



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 15.2.2023
COM(2023) 76 final

RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET

Främjande av e-mobilitet genom fastighetspolitik

1. Inledning

Syftet med denna rapport är att informera Europaparlamentet och rådet om hur fastighetspolitiken kan bidra till att främja elektromobilitet i hela Europeiska unionen i enlighet med kravet i artikel 8.2 i [direktivet om byggnaders energiprestanda](#)¹.

Den 15 december 2021 antog kommissionen ett förslag om [en omarbetning av direktivet om byggnaders energiprestanda](#)². Enligt det förslaget ska en ny artikel 12 införas om infrastruktur för hållbar mobilitet i syfte att stärka de befintliga bestämmelserna om elektromobilitet och utöka deras omfattning.

Denna rapport bygger på en [studie](#) som beställts av Europeiska kommissionen och som genomfördes mellan januari och augusti 2022³. I studien undersöktes hinder och bästa praxis för utbyggnad av laddningsinfrastruktur i byggnader. Dessa presenteras i denna rapport.

2. Bakgrund

Att främja grön mobilitet är en nyckelåtgärd i den [europeiska gröna given](#). Byggnader spelar en viktig roll i omvandlingen av mobilitetssektorn genom att tillhandahålla den nödvändiga infrastrukturen för laddning av elbilar och elcyklar. Grön rörlighet är en viktig del av EU:s strategi för att fasa ut fossila bränslen i ekonomin och uppnå målen för minskade växthusgasutsläpp, som är anpassade till den [europeiska klimatlagen](#)⁴ där ett bindande mål fastställs om att minska utsläppen med 55 % fram till 2030. Det är också viktigt att nå nollföroreningsambitionen i den europeiska gröna given. Antagandet av [RePowerEU](#)⁵ och de föreslagna höjda målen för förnybar energi och energieffektivitet har ytterligare ökat behovet av att påskynda installationen av laddningsinfrastruktur i såväl bostadshus som andra byggnader.

År 2022 uppgick försäljningen av batteriefordon till 12,1 % av de totala personbilsregistreringarna i EU⁶. Före utgången av 2022 hade 2,8 miljoner batteriefordon och 2,4 miljoner laddhybridfordon (PHEV) registrerats i EU⁷. Försäljningen av elcyklar i EU ökade med cirka 265 % mellan 2015 och 2021. Sedan 2015 har det sålts 20 miljoner e-cyklar i EU (4,8 miljoner enbart 2021)⁸. Den högre klimatambitionen kräver en utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn och en ökning av andelen förnybar energi i energisystemet. Privata parkeringsanläggningar spelar en avgörande roll i utfasningen av fossila bränslen (bland annat genom att främja såväl aktiv som icke-aktiv elektrisk mobilitet och elektrifiering av transporter). Utöver allmänt tillgängliga laddningsstationer, för vilka mål har föreslagits i

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda, i dess ändrade lydelse enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2018/844/EG, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32018L0844>.

² COM(2021) 802 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0802&from=EN>.

³ [Promotion of e-mobility through buildings policy, slutrapport, oktober 2022](#).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (*europeisk klimatlag*), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32021R1119>.

⁵ COM(2022) 230 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022DC0230&from=EN>.

⁶ [Den europeiska bilindustriföreningen \(ACEA\)](#).

⁷ [EU:s observationsorgan för alternativa bränslen](#).

⁸ [Conebi – Confederation of the European Bicycle Industry](#).

[förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen](#)⁹, förväntas omkring 60 % av alla laddningstillfällen äga rum i privata byggnader. Fastighetspolitiken kommer därför att spela en viktig roll i utbyggnaden av laddningsinfrastrukturen.

