.s. att ta fram fordon med allt lägre utsläpp, men har t.ex. inte rådighet över laddinfrastrukturbyggnaden.

Enligt statistik från SCB (<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/boende-i-sverige/>) utgör 49% av de svenska hushållen av lägenheter i flerbostadshus.*

Runt 40% av de svenska hushållen är hushåll i småhus med äganderätt. Det är främst dessa hushåll i småhus med äganderätt som idag har rådighet över att iordningsställa ”hemmaladdning”, och därmed kan vara ”early adopters” och skaffa elbil. (Det är viktigt att komma ihåg att hur vi bor ser olika ut i olika länder. När man läser ”användarstudier”

* I Sverige bor betydligt fler människor i flerbostadshus (och har därmed mindre rådighet över ”hemmaladdningen”) i jämförelse med våra nordiska grannländer, se sida 43 i Boverkets publikation; <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2017/bostadsmarknaderna-i-norden-2000-2016.pdf>

som kommit fram till att ”laddning sker främst under nattetid”, så måste man komma ihåg att de som svarat enbart är de som har kunnat skaffa elbil, tack vare att de har rådighet över ”hemmaladdningen” och i stor utsträckning bor i egna hem.)

Men när det gäller de 49% av hushållen i Sverige som är en lägenhet i ett flerbostadshus, är det inte alls säkert att de har tillgång till ”hemmaladdning”, det beror helt på vad det finns för parkeringsmöjligheter i närheten, och om den som bestämmer över den ytan gått med på att iordningsställa laddstolpar.

De faktum att så många hushåll i Sverige saknar rådighet över ”hemmaladdningen” och att vi till 2030 och 2045 har stora ambitioner/krav att öka elektrifieringen av fordonsflottan, gör att vi måste börja göra allt vi kan för att möjliggöra denna omställning redan nu.

BIL Sweden svarade på Boverkets remiss från 2019 (I2019/01696/E) gällande Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon. BIL Sweden tror fortsatt att förändrade byggregler är ett mycket viktigt styrmedel, för att förbättra laddinfrastrukturen i Sverige. BIL Sweden anser att det borde vara möjligt att finna en medelväg, som innebär viss höjning av de miniminivåer som nu införts i enlighet med Energiprestandadirektivet 2010/31/EU.

Sammanfattning

Till 2045 ska så gott som alla bilar vara laddbara, både bilar vars ägare bor i ”egnahem” samt bilar som ägs av de som bor i flerbostadshus (ca halva befolkningen). Det kommer vara särskilt viktigt att försöka tillgodose behovet av elbilsaddning för boende i flerbostadshus, då detta är en större utmaning än för dem i ”egnahem”. Det är viktigt att denna grupp kan ladda ”lite varstans”, om inte i direkt anslutning till bostaden. Om inte denna grupp har tillgång till någorlunda bekväm elbilsaddning, kommer de aldrig att välja en elbil.

För detta scenario tycker vi att en omfattande förberedelse för ledningsinfrastruktur är av största vikt (så får man allteftersom behovet uppstår iordningsställa laddpunkter, samt förstärka och vid behov säkra elnätet samt installera smart teknik), och att påbörja den omställningen snarast.

BIL Sweden föreslår därför följande;

- Bostäder; Prioritera att förberedelse för ledningsinfrastruktur och installation av laddningspunkter genomförs vid all nybyggnation och ombyggnation av bostäder. (Detta kan sedan nyttjas av dem som bor i bostaden, men också av boende runt omkring utan egen ”hemmaladdning”.) Här föreslår BIL Sweden att förberedelse för ledningsinfrastruktur bör göras för alla parkeringsplatser, samt att dessutom 20% förses med laddningspunkter. Vårt förslag är att 60% av alla platser förbereds med tomrör, 20% förbereds med tomrör samt elledning, och 20% iordningsställs med färdiga laddningspunkter.
- Byggnader som inte är avsedda för bostäder, även ouppvärmda; Här föreslår BIL Sweden att förberedelse för ledningsinfrastruktur bör göras för 50% av parkeringsplatserna, samt att minst 10% förses med laddningspunkter. (Detta kan sedan nyttjas bl.a. av dem utan egen ”hemmaladdning” samt av kommersiella lätta fordon som behöver ”bortaladda”.)
- Men, då ovanstående berör enbart ny- och ombyggnation, behöver Sverige för att nå högt uppsatta klimat- och miljömål, också titta på befintliga fastigheter. Ett bra exempel är Norge som tidigt införde ett lagförslag som säger att fastighetsägare inte längre får neka boende laddning av deras elbilar, om det

inte finns grundliga skäl till detta. Exempel på grundliga skäl är avsaknad av tillräcklig elkapacitet. Detta betyder dock inte att fastighetsägare måste stå för kostnaden som uppstår vid installation av laddbox. (Mer info om lagen i Norge: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-144-l-20192020/id2765793/?ch=1>)

- Vi vill också poängtera, att vi anser att Boverket har överskattat kostnaderna för fastighetsägare i de fall mer laddningsinfrastruktur tillkommer. I de flesta fall kommer kapacitetshöjning inte att behövas, om tekniker som smart laddning används, trots att flera parkeringsplatser förses med laddningspunkter. Exempel på smart laddning kan vara lastbalansering som gör att tillgänglig effekt i fastigheten fördelas mellan de bilar som laddar. Användning av denna teknik är avsevärt mycket billigare än att höja säkringsstorleken eller förstärka matande nät.

Stockholm 2021-01-19
BIL Sweden

Mazdak Haghanipour och Anna Henstedt