

Regelrådet är ett särskilt beslutsorgan inom Tillväxtverket vars ledamöter utses av regeringen. Regelrådet ansvarar för sina egna beslut. Regelrådets uppgifter är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Infrastrukturdepartementet

## Yttrande över Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon

### Regelrådets ställningstagande

Regelrådet finner att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

### Innehållet i förslaget

Remissen innehåller en rapport från Boverket, där det lämnas förslag på författningsändringar med anledning av nyligen gjorda ändringar i energiprestandadirektivet<sup>1</sup>. Det anges att det har införts nya bestämmelser om laddinfrastruktur i energiprestandadirektivets artiklar 8.2-8.8. Begreppet laddinfrastruktur anges omfatta två olika typer av installationer – dels ledningsinfrastruktur (kanaler för elektriska kablar), dels laddningspunkter (den installation som behövs för att fordonet ska kunna laddas). Det anges att energiprestandadirektivet ställer långtgående krav på installation av ledningsinfrastruktur vid nybyggnad och större renoveringar, samt också krav, även om mer återhållsamma sådana, på installationer av laddningspunkter. Med anledning av detta föreslås det ändringar i plan- och bygglagen (2010:900) samt plan- och byggförordningen (2011:338).

I plan- och bygglagen (2010:900), i det följande PBL, föreslås en ny punkt 11 i 8 kap. 4 § som går ut på att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om utrustning för laddning av laddfordon. Vidare föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om att ett krav enligt nämnda punkt 11 i 8 kap. 4 §, på andra byggnader än bostadshus trots 8 kap. 2 och 5 §§ alltid ska uppfyllas<sup>2</sup>. Ändringarna i PBL föreslås träda i kraft den 10 mars 2020. Äldre föreskrifter ska fortfarande gälla för åtgärder som kräver bygglov om ansökan om bygglov har gjorts före den 10 mars 2021 och för åtgärder som kräver anmälan enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 8 § om sådan anmälan har gjorts före denna tidpunkt.

I plan- och byggförordningen (2011:338), i det följande PBF, föreslås en ny 3 kap. 20b § om egenskapskrav avseende utrustning för laddning av laddfordon. För att uppfylla det krav på utrustning för laddning av laddfordon som anges i punkt 11 i 8 kap. 4 § PBL ska bilparkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i bostadshus eller på tomten till bostadshus vara utrustade med ledningsinfrastruktur för laddning av laddfordon till varje parkeringsplats. Bilparkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i andra byggnader än bostadshus eller på tomten till andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av laddfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna. Dessa krav föreslås endast gälla för byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet.

<sup>1</sup> Europaparlamentet och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda.

<sup>2</sup> Se plan- och bygglagen (2010:900) för mer information om de befintliga lagrum som det hänvisas till

[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900\\_sfs-2010-900](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900)

Vad gäller särskilda krav avseende utrustning för laddning av laddfordon i fråga om redan uppförda byggnader, föreslås att bilparkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser som finns i andra byggnader än bostadshus eller på tomten till andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av laddfordon. Kravet föreslås endast gälla byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet.

Kraven som gäller utrustning för laddning av laddfordon föreslås inte behöva uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur i fall då bilparkeringen är belägen i byggnaden, och ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen i fall då bilparkeringen är belägen på tomten till byggnaden.

Boverket föreslås få bemyndigande att meddela föreskrifter för tillämpningen av bestämmelserna om egenskapskrav avseende utrustning för laddning av laddfordon. Ändringarna i PBF föreslås träda i kraft den 10 mars 2020. Det föreslås att bestämmelserna avseende antal laddningspunkter ska tillämpas retroaktivt från och med den 1 januari 2025.

## Skälen för Regelrådets ställningstagande

### Bakgrund och syfte med förslaget

I konsekvensutredningen beskrivs den övergripande problematiken avseende klimatförändringar. Det anges att EU har enats om att koldioxidutsläppen från nya bilar ska minska med 15 procent till år 2025 och med 37,5 procent till år 2030, jämfört med nivåerna år 2021. Som en del av att uppnå kravet anges bilindustrin arbeta med en elektrifiering av fordonsutbudet och det förväntas en snabb ökning av antalet laddfordon. Om så sker, anges det vara av stor betydelse att det finns tillgång till laddningspunkter på platser där fordon är parkerade över natten eller dagen och som inte är tillgängliga för allmänheten, exempelvis vid bostad eller arbetsplats. I Sverige anges cirka 90 procent av laddningen ske på sådana platser. Den 30 november 2016 presenterade EU-kommissionen ett förslag till ändring av energiprestandadirektivet som en del av paketet "Ren energi för alla i Europa". Den 19 juni 2018 publicerades ett direktiv med ändringar av energiprestandadirektivet som bland annat innehöll nya bestämmelser om elektromobilitet och laddinfrastruktur. Likaså beskrivs avsaknaden av laddinfrastruktur som ett hinder för att människor ska välja att äga ett laddfordon.