De främsta faktorer som påverkar användningen av elfordon är prisvärdhet, bekvämlighet och tillförlitlighet jämfört med traditionella fordon med förbränningsmotor. Laddningsinfrastrukturens lättåtkomlighet och egenskaper har också identifierats som nyckelfaktorer för att främja användningen av elfordon. Dessutom kan smart enkelriktad och dubbelriktad laddning av elfordon öka elsystemets flexibilitet och kostnadseffektivitet avsevärt och bidra till en högre nivå av variabel förnybar elproduktion inom energimixen. Smart laddning bidrar också till en optimering av elnäten i form av flexibilitetstjänster som levereras direkt av elfordonsanvändare eller genom aggregatorer. Smart laddning kommer också att stimulera innovation och digitalisering i anslutning till smarta hem. Till exempel kan laddningspunkter, solpaneler och annan utrustning anslutas till övervakningssystem för energianvändning i byggnader och därigenom vidare till leverantörer och aggregatorer via öppna standarder¹⁰, i syfte att maximera användningen av lokala och fjärranslutna förnybara energikällor och bistå nätet vid hantering av topp- och lågbelastningar (flexibilitet). I stora byggnader finns det också möjlighet till hantering av toppbelastningar inom byggnaden.

I [EU-strategin för solenergi](#)¹¹ noteras att elfordon också kan fungera som energilagransanordningar för ägaren eller användaren och bidra till en ökad egenförbrukning av solenergi när de parkeras i ägarens eller användarens lokaler.

Användningen av elfordon påverkas i huvudsak av bl.a. hur lätt det är att ladda fordonet. Man kan därför dra slutsatsen att energipolitiken inom fastighetssektorn kan uppmuntra användningen av elfordon genom utbyggnad av laddningsinfrastruktur i byggnader.

3. Bestämmelser om e-mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda

Redan i sin nuvarande form främjar direktivet e-mobilitet i byggnader. Medlemsstaterna var skyldiga att införliva direktivets bestämmelser i sin nationella lagstiftning senast i mars 2020. Enligt artikel 8 i det aktuella direktivet ska medlemsstaterna stödja användningen av e-mobilitet genom att utrusta byggnader med ett minsta antal laddningspunkter och ledningsinfrastruktur. Det innebär följande skyldigheter för medlemsstaterna:

- För byggnader som inte är avsedda för bostäder:
 - För byggnader som inte är avsedda för bostäder, både nya sådana och sådana som genomgår större renoveringar, med mer än tio parkeringsplatser, ska medlemsstaterna säkerställa installation av minst en laddningspunkt och ledningsinfrastruktur (för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningsspunkter) för minst var femte parkeringsplats (artikel 8.2).

⁹ COM(2021) 559 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0381>.

¹⁰ Till exempel genom den kommissionsledda ontologin Saref.

¹¹ SWD(2022)148 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52022SC0148&qid=1675853153456&from=EN>.

- För alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än tjugo parkeringsplatser ska medlemsstaterna fastställa krav för installation av ett lägsta antal laddningspunkter senast den 1 januari 2025 (artikel 8.3).
- För nya **bostadshus** och bostadshus som genomgår större renoveringar, med mer än tio parkeringsplatser ska medlemsstaterna säkerställa installation av ledningsinfrastruktur (för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter) för varje parkeringsplats (artikel 8.5),
- Medlemsstaterna ska föreskriva åtgärder för att förenkla utbyggnaden av laddningspunkter och ta itu med eventuella hinder som grundar sig på regelverk, bland annat tillstånds- och godkännandeförfaranden (artikel 8.7).
- Medlemsstaterna ska beakta behovet av konsekventa strategier för byggnader, mjuk och grön mobilitet samt stadsplanering (artikel 8.8).

4. Kopplingar till annan politik

[55 %-paketet](#)¹² stöder elektromobilitet genom ett antal lagstiftningsförslag.

Förslaget till förordning om infrastruktur för alternativa bränslen är den huvudsakliga sammanlänkningslinjen med direktivet om byggnaders energiprestanda, och förordningen skulle kräva att medlemsstaterna säkerställer en minimitäckning av laddningspunkter som är tillgängliga för allmänheten och avsedda för lätta och tunga vägtransportfordon på deras territorium, inbegripet i TEN-T:s stomnät och övergripande nät¹³. Förordningen skulle också omfatta ytterligare bestämmelser för att säkerställa att laddningsinfrastrukturen är användarvänlig, inklusive bestämmelser om betalningsalternativ, pristransparens och konsumentinformation, icke-diskriminerande praxis och smart laddning.

Ett annat viktigt samband är [normerna för koldioxidutsläpp från personbilar och lätta lastbilar](#)¹⁴, eftersom utsläppsnormer starkt främjar införandet av utsläppsfria fordon. Europaparlamentet och rådet nådde en politisk överenskommelse om kommissionens förslag den 27 oktober 2022, enligt vilken alla nya bilar och skåpbilar i EU ska vara utsläppsfria från och med 2035.

