



Klimat- och näringslivsdepartementet

Ett undantag från krav på laddningspunkter för ideella organisationer

1. Promemorians huvudsakliga innehåll

Denna promemoria har tagits fram inom Regeringskansliet och innehåller förslag om att införa ett undantag för ideella organisationer från kravet i plan- och byggförordningen att från och med den 1 januari 2025 tillhandahålla laddningspunkter. Ändringen syftar till att minska den administrativa och ekonomiska bördan för ideella organisationer. Förslaget innebär att t.ex. bygdegårdar, idrottsföreningar och andra ideella organisationer som har fler än 20 parkeringsplatser inte längre kommer att omfattas av kravet på att ha minst en laddningspunkt.

2. Förslag till förordning om ändring i förordningen (2020:274) om ändring i plan- och byggförordningen

Härigenom föreskrivs att 3 kap. 20 c § plan- och byggförordningen (2011:228) i stället för lydelsen enligt förordningen (2020:274) om ändring i den förordningen ska ha följande lydelse.

<i>Lydelse enligt SFS 2020:274</i>	<i>Föreslagen lydelse</i>
------------------------------------	---------------------------

3 kap. 20 c §

För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon.

Första stycket gäller dock endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Kravet ska då alltid uppfyllas.

Kravet gäller dock inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

	<i>Kravet gäller inte heller byggnader som ägs och används av ideella organisationer som är små eller medelstora företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.</i>
--	--

3. Behovet av ett undantag

Den fortsatta elektrifieringen av fordonsflottan är viktig för möjligheten att nå ett fossilfritt samhälle. Regeringen anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn. Sedan 2020 finns det regler i plan- och byggförordningen (2011:228) som styr hur befintliga lokalbyggnaders parkeringsplatser ska förses med laddningsmöjligheter (3 kap. 20 c §). Regleringen följer av den revidering av EU-direktivet om byggnaders energiprestanda (EPBD) som beslutades år 2018 (Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet). Kravet träder i kraft den 1 januari 2025.

Klimat- och näringslivsdepartementet har under våren 2024 uppvaktats av företrädare för ideella fastighetsägare som anser att det kommande kravet i plan- och byggförordningen är för hårt och ger oproportionerligt hög ekonomisk och administrativ börda i förhållande till den tänkta nyttan.

Det har också framkommit att kyrkor och trossamfund upplever svårigheter att kunna uppfylla kravet.

Redan 2027 kommer nya regler att behöva införas som följd av den senaste omarbetningen av EPBD, Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (omarbeting). Boverket har fått i uppdrag att utreda genomförandet av de nya kraven. Mot bakgrund av de problem som lyfts från den ideella sektorn har Boverket i det nya uppdraget fått i uppgift att beakta särskilda förutsättningar hos ideella organisationer som äger eller använder byggnader.

4. Direktivet om byggnaders energiprestanda

EPBD innehåller krav på nya och befintliga byggnader, och ska bidra till uppfyllandet av EU:s energi- och klimatmål. EPBD har funnits sedan 2002, och har sedan dess reviderats flera gånger.

Genom den ändring av EPBD som gjordes år 2018 infördes krav på laddinfrastruktur vid nybyggnation, ombyggnation och för vissa befintliga lokalbyggnader. Kravet på befintliga lokalbyggnader innebär att uppvärmda byggnader som har fler än 20 parkeringsplatser ska ha minst en laddningspunkt för elfordon. Direktivet tillåter dock att det i nationell

lagstiftning införs undantag för små och medelstora företag (dvs. organisationer inom SMF-kategorin).

I samband med att 2018 års ändringar i EBPD skulle genomföras bedömde Boverket, främst utifrån den systematik som plan- och bygglagen har där krav på byggnader inte är beroende av vem som äger byggnaden, att det inte fanns skäl att införa undantag från kraven.

När ändringen av plan- och byggförordningen genomfördes under 2020 fanns därför inte några undantag från kravet.

Den 28 maj 2024 kom en ny omarbetning av direktivet. Den erbjuder en mer flexibel lösning för krav på laddningspunkter för befintliga lokalbyggnader. I stället för installation av laddningspunkter kan man välja att genomföra förberedande tomrördragning till minst hälften av parkeringsplatserna. De nya kraven ska börja gälla från den 1 januari 2027.

5. Ett undantag från krav på laddningspunkter för ideella organisationer

Förslag: Ett begränsat undantag för vissa ideella organisationer införs. Byggnader som ägs och används av sådana organisationer ska undantas från kravet att installera laddningspunkter, förutsatt att det handlar om små eller medelstora företag i EU-rättslig mening.