Vidare anges att riksdagen har beslutat att transportsektorn ska minska utsläppen, utom för inrikes flyg, med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Det anges förutsätta en långtgående omställning av transportsektorn och enligt regeringens bedömning behöver omställningen stå på tre ben. För det första ett mer transporteffektivt samhälle, för det andra energieffektiva och fossilfria fordon såsom laddfordon och för det tredje en högre andel förnybara drivmedel. Införlivandet av de delar av direktivet som avser elektromobilitet anges därför kunna bli ett viktigt bidrag till att nå målet för transportsektorns utsläpp. Mot bakgrund av det har regeringen gett Boverket i uppdrag att ge förslag på hur svenska byggregler kan kompletteras med krav på laddinfrastruktur för laddfordon, med utgångspunkt från artiklarna 8.2-8.8 i energiprestandadirektivet. I uppdraget har det ingått att samråda om ändringsförslag med berörda aktörer och branscher.

Regelrådet finner att beskrivningen av bakgrund och syfte med förslaget är tillräcklig för detta ärende. Beskrivningen är därmed godtagbar.

## Alternativa lösningar och effekter av om ingen reglering kommer till stånd

I konsekvensutredningen anges att det inte finns något alternativ till att implementera energiprestandadirektivets regler om elektromobilitet, varför andra lösningar som att inte ställa krav på laddinfrastruktur eller att införa andra typer av styrmedel inte beskrivs. Av remissen framgår att den lösning som Boverket föreslår, innebär att samtliga uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder ska omfattas av kraven på laddinfrastruktur. Det framgår också att Sverige inte implementerar de undantag som energiprestandadirektivet medger i svensk lagstiftning.<sup>3</sup>

Avseende effekter av om någon reglering inte kommer till stånd anges att omfattningen av laddinfrastruktur i anslutning till byggnader med bilparkering kommer att öka när mängden laddfordon ökar. Anledningen anges vara att efterfrågan på laddmöjlighet kommer att öka som en konsekvens av att antalet laddbara fordon ökar. Det anges vara svårt att avgöra i vilken utsträckning utbyggnaden av laddinfrastruktur utan krav skulle möta den ökade efterfrågan. Vidare anges att marknadsmisslyckandet kommer att bidra till att utbyggnaden understiger dels den samhällsekonomiskt optimala nivån, dels den nivå som krävs för att nå de politiskt satta målen för utsläpp från transportsektorn.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Beskrivningen utifrån det nationella regeringsuppdraget är enligt Regelrådet tillräcklig i detta ärende. Förslagsställaren har dock även att ta hänsyn till det handlingsutrymme som energiprestandadirektivet medger, och att beskriva om ett nationellt handlingsutrymme har använts samt att motivera om eventuella undantag har tillämpats, eller inte tillämpats. I detta fall framgår det att det finns undantag som förslagsställaren väljer att inte tillämpa. Regelrådet finner att de beskrivningar och motiveringar som ges är tillräckliga för detta ärende.

Regelrådet finner att beskrivningen av alternativa lösningar och effekter av om någon reglering inte kommer till stånd är godtagbar.

## Förslagets överensstämmelse med EU-rätten

Som Regelrådet framför ovan framgår det av rapporten en motivering och bedömning till varför förslagsställaren inte väljer att tillämpa de undantag som är möjliga enligt energiprestandadirektivet.

Vidare framgår det av rapporten att artikel 8.3. i energiprestandadirektivet anger att medlemsstaterna senast den 1 januari 2025 ska fastställa krav för installation av ett lägsta antal laddningspunkter för samtliga byggnader som inte är avsedda för bostäder och som har mer än tjugo parkeringsplatser. Detta anges innebära att fastighetsägare senast den 1 januari 2025 behöver ha genomfört installation av det antal laddningspunkter som varje medlemsstat har fastställt i sina regler. Det kommande kravet ska därmed vara infört i svensk lagstiftning senast den 10 mars 2020, och under perioden fram till 2025 behöver fastighetsägaren genomföra de åtgärder som krävs för att uppfylla kravet.

