

Remiss av tre rapporter från Boverket om genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda (rapporterna 20253, 20256 och 20258) KN2025/00719 remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av 2030-sekretariatets synpunkter

Byggnaders roll i transportsektorns omställning är ofta underskattad, och vi välkomnar de tre rapporterna från Boverket, även om de delvis är föranledda av EU-direktiv som måste införlivas i svensk lag. Vi svarar inte på "Översyn av systemet med energideklarerationer" (2025:6) då den är begränsat relevant ur detta perspektiv, svarar kort på "Metoder, definitioner och krav inom solenergi i direktivet om byggnaders energiprestanda" (2025:3) då den endast delvis berör omställningen, och utförligt på "Hållbar mobilitet" (2025:8), som är central för vårt arbete.

Metoder, definitioner och krav inom solenergi i direktivet om byggnaders energiprestanda (2025:3)

Denna rapport innehåller en rad förslag till justeringar av plan- och bygglagen (PBL) utifrån EU:s nya krav gällande laddning av elfordon, särskilt att laddinfrastruktur ska införas i byggnader som genomgår "ombyggnad". Detta föreslås vara den svenska legala motsvarigheten till EU-begreppet "större renoveringar". Vi ställer oss bakom detta, särskilt som begreppet redan tidigare införts i annan lagstiftning. Det behövs dock tydlig vägledning från Boverket för att man som fastighetsaktörer ska förstå när man omfattas.

Rapporten innehåller också en rad förslag på nya definitioner i omarbetade EPBD av relevans för omställningen till elektromobilitet, bl.a. laddningspunkt, smart laddning och dubbelriktad laddning. Vi uppmanar samtliga berörda myndigheter att säkerställa att likalydande begrepp används på ett koherent sätt – [MSB:s förslag till vägledning för säker utbyggnad och användning av laddinfrastruktur för laddbara fordon](#) är dessvärre ett högaktuellt exempel på motsatsen, [vilket vi fördjupar i vårt remissvar](#).

Hållbar mobilitet (2025:8)

En rad förändringar i PBL och dess förordning föreslås, för att genomföra EU:s "Infrastruktur för hållbar mobilitet" och direktivet om byggnaders energiprestanda. Boverket ska, enligt uppdrag från regeringen:

1. analysera och lämna förslag på genomförande av krav på laddningspunkter, förberedelse för installation av laddning samt tillhandahållande av cykelparkeringsplatser i artikel 14.1–14.5,

2. analysera och lämna förslag på genomförande av artikel 14.6, om bland annat användande av smart laddning och dubbelriktad laddning,
3. analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra artikel 14.7 om tillhandahållande av information m.m.,
4. analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra de två sista meningarna i artikel 14.8 om tillgång till tekniskt stöd samt ekonomiska stödsystem,
5. lämna nödvändiga författningsförslag.

Boverket hänvisar frågan (punkt 2) om smart laddning och dubbelriktad laddning till Energimyndigheten. Vi menar att regeringen helt korrekt gett Boverket i uppdrag att hantera detta, då kopplingen till fastigheten är helt central för V2G-lösningar. [I ett separat remissvar](#) slår vi också fast att det behövs konkret rådgivning och vägledning för just V2G och liknande.

Boverket har i huvudsak valt att hålla ambitionsnivån låg gällande hur EU-direktiven ska införas. Det menar vi är fel approach – omställningen till elektromobilitet ska ske och det är värdefullt för Sverige att påskynda den för att uppnå både nationella klimatmål och klimatkrav från EU.

Krav på ledningsinfrastruktur

Nya krav att införliva gällande laddning är

- För lokalbyggnader med fler än fem parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas minst en laddningspunkt per var femte parkeringsplats, dvs. 20 procent. Förinstallerad kabeldragning ska finnas för 50 procent av platserna och tomrör för återstående bilparkeringsplatser.
- För kontor med fler än fem parkeringsplatser i byggnadens eller på dess tomt ska det finnas minst en laddningspunkt per varannan parkeringsplats, dvs. 50 procent.
- När kraven ska uppfyllas vid ombyggnad motsvarar dagens kriterier på att det dels ska ske en ombyggnad av byggnaden, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.
- Vid uppförande av bostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser ska det finnas minst en laddningspunkt.
- För bostäder med fler än tre parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas tomrör eller motsvarande till samtliga parkeringsplatser. För hälften av platserna (50 procent) ska det dessutom finnas framdragna kablar för installation av laddningspunkter för bilar eller andra lättare elfordon.
- Om kostnaden för laddinfrastruktur skulle överstiga 10 procent av totalkostnaden för en ombyggnad kan undantag från kraven vid ombyggnad ges.

