

Remiss: Boverkets
förslag till föreskrifter och
allmänna råd om hållbar
mobilitet

Titel: Remiss: Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar
mobilitet

Utgivare: Boverket, januari 2026

Processnummer: 3.2.1

Diarienummer: 246/2025

Sammanfattning

Boverket föreslår nya föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet. Boverkets förslag utgår från förslag till ändring i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, i lagrådsremissen ”Genomförande av det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda”¹ och förslag till ändring i plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, i Boverkets rapport 2025:8 ”Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD”². Det innebär att eventuella ändringar i lag- eller förordningsförslaget kan påverka författningsförslaget i denna konsekvensutredning. Boverket kan inte heller besluta om författningsförslaget förrän efter det att riksdag och regering tagit beslut om ändringar i lagen respektive förordningen.

Boverkets författningsförslag i denna konsekvensutredning preciserar den i delrapporten föreslagna bestämmelsen i 3 kap. 20 b § PBF om egenskapskrav avseende hållbar mobilitet dvs. krav på utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser. Författningsförslaget innehåller krav som gäller vid uppförande och vid viss ombyggnad av flerbostadshus och lokalbyggnader, samt retroaktivt för vissa redan uppförda lokalbyggnader.

Författningsförslaget i denna konsekvensutredning föreslås, i den del den avser krav vid uppförande och ombyggnad, träda i kraft under 2026. Samtidigt upphävs Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. De retroaktiva kraven på vissa lokalbyggnader föreslås träda i kraft den 1 januari 2027 med utökade krav för vissa byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ, vilka föreslås träda i kraft den 1 januari 2033. Det föreslås inga övergångsregler i författningsförslaget.

Författningsförslaget i denna konsekvensutredning remitteras samtidigt med ytterligare åtta författningsförslag som syftar till att genomföra det omarbetade direktivet.

¹ KN2025/02382, 18 december 2025.

² Boverkets rapport 2025:8 Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD, februari 2025, dnr 4202/2024.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Innehållsförteckning	4
1 Författningsförslag.....	6
2 Inledning.....	13
2.1 Bakgrund	14
2.2 Syfte och mål med författningsförslaget.....	16
2.3 Arbetsmetod och samråd	17
2.4 Om författningskommentarer	17
2.5 Begrepp	18
2.6 Förkortningar	19
3 Rättsliga förutsättningar	21
3.1 Boverkets bemyndigande.....	21
3.2 Anmälan av tekniska regler	21
3.3 Anmälan av krav enligt tjänstedirektivet.....	22
3.4 Regeringens medgivande	22
4 Beskrivning av regler om hållbar mobilitet.....	23
4.1 Plan- och bygglagen	23
4.2 Plan- och byggförordningen	23
4.3 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon.....	24
5 Flerbostadshus.....	26
5.1 Beskrivning av nuvarande regler avseende hållbar mobilitet för bostadshus.....	26
5.2 Problembeskrivning.....	26
5.3 Alternativa lösningar.....	27
5.4 Åtgärder för att begränsa kostnader	31
5.5 Förslaget i förhållande till EU-direktivet.....	32
6 Lokalbyggnader.....	33
6.1 Beskrivning av nuvarande regler avseende hållbar mobilitet för lokalbyggnader.....	33
6.2 Problembeskrivning.....	34
6.3 Alternativa lösningar	35
6.4 Åtgärder för att begränsa kostnader	39
6.5 Förslaget i förhållande till EU-direktivet.....	40
7 Tekniska krav på laddningsinfrastruktur	41
7.1 Beskrivning av nuvarande krav på laddningsinfrastrukturen	41
7.2 Problembeskrivning.....	41
7.3 Alternativa lösningar för tekniska krav på laddningsinfrastruktur.....	43
7.4 Åtgärder för att begränsa kostnader	45
7.5 Förslaget i förhållande till EU-direktivet.....	46
8 Närmare om författningsförslaget.....	47
8.1 Författningsförslagets utformning.....	47
8.2 Övergripande bestämmelser	47
8.3 Uppförande av nya byggnader	55
8.4 Ändring av byggnader	61
8.5 Krav på redan uppförda lokalbyggnader	63

9	Konsekvensbeskrivning.....	67
9.1	Övergripande effekter och konsekvenser	67
9.2	Aktörer som påverkas	68
9.3	Staten	69
9.4	Kommuner.....	70
9.5	Regioner.....	76
9.6	Företag	76
9.7	Konsumenter – ekonomiska och andra konsekvenser	82
9.8	Aktörer i civilsamhället	83
9.9	Europeiska unionen – bedömning av förhållande till EU-rätten.....	84
9.10	Norden.....	85
9.11	Miljö och klimat.....	85
9.12	Kulturmiljö samt arkitektur och gestaltad livsmiljö.....	88
9.13	Social hållbarhet.....	89
9.14	Säkerställande av ej högre kostnader än nödvändigt för att nå målet	90
9.15	Bedömning av samhällsekonomiska effekter.....	90
9.16	Ikraftträdande, informationsinsatser och utvärdering	91
10	Författningskommentarer	94
	Bilaga 1	
	Antal företag och organisationer som potentiellt kan påverkas	116
	Bilaga 2	
	Kostnadsberäkningar för typfall.....	117

1 Författningsförslag

Förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

Boverket föreskriver följande med stöd av 10 kap. 3 § 13, 4 §, 8 § och 24 § 2 plan- och byggförordningen (2011:338).