Direktivet om byggnaders energiprestanda är också nära kopplat till förslaget om att införa en ny artikel 20a i [direktivet om förnybar energi](#)¹⁵ som skulle underlätta systemintegreringen av förnybar el genom följande krav:

- De ansvariga för överförings- och distributionssystemen skulle vara skyldiga att lämna information om andelen förnybar energi och mängden växthusgasutsläpp i den el de levererar. Detta skulle öka insynen och ge mer information till aktörer på elmarknaden, aggregatorer, konsumenter och slutanvändare.
- Batteritillverkarna måste se till att batteriägare och tredje parter som agerar för deras räkning kan få realtidsinformation om batterikapacitet, hälsotillstånd, laddningstillstånd och effektbörvärde.

¹² https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sv/IP_21_3541.

¹³ [Trans-European Transport Network \(TEN-T\) \(europa.eu\)](#).

¹⁴ COM(2021) 556 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0556>.

¹⁵ COM(2021) 557 final, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0557>.

- Medlemsstaterna måste se till att normala laddningsstationer som inte är allmänt tillgängliga kan stödja funktioner för smart laddning, vilket är viktigt för integrering av energisystem.
- Medlemsstaterna ska säkerställa att bestämmelserna om användning av lagrings- och balanseringstillgångar inte diskriminerar små och/eller mobila lagringssystem (elfordon och batterier) deltagande på marknaden för flexibilitet, balansering och lagringstjänster.

Bestämmelserna om e-mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda är också kopplade till [elförordningen](#)¹⁶ och [eldirektivet](#)¹⁷, det nuvarande [energieffektivitetsdirektivet](#)¹⁸ och det [omarbetade energieffektivitetsdirektivet](#)¹⁹ (särskilt bestämmelserna om energisparkrav, offentliga byggnader och den offentliga sektorn) och den föreslagna utvidgningen av [utsläppshandelssystemet](#) till att omfatta vägtransporter²⁰.

Bestämmelserna om cykelparkeringsinfrastruktur är nära kopplade till den europeiska gröna given och [EU:s nya ram för mobilitet i städer](#)²¹.

5. Genomförande av de nuvarande bestämmelserna om e-mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda i medlemsstaterna

Enligt den ovan nämnda studie som denna rapport bygger på hade de flesta medlemsstater i maj 2022 införlivat bestämmelserna om e-mobilitet i det nuvarande direktivet om byggnaders energiprestanda i den minsta omfattning som krävdes och att några medlemsstater hade vidtagit strängare åtgärder. Flera medlemsstater har infört ytterligare krav på e-mobilitet som inte är kopplade till direktivet om byggnaders energiprestanda (främst vad gäller brandsäkerhetsåtgärder och cykelparkeringsplatser).

Sammanfattning av medlemsstaternas införlivande av artikel 8 i direktivet om byggnaders energiprestanda i maj 2022

Införlivande av bestämmelser i direktivet om byggnaders energiprestanda för byggnader som inte är avsedda för bostäder och bostadshus (både nya sådana och sådana som genomgår större renoveringar) med mer än tio parkeringsplatser (artikel 8.2 och 8.5 i direktivet om byggnaders energiprestanda)

- Inget införlivande i två medlemsstater, men lagstiftning planeras.
- **Införlivande i minsta omfattning av artikel 8.2 i 18 medlemsstater och av artikel 8.5 i sexton medlemsstater.**

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/943 av den 5 juni 2019 om den inre marknaden för el (omarbetning), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019R0943>.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU (omarbetning), <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019L0944>.

¹⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/27/EU av den 25 oktober 2012 om energieffektivitet, om ändring av direktiven 2009/125/EG och 2010/30/EU och om upphävande av direktiven 2004/8/EG och 2006/32/EG, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:32012L0027>

¹⁹ COM(2021) 558 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=COM:2021:558:FIN>.

²⁰ COM(2021) 551 final, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0551>.

²¹ COM(2021) 811 final, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=COM:2021:811:FIN>.

