

Klimat- och näringslivsdepartementet
KN2024/01868

Fordonsbranschens synpunkter avseende ett undantag från krav på laddningspunkter för ideella organisationer

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Sammanfattning

Mobility Sweden vill tacka för möjligheten att svara på remissen avseende ett undantag från krav på laddningspunkter för ideella organisationer. Vi stödjer förslaget att införa ett undantag från kravet på att installera laddningspunkter för ideella organisationer och anser att detta skulle bidra till en mer kostnadseffektiv och rättvis utbyggnad av laddinfrastrukturen, samt undvika negativa konsekvenser för elbilens samhällsacceptans. Vi ser även fördelar med att utvidga undantaget till fler typer av verksamheter med begränsade resurser samt anpassa kraven till de reviderade kraven i direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD). Nedan följer våra synpunkter och argument för varför ett undantag är nödvändigt.

Negativa konsekvenser av tvång

Att tvinga ideella organisationer, såsom trossamfund och föreningar med begränsad ekonomi, att installera laddstationer kan få negativa effekter. Förutsättningarna för installation av laddningspunkter varierar kraftigt mellan olika platser. Det kan saknas tillräcklig elkapacitet i fastigheten eller i det lokala elnätet, vilket kan medföra mycket höga kostnader för installationen. Detta kan leda till negativ uppmärksamhet i lokala medier, vilket i sin tur kan påverka allmänhetens inställning till elbilar och laddinfrastruktur negativt.

Låg kvalitet på laddstationer

Vid ett tvång att installera laddstationer kan organisationer med begränsad ekonomi tvingas välja de billigaste produkterna på marknaden. Det innebär laddstationer med låg effekt (3,6kW) vilket laddar bilen med cirka 2 mil per timme. Detta gör dem ointressanta för elbilister att använda under korta besök. Människor är lata av naturen. Om man har möjlighet att ladda hemma så kommer man inte ladda sin bil på en publik laddplats, såvida man inte har väldigt låg energi kvar i batteriet. I sådana fall prioriteras oftast snabbaddning framför normalladdare med låg laddeffekt. En outnyttjad laddplats innebär onödig klimatpåverkan från tillverkning och installation, samt dålig PR för elektrifieringen i stort.

Laddhybridförare och kostnadsaspekten

Laddstationerna kan dock eventuellt vara intressanta för laddhybridförare. Kostnadsaspekten är dock en viktig faktor för laddhybridförare och höga priser på publika laddstationer kan minska incitamentet att använda dem. Dessutom är laddhybriden som drivlina en övergångsteknik som vi kommer se mindre och mindre av i den framtida fordonsparken.

Frivillighet och informationsspridning

Vi förespråkar istället att man arbetar med informationsspridning till dessa verksamheter, så att de på frivillig basis kan etablera laddplatser utifrån sina egna förutsättningar. Detta är särskilt viktigt för kyrkor där fler och fler av deras arbetsbilar och personalens bilar blir elektrifierade.

Krav vid nybyggnation och större renovering

Direktivet om byggnaders energiprestanda, EPBD (EU/2024/1275) har reviderats och vann laga kraft den 28 maj 2024 inom EU. Direktivet sätter högre krav på medlemsländerna vad gäller utbyggnad av laddinfrastruktur. Bland annat säger direktivet att vid etablering av nya lokaler med mer än fem parkeringsplatser eller vid större renovering av dessa skall det etableras en laddpunkt på var femte parkeringsplats. Dessutom skall det förberedas med kablage till hälften av parkeringsplatserna och tomrör till resterande parkeringsplatser. Vi anser det därför rimligt att ett undantag från befintliga nationella krav inte ges till ideella organisationer som bygger nya parkeringsplatser, utan att myndigheten istället ställer högre krav på dessa ideella organisationer. Krav som är anpassade till det nya reviderade direktivet (EPBD).

Möjlighet att utnyttja statliga bidrag

Ett undantag kan leda till att dessa organisationer frivilligt väljer att installera laddplatser och då också kan nyttja de statliga bidrag som finns för den här typen av installationer. Detta innebär att de kan sätta upp laddare med högre laddeffekt, vilket medför snabbare laddning, till lägre kostnad.