1 kap. Övergripande bestämmelser

Författningens innehåll

1 § Denna författning innehåller föreskrifter till tekniska egenskapskrav avseende hållbar mobilitet enligt 3 kap. 20 b § plan- och byggförordningen (2011:338). Författningen innehåller föreskrifter om att byggnader ska ha tillgång till utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser.

Författningen innehåller också föreskrifter om anpassning av de tekniska egenskapskraven vid ändring av byggnader enligt 8 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900), om kontroll enligt 10 kap. 5 § samma lag samt om uppfyllandet av de tekniska egenskapskraven enligt 3 kap. 22 § plan- och byggförordningen.

Föreskrifternas tillämpningsområde

2 § Föreskrifterna i 1 kap. gäller vid uppförande av nya byggnader och vid ändring av byggnader. För redan uppförda byggnader gäller 1–3 och 5–7 §§.

Föreskrifterna i 2 kap. gäller vid uppförande av nya byggnader.

Föreskrifterna i 3 kap. gäller vid ändring av byggnader.

Föreskrifterna i 4 kap. gäller för redan uppförda byggnader.

3 § Föreskrifterna i denna författning gäller endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusmiljön.

4 § Kraven på hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900), 3 kap. 20 b § plan- och byggförordningen (2011:338) och denna författning gäller inte vid annan ändring av en byggnad än

1. ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur i fall då bilparkeringen är belägen i byggnaden, och

2. ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen i fall då bilparkeringen är belägen på tomten till byggnaden.

Mindre avvikelser från föreskrifterna i denna författning

5 § Mindre avvikelser får göras från föreskrifterna i denna författning i enskilda fall om

1. det finns särskilda skäl,

2. byggnaden ändå kan antas bli tekniskt tillfredsställande, och

3. det inte finns någon avsevärd olägenhet från annan synpunkt.

Om mindre avvikelser enligt första stycket tillämpas ska skälen för detta dokumenteras i samband med den projektering som regleras i 10 §.

Definitioner

6 § Termer och uttryck i denna författning har samma betydelse som i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338).

7 § I denna författning avses med:

Bilparkeringsplats: Area särskilt avsedd och anpassad för parkering av en personbil eller en lätt lastbil. Om särskilda markeringar inte finns, ska en bilparkeringsplats anses uppta en area med måtten 2,70 x 5 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.

Cykelparkeringsplats: Särskilt utrymme för att parkera minst en cykel. Om särskilda anordningar för cykelparkering inte finns, ska en cykelparkeringsplats för en standardcykel anses uppta en area med måtten 0,60 x 1,90 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt. En cykelparkeringsplats för en lådcykel eller annan cykel med större dimensioner än en standardcykel ska anses uppta en area med måtten 1,20 x 2,50 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.

Dubbelriktad laddning: Smart laddningsfunktion där elflödets riktning kan vändas, så att det går från batteriet till den laddningspunkt som batteriet är anslutet till.

flerbostadshus: byggnad med fler än två bostäder och i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder.

Förinstallerad kabeldragning: Alla åtgärder som är nödvändiga för att möjliggöra enkel installation av laddningspunkter inbegripet kablar, kabelvägar och vid behov dataöverföring och elmätare.

Laddningspunkt: Gränssnitt där ett fordon i taget kan laddas.

Lastbalansering: Funktion som balanserar tillgänglig effekt så att flera utrustningar delar på tillgänglig effekt.

Ledningsinfrastruktur: Kanaler för elektriska kablar för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, eldrivna cyklar och andra fordonstyper i kategori L i den mening som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Lokalbyggnad: Byggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för annat än bostäder.

Offentligt organ: Statlig, regional och kommunal myndighet och enhet som direkt finansieras och administreras av sådan myndighet men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär.

Smart laddning: Laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras dynamiskt, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation.

8 § Med byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper avses i denna författning produkter som tillverkats för att permanent ingå i byggnadsverk och som antingen

1. är CE-märkta,
2. är typgodkända eller tillverkningskontrollerade enligt bestämmelserna i 8 kap. 22–23 §§ plan- och bygglagen (2010:900),
3. har certifierats av ett certifieringsorgan som ackrediterats för uppgiften och för produkten i fråga enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, eller
4. har tillverkats i en fabrik vars tillverkning och produktionskontroll och utfallet därav för byggprodukten fortlöpande övervakas, bedöms och godkänns av ett certifieringsorgan som ackrediterats för uppgiften och för produkten i fråga enligt förordning (EG) nr 765/2008.

Såsom bedömning i enlighet med alternativ 3 eller 4 godtas även en bedömning utfärdad av ett organ inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i Turkiet om organet på annat sätt än genom ackreditering för uppgiften enligt förordning (EG) nr 765/2008, erbjuder motsvarande garantier i fråga om teknisk och yrkesmässig kompetens samt garantier om oberoende.

Byggprodukter och material

9 § Byggprodukter och material ska ha kända och dokumenterade egenskaper i de avseenden som har betydelse för byggnadens förmåga att uppfylla kraven i denna författning.

Byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper ska anses ha kända och dokumenterade egenskaper i de avseenden som de är förhandsbedömda.

Egenskaper hos andra byggprodukter än byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper ska provas eller bedömas genom annan vedertagen metod. Inom Europeiska unionen vedertagen metod ska användas där sådan finns.

Projektering och utförande

10 § Byggnader ska projekteras

1. på ett fackmässigt sätt,
 2. så att arbetet kan utföras på ett sådant sätt att kraven i denna författning uppfylls, och
 3. så att förutsatt underhåll kan ske.
- Projekteringen ska dokumenteras.
Första och andra styckena gäller inte om det är obehövligt.

11 § Byggnader ska utföras

1. på ett fackmässigt sätt, och
2. enligt gällande handlingar.

Särskilt om ändring av byggnader

12 § Vid ändring av en byggnad ska det klarläggas om

1. byggnaden har sådana brister avseende kraven på hållbar mobilitet som kan åtgärdas inom ramen för den planerade åtgärden,
2. den planerade åtgärden kan medföra en försämring av egenskaperna i fråga om hållbar mobilitet i den befintliga byggnaden, och
3. ändringen kommer att medföra en negativ påverkan på byggnadens kulturvärden och hur en sådan negativ påverkan kan undvikas.

Kontroll

13 § Kontroll av att kraven på hållbar mobilitet uppfylls ska göras

1. under projektering och utförande enligt 14–16 §§,
2. i den färdiga byggnaden enligt 17 §, eller
3. med en kombination av punkt 1 och 2.

Kontroll ska utföras fackmässigt.

Resultatet av kontrollen ska dokumenteras.

14 § Vid kontroll under projektering ska det kontrolleras att dimensionerande förutsättningar, projekteringsmetoder, provningsmetoder och beräkningar är relevanta och redovisade i handlingarna.

15 § Vid kontroll under utförande ska det kontrolleras att arbetet utförs enligt gällande handlingar.

16 § Byggprodukter och material ska kontrolleras när de tas emot på byggarbetsplatsen. Kontroll ska göras av att byggprodukter och material har förutsatta egenskaper.

För byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper kan kontrollen inskränkas till identifiering, kontroll av märkning och granskning av dokumentationen av de förhandsbedömda egenskaperna.

17 § Vid kontroll i den färdiga byggnaden ska kontroll göras genom provning, mätning eller besiktning.

2 kap. Krav vid uppförande av nya byggnader

Flerbostadshus

1 § Ett flerbostadshus med bilparkering med fler än tre bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till följande utrustning för laddning av elfordon:

1. förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
2. ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
3. minst en laddningspunkt.

2 § Ett flerbostadshus med bilparkering som avses i 1 § ska ha minst två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet. Det ska i skälighetsomfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas om det är lämpligt med hänsyn till lokala förutsättningar, inbegripet demografiska, geografiska och klimatomfattiga förhållanden. Vid lämplighetsbedömningen ska särskilt beaktas

1. om flerbostadshuset i huvudsak innehåller bostäder avsedda för endast en person eller personer som normalt inte cyklar, och
2. möjligheten att utifrån terrängförhållandena ta sig till flerbostadshuset med cykel.

Lokalbyggnader

3 § En lokalbyggnad med bilparkering med fler än fem bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till följande utrustning för laddning av elfordon:

1. förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
2. ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
3. minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser.

För en lokalbyggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för kontorsverksamhet gäller trots första stycket 3 krav på minst en laddningspunkt per två bilparkeringsplatser.

4 § En lokalbyggnad med bilparkering som avses i 3 § första stycket ska ha cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Det ska i skälighetsomfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. Vid bedömningen av för vilka byggnader kravet får anpassas ska särskilt beaktas

1. möjligheten att utifrån trafik- eller terrängförhållandena ta sig till byggnaden med cykel, och
2. om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till.

Krav på utrustningen för laddning av elfordon

Förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur

5 § Förinstallerad kabeldragning för flerbostadshus ska vara dimensionerad så att laddningspunkter ska kunna användas samtidigt och effektivt om de installeras på samtliga bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning enligt 1 § 1.

Förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur för lokalbyggnader ska

1. vara dimensionerad så att laddningspunkter ska kunna användas samtidigt och effektivt om de installeras på samtliga bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning enligt 3 § första stycket 1, och

2. stödja installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning, om det är motiverat och lämpligt med hänsyn till antalet laddningspunkter och kapaciteten i byggnadens elsystem.

Kraven på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur ska vara uppfyllda från elcentral till bilparkeringsplatsernas direkta närhet.

Allmänt råd

Ledningsinfrastruktur kan bestå av system med kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande där kablar till laddningspunkter enkelt kan dras fram. Inom vissa utrymmen i byggnader kan kravet på ledningsinfrastruktur uppfyllas genom att tak eller väggar är utformade så att kablar på ett enkelt sätt kan monteras direkt på dem. Sådana utrymmen kan vara i bilparkeringsplatsens direkta närhet eller andra utrymmen där montering direkt på vägg eller tak kan anses utgöra det lämpligaste monterings sättet.