- Några medlemsstater har antagit strängare krav för
 - antalet parkeringsplatser som kräver installation av laddningspunkter och/eller ledningsinfrastruktur (sju medlemsstater),
 - laddningspunkter och ledningsinfrastruktur (t.ex. en högre laddningsnivå eller ett större antal laddningspunkter per parkeringsplats, särskilda krav på typer av laddare och laddningskapacitet eller krav på förinstallerad kabeldragning) (nio medlemsstater).

Införlivande av kravet på att alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än tjugo parkeringsplatser ska ha ett lägsta antal laddningspunkter senast den 1 januari 2025 (artikel 8.3 i direktivet om byggnaders energiprestanda)

- Inget införlivande eller införlivande med ett snävare tillämpningsområde i fem medlemsstater.
- Införlivande i minsta omfattning i femton medlemsstater.
- Tre medlemsstater har fastställt en tidigare tidsfrist än 2025.
- Sju medlemsstater har fastställt strängare krav för det lägsta antal laddningspunkter som ska installeras eller har dessutom krävt installation av ledningsinfrastruktur.

Undantag (artikel 8.4 och 8.6 i direktivet om byggnaders energiprestanda)

- Tolv medlemsstater har beslutat att tillämpa undantaget i artikel 8.4 för artikel 8.2 och 8.3 för små och medelstora företag.
- **Tjugo medlemsstater har beslutat att tillämpa undantagen enligt artikel 8.6 för specifika kategorier av byggnader.** Det överlägset vanligaste undantaget avser kostnader som överstiger 7 % av kostnaden för byggnaden eller en större renovering (sexton medlemsstater).

Ytterligare krav på e-mobilitet i byggnader som inte krävs enligt direktivet om byggnaders energiprestanda

- Brandsäkerhetsåtgärder har vidtagits eller övervägs i åtta medlemsstater.
- Fem medlemsstater har infört minimikrav för cykelparkeringar.

6. Bestämmelser om e-mobilitet i förslaget till omarbetning av direktivet om byggnaders energiprestanda

Ett förslag till omarbetning av direktivet om byggnaders energiprestanda antogs den 15 december 2021 som en del av 55 %-paketet.

Enligt konsekvensbedömningen som åtföljer förslaget till omarbetning av direktivet om byggnaders energiprestanda²² är EU:s nuvarande byggnadsbestånd inte alltid ”tekniskt lämpligt” för energiomställningen och därför inte redo att integreras i ett koldioxidsnålt och digitaliserat energisystem. Dessutom förefaller de nuvarande kraven för nya byggnader inte vara tillräckliga för att ta itu med befintliga hinder för hållbar mobilitet eller främja hållbar mobilitet och bidra till utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn.

²² SWD(2021) 454 final.

De huvudsakliga målen med den föreslagna omarbetningen är att byggnaders växthusgasutsläpp och slutliga energianvändning ska minska fram till 2030 och att en långsiktig vision för byggnader ska fastställas med sikte på EU:s mål om att uppnå klimatneutralitet senast 2050. Flera åtgärder föreslås för att uppnå detta: Snabbare och mer omfattande energirenovering, bättre information om byggnaders energiprestanda och hållbara byggnader samt krav på nollutsläppsbyggnader senast 2050. Mer ekonomiskt stöd, modernisering och systemintegration (inklusive infrastruktur för hållbar mobilitet) kan bidra till att uppnå dessa mål.

Under det öppna offentliga samrådet om förslaget²³ lyfte berörda parter fram behovet av en bättre tillgång till privat laddningsinfrastruktur, mer ambitiösa krav för flerfamiljshus som genomgår omfattande renoveringar och förenklade förfaranden för installation av laddningspunkter. De betonade också behovet av en ”rätt till anslutning” som skulle ge hyresgäster och delägare tillgång till laddningspunkter hemma.

Dessa frågor behandlas i förslaget till omarbetning av direktivet om byggnaders energiprestanda. Förslaget innehåller nya och förstärkta bestämmelser om infrastruktur för e-mobilitet och även bestämmelser om cykelparkeringsinfrastruktur i syfte att vara förenligt med den europeiska gröna given och EU:s nya ram för mobilitet i städer.