Utveckling av elfordon och minskat laddbehov

Elfordonen utvecklas i en mycket hög takt. En tydlig trend är att batterierna i dessa bilar blir större, vilket i sin tur minskar laddbehovet. Kravet om en laddpunkt på parkeringar med mer än 20 parkeringsplatser skrevs in i plan- och byggförordningen år 2020. På dessa, snart, fem år har mycket hänt och behoven har förändrats avsevärt sedan dess. Frågan är om inte detta krav redan spelat ut sin roll, innan det ens har införts?

Breddning av undantaget

Vi föreslår att undantaget även ska breddas till fler typer av verksamheter, exempelvis säsongsverksamheter, mindre lanthandel, gårdsbutiker och caféer med låg omsättning i de fall där de har fler än 20 parkeringsplatser. Vi ser gärna att Boverket eller annan relevant myndighet tar fram ett undantagsregelverk som är mer individanpassat baserat på verksamhetens specifika förutsättningar att etablera laddplatser. Detta skulle kräva viss administration, men vara rimligt för att inte skapa svårigheter för småföretagare, framför allt på landsbygden.

Datadriven planering

För att hitta de optimala platserna för etablering av laddstationer bör man arbeta datadrivet och utgå från statistiken över hur befintliga laddstationer används. Genom att bygga ut laddnätverket baserat på faktiskt behov säkerställer man att laddplatserna också nyttjas.

Framtida krav

Vi är väl medvetna om att direktivet om byggnaders energiprestanda, EPBD (EU/2024/1275) har reviderats och vann laga kraft den 28 maj 2024. I detta direktiv ställs högre krav än tidigare. I det reviderade EPBD är kravet för lokaler med mer än 20 parkeringsplatser att det ska installeras minst en laddpunkt per tio parkeringsplatser eller att fastighetsägaren skall förbereda med tomrör (för framtida kabeldragning och installation av laddstation) till minst 50% av parkeringsplatserna senast den 1 januari 2027. Vi vill redan nu be Boverket eller annan relevant myndighet att se över kraven i detta direktiv och redan vid beredningsfasen skapa förutsättningar för ideella organisationer att undantas från dessa regler och krav.

Däremot tycker vi det är fortsatt viktigt att etablera laddstationer vid nybyggnation eller vid större renoveringar som innefattar parkeringsplatsen.

Prioritering av laddplatser vid hemmet

Den viktigaste laddplatsen är vid hemmet, där man kan ladda över natten. För villaägare är detta ofta inget problem. För boende i flerbostadshus med egen parkeringsplats kräver det att hyresvärdarna och bostadsrättsföreningar tar sitt ansvar, är progressiva och framåtblickande och erbjuder laddplatser till hyresgäster och medlemmar. För boende i flerbostadshus som inte har egna parkeringsplatser och där hushållen är hänvisade till att parkera bilen på gatan ligger ansvaret istället hos kommunerna. Konkurrensverket visade i sin rapport "Kommuners påverkan på konkurrensen inom publik laddning av elfordon" (2024:2) att många kommuner saknar strategi för hur de ska arbeta med laddinfrastrukturfrågor och att kommuners agerande i flera fall hindrar eller försvårar laddinfrastrukturutbyggnaden.

Att ladda bilen under korta besök, som vid en fotbollsmatch, har en lägre prioritet i nuläget. Vi ser hellre en satsning på att få fler kommuner att ta fram strategier och riktlinjer för hur de ska erbjuda invånarna laddning till sina fordon för att skapa bättre förutsättningar för personer som bor i flerbostadshus att välja en elbil nästa gång det är dags att byta bil.

Vi hoppas dessa synpunkter tas i beaktande och ser fram emot en fortsatt dialog kring utbyggnaden av laddinfrastrukturen i Sverige.

Stockholm den 22 oktober 2024

Mobility Sweden

Mazdak Haghanipour

Teknisk specialist laddinfrastruktur, servicemarknad och mobilitetstjänster