

YTTRANDE

2021-01-18 Ärendenr:
NV-07929-20

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna (dnr I2020/01324)

Sammanfattning

- Naturvårdsverket delar rapportens slutsats att ökade krav på förekomst av ledningsinfrastruktur i anslutning till ny- och ombyggnad av bostäder kan vara ett kostnadseffektivt styrmedel.
- Naturvårdsverkets anser dock att ökade krav på förekomst av laddningspunkter kan vara motiverat utifrån regeringens ambitioner för elektrifieringen av transportsektorn. Därför bör ytterligare analyser göras innan det kravet avskrivs.
- Naturvårdsverket kan även se att det finns ett behov av ökade krav på förekomst av laddningspunkter för bostäder i stort, inte enbart vid ny- eller ombyggnationer.
- Vår bedömning är att de effektberäkningar och kostnadsskattningar som förekommer i rapporten innehåller stor osäkerhet, vilket bör tas i beaktande.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Boverket gör i rapporten *Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur* (2020:18) bedömningen att ökade krav på förekomst av ledningsinfrastruktur vid nybyggnation är positivt då det på ett kostnadseffektivt sätt ger goda förutsättningar att möta olika framtidsscenarier för elektrifieringen. Ökade krav på ledningsinfrastruktur anses effektivt i huvudsak för långtidsparkering vid exempelvis bostäder och arbetsplatser. Boverket konstaterar vidare att det ökade kravet på laddningspunkter som avses i uppdraget skulle innebära fler laddningspunkter, men lyfter samtidigt flera potentiella konsekvenser som talar emot ett sådant krav, såsom

inlåsnings effekter och kostnadsökningar som kan komma att uppstå för enskilda aktörer.

Naturvårdsverket instämmer i rapportens slutsats om att ökade krav på förekomst av ledningsinfrastruktur i anslutning till ny- och ombyggnad av bostäder eller vid arbetsplatser bedöms vara kostnadseffektivt att införa. Kostnaderna för ledningsinfrastruktur är generellt sett låga. Det kan även innebära minskade investeringskostnader och därmed behov av beviljat stödbelopp för åtgärder som avser installation av publika och icke-publika laddstationer och som är stödberättigade enligt Klimatklivet eller Ladda bilen-stödet. Naturvårdsverket anser dock inte att de ändrade kraven bör kombineras med de möjligheter till undantag som medges i energiprestandadirektivet och som också beskrivs i Boverkets rapport. För att minska administrativa kostnader och skapa tydliga system för aktörer som omfattas, bör regelförenkling vara ett riktmärke i implementeringen.

Naturvårdsverket anser, till skillnad från rapporten, att ökade krav på förekomst av laddningspunkter ändå kan vara motiverat utifrån regeringens uttryckta ambitioner i Klimathandlingsplanen. Där anges att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i en sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. Vi föreslår därför att en samhällsekonomisk konsekvensanalys görs innan kravet på ökat antal laddningspunkter avskrivs. I rapporten hänvisar Boverket till att marknaden kan komma att möta efterfrågan på laddningspunkter på egen hand. Någon analys av incitamentsstrukturerna för olika aktörer som stärker den tesen presenteras dock inte. Naturvårdsverket bedömer att det saknas incitament för vissa fastighetsägare att investera i ledningsinfrastruktur och laddningspunkter p.g.a. de komplexa strukturerna på bygg- och fastighetsmarknaden. Nyttorna fångas främst av ökade fastighetsvärden, men de som tar beslut om investeringar kan ha begränsade incitament att beakta det. Dessutom är finansieringsmodellerna för laddning fortfarande omogna, vilket kan försvåra för t.ex. fastighetsägare att bedöma den långsiktiga lönsamheten för en investering. Det talar för att fastighetsägarna kommer investera för lite jämfört med vad som är samhällsekonomiskt effektivt och att det därmed finns behov av statliga styrmedel. Krav i byggregler kan vara ett lämpligt sådant, då ekonomiska incitament bedöms ha ett begränsat genomslag.

Boverket skriver att det finns en risk för att det installeras laddningspunkter där det saknas efterfrågan. Naturvårdsverket delar denna uppfattning, dvs. att det ökade kravet om fler laddningspunkter inte träffar helt rätt, men ser samtidigt att ökade krav på laddningspunkter kan skapa möjlighet till elektrifiering på platser där en marknad inte uppstår. Naturvårdsverket saknar en diskussion i rapporten om huruvida det finns möjligheter att förbättra träffsäkerheten genom att till exempel utesluta ouppvärmda byggnader från de ändrade kravnivåerna. Naturvårdsverket kan även se att det finns ett behov av ökade krav för bostäder i stort, inte enbart vid ny- eller ombyggnationer, då Boverkets rapport pekar på att upp till 90 % av en privatpersons laddningstillfällen sker vid enskilda laddningspunkter vid hemmet och vid arbetsplatsen.

Boverket anger vidare att genomförda beräkningar indikerar att kostnaderna vid utökade krav inte vägs upp av klimatvinsterna. Naturvårdsverket konstaterar dock att både effektbedömningarna och kostnadsbedömningarna innehåller stora osäkerheter och att det därmed är svårt att göra en sådan bedömning. Till exempel bygger effektberäkningarna enbart på effekterna av tillkommande laddningspunkter och omfattar inte effekten av tillkommande ledningsinfrastruktur. Skulle även denna effekt beaktas, ökar klimatvinsten. Avseende kostnaderna är det dessutom osäkert hur ofta ytterligare investeringar för ökad kapacitetssäkring kommer att behövas.

I rapporten anges, som ett argument mot ökade krav på förekomst av laddningspunkter, att det kan bli mycket kostsamt för enskilda aktörer, då vissa aktörer kan behöva göra dyra investeringar i kapacitetssäkring. Här saknar Naturvårdsverket en principiell diskussion om vilka aktörer som bör bära kostnaderna när transportsektorn ska elektrifieras.

Konsekvenser för stödsystem som hanteras av Naturvårdsverket

Vid eventuell implementering av ändrade kravnivåer på förekomst av både ledningsinfrastruktur och laddningspunkter anser Naturvårdsverket att det samtidigt är angeläget att regeringen specificerar huruvida åtgärderna är tänkta att vara stödberättigade från stödsystem likt Klimatklivet och Ladda bilen. Detta för att skapa tydlighet för inblandade aktörer.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Maria Ohlman, föredragande, enhetschefen Gunilla Sallhed och handläggarna Johana Axelsson, Isak Öhrlund och Åsa Weinholt.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman
Avdelningschef

Kopia till:
m.remissvar@regeringskansliet.se
lina.kinning@regeringskansliet.se