Förslaget stärker särskilt de befintliga bestämmelserna om infrastruktur för e-mobilitet genom följande:

- En sänkning av tillämplighetströskeln för byggnader som inte är avsedda för bostäder, både nya sådana och sådana som genomgår större renoveringar, till fem parkeringsplatser (i stället för tio) och ett krav på förinstallerad kabeldragning för varje parkeringsplats (i stället för ledningsinfrastruktur för var femte parkeringsplats) för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon.
- Införande av ett krav på minst en laddningspunkt för varannan parkeringsplats i nya och renoverade kontorsbyggnader med mer än fem parkeringsplatser.
- Installation av minst en laddningspunkt per tio parkeringsplatser för alla byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än tjugo parkeringsplatser, oberoende av en eventuell renovering (i stället för att låta medlemsstaterna fastställa ett minimiantal) senast 2027.
- Krav på förinstallerad kabeldragning för minst hälften av parkeringsplatserna vid byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga myndigheter senast 2033.
- Krav på minst en cykelparkeringsplats per bilparkeringsplats i alla relevanta byggnader som inte är avsedda för bostäder²⁴.
- En sänkning av tröskelvärdet för tillämpning för nya bostadshus och bostadshus som genomgår större renoveringar till tre parkeringsplatser (i stället för tio) och krav på förinstallerad kabeldragning i stället för ledningsinfrastruktur, samt två

²³ Bilaga B till konsekvensbedömning av direktivet om byggnaders energiprestanda, SWD (2021) 454 final.

²⁴ Dessa kan lätt utrustas med laddningspunkter för elcyklar, vilket underlättar övergången till detta mycket energieffektiva mobilitetssegment.

cykelparkeringsplatser per bostad²⁵ (elcyklar spelar en viktig roll i utfasningen av fossila bränslen inom transportsektorn, eftersom många hushåll och företag kan använda elcyklar, lastcyklar och familjecyklar i stället för mindre energieffektiva bilar).

- Krav på att medlemsstaterna ska undanröja rättsliga hinder för utbyggnaden av laddningspunkter i alla byggnader, särskilt bostadshus (t.ex. kravet på hyresvärdens eller delägarnas samtycke till att installera en laddningspunkt för eget bruk).
- Införandet av krav på smart laddning och i tillämpliga fall dubbelriktad laddning.
- Krav på att laddningspunkter ska drivas på grundval av icke äganderättsligt skyddade och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och standarder.
- Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till tekniskt stöd för fastighetsägare och hyresgäster som vill installera laddningspunkter.
- Krav på att medlemsstaterna ska vidta lämpliga finansiella åtgärder, särskilt sådana som riktar sig till utsatta hushåll, personer som drabbats av energifattigdom eller personer som bor i subventionerat boende.
- Uppmaning till medlemsstaterna att där det är tekniskt möjligt säkerställa tillgången till laddningspunkter för personer med funktionsnedsättning.

Dessutom föreslog kommissionen i RePowerEU-planen en ändring av direktivet om byggnaders energiprestanda med ett krav för alla medlemsstater att se till att alla nya byggnader är ”förberedda för solenergi” och i mån av möjlighet innehåller solenergianläggningar. Dessa regler skulle gälla för alla stora (> 250 m²) nya och befintliga byggnader senast 2027 respektive 2028, och för alla andra nya byggnader senast 2030.

7. Smart laddning²⁶

Smart laddning har en särskilt viktig roll när det gäller att främja användningen av elfordon och hantera den ökade efterfrågan på el som detta leder till. Enligt förslaget till omarbetning av direktivet om byggnaders energiprestanda ska medlemsstaterna se till att alla installerade laddningspunkter har funktioner för smart laddning och stöder gemensamt överenskomna öppna standarder.

Smart laddning kan också främja användningen av variabel förnybar el. Funktioner för smart laddning kan göra det möjligt att övergå från laddning under dyra perioder av hög belastning till laddning under perioder av låg belastning då energin är billigare eller perioder då produktionen av förnybar energi ligger på en hög nivå. Smart laddning kan också göra det möjligt för användare av elfordon att ladda sina fordon med solenergi via solpaneler i hemmet. Detta gynnar miljön och sparar samtidigt pengar²⁷.

²⁵ Bestämmelser om laddningspunkter för elcyklar har inte inkluderats. Även om det är viktigt för att främja detta energieffektiva segment av e-mobilitet så kan elcyklar laddas via vanliga kontakter i det ordinarie nätet för hushållsapparater, som tekniskt sett är enklare att installera.