Laddningspunkter

6 § Laddningspunkter ska kunna använda smart laddning.

Laddningspunkter ska även kunna använda dubbelriktad laddning, om så är lämpligt med hänsyn till

1. antalet laddningspunkter,
2. byggnadens förutsättningar att ta emot eller leverera ström vidare till aktuell nätägare, och
3. nätägarens möjlighet att ta emot ström från aktuell byggnad.

Laddningspunkter ska drivas på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt.

7 § Laddningspunkter för växelström ska utrustas med uttag eller anslutningsdon av typ 2 som avses i punkt 1.1–1.2 i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Laddningspunkter för likström ska utrustas med anslutningsdon av typ Combo 2 som avses i punkt 1.2 i bilaga II till samma förordning.

8 § Laddningspunkter ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över bilparkeringsplatsens yta.

Allmänt råd

Eventuella påkörningsskydd och liknande utrustning bör utformas så att det är möjligt att komma åt laddningspunkten från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast, inte ge upphov till reflexer och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.

3 kap. Krav vid ändring av byggnader

Anpassning av kraven vid ändring av byggnader

1 § Vid en sådan ombyggnad som avses i 1 kap. 4 § ska kraven i 2 kap. uppfyllas. Kraven får dock anpassas om det krävs för att inte förvanska ett särskilt värdefullt

byggnadsverk eller en särskilt värdefull tomt eller plats eller om det krävs för att uppfylla kravet på varsamhet i 8 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900).

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser för flerbostadshus i 2 kap. 2 § första stycket får anpassas om det vid ändring av en byggnad inte är möjligt att säkerställa två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet.

Undantag från kraven vid ändring av byggnader

2 § Trots 1 § behöver kravet på minst en laddningspunkt för flerbostadshus i 2 kap. 1 § 3 inte uppfyllas vid ändring av en byggnad.

3 § Trots 1 § behöver kraven i 2 kap. inte uppfyllas vid ombyggnad av en byggnad som ägs och används av en ideell organisation, som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag, om kostnaderna för att installera utrustning för laddning av elfordon enligt 2 kap. överstiger minst 10 procent av den totala kostnaden för ombyggnaden.

4 kap. Krav på redan uppförda lokalbyggnader

1 § Kraven i detta kapitel får anpassas om det krävs för att följa förbudet mot förvanskning i 8 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900) eller uppfylla kravet på varsamhet i 8 kap. 17 § samma lag.

2 § En lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till minst en laddningspunkt för laddning av elfordon.

Kravet i första stycket gäller inte om lokalbyggnaden ägs och används av en ideell organisation som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

Laddningspunkter ska uppfylla de krav som följer av 2 kap. 7 och 8 §§.

3 § En lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser som finns i byggnaden ska, utöver vad som följer av 2 § första och tredje styckena, ha tillgång till följande utrustning för laddning av elfordon:

1. ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna, eller
2. minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser.

Ledningsinfrastruktur ska uppfylla det krav som följer av 2 kap. 5 § tredje stycket och laddningspunkter ska uppfylla de krav som följer av 2 kap. 6–8 §§.

4 § En lokalbyggnad med sådan bilparkering som avses i 3 § ska ha cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Det ska i skälig omfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. Vid bedömningen av för vilka byggnader kravet får anpassas ska särskilt beaktas

1. möjligheten att utifrån trafik- eller terrängförhållandena ta sig till byggnaden med cykel, och
2. om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till.

5 § En lokalbyggnad som ägs eller nyttjas av ett offentligt organ och som har bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser som finns i byggnaden ska, utöver vad

som följer av 2 § och 3 §, ha förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna.

Den förinstallerade kabeldragningen ska uppfylla de krav som följer av 2 kap. 5 § andra och tredje styckena.

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2027 i fråga om 4 kap. 3–4 §§, den 1 januari 2033 i fråga om 4 kap. 5 § och i övrigt den XX 2026.

2. Genom författningen upphävs Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

2 Inledning

Direktivet om byggnaders energiprestanda (EU) 2010/31 har omarbetats, vilket föranleder behov av ändringar i svensk lagstiftning. Det omarbetade direktivet (EU) 2024/1275 trädde i kraft den 28 maj 2024 och ska vara införlivat i svensk rätt senast den 29 maj 2026.

Boverket föreslog i delrapport 2025:8 Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD, fortsättningsvis benämnd delrapport 2025:8, ändringar i PBL och PBF för att genomföra kraven inom hållbar mobilitet i det omarbetade direktivet³. Delrapporten skickades på remiss av regeringen under perioden mars–juni 2025.⁴ Regeringen beslutade den 18 december 2025 att skicka lagförslag för genomförande av det omarbetade direktivet på lagrådsremiss.⁵ I lagrådsremissen föreslås ändring i PBL som innebär att det tekniska egenskapskravet som avser laddning av elfordon ändras till att avse hållbar mobilitet. Det är viktigt att notera att det inte finns några beslutade ändringar av PBL och PBF avseende kraven på hållbar mobilitet.

