

Klimat- och näringslivsdepartementet
KN 2025/00719

Remissvar av tre rapporter från Boverket om genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden tackar för möjligheten att komma med synpunkter och inspel på de tre rapporterna (2025:3, 2025:6 och 2025:8) från Boverket. Då rapporterna 2025:3 och 2025:6 inte rör fordonsbranschen har vi inga synpunkter på dessa rapporter utan kommer fokusera på rapport 2025:8 som berör hållbar mobilitet, där vi endast fokuserar på de delar som rör laddinfrastruktur och inte lägger någon vikt på de delar som rör cykelparkeringsplatser.

Sammanfattning

Mobility Sweden ställer sig positiv till de nya högre kraven som ställs på laddinfrastruktur enligt Europeiska unionens direktiv om byggnaders energiprestanda (EPBD). Vi vet från erfarenhet att elfordon laddas där de normalt parkerar, vilket innebär vid bostäder, arbetsplatser och besöksmål. Därför är det glädjande att de ändringar som finns i direktivet har som mål att det ska etableras fler laddpunkter vid just dessa byggnader. Det är också generellt positivt att få ta del av hur Boverket anser implementera kraven i Sverige. Mobility Sweden har dock vissa synpunkter och invändningar i detaljer som vi delar med oss av nedan.

Retroaktiva krav på lokalbyggnader

Att det från och med den första januari 2027 sätts krav på att lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser måste etablera minst en laddpunkt per var tionde parkeringsplats är positivt men Mobility Sweden håller med Boverket om att det innebär omfattande konsekvenser för vissa byggnader. Kravet bör därför tillämpas baserat på verksamheten i byggnaden samt hur långt tid ett typiskt besök pågår i lokalen. Lokalbyggnader som shoppingcenter och idrottsanläggningar där ett besök normalt varar mer än två timmar bör tillämpa detta krav medan andra lokaler där besökare uppehåller sig mindre än två timmar bör undantas, eller bör ha effektkrav. Detta då erfarenhet säger att om besöket varar mindre än en till två timmar och laddeffekten är låg (max 11kW) så kommer inte elbilisten att koppla in sin bil på laddning. Detta kräver dock att fastighetsägaren genom mätning kan visa på att besöken är kortare än två timmar. Endast då kan ett undantag från kravet ges.

Krav på bostadshus

Direktivet om byggnaders energiprestanda kräver att det vid uppförande av nya bostadshus med fler än tre parkeringsplatser ska finnas minst en laddpunkt. Det ska dessutom finnas tomrör till samtliga parkeringsplatser samt framdragna kablar för framtida installation av laddpunkter till 50% av platserna. Mobility Sweden anser att kravet är alldeles för lågt och att Sverige bör sätta högre krav på bostadshus. Alla studier som gjorts på ämnet visar att den viktigaste laddplatsen är där bilen normalt parkerar, vid hemmet, över natten. Att kunna ladda sin elbil hemma är en av de viktigaste förutsättningarna för att kunna köra eldrivet. Därför är det av högsta vikt att det åtminstone vid nybyggnation etableras fler laddplatser. Vi vet att framtidens personbilar kommer vara eldrivna i mycket stor utsträckning. Därför är det lika bra att förbereda fastigheterna och samhället för detta. Vi vet också att det är mer kostnadseffektivt att etablera laddpunkter vid nybyggnation än att göra detta i efterhand. Mobility Sweden anser därför att alla parkeringsplatser i nybyggda bostadshus bör ha laddpunkter. Vid ombyggnation av bostadshus där ombyggnationen berör parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur bör alla parkeringsplatser bestyckas med laddpunkter. Undantag kan ges om etableringen skulle innebära betydande problem för det lokala elnätet eller om kostnaden överstiger 10% av den totala kostnaden för renoveringen.

Precisering i Boverkets föreskrifter

Mobility Sweden håller med Boverket om att preciseringarna av direktivets krav bör ske i föreskrifter från relevant myndighet då det ger en högre flexibilitet vid eventuella förändringar och som Boverket själva skriver så är det ett mer kostnadseffektivt sätt att förvalta reglerna.

Implementering av de retroaktiva kraven

Mobility Sweden förordar alternativ två, alltså att retroaktiva krav ska omfatta vissa byggnader och dess tomt men är också positiva till alternativ tre som innebär retroaktiva krav som omfattar vissa byggnader och delar av deras tomt beroende på vilka kriterier som fastställs för dessa krav.

Avslutande synpunkter

Mobility Sweden ställer sig generellt positiv till de förslag som lämnas i rapporten Hållbar mobilitet (2025:8). För att påskynda omställningen till ett fossilfritt transportsystem krävs dock vissa justeringar av föreslagna regler, särskilt vad gäller krav på laddinfrastruktur i både nya och befintliga byggnader.

Vi uppmanar Boverket att beakta de inspel som lämnas i detta remissvar och ställer oss gärna till förfogande för fortsatt dialog eller expertstöd i det fortsatta arbetet med att utforma ändamålsenliga och framtidssäkra regler.

Stockholm den 10 juni 2025

Mobility Sweden

Mazdak Haghanipour

Teknisk specialist, laddinfrastruktur, servicemarknad och mobilitetstjänster