²⁶ Smart laddning är en laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras i realtid, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation (kommissionens förslag till en ny definition som ska ingå i direktivet om förnybar energi (direktiv (EU) 2018/2001) (COM (2021) 557 final).

²⁷ Burger, J., Hildermeier, J., Jahn, A. och Rosenow, J., *The time is now: smart charging of electric vehicles*, Regulatory Assistance Project (RAP), 2022.

8. Dubbelriktad laddning

Förutom att hantera laddningstiden använder dubbelriktad laddningsteknik elfordon som decentraliserade lagringsenheter som kan återföra energi till en byggnad eller till nätet och tillhandahålla nättjänster. Dubbelriktad laddning är en lovande teknik som dock står inför vissa utmaningar; t.ex. kan dubbelriktad laddning påverka livslängden hos elfordonets batteri genom att det laddas och urladdas oftare. Enligt förslaget till direktiv om byggnaders energiprestanda skulle medlemsstaterna vara skyldiga att se till att alla laddningspunkter har funktioner för dubbelriktad laddning.

9. Förinstallerad kabeldragning

Förslaget till direktiv om byggnaders energiprestanda innehåller krav på förinstallerad kabeldragning till parkeringsplatser i nya byggnader och byggnader som genomgår större renoveringar. Att förinstallera kabeldragningen under byggnation eller renovering medför betydande kostnadsbesparingar och gör det mer attraktivt för ägare eller användare att installera en laddningspunkt.

10. Hinder för utbyggnad av laddningsinfrastruktur

Ovan nämnda studie har identifierat ett antal rättsliga, tekniska/praktiska och finansiella hinder för utbyggnaden av laddningsinfrastruktur i byggnader.

Rättsliga hinder är följande:

- Regler som kräver godkännande av hyresvärdar/delägare.
- Komplexa och/eller långdragna godkännande- och tillståndsförfaranden.
- Ingripande av systemansvarig för distributionssystemet.
- Separata bygglov.
- Brist på harmoniserade krav i regioner eller kommuner.
- Flera behöriga myndigheter.
- Långdragna administrativa processer för att erhålla effektökningar i äldre byggnader.
- Otydliga rättsliga krav eller avsaknad av information om sådana krav.
- Brist på tekniska specifikationer för laddningspunkter.
- Tvetydiga termer (t.ex. ”laddningspunkters beredskap” och ”tillgänglig för laddning”).
- Lastbalansering.
- Finansiella aspekter av laddning (t.ex. behovet av att klargöra affärsmodellen för att dela en laddningspunkt).
- Bristande förståelse av rättigheter och skyldigheter.
- Brist på lämpliga kontroller eller verkställighet.
- Kravens omfattning (befintliga byggnader undantagna).
- Avsaknad av regler som tillgodoser behoven hos tunga fordon.
- Överdrivna krav på brandskydd vid underjordisk parkering i byggnader.

- Utbyggnad av allmänna distributionsnät inuti byggnaderna för parkeringsplatser (blockflexibilitet).
- Avsaknad av krav på installation av smarta laddare.
- Förbud mot kablar kopplade till laddare i byggnader.
- Förbud mot att installera laddningspunkter av typ 2 i offentliga byggnader.

Tekniska/praktiska hinder är följande:

- Otillräcklig lastcentralkapacitet.
- Otillräcklig produktions- och distributionskapacitet.
- Brist på kvalificerade leverantörer.
- Överkrav på kommunala tekniska tjänster.
- Brist på tillgängliga tekniker.
- Konkurrens om tillgängliga parkeringsplatser.
- Brist på uppgifter om bostäder, platser på uppfarter och parkeringsplatser.

Finansiella hinder är följande:

- Höga kostnader för befintliga byggnader.
- Höga kostnader för utvecklare i förhållande till den upplevda kommersiella fördelen.
- Bristfällig förvaltning av offentliga bidrag till infrastruktur.
- Laddningsinfrastruktur som vanligtvis endast installeras där det redan finns en affärsgrund.
- Brist på affärsgrund för delning av laddningspunkter som begränsar användarna.
- Brist på affärsgrund för installation av laddningspunkter i kommersiella anläggningar på grund av särskilda belastningskrav.

