

Yttrande över Utfasningsutredningens betänkande ”I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040”, SOU 2021:48

Boverkets ställningstagande

Boverket avgränsar sitt yttrande till myndighetens ansvarsområden gällande samhällsplanering, byggande och boende. Boverket avstår därmed från att ta ställning till förslagen i betänkandets avsnitt 6–8 och 11–15.

Boverket tillstyrker utfasningsutredningens förslag i betänkandet ”I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040” avsnitt 9 och 10 med nedanstående synpunkter.

Boverkets synpunkter

9 Styrmedel för ett mer transporteffektivt samhälle

Boverket vill framhålla vikten av att arbeta brett med omställningsarbetets alla områden för att på ett hållbart sätt nå klimatmålen. Att arbeta med en kombination av såväl fossilfria fordon, förnybara drivmedel som transporteffektivitet i samhället ger sannolikt bäst förutsättningar för att uppnå uppsatta mål utan att riskera den sociala, ekologiska eller ekonomiska hållbarheten.

10.3.4 Utredningens förslag om utvecklingen av de samlade statliga insatserna – nationell plan, utvärdering och samordning av insatser

Flera myndigheters ansvar behöver förtydligas (s 411)

Avsnittets tredje stycket lyder som nedan.

”Utfallet av de förslag som nu behöver genomföras för att röja hinder för icke-publik laddinfrastruktur, exempelvis kopplade till hyreshus, bostadsrättsföreningar och samfälligheter som utredningen diskuterar i avsnitt 10.6, behöver även det följas noga och ytterligare insatser kan behöva genomföras.

På detta område är Boverket ansvarig myndighet på nationell nivå men även Energimyndigheten har ett nationellt ansvar för bland annat tillsynen över den lokala energiplaneringen enligt lagen om energiplanering.”

Boverket ställer sig frågande till påståendet om att verket skulle ha ett särskilt utpekad ansvar för att röja hinder för icke publik laddinfrastruktur på nationell nivå. Någon sådan utpekad uppgift finns varken i Boverkets instruktion¹ eller i gällande regleringsbrev.

Vilka möjligheter det finns för laddning i samfälligheter är främst en fråga för samfällighetens delägare utifrån gällande anläggningsbeslut. Vid omprövning av ett anläggningsbeslut är det främst en fråga för Lantmäteriet. För hyreshus är tillgången till laddningsmöjligheter i första hand en avtalsfråga mellan fastighetsägare och hyresgäster, och vad gäller bostadsrättsföreningar har dessa själva full rådighet över sin fastighet. Boverkets möjlighet att påverka dessa omständigheter är därmed högst begränsad.

För närvarande medverkar Boverket i Energimyndighetens uppdrag att analysera hinder för laddning i olika boendeformer.² Utifrån Boverkets perspektiv kan konstateras att det finns få hinder i plan- och bygglagstiftningen mot utbyggnad av laddinfrastruktur. Både för allmän platsmark och kvartersmark har Boverket uttalat att laddningsmöjligheter är en naturlig del av markanvändningen parkering. Detsamma gäller för gatumark där parkering förekommer. Dessa ställningstaganden finns sedan några år tillbaka publicerade på Boverkets webbplats PBL kunskapsbanken.

Huruvida laddningspunkter faktiskt installeras handlar därmed snarast om praktiska och ekonomiska omständigheter som om det är en lönsam investering för fastighetsägaren eller kommunen, hur drift och skötsel kan anordnas och hur betalning av elen ska ske och administreras med mera. Det vill säga i huvudsak frågor som ligger utanför Boverkets verksamhetsområde.

10.6.1 Kraven på laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnation är lågt ställda och skärpningar bör övervägas

Diskussion (s.435)

Utredningen konstaterar att implementeringen av direktivet om byggnaders energiprestanda har resulterat i lågt ställda krav på laddinfrastruktur, motsvarande direktivets minimumnivå, trots att ett flertal remissinstanser anfört att dessa krav är otillräckliga och oförenliga med Sveriges högt ställda klimatmål på transportområdet.

Boverket kan konstatera att denna beskrivning av remissynpunkterna ger en onyanserad bild av de samlade remissinstansernas åsikter. De som pekat på att kraven är lågt ställda var främst några miljöorganisationer samt intresseorganisationer för exempelvis elbilsägare. Samtidigt ansåg ett antal

¹ Förordningen (2012:546) med instruktion för Boverket.

