

Datum  
2019-10-14Dnr/Beteckning  
TSG 2019-5319Ert datum  
2019-07-18Er beteckning  
I2019/01695/EInfrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se

## Remissvar om Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon (I2019/01695/E)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker Boverkets förslag om författningsändringar, som föranleds av nyligen gjorda ändringar i energiprestandadirektivet<sup>1</sup>, men vill samtidigt framföra dessa synpunkter.

### Transportstyrelsens synpunkter

I förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen<sup>2</sup> föreslås att Boverket ska få meddela egenskapskrav avseende utrustning för laddning av laddfordon<sup>3</sup>. I samband med detta vill Transportstyrelsen informera om myndighetens pågående arbete med att ta fram föreskrifter om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter enligt bemyndigande<sup>4</sup>. Detta arbete innefattar

---

1 Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda, artikel 8.2-8.8

2 Plan- och byggförordningen (2011:338), 10 kap, 3 §, 13.

3 Plan- och byggförordningen (2011:338), i 3 kap. 20 b och 20 c §§

4 Förordning (2016:917) om krav på installationer för alternativa drivmedel, 9 §

ett införlivande av vissa krav i direktivet om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen<sup>5</sup>.

Av direktivet framgår att sådan information, om vilka fordon som regelbundet kan tankas med enskilda drivmedel på marknaden eller laddas vid laddningspunkter, ska göras tillgänglig i fordonsmanualer, vid tankstationer och laddningspunkter, på motorfordon och hos motorfordonsförsäljare inom deras territorium. Detta tillhandahållande av information ska enligt direktivet, baseras på märkningsbestämmelserna huruvida drivmedlet uppfyller standarderna från de europeiska standardiseringsorganisationerna som fastställer de tekniska specifikationerna för drivmedlet. Det kan därför finnas anledning för Boverket att ta del av Transportstyrelsens föreskriftsarbete vid framtagning av egna föreskrifter avseende utrustning för laddning av laddfordon.

I förordning om vägtrafikdefinitioner (FDEF)<sup>6</sup> definieras laddplats som en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats. I rapporten anges begreppet laddplats/laddplatser utan att det redogörs för hur dessa förhåller sig till den i förordningen definierade laddplatsen. Lagen om kontrollavgift<sup>7</sup> vid olovlig parkering (LKOP) innehåller bestämmelser om sanktionssystem vid otillåten tomtmarksparkering. Om det enligt en annan lag, t.ex. trafikförordningen<sup>8</sup>, är belagt med straff att parkera är LKOP inte tillämplig. Detta innebär att om laddplatser enligt definitionen i FDEF, införs i fastigheter och på tomtmark enligt förslaget i rapporten, kommer markägare inte att kunna ta ut kontrollavgift enligt LKOP. I det fortsatta arbetet behöver detta beaktas.

På sidan 109 i rapporten anges att allmänna platser i framtiden kan användas för bland annat bilpoolsparkeringar. Idag gäller att allmänna platser är till för gemensamma behov. Att upplåta sådan mark för till exempel bilpooler är ett avsteg från den principen. Detta framgår också av Boverkets tidigare

---

5 EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, delar av artikel 7

6 Förordning (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, 2 §

7 Lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering

8 Trafikförordningen (1998:1276)

remissvar<sup>9</sup>. Boverket anför där att i plan- och bygglagen<sup>10</sup> är det en grundprincip att allmän plats är till för gemensamma behov. Särbehandling av bilar som ägs och utnyttjas i en viss form innebär ett stort avsteg från den principen. Det är också ett avsteg från principen att det som i detaljplan är avsatt som mark för gemensamma behov inte får upplåtas för annat än just gemensamma behov. Även Transportstyrelsen svarade på den tidigare remissen<sup>11</sup> och ställde sig då skeptisk till användningen av allmän plats för bilpooler. Till detta kan tilläggas att det nu pågår en utredning<sup>12</sup> om åtgärder för att främja bil-, motorcykel- och mopedpooltjänster.

I avsnittet 6.4 Konsekvenser för staten i Boverkets rapport behandlas att staten genom Boverket ska minska kostnader för kommuner och företag genom att aktivt informera och vägleda dessa om de nya kraven. Däremot finns det inte under denna rubrik någon redogörelse för om staten som fastighetsägare kan få några kostnader för att installera laddinfrastruktur på parkeringsplatser. Även om det omnämns tidigare i rapporten finns det inte under avsnitt 6 Konsekvenser av förslaget någon tydlig redogörelse för hur mindre fastighetsägare, särskilt bostadsrätts- och samfällighetsföreningar, kan komma att påverkas av kostnader när alla uppvärmda bostadshus och byggnader som inte är avsedda för bostäder ska förses med laddinfrastruktur. Transportstyrelsen saknar sådana redogörelser i konsekvensutredningen.

---

Beslut i detta ärende har fattats av ställföreträdande generaldirektör Anita Johansson. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog, sektionschef Janike Rudert, verksjurist Cecilia Malm och utredaren Ulrika Ågren, den senare föredragande.

Anita Johansson  
Ställföreträdande generaldirektör

---

9 Boverkets remissvar den 20 juni 2017 med diarienummer 2071/2017 över SOU 2017:22 Från värdekedja till värdecykel – då får Sverige en mer cirkulär ekonomi

10 Plan- och bygglagen (2010:900)

11 TSG 2017-1088

12 Dir. 2018:93