Energiprestandadirektivet anger inte någon särskild miniminivå i det retroaktiva kravet för befintliga byggnader, till skillnad mot kraven som gäller vid ny- och ombyggnad, det är upp till varje medlemsstat att definiera vad minimikraven ska vara. Förslagsställaren konstaterar också att artikel 8.3 inte preciserar något om bilparkeringens placering i förhållande till byggnaden när kraven blir gällande, varför de delarna behöver behandlas i rapporten.

---

<sup>3</sup> Rapporten s. 36ff.

I rapportens avsnitt 5.7 framgår de synpunkter som har inkommit på ändringsförslagen. Där framgår det att flera aktörer som representerar fastighetsägare har framfört att det inte är tillräckligt att ställa krav på installation av laddinfrastruktur enbart utifrån tomtbegreppet. Det har framförts att tomtbegreppet behöver kompletteras med kriterier som tydliggör kopplingen mellan den aktuella byggnaden och bilparkeringen och som tar hänsyn till ägandeförhållanden och frågan om rådighet. Det anses att det annars finns en risk att det uppstår oklarheter i ansvar och svårigheter i tillämpningen. Det har framförts att det särskilt bör framgå i kraven att det ska vara samma ägare av byggnaden som till bilparkeringen på tomten, för att kraven ska gälla<sup>4</sup>. Förslagsställarens motivering till användande av tomtbegreppet framgår vid avsnitt 5.2 i rapporten<sup>5</sup>. Vid detta avsnitt berör förslagsställaren andra möjliga alternativ och varför man inte har ansett dem lämpliga. Anledningen att förslagsställaren förordar alternativet att låta kravet omfatta de parkeringsplatser som är belägna på samma tomt som byggnaden, är att begreppet tomt redan används idag i flera bestämmelser i PBL. Definitionen av en tomt framgår av 1 kap. 4 § PBL<sup>6</sup>. Tomten anges avse det markområde som innehåller de funktioner som behövs för byggnadens användning och parkeringsplatser kan enligt förslagsställaren vara ett exempel på det. Vidare framgår att även om tomtbegreppet inte är lika entydigt som fastighetsbegreppet utan måste bli föremål för bedömning i det enskilda fallet, finner förslagsställaren att tomten utgör den mest lämpliga avgränsningen för reglernas tillämpning när det gäller bilparkeringar utanför byggnaden.

Aktörer som representerar eldistributörer och fordonsbranschen har fört fram att de föreslagna kraven är alltför lågt ställda. Det framgår att dessa aktörer vill se mer ambitiösa krav både vad gäller ny- och ombyggnad samt det retroaktiva kravet. Det huvudsakliga skäl som har framförts är att reglering enligt direktivets minimikrav inte kan anses vara förenligt med Sveriges höga målsättningar inom transportsektorn och att kraven är viktiga för omställningen av fordonsflottan. För det retroaktiva kravet som ska gälla från och med år 2025 vill flera av dessa aktörer se krav som innebär att minst 10 procent av parkeringsplatserna ska ha en laddningspunkt<sup>7</sup>.

Aktörer som representerar eldistributörer har fört fram att tekniska krav på laddinfrastruktur också bör inkludera krav på utrustning för laststyrning och kommunikation eftersom det är en förutsättning för smart styrning och avläsning. Vidare anges att det även finns fastighetsägare som har fört fram samma sak, dock inte som tvingande krav, men att det kan vara lämpligt att lyfta fram laststyrning och kommunikation i exempelvis allmänna råd i anslutning till framtida tekniska krav.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet kan konstatera att hur den svenska förslagsställaren väljer att genomföra direktivet påverkar berörda branscher på olika sätt. Regelrådet kan vidare konstatera att förslagsställaren, såvitt Regelrådet kan bedöma, inte har hört sammat önskemålen från eldistributörerna och fordonsbranschen. Förslagsställarens motivering till detta framgår vid avsnitt 5.3 och 5.4, samt avseende de tekniska kraven vid avsnitt 5.3.2. Regelrådet kan konstatera att eldistributörer och fordonsbranschen med anledning av förslagen i detta avseende inte är branscher som påverkas på ett negativt sätt, även om de, om förslagsställaren hört sammat önskemålen, hade påverkats än mer positivt. Vad däremot gäller fastighetsägarna, är det dessa som påverkas kostnadsmissigt genom installationer av laddinfrastruktur. Förslagsställaren behöver därför ha en tydlig motivering till den valda lösningen. Förslagsställaren anger att det blir en fråga om hur direktivets rekvisit "angränsar fysiskt till byggnaden" ska tolkas och att kommissionens utkast till

