

Handläggare
Eva Sunnerstedt
Telefon: 0850828913

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2019-09-24 p. 19

Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, Boverkets rapport 2019:15

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2019/1194

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som remissvar till kommunstyrelsen
2. Justera beslutet omedelbart

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Bakgrund

Boverket har haft i uppdrag att föreslå hur svenska byggregler bör kompletteras med krav på laddinfrastruktur för elfordon. Uppdraget har sin utgångspunkt i några EU-direktiv. Förslagen redovisas i rapporten "Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon".

Rapporten kan laddas ner i sin helhet från Boverkets hemsida:

<https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2019/nya-krav-pa-laddinfrastruktur-for-laddfordon/>

Boverket har skickat rapporten på bred remiss till svenska aktörer. Stockholms stad är en av remissinstanserna och kommunstyrelsen har i sin tur remitterat ut ärendet till miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Kommunstyrelsen önskar svar senast den 24 september 2019.

Ärendet

Boverket har tagit fram förslag på krav om laddinfrastruktur vid nybyggnad och större ombyggnader av befintliga byggnader med parkeringsplatser från år 2021 samt retroaktiva krav på laddningspunkter för befintliga byggnader som inte är avsedda för bostäder från år 2025. Förslagen följer i stort det så kallade Energiprestandadirektivet 2010/31/EU.

Ärendets beredning

Förvaltningen har samrått med exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret vid framtagandet av detta tjänsteutlåtande. Förvaltningen har också träffat Storstockholms Brandförsvaret och diskuterat säkerhetsfrågor och tillsynsansvar.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen ser mycket positivt på att Boverket nu föreslår regler för att laddinfrastruktur vid nyproduktion och större ombyggnationer. Det är likaså positivt med kraven på laddinfrastruktur i befintlig bebyggelse. Att förbereda för laddutrustning och även att installera den är billigare och enklare när det görs i samband med ny- och ombyggnationer. Laddning för elbilar efterfrågas allt mer och laddningen sker bäst i anslutning till hemmet eller arbetsplatsen. För investering i laddinfrastruktur finns möjlighet att få femtio procents finansiering från statliga Klimatklivet och det finns några olika sätt att låta elbilsägaren vara med och betala för laddinfrastrukturen och förbrukad el. Vanligtvis hölls hyran för parkeringsplatsen med ett par hundra kronor/månad för att bekosta laddutrustningen och elbilsägaren betalar också för förbrukad el.

Eftersom förslaget bygger på energiprestandadirektivet omfattas bara uppvärmda byggnader. Förvaltningen menar att det bör utredas i vilken mån kraven även kan göras tillämpliga på övriga parkeringsplatser.

Energiprestandadirektivet är utformat så att det i viss mån ger medlemsstaterna utrymme att välja ambitionsnivå och tillvägagångssätt för att uppnå målen med direktivet. Vid införande av direktivet bör hänsyn tas till de svenska miljömålen, som många gånger är starkare än EU:s mål.

Boverket hänvisar också till den nationella infrastrukturplanen inom Infrastrukturdirektivet. EU-kommissionen har tidigare kritiserat det svenska förslaget för dess låga ambitionsnivå. Miljöförvaltningen anser att Boverket istället bör se till 2030-målen för transportsektorn, och hur Boverket som myndighet med dessa

föreskrifter kan stödja den utvecklingen. Förvaltningen anser att Boverkets förslag som ligger på en miniminivå (enligt vad de själva skriver) är allt för låg. Sverige ligger på andra plats i Europa (efter Norge) när det gäller tillväxt av antalet elbilar i nybilsförsäljningen. Laddplatserna behöver ligga före elfordonsexpansionen, vilket utredningar från IVL, ICCT och OECD visat under 2019.

Utöver tvingande regler innehåller energiprestandadirektivet enligt artikel 8 punkten 7 en skyldighet för medlemsstaterna att förenkla utbyggnaden av laddningspunkter och ta itu med eventuella hinder som grundar sig på regelverk, bland annat tillstånds- och godkännandeförfaranden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har i skrivelse till regeringen den 27 augusti 2019 (dnr 2016-7856) uppmanat regeringen att vidta åtgärder för att underlätta installation av laddinfrastruktur på parkeringsplatser som ingår i en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149). Det är angeläget att även de svårigheter som nämnden pekar på i sin skrivelse undanröjs för att direktivets syften ska kunna uppnås.