Boverkets förslag till föreskrifter skickas på remiss på grundval av förslaget till ändring i PBL i lagrådsremissen och de skrivningar på sidan 32 i lagrådsremissen om Boverkets förslag till regleringsnivå avseende förordning och myndighetsföreskrifter. Boverket baserar således föreskriftsförslagen i denna remiss även på de förslag till ändringar i PBF som Boverket föreslog i delrapport 2025:8. Det innebär att eventuella ändringar i lag- eller förordningsförslaget kan påverka författningsförslaget i denna konsekvensutredning. Boverket kan inte heller besluta om författningsförslaget förrän efter det att riksdag och regering tagit beslut om ändringar i lagen respektive förordningen.

I denna konsekvensutredning lämnar Boverket förslag till nya föreskrifter som krävs för att uppfylla de krav som artikel 14 i direktivet ställer på medlemsstater avseende byggnaders infrastruktur för hållbar mobilitet, det vill säga utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser. De nya föreskrifterna anpassas samtidigt så att de följer samma struktur som Boverkets övriga nya byggregler.⁶

³ Boverkets rapport 2025:8 Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD, februari 2025, dnr 4202/2024.

⁴ Klimat- och näringslivsdepartementet Energienheten: Remiss av tre rapporter från Boverket om genomförandet av direktivet om byggnaders energiprestanda (rapporterna 2025:3, 2025:6 och 2025:8), dnr KN2025/00719.

⁵ Lagrådsremiss ”Genomförande av det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda”, ⁵ KN2025/02382.

⁶ Möjligheternas byggregler – ny modell för Boverkets bygg- och konstruktionsregler, rapport 2020:31

Förslagen i denna utredning remitteras samtidigt med ytterligare åtta författningsförslag som syftar till att genomföra det omarbetade direktivet, se nedan:

- Remiss: Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning – BFS 20xx:A26
- Remiss: Förslag till ändring i Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning – BFS 20xx:A27
- Remiss: Förslag till ändring i Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning – BFS 20xx:A28
- Remiss: Förslag till ändring i Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning – BFS 20xx:A29
- Remiss: Förslag till ändring i Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning – BFS 20xx:A30
- Remiss: Förslag till ändring i Boverkets förslag till föreskrifter om energihushållning – BFS 20xx:A33
- Remiss: Förslag till ändring i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2007:4) om energideklaration för byggnader – BFS 20xx:B26
- Remiss: Förslag till föreskrifter om ändring i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2007:5) för certifiering av energiexpert – BFS 20xx:C26.

Boverkets konsekvensutredningar kan användas som ett slags förarbeten och tolkningsunderlag till Boverkets föreskrifter och allmänna råd. Föreliggande dokument utgör en sådan konsekvensutredning.

2.1 Bakgrund

Omarbetningen av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) har genomförts som en del av det så kallade 55%-paketet. 55 %-paketet är ett av flera politikområden inom den europeiska gröna given och syftar till att uppdatera EU-rätten så att den följer EU:s klimatmål till 2030, att minska nettoutsläppen av växthusgaser inom EU med minst 55 procent jämfört med 1990.

55 %-paketet har omfattat omarbetning av ett flertal förordningar och direktiv, förutom EPBD bland annat direktivet om energieffektivitet (EED)⁷, direktivet

⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955 (omarbetning).

om förnybar energi (RED)⁸ och direktivet för EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU-ETS)⁹.

Regeringen har gett Boverket fem uppdrag som tillsammans omfattar att ge förslag på genomförande av merparten av artiklarna i det omarbetade EPBD. Uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda är ett av dem och omfattar genomförande av artikel 14 ”Infrastruktur för hållbar mobilitet” i det omarbetade direktivet. Boverket delredovisade uppdraget den 28 februari 2025 i form av förslag till författningsändringar på lag- och förordningsnivå. Uppdraget slutredovisades den 7 juli 2025.¹⁰

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska minska utsläppen med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Regeringen anger i uppdraget att fortsatt elektrifiering av fordonsflottan är viktig för möjligheten att nå ett fossilfritt samhälle. Regeringen anger även att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur bör ske i sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn.

2.1.1 Boverkets nya byggregler

Den 1 juli 2025 trädde de författningar¹¹ som sammantaget utgör Boverkets nya byggregler i kraft. Dock bibehölls avsnitt om energihushållning i Boverkets byggregler (BBR¹²) eftersom de reglerna under 2026 skulle behöva anpassas till det omarbetade energiprestandadirektivet.

De tidigare byggreglerna, BBR och EKS¹³, har kritiserats utifrån att regleringen av samhällsbyggnadsbranschen uppfattades som oförutsägbart, omfattande och kostnadsdrivande. Detta berodde bland annat på hur reglerna var strukturerade och presenterades. Sammantaget kan detta vara en bidragande

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem

¹⁰ Hållbar mobilitet Slutredovisning att regeringsuppdrag, Boverkets rapport 2025:15, juli 2025, dnr 4202/2024.

¹¹ Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2024:6) om bärförmåga, stadga och beständighet i byggnader m.m. Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2024:7) om säkerhet i händelse av brand i byggnader. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:8) om skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö samt hushållning med vatten och avfall. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:9) om säkerhet vid användning av byggnader. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:10) om skydd mot buller i byggnader. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:11) om bostäders lämplighet för sitt ändamål. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:12) om byggnaders tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:13) om krav på tomter m.m.