<sup>4</sup> Rapporten s. 73.

<sup>5</sup> Rapporten s. 44-45.

<sup>6</sup> Definitionen av en tomt enligt 1 kap. 4 § PBL: "Ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål".

<sup>7</sup> Rapporten s. 74.

vägledningsdokument till direktivet inte utesluter extensiva tolkningar. Såvitt Regelrådet har erfarit är det dock, enligt den berörda branschen, inte så att direktivet eller vägledningsdokumentet ger stöd för att enbart använda tomtbegreppet för att definiera "angränsa fysiskt". Förslagsställaren själv framför likaså att det valda begreppet "tomten" inte är lika entydigt och kan bli föremål för tolkning. Regelrådet kan likaså konstatera att för det fall att en användning av begreppet "tomten" medför att man går utöver minimikraven enligt direktivet hade det varit behövt med ett tydliggörande av förslagsställaren att så är fallet, samt en motivering till ställningstagandet. En sådan redovisning framgår inte av remissen. Enligt Regelrådet är det alltför många otydigheter i denna del för att kunna bedöma effekterna till följd av den föreslagna ordalydelsen, samt även om föreslagen ordalydelse är i enlighet med eller går utöver minimikraven enligt direktivet. Avsaknaden av sådana beskrivningar medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslagets överensstämmelse med EU-rätten är bristfällig.

### **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Enligt energiprestandadirektivet ska de nya kraven vara införda i medlemsländernas lagstiftning den 10 mars 2020. Det framgår att ett års övergångsbestämmelser kommer att tillämpas för kraven vid ny- och ombyggnad, vilket innebär att kraven på laddinfrastruktur kommer att gälla fullt ut för arbeten för vilka ansökan om bygglov eller anmälan lämnas in från och med den 10 mars 2021. Som framgår ovan finns det också ett retroaktivt krav som ska vara uppfyllt senast den 1 januari 2025. Såvitt Regelrådet förstår förslaget saknas det nationellt handlingsutrymme i denna del, och därmed finns det inte heller någon möjlighet att ta särskilda hänsyn till tidpunkten för ikraftträdande.

Vad gäller behovet av informationsinsatser har Regelrådet inte kunnat återfinna en beskrivning av vilka informationsinsatser man anser behövliga. Regelrådet noterar att det i rapportens bilaga fyra finns en beskrivning av den branschdialog som förslagsställaren har haft med berörda branscher för att inhämta synpunkter i ett tidigt skede om möjligheter och hinder för utbyggnad av laddinfrastruktur. Det framgår att grupperna bestod av 23 aktörer. Av rapportens bilaga tre framgår likaså vilka dessa 23 aktörer var. Det framgår att branschorganisationer från de olika branscherna var representerade. Regelrådet ser positivt på att förslagsställaren har genomfört den sortens samråd. Dock hade det, utöver detta, varit behövt med en beskrivning av de informationsinsatser som man ser som behövliga. Exempelvis behöver det framgå vilken aktör som behöver utföra informationsinsatserna samt vilka kanaler som anses lämpligast för den berörda målgruppen. Avsaknaden av en sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till tidpunkten för ikraftträdande är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av om det finns behov av speciella informationsinsatser är bristfällig.

### **Berörda företag utifrån antal, storlek och bransch**

I konsekvensutredningen anges att förslaget potentiellt påverkar ett stort antal företag, byggnader och parkeringsplatser. Det anges att 1 200 lokalbyggnader med 65 000 parkeringsplatser kan årligen komma att påverkas av krav som ställs på lokalbyggnader vid ny- och ombyggnad. Det anges innebära att cirka 13 000 parkeringsplatser förbereds och att det installeras cirka 1 200 laddningspunkter. Vidare anges att 700 bostadsbyggnader med 30 000 parkeringsplatser kan årligen påverkas av krav som ställs

på bostadsbyggnader vid ny- och ombyggnad. Det anges innebära att cirka 30 000 parkeringsplatser förbereds. Det anges också att 50 000 befintliga lokalbyggnader med fyra miljoner parkeringsplatser kan påverkas av kravet på minst en laddningspunkt till år 2025.

