

Till  
Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

med kopia till [lina.kinning@regeringskansliet.se](mailto:lina.kinning@regeringskansliet.se) .

Diarienummer I2020/01324

Stockholm den 13 januari 2021

## **Remiss av Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna**

Fastighetsägarna Sverige har givits möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerad rapport.

### **Fastighetsägarnas yttrande:**

Fastighetsägarna **instämmer** Boverkets analys att direktivet inte ska överimplementeras och att ändrade kravnivåer inte bör införas.

Fastighetsägarna **delar** Boverkets bedömning att kostnaderna riskerar kunna bli orimligt höga för enskilda fastighetsägare. Detta gäller även om de undantag som direktivet medger skulle tillämpas.

Fastighetsägarna **delar** även Boverkets bedömning att det finns en risk att utökade krav på laddinfrastruktur kan komma att leda till krav på investeringar och ökade kostnader även i områden där efterfrågan på laddningspunkter saknas.

Fastighetsägarna **anser** att regeringen bör hörsamma riksdagens tillkännagivande<sup>1</sup> att EU-direktiv ska införas på miniminivå.

Fastighetsägarna **vill anföra** att investering i laddinfrastruktur i möjligaste mån bör baseras utifrån marknadsmässiga överväganden och inte utifrån tvingande lagar eller myndighetskrav. Den teknikutveckling som sker inom området talar för att krav som följer av EU-direktiv bör implementeras på miniminivå för att minimera risk att lagstiftare tvingar på förgävesinvesteringar.

I sammanhanget bör det refereras till "pumplagen" från 2006 och tvingande krav för bensinstationer att tillhandahålla E85. 2006 var det etanol som gällde, därefter diesel och nu är det batterier. Vi ser att vätgas är på frammarsch. Fastighetsägarna varnar för att låta sig ryckas med och genom lagstiftning tvinga på aktörer att ta investeringar för att tillhandahålla drivmedel som är populära för stunden.

### **Allmänt om överimplementering**

När nationellt genomförande går längre än vad miniminivån i ett EU-direktiv kräver för att genomföra detta korrekt och i tid kallas detta vanligtvis för överimplementering (även gold-plating).

Näringslivet har länge uppmärksammat problemet med överimplementering av EU-direktiv. Erfarenheterna är att överimplementering kan leda till ökade kostnader, onödiga regelbördor och

konkurrensnackdelar för företag samt en fragmenterad inre marknad och osäkerheter kring vilka regler som gäller. Detta kan påverka företagets konkurrenskraft negativt.

Att den svenska överimplementeringen och tillämpningen medför negativa effekter i form av kostnader och/eller konkurrensnackdelar för såväl små som stora svenska företag, både generellt och inom en rad olika områden visar bl a de exempel som Näringslivets Regelnämnd NNR samlat in.

För att undvika de negativa effekter som överimplementering innebär för svenska företag anser näringslivet att eventuell överimplementering behöver tydliggöras och konsekvensutredas och i möjligaste mån undvikas. Vi hänvisar i denna del också till riksdagens tillkännagivande till regeringen<sup>1</sup> som anger att ”en utgångspunkt bör vara att EU-direktiv ska införas på miniminivå i den nationella lagstiftningen” och uppmanar regeringen att omsätta detta i praktiken.

### **Riksdagens tillkännagivande**

Även Riksdagen anser att de svenska företagens konkurrenskraft ska skyddas. Riksdagen har därför i ett tillkännagivande ”EU-direktiv bör inte försämra företagens konkurrenskraft (NU7)”<sup>2</sup> från den 3 april 2019 uppmanat regeringen ”att den bör arbeta för att EU-direktiv genomförs i svensk lagstiftning på ett sätt som inte försämrar företagens konkurrenskraft. En utgångspunkt bör vara att EU-direktiv ska införas på miniminivå i den nationella lagstiftningen...”

FASTIGHETSÄGARNA SVERIGE

Anders Holmestig  
Vd

Rikard Silverfur  
Chef Utveckling & Hållbarhet

---

<sup>1</sup> Näringsutskottets betänkande 2018/19:NU7

<sup>2</sup> ibid