Skälen för förslaget: Sedan kravet infördes 2020 har förutsättningarna för laddning ändrats. Nya elbilar har generellt fått större batterier och utbudet av snabbbladdare har ökat väsentligt. Det har visat sig att elbilsägare föredrar att ladda hemma, vilket ofta tillgodoser en stor del av körbehovet i vardagen, men att man vid längre resor vill kunna använda snabbbladdningsstationer. Den typ av laddning som denna promemoria avser brukar kallas för destinationsladdning, och där ser behovet ut att bli mindre än vad som förutsågs för några år sedan.

Det finns flera skäl för att inte låta ideella organisationer träffas av onödigt hårda krav gällande installation av laddningspunkter. Ideella organisationer har ofta en begränsad ekonomisk förmåga och drivs i stor omfattning av ideella krafter. Försäljning av laddström kan dels innebära problem utifrån ett skattemässigt perspektiv, dels leda till andra administrativa utmaningar. Vissa kategorier av ideella organisationer har ofta stora parkeringsplatser,

exempelvis vid idrottsplatser, bygdegårdar och kyrkor, vilket gör att de skulle behöva installera minst en laddningspunkt enligt reglerna i plan- och byggförordningen. Utifrån antagandet att destinationsladdning inte kommer att vara lika viktigt framöver upplevs kravet som läggs på ideella organisationer som oproportionerligt.

Plan- och byggförordningen skulle därför behöva ändras så att ideella organisationer undantas från kravet att installera minst en laddningspunkt, särskilt som kraven enligt EPBD kommer att bli mer flexibla från 2027.

Det är lämpligt att ett undantag begränsas till ideella organisationer. Med ideella organisationer avses såväl ideella föreningar som olika trossamfund. Bedömningen är att det framför allt är vissa föreningar, trossamfund och stiftelser som kommer att kunna räknas in under undantaget. Det finns en definition i tilläggsattelagen (2023:875) som kan vara vägledande för undantagets omfattning (2 kap. 34 §).

Enligt revideringen av direktivet om byggnaders energiprestanda från 30 maj 2018 får medlemsstaterna besluta att inte fastställa eller tillämpa kraven på ”byggnader som ägs och används av små och medelstora företag enligt definitionen i avdelning I i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG”. Enligt artikel 1 i bilagan tydliggörs det att företag här avser alla former av enheter som bedriver en ekonomisk verksamhet.

Det är därför lämpligt att använda uttrycket ”byggnader som ägs och används” även i plan- och byggförordningen. Vidare bör enbart ideella organisationer inom SMF-kategorin omfattas av undantaget, dvs. de som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomsättning inte överstiger 43 miljoner euro per år (artikel 2 i bilagan till kommissionens rekommendation).

För det fall att någon som omfattas av undantaget säljer en fastighet eller byggnad till någon som inte omfattas av undantaget så kommer kravet på att installera minst en laddningspunkt att gälla för köparen. Om köparen inte installerar någon laddningspunkt kan tillsynsmyndigheten förelägga denna att uppfylla kravet. Föreläggandet kan förenas med vite.

6. Ikraftträdande

Förslag: Ändringen ska göras i den tidigare ändringsförordningen i plan- och byggförordningen som träder i kraft den 1 januari 2025.

Skälen för förslaget: Den bestämmelse i plan- och byggförordningen som avgränsar kravet på laddningspunkter för fastigheter med parkering träder i kraft den 1 januari 2025 (SFS 2020:274). Det undantag som föreslås i denna promemoria bör göras i den tidigare ändringsförordningen, och ska träda i kraft samma dag som kravet börjar gälla.

7. Konsekvenser

Konsekvenser för idrottsföreningar, bygdegårdar, folkparker m.fl.

Förslaget om ett nytt undantag kan bidra till minskade kostnader hos ideella organisationer jämfört med om kravet på inrättande av laddningspunkter börjar gälla. Företrädare för den ideella sektorn (Bygdegårdarnas Riksförbund, Folkets Hus och Parker, Våra Gårdar, Riksidrottsförbundet och Sveriges Hembygdsförbund) har i en mötesframställan angivit att 6 000 av deras medlemsfastigheter berörs av kraven. Med en kostnad på 10 000–50 000 kr per laddningspunkt innebär det en total kostnad på 60–300 miljoner kronor. Utfallet hamnar sannolikt någonstans i mitten av det spannet.

En annan konsekvens av förslaget är att ideella föreningar bedöms få en minskad administrativ börda. De slipper bland annat skattemässiga konsekvenser som elförsäljning kan leda till i en momsbefriad verksamhet.