² Uppdrag i regeringsbeslut den 14 januari 2021, Regeringskansliets dnr I2021/00109.

remissinstanser att kraven var rimliga och bör hållas på en miniminivå så att fastighetsägare och hyresgäster inte påtvingas en utbyggnad som leder till dyrare byggnader och ökande boendekostnader.

Laddningspunkter bör enligt flera remissinstanser i stället installeras där det finns ett behov och en marknad för det. Att genom lagstiftning tvinga enskilda byggherrar att utföra byggnadsarbeten som de inte anser sig ha behov av kan förutom onödiga kostnader även bidra till en negativ miljöpåverkan.

10 Styrmedel för laddinfrastruktur

Särskilt om "hemmaladdning" för personbilar (s. 392–393)

Utredningen ger ett antal inspel till Energimyndighetens ovan nämnda uppdrag om bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform.

Energimyndighetens uppdrag att analysera hinder för laddning i olika boendeformer sker i samarbete med Boverket och förslagen kommer tas om hand där. Uppdraget har fått förlängd tid till den 1 november bland annat för att kunna analysera och bearbeta dessa inspel. Kortfattat har Boverket följande reflektioner på de inspel som rör verkets område.

"Kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen vid nybyggnation och större ombyggnadstillfällen är lågt ställda. Det finns skäl att överväga skärpningar, bl.a. att låta kraven omfatta uppvärmda byggnader och skärpa kraven beträffande ledningsinfrastruktur för parkeringar som är avsedda att användas under längre tid."

Boverket har under 2020 på uppdrag av regeringen utrett konsekvenserna av skärpta krav.³ Rapportens innehåll refereras också till relativt ingående i betänkandet. Boverket har därmed i dagsläget inga tillkommande kommentarer eller synpunkter utöver det underlag som myndigheten har lämnat till regeringen i tidigare rapporter. Frågan om eventuellt skärpta krav ligger därmed hos regeringen. Se även framförda synpunkter på avsnitt 10.6.1.

"Boverket bör ges i uppgift att utforma vägledningen om de nya stöden till renovering av äldre bostadsområden, så att de som söker stöd för sådan renovering uppmuntras att samtidigt även investera i åtgärder som minskar beroendet av fossildrivna transporter, t.ex. laddinfrastruktur."

I den mån de nya stöden har en naturlig koppling till laddinfrastruktur exempelvis genom att byggnadens elsystem och energiförsörjning moderniserar delar Boverket utredningens uppfattning om att det kan vara lämpligt att upplysa sökandena om att de samtidigt bör beakta tillkommande effektbehov av att installera laddinfrastruktur, samt även möjliggöra för en framtida utbyggnad. I det sammanhanget kan det även vara lämpligt att upplysa

³ Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur, Boverkets rapport 2020:18.

sökandena om att det finns statliga stödformer för installation av laddningspunkter.

”Planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället.”

Det är oklart vem denna punkt riktar sig till. Avses Boverket och andra centrala myndigheter i syfte att ta fram vägledning och liknande planeringsunderlag eller är det en uppmaning direkt till kommunerna och möjligen även Sveriges Kommuner och Regioner, SKR? Att kommunerna inom ramen för plan- och bygglagen (2010:900), PBL, bör arbeta, och i många fall redan arbetar, med dessa frågor finns det inga hinder för. Det får snarare anses som en naturlig och självklar del av en modern samhällsplanering utifrån dagens behov av transporter att laddinfrastruktur beaktas vid planeringen.

”Det bör övervägas om enskilda boendes rätt att få till stånd laddmöjligheter kan förstärkas genom ”right to plug”-bestämmelser.”

Denna fråga är som utredningen konstaterar komplex med hänsyn till bland annat fastighetsägarens grundlagsskyddade rätt att bestämma över sin egendom, samt att det i sig inte finns någon rätt att få tillgång till en parkeringsplats som hyresgäst. Frågan kommer att analyseras och belysas djupare inom Energimyndighetens uppdrag.

I detta ärende har generaldirektör Anders Sjelvgren beslutat och signerat beslutet elektroniskt. Föredragande har varit brandingenjör Anders Johansson. I den slutliga handläggningen har också stf. rättschef Anette Martinsson, enhetschef Mikael Nordström, utredare Fredrik Ingmarsson och jurist Björn Fredljung deltagit.

Anders Sjelvgren
generaldirektör

Anders Johansson
brandingenjör

Kopia till:
martin.larsson@regeringskansliet.se
lars.arell@regeringskansliet.se