

PM Rotel II (Dnr KS 2020/948)

Anmälan om svar på remiss av Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon

Remiss från Boverket

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Anmälan om svar på remissen godkänns.

Föredragande borgarrådet Joakim Larsson anför följande.

Ärendet

EU:s energiprestandadirektiv innehåller krav på laddinfrastruktur för laddning av elfordon. Kraven infördes 2018 genom ett ändringsdirektiv. Boverket utredde hur de nya reglerna kan införas i svensk bygglagstiftning och presenterade sitt förslag i en rapport till regeringen i maj 2019. I förslaget ingick att regler som avser möjliggörande av ledningsinfrastruktur och tekniska krav på laddningspunkter bör införas i myndighetsföreskrifter. Regeringen föreslog för Riksdagen att ett nytt tekniskt egenkapskrav om laddning av elfordon skulle införas i plan- och bygglagen (2010:900). Ändringarna i PBL trädde i kraft den 15 maj 2020. Ändringar i plan- och byggförordningen (2011:338) trädde ikraft den 25 maj 2020 och omfattar bland annat vilka byggnader som omfattas av kraven och när kraven börjar gälla.

Den aktuella remissen behandlar det förslag till föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon som Boverket tagit fram i syfte att underlätta implementeringen av kraven i bygglagstiftningen. I korthet säger föreskrifterna att laddningspunkter för växelström utrustas med uttag eller anslutningsdon av typ 2 och laddningspunkter för likström ska utrustas med anslutningsdon av typ Combo 2. Grunden till dessa krav är standarder som specificeras i EU-direktiv.

De övergripande slutsatserna av konsekvensutredningen är att de kostnader som förväntas uppstå för företag och enskilda är att hänföra direkt till kraven på laddinfrastruktur och laddningspunkter i PBL och PBF. Syftet med Boverkets föreskrifter är att underlätta tillämpningen av dessa krav, men ställer inga ytterligare krav utöver de som följer av PBL och PBF samt de EU-direktiv som reglerna avser att införliva i Sverige. Reglernas syfte är istället att minska administrativa kostnader för såväl byggnadsägare som tillsynsmyndigheter i form av kommunernas byggnadsnämnder genom att förtydliga hur de övergripande reglerna bör tillämpas på ett effektivt och enhetligt sätt.

Staden har fått remissen för yttrande. På grund av kort remisstid har staden svarat med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. På grund av kort remisstid har stadsledningskontoret samrått med remitterade nämnders förvaltningar och bolag och tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Mina synpunkter

Boverket behöver öka ambitionen av antalet parkeringsplatser som vid ombyggnad eller nybyggnation ska förses med laddutrustning. Antalet laddbara fordon ökar kraftigt. För nybilsförsäljningen i Stockholm är ca 40 procent laddbara och laddinfrastrukturen är avgörande för att denna utveckling ska kunna fortsätta.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Anmälan om svar på remissen godkänns.

Stockholm den 23 september 2020

JOAKIM LARSSON

Bilagor

1. Konsekvensutredning BFS 2021-xx – Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon
2. Författningssamling – BFS 2021-xx Förslag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

EU:s energiprestandadirektiv innehåller krav på laddinfrastruktur för laddning av elfordon. Kraven infördes 2018 genom ett ändringsdirektiv. Boverket utredde hur de nya reglerna kan införas i svensk bygglagstiftning och presenterade sitt förslag i en rapport till regeringen i maj 2019. I förslaget ingick att regler som avser möjliggörande av ledningsinfrastruktur och tekniska krav på laddningspunkter bör införas i myndighetsföreskrifter. Regeringen föreslog för Riksdagen att ett nytt tekniskt egen-skapskrav om laddning av elfordon skulle införas i plan- och bygglagen (2010:900). Ändringarna i PBL trädde i kraft den 15 maj 2020. Ändringar i plan- och byggförordningen (2011:338) trädde ikraft den 25 maj 2020 och omfattar bland annat vilka byggnader som omfattas av kraven och när kraven börjar gälla.