¹² Boverkets byggregler (BFS 2011:6) – föreskrifter och allmänna råd.

¹³ Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2011:10) om tillämpning av europeiska konstruktionsstandarder (eurokoder).

faktor till problemet som regeringen pekat ut, att byggandet i Sverige inte är kostnadseffektivt.¹⁴

Utformningen av BBR har enligt Boverket bidragit till en otydlig rollfördelning mellan staten och samhällsbyggnadsbranschen. Trots att allmänna råd är rekommendationer har kommuner och byggherrar i praktiken många gånger tillämpat de allmänna råden som föreskrifter. De allmänna råden har därför i stor utsträckning blivit normerande.¹⁵

Mot den bakgrunden skedde en bred, samlad översyn av Boverkets byggregler. Efter översynen ska byggreglerna

- bestå av färre regler
- vara formulerade som teknik- och materialneutrala funktionskrav
- bara innehålla föreskrifter – i princip inga allmänna råd och inga hänvisningar till standarder, regler eller allmänna råd från andra myndigheter eller organisationer.

Byggreglerna ska utgöras av ett förenklat, konsekvent och funktionsbaserat teknik- och material neutralt regelverk med en likriktad struktur och rätt detaljeringsgrad i förhållande till det behov som finns inom ett regleringsområde.

Tydligare krav ökar förståelsen om kravens syften och innebörd. Därigenom kommer reglerna att möjliggöra för samhällsbyggnadssektorn att utveckla nya lösningar på ett bättre sätt än med nuvarande regler och därigenom främja innovationer. Därmed skapas bättre förutsättningar för ett mer kostnadseffektivt byggande och en ökad konkurrens kan stimuleras.

2.2 Syfte och mål med författningsförslaget

Syftet med författningsförslaget är att precisera övergripande krav på hållbar mobilitet i PBL och PBF, genomföra det omarbetade direktivets krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser i svensk rätt samt att föreskrifterna ska ha samma struktur som Boverkets nya byggregler. Kraven i direktivet och hur det ska implementeras handlar om en avgränsad del av Sveriges behov av utbyggd laddningsinfrastruktur – och är kopplat till uppförande av nya byggnader, ombyggnad av vissa byggnader samt retroaktiva krav på befintliga lokalbyggnader.

¹⁴ Se Regeringsbeslut 2017-02-23, Genomgripande översyn av Boverkets byggregler m.m., direktiv 2017:22, s. 1, 4, 6 och 10. Kommittén för modernare byggregler (SOU 2019:68).

¹⁵ Boverket (2020), Möjligheternas byggregler – Ny modell för Boverkets bygg- och konstruktionsregler (rapport 2020:31).

Förslaget har utformats med utgångspunkt i att de på en övergripande nivå ska bidra till ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt effektivt genomförande av direktivet. Ytterligare en utgångspunkt har varit att minimera risken för att olönsamma åtgärder behöver genomföras av hushåll och företag.

Förslaget ska tydliggöra rollfördelningen mellan staten, samhällsbyggnadssektorn och standardiseringen. Boverket ska i föreskrifterna precisera de krav som ställs i lag och förordning, medan samhällsbyggnadssektorn tar fram lösningar som uppfyller kraven, med standardiseringen som alternativ.

2.3 Arbetsmetod och samråd

Under arbetet med författningsförslaget har Boverket haft kontakt med kommuner och branschorganisationer i syfte att precisera en nulägesbild och problembeskrivning.

För att kunna beskriva potentiella konsekvenser för bland annat byggherrar och byggnadsägare har Boverket tagit fram statistiska underlag och kostnadsberäkningar.

Energimyndigheten har bistått med underlag och kunskap bland annat avseende smart och dubbelriktad laddning och tekniska krav på laddningsinfrastruktur.

2.4 Om författningskommentarer

För att kunna tillämpa och fullt ut förstå innebörden av författningen räcker det inte alltid med att enbart läsa författningen. Det finns olika metoder och tekniker för att tolka författningar och bestämmelser i författningar kan i många fall vara allmänt hållna. Om en tillämpare vill få reda på syftet med en viss bestämmelse brukar ledning i första hand sökas i förarbetena.

I konsekvensutredningen har Boverket formulerat utförliga författningskommentarer till bestämmelserna i författningen. Därigenom kan författningskommentarerna användas som stöd för tillämpningen, rättsliga prövningar och liknande. Författningskommentarerna har därför som utgångspunkt författats

- så att syftet med föreskriften framgår
- med förklaring av hur de begrepp som används är avsedda att tolkas
- med exemplifieringar.

Dessutom kan författningskommentarerna ligga till grund för vägledningar. Sådana vägledningar kan också kompletteras med ytterligare förklarande text och vid behov figurer, tabeller och liknande. Observera att författningskommen-

tarer och vägledningar i sig inte har någon juridiskt bindande status utan utgör endast ett hjälpmedel för att förstå gällande regler.

2.5 Begrepp

2.5.1 Begrepp som är definierade i lag eller förordning

Byggnad: enligt PBL en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den (1 kap. 4 § PBL). Enligt energiprestandadirektivet en takförsedd konstruktion med väggar, för vilken energi används för att påverka inomhusmiljön. (Art. 2.1.)