Konsekvenser för kyrkor och trossamfund

Kyrkor och trossamfund ingår i uttrycket ideella organisationer och föreslås därmed att omfattas av undantaget, under förutsättning att de tillhör SMF-kategorin. Detta behöver bedömas från fall till fall, och där spelar det även in om organisationen är anknutet till en annan större organisation.

Svenska kyrkans församlingar äger närmare 20 000 byggnader och av dem är ungefär 3 400 kyrkobyggnader. Andra kyrkor och trossamfund står också för en betydande mängd byggnader i Sverige. Det finns inga kända uppskattningar av hur många av byggnaderna inom denna kategori som har parkeringsplatser med fler än 20 platser, men de räknas troligtvis i tusental. Totala kostnader för att uppföra en laddningspunkt för dessa byggnader bör

därmed kunna antas vara i ungefär samma storleksordning som för de övriga ideella organisationerna.

På samma sätt som för andra ideella organisationer bedöms även trossamfund få minskad administrativ börda av förslaget.

Konsekvenser för övriga ideella organisationer

Undantaget kan komma att beröra fler kategorier av organisationer. Det kan exempelvis handla om stiftelser, utbildningsaktörer, fackförbund eller intresseorganisationer. Eftersom större företag inte omfattas av undantaget blir det en övre gräns för omsättning och antal anställda, vilket gör att exempelvis mycket stora stiftelseägda verksamheter inte omfattas.

Konsekvenser för företagen

Förslaget om ett nytt undantag påverkar inte vinstdrivande företag. Dessa kommer fortsatt att omfattas av de krav som beslutades 2020 om att från och med 2025 ha minst en laddningspunkt om de har fler än 20 parkeringsplatser. Undantaget hade potentiellt kunnat göras bredare, för att inkludera fler små- och medelstora företag. Om detta hade gjorts hade kostnader på ca 10 000–50 000 kr kunnat undvikas för dessa aktörer.

Konsekvenser för myndigheterna

Boverket är den nationella myndigheten för samhällsplanering, stadsutveckling, byggande och boende, och tar bland annat fram föreskrifter som preciserar kraven i plan- och byggförordningen. En möjlig konsekvens av ändringen är att Boverket behöver informera berörda aktörer om de nya reglerna och göra uppdateringar i framtaget informationsmaterial. Boverket ansvarar för att ta fram förslag på genomförande av den senaste omarbetningen av EPBD, där det finns nya krav på laddningspunkter som kommer att börja gälla från januari 2027. Ändringsförslaget i denna promemoria kommer framför allt att ha betydelse under perioden fram till 2027, men kan även påverka arbetet med de nya reglerna.

Konsekvenser för kommuner

Det kan antas att arbetsbördan kommer att minska i kommunerna, eftersom behovet av att följa upp om laddningskraven följs blir mindre. Tillsyn, informationsgivning och eventuella sanktioner är alla tidskrävande aktiviteter.

Kommuner ger i vissa fall stöd till ideella organisationer för att de tillhandahåller olika samhällsfunktioner. Om dessa organisationer skulle behöva installera laddningspunkter skulle stödbehovet potentiellt kunna öka.

Konsekvenser för elektrifieringen av transportsektorn

Förslaget innebär att det kommer att bli färre laddningsmöjligheter vid exempelvis idrottsplatser, kyrkor och bygdegårdar. Detta kan innebära att det blir svårare att genomföra vissa typer av resor med elbil, exempelvis att ta sig till bortamatcher med idrottslag. Detta skulle kunna utgöra ett hinder i elektrifieringen av transportsektorn. Kravet handlar dock om att ha minst en laddningspunkt, som antagligen enbart skulle kunna erbjuda långsamladdning. Det är osäkert om detta minimikrav verkligen kan tillgodose behovet. Under 1,5 timme (t.ex. fotbollsmatch) hinner man med 5 kW laddningseffekt ladda upp batteriet med 7,5 kWh energimängd, vilket motsvarar ca en tiondel av kapaciteten i en modern elbil med lång räckvidd. Det handlar alltså om laddning ”på marginalen”. I de flesta fall bedöms hemmaladdning i kombination med laddning på vägen med snabbladdningsteknik i stor utsträckning kunna uppväga att utbudet av destinationsladdare försämras.

Det kan tilläggas att det inte kommer att finnas något som hindrar ideella organisationer från att, där behov finns, på frivillig väg bygga en eller flera laddningspunkter för att tillgodose laddningsbehovet som beskrivs ovan.