Vad gäller fastighetsägare och byggherrar anges att dessa berörs direkt av reglerna eftersom de vid ny- och ombyggnad samt retroaktivt senast år 2025 har en skyldighet att uppfylla kraven. Samtliga fastighetsbolag och fastighetsförvaltare anges inte komma att påverkas eftersom alla byggnader inte har fler än tio respektive tjugo parkeringsplatser. Vid ny- och ombyggnad anges att som mest påverkas cirka 88 000 fastighetsbolag och fastighetsförvaltare samt att det retroaktiva kravet kan som mest påverka cirka 36 000 företag som äger lokalbyggnader.

I konsekvensutredningen anges att antalet berörda eltjänsteföretag och nätägare uppgår till cirka 2 700. Det finns cirka 40 företag som är specialiserade på att tillhandahålla laddboxar, laddstolpar och kompletta system för laddning av fordon i byggnader. Det anges vara en bransch som växer kraftigt.

Vad gäller byggtreprenörer och underleverantörer anges i konsekvensutredningen att antalet entreprenörer inom byggande av bostadshus och andra byggnader är cirka 25 000 samt att antalet elinstallationsfirmor är cirka 10 000. På kort sikt bedöms det att endast en mindre andel av dessa företag kommer att påverkas. Mer än tre fjärdedelar av företagen anges ha färre än tio anställda och det finns enligt förslagsställaren rimliga skäl att anta att så små företag sällan bygger byggnader av den storlek som omfattas och inte heller gör installationer av rör, kablar och laddningspunkter för laddfordon i sådana byggnader. På längre sikt anges att även de mindre elinstallationsföretagen bör få uppdrag att exempelvis byta ut laddboxar.

Avseende berörda företags storlek anges vidare att en stor andel av de företag som påverkas av reglerna är definitionsmässigt små och medelstora företag. Eftersom reglerna omfattar byggnader som har fler än tio respektive tjugo parkeringsplatser bedömer förslagsställaren att de riktigt små företagen sällan kommer att omfattas.

Utöver det ovan angivna framgår i rapportens bilaga sex en tabell över de företag som berörs, uppdelade utifrån SNI-koder. Av tabellen framgår bransch, hur många enmansföretag som finns registrerade, samt företag med storleken 1-9, 10-49, 50-499 samt fler än 500 anställda.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch är tillräcklig för detta ärende. Vad sedan gäller berörda företags storlek är det visserligen positivt att förslagsställaren har efterforskat storlek utifrån antal anställda. Med anledning av förslaget karaktär i detta ärende hade det dock varit behövligt med en uppgift om ekonomisk storlek, såsom omsättning. Detta för att få en uppfattning om investeringskostnadernas storlek i förhållande till företagens ekonomiska storlek. Avsaknaden av en sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån antal och bransch är godtagbar.

Regelrådet finner att beskrivningen av berörda företag utifrån storlek är bristfällig.

## Påverkan på berörda företags kostnader, tidsåtgång och verksamhet

I konsekvensutredningen anges att vid ny- och ombyggnad måste fastighetsägaren/byggherren säkerställa att byggnaden uppfyller samhällets alla krav på en byggnad. Det kommer att uppstå administrativa kostnader initialt för att bygga upp kompetens om de nya reglerna. Det anges att regeländringen endast marginellt kommer att öka företagens administrativa kostnader för kompetensuppbyggnad eftersom regelförändringen är liten och av engångskaraktär.

Vidare anges att vid ombyggnader kan det vara en skillnad i börda mellan stora och små företag. Stora företag anges sannolikt ha fler byggnader och därför större kompetens i att göra ombyggnader än små företag med få byggnader. Den administrativa kostnaden för små företag att skaffa kunskap om de föreslagna reglerna kan därför vara något större, både i absoluta tal och i proportion till företagens omsättning.

Reglerna anges medföra vissa kostnadsökningar givet att investeringarna inte hade gjorts på frivillig grund. Tillkommande merkostnader anges vara kopplade till projektering, arbete och material som inte skulle uppstå utan reglerna.