Teknikutvecklingen på elfordons- och laddinfrastrukturuområdet är mycket snabb. Som exempel kan nämnas att det idag installeras snabbladdare med betydligt större effekt än de laddare på 50kW som tidigare varit standard. Infrastrukturdirektivet kallar till och med laddare med effekt över 22 kW för just snabbladdare. En 22 kW laddare betraktas idag inte längre i praktiken som en snabbladdare. Detta belyser vikten av att hålla en flexibilitet i skrivningar som införs i styrande bestämmelser. Vikten av uppkoppling och så kallade öppna protokoll är en annan aspekt som utvecklats mycket snabbt, och som kräver lyhörda formuleringar i texterna. Krav på uppkoppling, öppna protokoll och möjligheten till lastballansering är viktiga krav som bör tas med i regelverket.

Nedan följer Boverkets förslag i rutor, så som det presenteras i rapporten, och därefter kommer förvaltningens synpunkter på respektive förslag.

Boverkets förslag

Boverket föreslår att krav på laddinfrastruktur ska ställas för byggnader som har **mer än** tio parkeringsplatser.

För bilparkeringar som är **belägna inuti** byggnader ska kravet gälla dels vid nybyggnad, dels vid sådana ombyggnader som innefattar byggnadens elektriska infrastruktur.

För bilparkeringar **på tomter** till byggnader ska kravet gälla dels vid nybyggnad, dels vid sådana ombyggnader som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen.

För bostadshus innebär kravet ett krav på ledningsinfrastruktur, dvs. kanaler för elektriska kablar, för **varje** parkeringsplats. För övriga byggnader innebär kravet ett krav på dels ledningsinfrastruktur för **minst en femtedel** av parkeringsplatserna, dels **minst en** laddningspunkt på bilparkeringen.

Förvaltningens synpunkt på ovanstående förslag:

Det bör utredas om samma krav kan gälla för alla byggnader med parkeringsanläggningar (inte olika krav för bostadshus och övriga byggnader) och även för parkeringsanläggningar utomhus.

Kontorsfastigheter och lokaler med parkeringsplatser behöver också ha laddningsmöjligheter vid varje parkeringsplats, att ladda medan man parkerar är det mest attraktiva för elbilsägaren. Redan idag bygger ex Stockholm Parkering AB minst tjugo procent laddplatser vid nyetableringar och många bostadsbolag har liknande ambitionsnivåer vid nyproduktion av garage och parkeringsanläggningar. I Norra Djurgårdsstaden kräver staden, via exploateringskontoret, minst tjugo procent laddplatser vid nybyggnation på stadens mark. Samma ambitionsnivå eftersträvas även vid övrig nyproduktion på stadens mark redan idag.

Förvaltningen föreslår att **tjugo procent** av alla parkeringsplatser ska förses med laddutrustning, och resterande andel (minst 80 %) av alla platser vid ombyggnad eller nybyggnad ska vara förberedda för laddinfrastruktur. Kravet bör gälla anläggningar med **fler än fem** parkeringsplatser inom fastigheten.

Boverket bör inte precisera ”kanaler”. Det kan exempelvis vara effektivare, vid en ombyggnation, att fästa en kabel direkt på en vägg i ett garage.

Boverkets förslag

Boverket föreslår att laddningspunkter ska uppfylla vissa säkerhetskrav. Boverket föreslår vidare att laddningspunkter ska förberedas för elmätning och debitering av elkostnad.

Ledningsinfrastruktur ska utformas på ett sätt som möjliggör dragnig av elektriska kablar och installation av laddningspunkter som uppfyller de tekniska kraven.

Dessa krav bör ställas i myndighetsföreskrifter.

Boverket föreslår att det inte ställs några krav på lägsta tillåtna laddningseffekt.

