

Klimat- och näringslivsdepartementet

2025-06-16

Dnr KN2025/00719

Remissvar över betänkandet KN2025/00719 om genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda (rapporterna 2025:3, 2025:6 och 2025:8)

ICA Fastigheter tackar för möjligheten att lämna synpunkter på rubricerade underlag. Vidare anges ICA Fastigheter som endast ICA. Respektive rapport hanteras var för sig i avsnitt 1–3 nedan.

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

ICA stödjer införandet av metoder, definitioner och krav inom solenergi. Precis som Boverket själva påpekar innehåller författningsförslaget inte några faktiska förändringar och som fastighetsägare spelar det inte någon roll om krav ställs på lag-, förordning- och föreskriftsnivå. Trots detta vill vi göra ett medskick för utredning av vad som avses med lämplig solenergiinstallation:

- Vad som avses med lämplig solenergiinstallation på framför allt befintliga byggnader bör inkludera åtminstone följande punkter:
 - Lönsamhet i investering inklusive samtliga kostnader och återbetalningstid.
 - Takkonstruktionens lämplighet kopplat till vinkel, väderstreck och hållfasthet.
 - Geografisk placering i landet och hur detta påverkar återbetalningstiden för investering i solenergi.
- Vidare bör genomförande av bedömning av lämplighet vara enkel att genomföra utan behov av större mängd resurser.

2. Översyn av systemet med energideklarationer (rapport 2025:6)

ICA stödjer översyn av systemet med energideklarationer och vill göra följande medskick:

- **Upprättande av energideklaration vid förnyelse av hyreskontrakt:** ICA är positiva till Boverkets förslag om när en ny energideklaration ska upprättas. Detta inkluderar föreslagen tolkning från Boverket om när en ny energideklaration behöver tas fram vid förnyelse av hyreskontrakt.
- **Negativa till införande av energiklass A0 och A+:** ICA anser att införandet av energiklass A0 och A+ inte borde införas. Detta eftersom införandet av energiklass A0 och A+ inte ger något mervärde utan istället bidrar till att komplicera både genomförande, uppdatering och förståelse av byggnaders energiklassning och energiprestanda.
- **Positiva till förenklad uppdatering av energideklaration:** ICA ser möjligheten till förenklad uppdatering av energideklaration som mycket positivt samt Boverkets tolkning om att förenklad uppdatering kan göras även för mer omfattande åtgärder.
- **Behov av kompetens vid platsbesök:** För platsbesök vid upprättande av energideklaration ser ICA att det finns ett behov av förtydligande att det är den som besitter kunskapen som även är den som utför platsbesöket. I dagsläget ser ICA att detta inte är fallet utan att en person utan rätt kompetens utför uppdraget, vilket ger lägre kvalitet på energideklarationen med större risk för att de skiljer sig mot verkligheten.
- **Virtuella besök som komplement till fysiska besök:** ICA är positiva till möjligheten till virtuella besök för att undvika att det inte är den certifierade energiexperten själv som samlar in rätt data. ICA vill däremot betona att det är viktigt att de fysiska besöken förblir huvudalternativet eftersom ICA ser en risk att endast ha virtuella besök skulle kunna urholka systemet med energiprestanda.
- **Inspektioner med förenklat förfarande och förenklad inspektion:** ICA är positivt inställda till Boverkets förslag på införandet av inspektioner med både förenklat förfarande och förenklad inspektion. ICA är däremot bekymrade över de kostnader som tätare inspektioner riskerar att leda till jämfört med nyttan med dessa inspektioner.
- **Frivillig energirenoveringsplan:** ICA är positiva till att energirenoveringsplanen är frivillig.
- **Positiva till lättillgänglig och maskinläsbar information:** ICA är positiva till att information tillgängliggörs och att den ska vara maskinläsbar.

3. Hållbar mobilitet (rapport 2025:8)

ICA stödjer införandet av laddningsstationer och cykelparkeringsplatser för uppförda, renoverade och befintliga lokalbyggnader. Vi har dock synpunkter och kommentarer på delar av förslaget.

Sammanfattning

Våra synpunkter, som vi utvecklar mer i detalj nedan, avser lokalbyggnader och kan sammanfattas enligt följande punkter:

- A. ICA står bakom införandet av krav på hållbar mobilitet
- B. Krav på stort antal laddningspunkter riskerar att leda till olönsamma investeringar
 - Andelen laddningspunkter för lokalbyggnader är för högt ställda och skulle innebära oproportionerliga och omotiverade investeringar som riskerar att öka hyrorna för våra hyresgäster (butikägare) markant.
 - Kraven bör vara realistiska, genomförbara och flexibla för att bättre återspegla den geografiska platsen, byggnaden användningsområde och storlek. Något som inte tas hänsyn till idag.
 - ICA föreslår ett maxtak för hur många laddningspunkter och ledningsinfrastruktur som kan krävas av en fastighet.
- C. Boverket förslag på minimikrav (alternativ 1) är positivt men behov av utredning finns
 - Boverkets förslag på minimikrav (alternativ 1) för retroaktivt införande av krav på laddningspunkter är positivt. Däremot bör befintliga och nya laddningspunkter på parkeringar inom fastigheten kunna räknas in för att uppfylla kravet.
 - Konsekvensen av att etablera laddningspunkter på parkeringsplatser inne i byggnaden bör utredas där kostnader och åtgärder för ökad brandrisk och ökad försäkringspremie bör inkluderas.
- D. Införandet av undantag där kostnaden för laddinfrastruktur överstiger 10 procent av totalkostnaden är positivt
- E. Krav på samtida laddning kräver utbyggnad av elnätet och tillförd effekt och därmed delat ansvar
 - ICA anser att krav på samtida laddning inte kommer vara möjligt att införa för flertalet fastigheter med hänvisning till effektbrist. För att uppfylla krav om samtida laddning anser ICA därför att ansvaret behöver delas med exempelvis energibolag och kommuner/myndigheter för utbyggnad av elnätet kopplat till fastigheten.
 - ICA anser att Boverket behöver utreda konsekvenser av krav på samtida laddning och vad detta kan innebära för behov av utbyggnad av elnätet samt i relation till krav på utbyggnad av solenergi.

F. Krav på antal cykelparkeringsplatser behöver anpassas till byggnadens geografiska läge och storlek

- A. ICA anser att kraven för antal cykelparkeringsplatser för lokalbyggnader är för högt ställda. Kraven som de är formulerade idag riskerar att leda till att stora delar av cykelparkeringsplatserna står oanvända i områden med låg cykelanvändning. Detta innebär i sig att resurser inte används effektivt.
- B. ICA föreslår att antalet cykelparkeringsplatser baseras på antal bilparkeringsplatser istället för användarkapaciteten i byggnaden. ICA föreslår även införandet av flexibla krav som tar hänsyn till byggnadens typ, storlek och geografiska läge.

G. Införandet av undantag för cykelparkeringsplatser för vissa byggnader är positivt men bör utvidgas

- C. ICA är positiva till att undantag appliceras för lokalbyggnader dit man normalt inte tar sig med cykel men anser att det bör utvidgas för att ta hänsyn till byggnadens geografiska läge och andra förutsättningarna på platsen som cykelvägar och tung trafik.
- D. ICA anser att lokaler placerade utan tillgång till cykelväg samt i industriklassade områden med hög andel tung trafik samt fastigheter i nära anslutning till motorväg utan cykelväg undantas krav på cykelparkering.

H. ICA ser ett behov av förtydliganden på flera punkter

- Hur hanteras byggnader på samma fastighet som delar på parkeringsplatser och hur ser ansvarsfördelningen ut här?
- Mer detaljer av vad som menas med en ombyggnad,
- Hantering av parkeringsytor i samfälligheter
- Ansvarsfördelning när fastighetsägare stöttar kommunen med parkeringsplatser eller tvärt om.

Utvecklade svar på remiss hållbar mobilitet

Nedan ges mer utförliga svar för hållbar mobilitet avseende lokalbyggnader.

A. ICA står bakom införandet av krav på hållbar mobilitet

ICA stödjer införandet av krav på laddningspunkter och cykelparkeringsplatser för lokalbyggnader. Vi anser att dessa åtgärder behövs för att främja hållbar mobilitet och minskad klimatpåverkan. Genom att erbjuda laddningspunkter för elfordon och säkra cykelparkeringsplatser kan vi underlätta för våra kunder och medarbetare att välja miljövänliga transportalternativ. Detta ligger i linje med våra hållbarhetsmål och vårt engagemang för en grönare framtid.

B. Krav på stort antal laddningspunkter riskerar att leda till olönsamma investeringar

Det är viktigt att kraven för införande av laddningspunkter är realistiska och genomförbara, samtidigt som de uppmuntrar till ökad användning av elfordon. Nuvarande formulering av kraven är för högt ställda skulle innebära oproportionerligt stora investeringar med stor risk att bli olönsamma. För att investeringarna ska bli lönsamma anser ICA att de nuvarande kraven på antal laddningspunkter behöver justeras för att bättre återspegla faktisk och framtida efterfrågan på platsen. Risker finns annars att hyrorna för våra hyresgäster (butikägare) ökar markant.

ICA förespråkar att en flexibel approach utreds där antalet laddningspunkter tar hänsyn till byggnadens storlek, användningsområde och geografiska läge för att kraven ska vara realistiska och genomförbara. ICA föreslår även att ett maxtak sätts på hur många laddningspunkter och ledningsinfrastruktur som kan krävas av en parkeringsyta. Detta tror vi bättre skulle säkerställa att resurserna fördelas på ett sätt som ger mest nytta.