Kostnaden för att förbereda en ny bostadsbyggnad med rör till varje parkeringsplats på en utomhusparkering med 30 bilplatser och ett avstånd på 15 meter från byggnaden anges vara cirka 60 000 kr. Vid en ombyggnad av samma typ av byggnad och parkeringsplats kan det kosta cirka 90 000 kr om det innebär schaktarbeten på en redan asfalterad yta, något som kommer att vara vanligt i ombyggnadsfallet. Om bilparkeringen är belägen inuti byggnaden kan kostnaden mer än halveras huvudsakligen på grund av att schaktarbeten inte behövs. Kostnaden för att förbereda en ny lokalbyggnad med 30 bilplatser som har en utomhusparkering som ligger 15 meter från byggnaden med rör till var femte bilplats, kabel till parkeringsplats samt en laddningspunkt anges uppgå till cirka 60 000 kr. Vid en ombyggnad av samma typ av byggnad och parkeringsplats anges det kunna kosta cirka 90 000 kr om det innebär schaktarbeten på en redan asfalterad yta.

De företag som äger byggnader som får krav på en laddningspunkt år 2025 påverkas genom att de åläggs att uppfylla ett krav oberoende av om de gör en ombyggnad av sin byggnad och parkeringsplats. Kostnaden för att anlägga en laddningspunkt vid en byggnad med 15 meter till bilparkeringen uppskattas till 40 000 kr. Det anges att i förhållande till värdet på en byggnad som har mer än 20 bilplatser är det en relativt liten kostnad men eftersom det är en merkostnad som uppstår utan att andra arbeten nödvändigtvis görs i byggnaden vid samma tillfälle så kommer den att bli synlig för företagen och den behöver finansieras. De administrativa kostnaderna för att uppfylla det retroaktiva kravet anges vara, i likhet med krav för ny- och ombyggnad, små och av engångskaraktär.

Det anges att företag som hyr ut parkeringsplatser kan, givet att det finns en efterfrågan på laddningspunkt, föra över kostnaden till kunden och på sikt få en ny intäktskälla, medan om det inte finns en efterfrågan får företaget ta kostnaden själv. Företag som själva inte äger och använder en byggnad kan inte direkt föra över kostnaden för en laddningspunkt till en kund. Om ett företag inte har behov av en laddningspunkt tvingas de till en investering som de inte har någon nytta av. Eftersom kravet bara omfattar företag som är så pass stora att de har byggnader med fler än tjugo bilplatser samt att kostnaden för en laddningspunkt är relativt liten, bedömer förslagsställaren att den negativa ekonomiska konsekvensen är begränsad. Det anges att en viktig parameter för valet att ställa krav på endast en laddningspunkt är att inte tvinga fram större kostnader än nödvändigt för företag.

Utöver den ovan nämnda beskrivningen finns det i rapporten också en sammanställning av

åtgärdskostnader<sup>8</sup>.

För eltjänsteföretag och nätägare anges att de föreslagna reglerna som endast innebär en laddningspunkt per byggnad inte har någon direkt verkan för denna grupp företag. Det anges att de kommer att påverkas indirekt och i vilken grad beror på hur byggherrar och fastighetsägare väljer att agera när reglerna träder i kraft. Belastningen på elnäten som följd av en laddningspunkt per byggnad anges bli marginell och intäkterna från tillkommande elhandel blir liten. Däremot anges att om byggherrar och fastighetsägare väljer att göra mer omfattande investeringar i laddinfrastruktur än vad reglerna kräver, vilket troligen kommer att vara vanligt, så kommer nätägarnas verksamhet att påverkas ytterligare positivt i ekonomisk mening. Det anges på lång sikt även kunna uppstå ytterligare indirekta konsekvenser om efterfrågan på fordonsladdning i byggnader blir så hög att det måste göras investeringar i elnäten. De ekonomiska konsekvenserna som kan uppstå på längre sikt bör vara positiva för nätägarna exempelvis genom att de föreslagna reglerna kan bidra till att efterfrågan på deras tjänster kommer att öka. Administrativt anges det inte uppstå några tillkommande kostnader eftersom det ligger i dessa företags löpande verksamhet att bevaka regleringar på marknaden och svara upp mot beställarnas önskemål.