De nya krav på laddinfrastruktur som infördes genom ändringar i PBL och PBF i maj 2020 föreskriver hur parkeringar vid olika typer av byggnader ska utrustas med laddutrustning och ledningsinfrastruktur. För bostadshus gäller att varje parkeringsplats på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser ska vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon. För andra byggnader än bostadshus så ska parkeringar med fler än tio parkeringsplatser vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon, dels ledningsinfrastruktur till minst en femtedel av platserna. Dessa krav ska uppfyllas vid nybyggnad och i vissa fall av ombyggnad. Det gäller samtliga ansökningar inkomna efter den 10 mars 2021. För andra byggnader än bostadshus gäller dessutom ett retroaktivt krav för befintliga byggnader. Det avser parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser i eller på tomten som ska vara utrustat med minst en laddningspunkt. Detta retroaktiva krav ska vara uppfyllt senast den 1 januari 2025 och tillsyn av detta ligger på respektive kommuns bygglovavdelning.

Den aktuella remissen behandlar det förslag till föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon som Boverket tagit fram i syfte att underlätta implementeringen av kraven i bygglagstiftningen. I korthet säger föreskrifterna att laddningspunkter för växelström utrustas med uttag eller anslutningsdon av typ 2 och laddningspunkter för likström ska utrustas med anslutningsdon av typ Combo 2. Grunden till dessa krav är standarder som specificeras i EU-direktiv.

De övergripande slutsatserna av konsekvensutredningen är att de kostnader som förväntas uppstå för företag och enskilda är att hänföra direkt till kraven på laddinfrastruktur och laddningspunkter i PBL och PBF. Syftet med Boverkets föreskrifter är att underlätta tillämpningen av dessa krav men ställer inga ytterligare krav utöver de som följer av PBL och PBF samt de EU-direktiv som reglerna avser att införliva i Sverige. Reglernas syfte är istället att minska administrativa kostnader för såväl byggnadsägare som tillsynsmyndigheter i form av kommunernas byggnadsnämnder genom att förtydliga hur de övergripande reglerna bör tillämpas på ett effektivt och enhetligt sätt.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafiknämnden, exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. På grund av kort remisstid har stadsledningskontoret samrått med remitterade nämnders förvaltningar och bolag och tagit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 september 2020 har i huvudsak följande lydelse.

Enligt kommunfullmäktiges budget 2020 ska Stockholm vara en fossilfri och klimatpositiv stad senast 2040. Staden ska inta rollen som en internationell förebild i det globala miljö- och klimatarbetet. Arbetet för miljö och klimat ska göra tydliga avtryck inom alla politiska områden och stadens egna verksamheter ska gå före för att visa vägen i arbetet för en klimatsmart och hållbar stad.

I stadens *Klimathandlingsplan 2020-2023* beskrivs att vägtransporterna står för 39 procent av de totala utsläppen av växthusgaser i Stockholm. Som ett led i att minska dessa utsläpp ska staden enligt klimathandlingsplanen verka för ökad elektrifiering och utbyggd laddinfrastruktur.

Stadsledningskontoret konstaterar att kraven på laddinfrastruktur i EUs energiprestandadirektiv redan är införda i svensk lagstiftning. Den aktuella remissen behandlar Boverkets föreskrifter som syftar till att underlätta tillämpningen av dessa krav.

Stadsledningskontoret anser att ett underlättande av en utbyggd laddinfrastruktur är i linje med stadens styrdokument och ställer sig generellt positivt till förslaget. Föreskrifterna visar tydligt viktiga aspekter och möjliggör en enhetlig, rättssäker och kostnadseffektiv installation av laddinfrastruktur. Lagändringen i sig medför ökade kostnader för kommunens tillsynsverksamhet men de remitterade föreskrifterna ger tack för ökad tydlighet förutsättningar för lägre merkostnader.

Stadsledningskontoret ser dock ett behov att i föreskrift eller allmänt råd förtydliga hur långt tillbaka det retroaktiva kravet ska ställas och hur det kopplas till och påverkas av reglerna kring preskription. I nu gällande lagstiftning (11 kapitlet 20 § PBL och 11 kapitlet 39 § PBL) begränsas tillsynsmyndighetens möjligheter att ingripa med förelägganden om överträdelser och brister skett för mer än 10 år sedan.