Förvaltningens synpunkt på ovanstående förslag:

Att laddpunkterna ska uppfylla ”vissa säkerhetskrav” är en mycket oprecis skrivning. Boverket bör namnge den standard som ska följas, eller hänvisa till relevanta föreskrifter. Till detta bör Boverket införa minimiprestandakrav på effekt.

Boverket anser i rapporten att det är svårt att specificera särskilda krav på ledningsinfrastrukturen och skriver att åtgärder bör anpassas till det enskilda fallet. Boverket föreslår vidare att kravnivån därför ska överlämnas till den kommunala byggnadsnämnden att bedöma om byggherrens åtgärder för framtiden kan anses vara tillräckliga i det enskilda fallet. Miljöförvaltningen anser att ett nationellt regelverk i dessa frågor är att föredra framför lokala bedömningar. Dels för att dessa frågor bäst behandlas nationellt på ett likartat sätt och dels för att det saknas kompetens inom området hos kommunala byggnadsnämnder. Om bedömningen trots detta ändå ska göras lokalt krävs ett uttalat förfaringsätt. Om en lokal byggnadsnämnd ändå ska göra bedömningen skulle frågan kunna lösas genom ett utlåtande från sakkunnig inom området som underlag inför beslutet. Förslagsvis kan ett yttrande från den certifierade energiexperten, efter utvidgning av rollen, inlämnas till byggnadsnämnden inför beslut om startbesked och sedan ett besiktningsyttrande inför slutbesked. Detta bör då förtydligas i rapporten.

Miljöförvaltningen erfar att olika statliga myndigheter på området hänvisar till varandra när det gäller säkerhetskrav kopplat till laddning och krav på förebyggande åtgärder i händelse av ex brand. Här är det viktigt att myndigheter som Boverket, Elsäkerhetsverket, Energimyndigheter, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samverkar bättre.

När det gäller laddpunkternas uppkoppling är detta en av de viktigaste aspekterna för att bygga stabila elsystem och möta eventuell effektproblematik i delar av en tätort eller rent av i en större stad. Alla nya laddpunkter bör kunna lastbalanseras.

Boverkets förslag

Boverket föreslår att en bilparkering för en byggnad som inte är avsedd för bostäder ska ha **minst en** laddningspunkt installerad senast 1 januari 2025, om bilparkeringen har mer än tjugo platser, och om bilparkeringen

- är belägen inuti byggnaden, eller
- är belägen på tomten till byggnaden.

Förvaltningens synpunkt på ovanstående förslag:

Förvaltningen anser att det bör utredas i vilken mån det är rimligt att ställa motsvarande krav för alla parkeringsanläggningar oavsett om de är inomhus eller utomhus och om de är i uppvärmda eller icke uppvärmda byggnader, med eller utan bostäder. Förvaltningen föreslår att ambitionen ska vara att **minst tjugo procent av alla parkeringsplatser ska ha laddare senast 2025 inom en anläggning med minst tjugo parkeringsplatser.**

Boverkets förslag

Boverket föreslår att kraven på laddinfrastruktur ska ingå i det som bedöms av kommunens byggnadsnämnd inför startbeskedet vid ny- och ombyggnad samt att byggnadsnämnden ska utöva tillsyn över att det retroaktiva kravet på laddningspunkt efterlevs.

Förvaltningens synpunkter på ovanstående förslag:

Förvaltningen tycker inte att kommunens byggnadsnämnd ska ha tillsynsansvaret över att det retroaktiva kravet på laddningspunkter efterlevs. **Boverket borde lämpligen hantera tillsynen** genom att nyttja befintlig regelstruktur för energideklarationer av byggnader och certifierade energiexperter.

När kravet på energideklarationer av byggnader infördes var den lokala byggnadsnämnden tillsynsansvarig. Det visade sig emellertid att tillsynen blev mycket bristfällig och Boverket övertog efter ett tag tillsynsansvaret. Förvaltningen anser att det inte är lämpligt att

nu återigen ge byggnadsnämnderna ytterligare arbetsuppgifter och ansvar som inte fungerar i praktiken. Det kan däremot vara lämpligt att samordna tillsynen över det retroaktiva kravet på laddpunkter med den tillsyn som Boverket redan bedriver för energideklarationerna.

SLUT