C. Boverkets förslag på minimikrav (alternativ 1) är positivt men behov av utredning finns

ICA anser att Boverkets förslag på minimikrav (alternativ 1) för retroaktivt införande av krav på laddningspunkter är positivt. Däremot vill vi poängtera att befintliga och nya laddningspunkter på parkeringar inom fastigheten behöver kunna räknas in för att uppfylla kravet. Det bör därför stå fastighetsägaren fritt att välja om laddningspunkterna installeras för parkeringar inne i fastigheten eller på parkeringar utanför fastigheten.

ICA anser även att konsekvensen av att etablera laddningspunkter på parkeringsplatser inne i byggnaden bör utredas där kostnader och åtgärder för ökad brandrisk och ökad försäkringspremie bör inkluderas.

D. Införandet av undantag där kostnaden för laddinfrastruktur överstiger 10 procent av totalkostnaden är positivt

ICA är positiva till införandet av undantag där kostnaderna för krav om laddningspunkter och ledningsinfrastruktur överstiger 10 procent av totalkostnaden men att detta endast kommer vara applicerbart för ombyggnation och retroaktiva krav. Ytterligare hänsyn krävs därför för uppförandet av nya lokalbyggnader.

E. Krav på samtida laddning kräver utbyggnad av elnätet och tillförd effekt och därmed delat ansvar

Det är avgörande att elnätet har kapacitet att hantera den ökade belastningen från fler laddningspunkter. För att möta kraven på samtida laddning krävs därför en betydande utbyggnad av elnätet och tillförd effekt. Detta då det redan idag råder effektbrist för vissa fastigheter, vilket innebär att prioriteringar mellan olika lösningar behövs göras vilket bidragit till att utbyggnad av laddinfrastruktur inte varit möjlig.

Ansvar för utbyggnaden kan inte enbart ligga på fastighetsägare eftersom nya investeringar i infrastruktur och teknik är nödvändiga för att säkerställa en pålitlig och effektiv laddningsinfrastruktur. Samarbete mellan fastighetsägare, energibolag och myndigheter är därför viktigt. ICA föreslår att Boverket utreder vad som krävs för att möjliggöra samtida laddning och vilka parter som ska dela på ansvaret.

För att vidare förutspå konsekvenser av utbyggnad av laddningspunkter och samtida laddning föreslår ICA att Boverket utreder vad införandet av dessa krav har för effekt på elnätet och de behov av utbyggnad av elnätet som kraven kan leda till. Utredningen bör även inkludera ytterligare kravställning i EPBD för utbyggnad av solenergi.

F. Krav på antal cykelparkeringsplatser behöver anpassas till byggnadens geografiska läge och storlek

ICA anser att kraven för antal cykelparkeringsplatser för lokalbyggnader är för högt ställda. Kraven som de är formulerade idag riskerar att leda till att stora delar av cykelparkeringsplatserna står oanvända i områden med låg cykelanvändning. Detta innebär i sig att resurser inte används effektivt.

Krav på antal cykelparkeringsplatser bör anpassas till byggnadens geografiska läge, användningsområde och storlek för att vara både effektiva och praktiska. I tätbebyggda områden med hög cykelanvändning kan fler cykelparkeringsplatser vara nödvändiga, medan färre platser kan räcka i glesbygdsområden. Som förslaget är formulerat idag ser ICA en risk för att grönytor och initiativ för biologisk mångfald prioriteras bort i förmån för cykelplatser istället för att antalet bilparkeringsplatser minskar.

ICA föreslår att antalet cykelparkeringsplatser baseras på antalet bilparkeringsplatser istället för användarkapaciteten. Detta eftersom 10–15 procent av användarkapaciteten för våra fastigheter riskerar att resultera i stora ytor som hade kunnat användas till annat står tomma.

G. Införandet av undantag för cykelparkeringsplatser är positivt bör utvidgas

Boverket nämner att specifika byggnadstyper som man normalt inte tar sig till med cykel, som flygplatser, bör undantas från kraven på cykelparkeringsplatser. ICA menar att fler byggnader bör inkluderas i detta undantag, särskilt med hänsyn till byggnadens geografiska lokalisering och den befintliga infrastrukturen. Vi föreslår att även byggnader i industritunga områden, områden med hög andel tung trafik samt fastigheter i nära anslutning till motorväg utan tillgång till cykelväg bör undantas från kraven. Uppmuntran till cykelparkeringar på dessa platser kan innebära en arbetsmiljörisk och en trafikrisk för butiksägarnas kunder.

H. Behov av att förtydliga finns för flera begrepp

ICA ser att det finns behov av flertalet förtydliganden kopplade till införandet för hållbar mobilitet. Några av dessa är hur byggnader eller fastigheter på som delar på samma parkeringsplats hanteras och hur ansvarsfördelningen bör se ut, vad som menas med en ombyggnad, hur ansvarsfördelning för exempelvis samfälligheter ser ut och då en fastighetsägare stöttar kommunen med parkeringsplatser eller tvärt om.