Ombyggnad: ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas. (1 kap. 4 § PBL.)

Tomt: 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. (1 kap. 4 § PBL.)

2.5.2 Begrepp som definieras i författningsförslaget

Bilparkeringsplats: area särskilt avsedd och anpassad för parkering av en personbil eller en lätt lastbil. Om särskilda markeringar inte finns, ska en bilparkeringsplats anses uppta en area med måtten 2,70 x 5 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.

Cykelparkeringsplats: särskilt utrymme för att parkera minst en cykel. Om särskilda anordningar för cykelparkering inte finns, ska en cykelparkeringsplats för en standardcykel anses uppta en area med måtten 0,60 x 1,90 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt. En cykelparkeringsplats för en lådcykel eller annan cykel med större dimensioner än en standardcykel ska anses uppta en area med måtten 1,20 x 2,50 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.

Dubbelriktad laddning: smart laddningsfunktion där elflödets riktning kan vändas, så att det går från batteriet till den laddningspunkt som batteriet är anslutet till.

Flerbostadshus: byggnad med fler än två bostäder och i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder.

Förinstallerad kabeldragning: alla åtgärder som är nödvändiga för att möjliggöra enkel installation av laddningspunkter inbegripet kablar, kabelvägar och vid behov dataöverföring och elmätare.

Laddningspunkt: gränssnitt där ett fordon i taget kan laddas.

Lastbalansering: funktion som balanserar tillgänglig effekt så att flera utrustningar delar på tillgänglig effekt.

Ledningsinfrastruktur: kanaler för elektriska kablar för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, eldrivna cyklar och andra fordonstyper i kategori L i den mening som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjuliga fordon.

Lokalbyggnad: byggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för annat än bostäder.

Offentligt organ: statlig, regional och kommunal myndighet och enhet som direkt finansieras och administreras av sådan myndighet men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär.

Smart laddning: laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras dynamiskt, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation.

2.5.3 Begrepp som kräver fördjupad beskrivning

Laddningsinfrastruktur: ett övergripande begrepp för fast utrustning som behövs för laddning av elfordon. Laddningsinfrastruktur kan delas upp i ledningsinfrastruktur (tomrör), förinstallerad kabeldragning och laddningspunkter.

2.6 Förkortningar

AFIR	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.
BBR	Boverkets byggregler (BFS 2011:6) – föreskrifter och allmänna råd
EED	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om

	energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955
EKS	Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2010:11) om tillämpning av europeiska konstruktionsstandarder (eurokoder)
EPBD	Energy Performance of Buildings Directive Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) om byggnaders energiprestanda
Omarbetade direktivet	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda
PBF	Plan- och byggförordningen (2011:338)
PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
Tidigare direktivet	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet.

3 Rättsliga förutsättningar

Detta avsnitt beskriver de rättsliga förutsättningarna för Boverkets förslag till nya föreskrifter och allmänna råd och innehåller bland annat de uppgifter om föreskriftsbemyndiganden som avses i 11 § förordning om konsekvensutredningar.

3.1 Boverkets bemyndigande

Författningsförslaget avser att precisera kraven i 3 kap. 20 b § PBF i fråga om hållbar mobilitet enligt förslaget till förordningsändring i Boverkets rapport 2025:8 Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD. Kraven är enligt föreslagna 3 kap. 22 § fjärde stycket PBF retroaktiva för lokalbyggnader när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Författningsförslaget preciserar när de retroaktiva kraven gäller. Enligt rapport 2025:8 föreslås Boverket få bemyndigande att meddela föreskrifter om tekniska egenskapskrav avseende hållbar mobilitet i 10 kap. 3 § 13 PBF. Boverket får enligt 10 kap. 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om uppfyllandet av egenskapskraven i 8 kap. 5 § PBL och 3 kap. 22 § PBF.

Författningsförslaget preciserar vidare vid vilka särskilda ombyggnadsfall som kraven på hållbar mobilitet ska gälla. (Jfr föreslagna 3 kap. 22 § tredje stycket PBF i rapport 2025:8.) Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

Författningsförslaget innehåller även sådana regler som behövs för tillämpning av bestämmelserna om anpassning av de tekniska egenskapskraven vid ändring av byggnad i 8 kap. 7 § PBL. Boverket har bemyndigats att meddela sådana föreskrifter i 10 kap. 8 § PBF.

Vidare innehåller författningsförslaget regler som behövs för tillämpningen av reglerna i 10 kap. 5 § PBL om byggherrens kontroll. Boverket har bemyndigats att meddela sådana föreskrifter i 10 kap. 24 § 2 PBF.

3.2 Anmälan av tekniska regler

Författningsförslaget innehåller visserligen sådana tekniska regler som avses i 2 § förordningen (1994:2029) om tekniska regler. Med undantag för bestämmelsen i 2 kap. 8 § innefattar författningsförslaget emellertid enbart tekniska regler för att genomföra energiprestandadirektivet. Kraven i 2 kap. 8 § med tillhörande allmänna råd rör åtkomlighet och användbarhet av laddningspunkter

och återfinns även i nu gällande föreskrifter från Boverket.¹⁶ Kraven har tidigare anmälts som tekniska regler inför beslut om dessa föreskrifter. Boverket bedömer därför att författningsförslaget inte behöver anmälas enligt förordningen om tekniska regler.