Avseende hur företagen påverkas i stort så anges att företagen behöver använda sin tid för att sätta sig in i de nya reglerna för att kunna uppfylla sina beställares krav. Detta är en mindre och övergående kostnad som uppstår under den tid det tar för de nya reglerna att bli etablerade i företagens arbetssätt. Att skaffa kunskap om gällande byggregelverk finns integrerat i byggtreprenörers verksamhet och de föreslagna reglerna anges därför inte innebära någon betydande ökad belastning. Skillnaden anges vara att de endast behöver ha kunskap om ett nytt tekniskt egenskapskrav. Reglerna anges inte innebära någon strukturell påverkan på företagens arbetssätt. Den ekonomiska betydelsen per byggtreprenör och underleverantör anges bli positiv.

Vad gäller företag som installerar laddinfrastruktur kommer dessa troligen att få se en ökad efterfrågan på sina tjänster som en följd av reglerna. Hur stor den blir anges vara svårt att veta eftersom det beror på hur mycket laddinfrastruktur som hade installerats utan regler. Mest påtagligt anges det bli som följd av att fastighetsägare ska säkerställa att lokalbyggnader med mer än tjugo parkeringsplatser ska ha installerat minst en laddningspunkt år 2025. Det bör innebära en viss efterfrågeökning för branschen men effekten kopplat till kraven beror på hur fastighetsägare och byggherrar kommer att agera när kraven börjar gälla.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. Avseende beloppen hänvisas till en rapport som Sweco har gjort på uppdrag av förslagsställaren<sup>9</sup>. Gällande kostnadsberäkningar är det vanligen behövt att beloppen går att följa och härleda – det vill säga att bakgrunden till beloppet går att förstå. Swecos rapport bifogas inte med remissen. För det fall att beräkningar plockas från andra underlag är det en fördel att underlagen i fråga bifogas remissen, eller att den bakomliggande beräkningen återges. Med det sagt utgår dock Regelrådet från att de bakomliggande beräkningarna till de angivna beloppen framgår av Swecos rapport.

Kostnadsbeskrivningarna är i övrigt enligt Regelrådets bedömning utförliga. Förslagsställaren kategoriserar utbildning av personal som en administrativ kostnad. Administrativa kostnader är enligt definitionen kostnader för att upprätta, lagra och överföra information. Utbildning av personal kategoriseras vanligen som en annan kostnad, samt att möjligen kan nämnas det eventuella intäktsbortfall som uppstår när personal inte kan arbeta med den dagliga verksamheten utan istället är

<sup>8</sup> Rapporten s. 80f.

<sup>9</sup> Rapporten s. 79, se hänvisning i rapportens fotnot nr. 75.



på utbildning. Detta omnämns endast i upplysningssyfte till förslagsställaren och har inte påverkat Regelrådets bedömning av konsekvensutredningen i denna del. Enligt Regelrådet framgår även den verksamhetspåverkan som kan uppstå för berörda företag på ett för detta ärende tillräckligt sätt.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslaget påverkan på företagens administrativa kostnader, andra kostnader samt verksamhet är godtagbar.

### **Påverkan på konkurrensförhållandena för berörda företag**

I rapporten förs ett resonemang om att det kan uppstå en rättviseproblematik, eftersom en ägare till en liten bilparkering har krav på sig att investera i samma antal laddningspunkter (en) som en ägare av en betydligt större bilparkering, det vill säga kostnaden för installationen kan relativt sett bli större för en mindre fastighetsägare. Förslagsställaren bedömer att denna problematik har begränsad betydelse, eftersom kostnaden för installation av en laddningspunkt utgör en förhållandevis liten kostnad i absoluta termer. Det anges att en fastighetsägare som äger en byggnad med en bilparkering med fler än tjugo parkeringsplatser är en relativt stor fastighetsägare och investeringen bör i de flesta fall inte medföra några större problem. Därmed bör också risken för eventuella konkurrenssnedvidande effekter mellan olika fastighetsägare som en följd av ett sådant krav vara mycket små.

Såvitt Regelrådet kan bedöma kan det finnas geografiska skillnader hur förslaget kan påverka företagen eftersom det ofta är nödvändigt för mindre företag att tillhandahålla parkeringar i glesbygd. En sådan beskrivning har Regelrådet inte kunnat återfinna i remissen. Avsaknaden av en sådan beskrivning medför att konsekvensutredningen är ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av förslaget påverkan på konkurrensförhållanden för berörda företag är bristfällig.