11. God praxis

Följande har fastställts som god praxis:

God praxis

- Införande av en rätt till anslutning som säkerställer att en laddningspunkt installeras:
 - Sker på bekostnad av den person som gör begäran.
 - Kräver anmälan snarare än godkännande.
 - Kan endast vägras under begränsade och specifika omständigheter (t.ex. att samägarföreningen redan planerar en anläggning eller att en anläggning inte är tekniskt möjlig).

- Underlätta samägarbeslut om delade laddningspunkter: Huvudsakligen genom att möjliggöra beslut med enkel majoritet i stället för absolut majoritet.
- Förenklade planerings- och tillståndsförfaranden: Huvudsakligen genom att undanta laddningsinfrastruktur från planeringstillstånd.
- Ytterligare policymetoder: Tillhandahållande av vägledning, information och mallavtal till berörda parter samt utbildning för fastighetsanställda.
- Förfinansiering av kollektiv infrastruktur.

11.1 Rätt till anslutning

Flera medlemsstater har antagit en variant av konceptet rätt till anslutning, vilket gör det möjligt för hyresgäster eller ägare att installera laddningsinfrastruktur för elfordon. I vissa fall har också reglerna förenklats för hur samägarföreningar kan besluta att installera laddningsinfrastruktur i byggnaden.

11.2 Förenklade planerings- och tillståndsförfaranden

För installation av laddningspunkter i byggnader krävs ofta ett tillstånd från berörda byggnadsmyndigheter samt en insats från den systemansvarige för distributionssystemet för att ansluta infrastrukturen till nätet. Vissa medlemsstater har effektiviserat denna process.

11.3 Brandsäkerhet

Brandsäkerhetsåtgärder i samband med laddning av elfordon i byggnader har införts eller övervägs nu i flera medlemsstater. Eftersom många av dessa åtgärder utformas på lokal nivå finns det dock en risk för bristande överensstämmelse, vilket kräver att utvecklare av laddningsstationer anpassar varje utbyggnad (platslayout, ytterligare brandsäkerhetskrav osv.) till lokala bestämmelser. I vissa kommuner avvisas dessutom ansökningar om att installera laddningspunkter i byggnader konsekvent, då det inte finns tydliga brandskyddsregler. Denna brist på tydliga, harmoniserade brandskyddsregler riskerar att bromsa utbyggnaden av laddningspunkter i byggnader.

11.4 Cykelparkeringsplatser

Flera medlemsstater har infört krav på cykelparkeringsplatser parallellt med införlivandet av direktivet om byggnaders energiprestanda (även om direktivet inte kräver det).

12. Överväganden för möjliga politiska alternativ för framtida åtgärder

Utan att påverka det nuvarande förslaget att omarbeta direktivet om byggnaders energiprestanda och resultatet av de därmed förenade interinstitutionella förhandlingarna har analysen av identifierade hinder och rättsliga och politiska åtgärder inneburit en bedömning av de hinder som eventuella framtida politiska alternativ för att främja e-mobilitet genom fastighetspolitiken skulle behöva åtgärda, och följande tänkbara framtida politiska åtgärder har identifierats:

- Förbättra rätten till anslutning.
- Utarbeta rekommendationer och vägledningar för offentliga myndigheters hantering av planerings- och tillståndsförfaranden samt för hyresvärds- och samäganderegler.
- Säkerställa framtidssäkra laddningsinstallationer,
- Underlätta smart laddning och (i tillämpliga fall) dubbelriktad laddning.

- Utnyttja fördelarna med belastningsutjämning.
- Påskynda utbyggnaden av laddningsinfrastruktur i befintliga byggnader.
- Tillhandahålla rekommendationer och vägledning för brandskyddsregler.
- Undanröja hinder för laddning av elcyklar, inbegripet lastcyklar.
- Förbättra det tekniska stödet, såsom gemensamma kontaktpunkter.
- Säkerställa den tillgång till arbetskraft och de färdigheter som krävs.
- Underlätta användningen av finansieringsinstrument för laddningsinfrastruktur i byggnader.
- Kombinera laddningsinfrastruktur med bildelning för att ge fler människor tillgång till detta segment av elektrisk mobilitet.