Vissa krav uttrycks som att det ska ske om så är lämpligt vilket kan vara svårt att definiera och reglera i tvingande regler. Det gäller exempelvis dubbelriktad laddning och prisinformation vid laddning. Vi menar att Boverket tydligare än i detta utkast bör konkretisera vad detta innebär.

EU-direktivet anger också att medlemsstaterna ska ”överväga att införa ekonomiska stödsystem för installation av laddningsstationer, förinstallerad kabeldragning eller tomrör för parkeringsplatser” för bostadsbyggnader. Här saknar vi konkreta förslag från Boverket; stöd för laddstationer finns men det är svårt att få stöd för förberedande arbete och där el behöver

dras fram måste den första aktören ta hela kostnaden utan något upparbetat format för att kunna återfå delar av kostnaden från aktörer som ansluter sig senare.

Krav på cykelparkeringsplatser

För lokalbyggnader med fler än fem parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten, med beaktande av det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar. För bostäder med fler än tre parkeringsplatser i byggnadens eller på dess tomt ska det finnas minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet.

Här ser vi ett tydligt behov av konkret vägledning från Boverket hur användarkapacitet beräknas, samt vad som krävs i termer av utrymme per cykel.

Retroaktiva krav på lokalbyggnader

För alla lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser ska det den 1 januari 2027 finnas minst en laddningspunkt per var tionde parkeringsplats, dvs. 10 procent. Alternativt ska det finnas tomrör eller liknande till minst varannan parkeringsplats, dvs. 50 procent. Sverige har hittills tillämpat det retroaktiva kravet såväl i byggnaden som på byggnadens tomt, vilket Boverket argumenterar emot att fortsätta då det skulle innebära ”mycket omfattande krav för större parkeringar utanför shoppingcenter, idrottsanläggningar och liknande anläggningar med ett stort antal parkeringsplatser som inte är på allmän plats.” Boverket menar att kravet enbart kan tillämpas för parkeringar *inne* i byggnader, men konstaterar själva att ”Frågan är dock om en sådan tillämpning är allt för snäv och inte kan anses ligga i linje med direktivets syfte för hållbar mobilitet”. Myndigheten resonerar också kring ett mellanting där avståndet mellan byggnad och parkeringsplats ska vara avgörande, men slår också för detta fast att ”det inte ligger i linje med definitionen för parkeringar i byggnadens fysiska närhet enligt artikel 2.65 i direktivet.” Efter dessa konstateranden landar Boverket ändå i att ”förorda att direktivet införlivas på en miniminivå genom att de tillkommande retroaktiva kraven enbart omfattar byggnader med bilparkeringar i byggnaden.”

Förutom att vi beklagar att Boverket inte tycks se ett värde av en väl utbyggd laddinfrastruktur i anslutning till parkeringar, kan vi inte se att någon sådan miniminivå finns i EU:s direktiv som uttryckligen anger att kravet på laddningspunkter gäller alla parkeringar med fler än 20 platser. Det vore välgörande att snarast slå fast detta så att målet kan uppnås kostnadseffektivt, t.ex. i samband med annan utbyggnad. Det bör också slås fast vilken minimistandard som gäller för sådan laddning, så att allt utöver dels minimiantalet, dels standarden, kan erhålla statlig delfinansiering.

För 2033 skärps EU:s krav till att offentligt ägda och/eller nyttjade lokalbyggnader med fler än tjugo parkeringsplatser ska ha framdragna kablar till minst varannan parkeringsplats. Även här är det angeläget att inte skapa osäkerhet kring vad som gäller, utan införa detta i svensk lag utan vidare skrivningar eller resonemang om eventuella undantag.

Vilka närmare krav som ska gälla i fråga om utrustning för laddning preciseras i Boverkets föreskrifter, som inte presenteras nu. Vi beklagar detta, då ledtiderna för att etablera laddinfrastruktur är relativt långa. Boverket bör följa Energimyndighetens exempel och i samband med de lagmässiga förändringarna också presentera förändringsförslagen på föreskrifts- och förordningsnivå.

Slutligen: Denna förordning träder enligt förslaget i kraft den 29 maj 2026. Det är olyckligt med dessa många olika datum för ikraftträdande, och vi finner ingenstans motiverat att det ska ske ett så ”udda” datum varför vi föreslår att ikraftträdandet sker som brukligt är, dvs 1 juli.

För 2030-sekretariatet, den 27 maj 2025

Mattias Goldmann