### **Regleringens påverkan på företagen i andra avseenden**

Regelrådet har inte kunnat återfinna någon beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden och har heller inte för egen del kunnat se någon sådan påverkan.

Regelrådet finner att en utebliven beskrivning av regleringens påverkan på företagen i andra avseenden utifrån förutsättningarna i detta ärende är godtagbar.

### **Särskilda hänsyn till små företag vid reglernas utformning**

I konsekvensutredningen anges att en stor andel av de företag som påverkas av reglerna är definitionsmässigt små och medelstora företag, men eftersom reglerna omfattar byggnader som har fler än tio respektive tjugo parkeringsplatser så kommer sällan de riktigt små företagen att omfattas. I rapportens avsnitt 5.1 beskrivs de överväganden som har gjorts när det gäller direktivets möjlighet att göra undantag för byggnader som ägs och används av små och medelstora företag. Förslagsställaren anger i avsnitt 5.1 att även om krav på små och medelstora företag<sup>10</sup> riskerar att tvinga fram icke kostnadseffektiva installationer i vissa fall så är samtidigt installationskostnaderna för de föreslagna kraven relativt låga. Kriteriet att byggnaden ska ha minst elva parkeringsplatser kan också antas

<sup>10</sup> Definition av små och medelstora företag enligt Kommissionens rekommendation (2003/361/EG), det vill säga företag som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år. Undantaget enligt energiprestandadirektivet anges vara möjligt att tillämpa för små och medelstora företag i de fall en byggnad både ägs och används av ett sådant företag.

innebära att många av de minsta företagen inte omfattas av kraven. Förslagsställaren har därför bedömt att nyttan av att ha så enkla och förutsägbara regler som möjligt uppväger nackdelen med de installationskostnader som uppstår i de fall företaget inte frivilligt hade gjort en installation.

Mot bakgrund av de överväganden som har gjorts när det gäller undantagsmöjlighet samt de begränsade kostnader för att uppfylla de krav som föreslås, bedömer förslagsställaren att skälig hänsyn har tagits till små och medelstora företags förutsättningar.

Regelrådet vill i denna del framföra följande. I bilaga sex, där förslagsställaren synliggör berörda företag utifrån antal, storlek och bransch anges berörda företags storlek utifrån antal anställda. Omsättningen, det vill säga den ekonomiska storleken på företagen, är därmed okänd. Avsaknaden av sådana uppgifter och beskrivningar medför att det är oklart hur förslaget kommer att påverka de små företagen, utifrån ekonomisk storlek i förhållande till kostnader och verksamhetspåverkan. Konsekvensutredningen är därför ofullständig i denna del.

Regelrådet finner att beskrivningen av om särskilda hänsyn behöver tas till små företag vid reglernas utformning är bristfällig.

### Sammantagen bedömning

Som framgår ovan finns det såväl godtagbara som bristfälliga bedömningar i de olika delarna av förslagsställarens konsekvensutredning. Regelrådet finner att beskrivningarna av förslagets överensstämmelse med EU-rätten, berörda företags storlek, påverkan på konkurrensförhållanden samt om särskilda hänsyn behöver tas till små företag är centrala i bedömningen av det remitterade förslagets samlade effekter. Vid en sammantagen bedömning kan det därför inte bortses från de brister som har framkommit i dessa delar.

Vid en sammantagen bedömning finner Regelrådet att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven enligt 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Regelrådet ser gärna att strukturen i 6 och 7 §§ förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning används vid upprättande av konsekvensutredningar. Det nu remitterade ärendet saknar denna struktur och uppgifter finns spridda i remissen med tillhörande bilagor. Detta har dock inte påverkat den sammantagna bedömningen av konsekvensutredningen.

Stöd till regelgivare i konsekvensutredningsarbetet finns i [Tillväxtverkets handledning för konsekvensutredning](#).

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 16 oktober 2019.

I beslutet deltog Elisabeth Thand Ringqvist, ordförande, Hanna Björknäs, Yvonne von Friedrichs, Claes Norberg och Lennart Renbjer.

Ärendet föredrogs av Katarina Garinder Eklöv.



Elisabeth Thand Ringqvist  
Ordförande



Katarina Garinder Eklöv  
Föredragande