3.3 Anmälan av krav enligt tjänstedirektivet

Författningsförslaget reglerar inte tillträde till eller utövande av tjänsteverksamhet. Boverket gör därför bedömningen att författningsförslaget inte behöver anmälas enligt EU:s tjänstedirektiv och 2 § förordningen (2009:1078) om tjänster på den inre marknaden.

3.4 Regeringens medgivande

Boverket gör bedömningen att författningsförslaget inte medför sådana väsentliga effekter på kostnader för staten, kommuner eller regioner att medgivande krävs av regeringen enligt konsekvensutredningsförordningen.

¹⁶ 4 § Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

4 Beskrivning av regler om hållbar mobilitet

Boverkets förslag till nya föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet utgår från förslag till ändring i plan- och bygglagen (2010:900), PBL i lagrådsremissen ”Genomförande av det omarbetade direktivet om byggnaders energiprestanda” och förslag till ändring i plan- och byggförordningen (2011:338), PBF i Boverkets rapport 2025:8 ”Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD”¹⁷. Förslaget till föreskrifter i denna konsekvensutredning förutsätter att PBL och PBF ändras enligt förslagen i lagrådsremissen respektive Boverkets delrapport.

Detta avsnitt beskriver kortfattat de föreslagna bestämmelserna om hållbar mobilitet på lag- och förordningsnivå. Vidare beskrivs gällande Boverkets föreskrifter och allmänna råd om laddning av elfordon.

4.1 Plan- och bygglagen

Enligt förslaget i lagrådsremissen införs det omarbetade direktivets krav på hållbar mobilitet som ett tekniskt egenskapskrav i PBL. Det gällande kravet i 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL om ”laddning av elfordon” utvidgas till att omfatta ”hållbar mobilitet”, dvs. krav på både laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 juli 2026.

Som tekniska egenskapskrav på byggnader kommer kraven på hållbar mobilitet att omfattas av kontroll under byggprocessen i form av byggnadsnämndens bedömning inför startbeskedet vid uppförande av ny byggnad och ombyggnad. (10 kap. 23 § PBL.) Enligt 11 kap. 5 § PBL ska byggnadsnämnden utöva tillsyn över att de nya retroaktiva kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser efterlevs för redan uppförda byggnader.¹⁸

4.2 Plan- och byggförordningen

I nu gällande PBF finns det i 3 kap. 20 b § och 20 c § krav på utrustning för laddning av elfordon som införlivar det tidigare direktivets krav på laddningsinfrastruktur. Kraven gäller vid uppförande och i vissa ombyggnadsfall för bostadshus och lokalbyggnader med fler än tio parkeringsplatser i, eller på tomten till byggnaden. Det ställs också retroaktiva krav för redan uppförda

¹⁷ Boverkets rapport 2025:8 Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD, februari 2025, dnr 4202/2024.

¹⁸ Se vidare avsnitt 6.4 Tillsyn och kontroll i Boverkets rapport 2025:8 Hållbar mobilitet Delrapport uppdrag inom EPBD.

lokalbyggnader med fler än tjugo parkeringsplatser i, eller på tomten till byggnaden. Bestämmelserna anger vilken laddningsinfrastruktur som krävs.

I Boverkets delrapport 2025:8 föreslås en mer allmänt hållen reglering på förordningsnivå av kravet på hållbar mobilitet. Genom den föreslagna ändringen av 3 kap. 20 b § PBF preciseras att kravet på hållbar mobilitet avser utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser och att kraven är beroende av ett antal kriterier, bland annat antalet bilparkeringsplatser och byggnadens användning. Bestämmelsen kan inte tillämpas utan tillämpningsföreskrifter och Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 3 § 13 PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

Byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet undantas i föreslagna 3 kap. 20 b § PBF från kraven. Ett sådant undantag finns även i gällande bestämmelser i PBF om laddning av elfordon.

Det nu gällande retroaktiva kravet i 3 kap. 20 c § PBF på en laddningspunkt för lokalbyggnader med fler än tjugo parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten, som trädde i kraft den 1 januari 2025, föreslås i delrapporten upphävas i förordningen för att överföras till och i stället regleras i Boverkets föreskrifter.

Av i delrapporten föreslagna 3 kap. 22 § PBF framgår att krav på hållbar mobilitet ska uppfyllas vid nybyggnad och endast vid sådana ändringar som är ombyggnad i PBL:s mening. Vid ombyggnad ska kraven uppfyllas när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen., dvs. i de särskilda ombyggnadsfall som i anges i artikel 14.1 andra stycket a) och b) och artikel 14.4 tredje stycket a) och b) i direktivet. Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

Vidare framgår av föreslagna 3 kap. 22 § PBF att kraven på hållbar mobilitet är retroaktiva för lokalbyggnader när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, dvs. i den uträkning som det krävs enligt artikel 14.2 i direktivet. Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 3 § 13 och 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

4.3 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon

Boverket har gett ut föreskrifter och allmänna råd om sådan fast utrustning för laddning av elfordon som omfattas av kraven i nu gällande 3 kap 20 b och 20 c §§ PBF, Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

I föreskrifterna finns bestämmelser om vad som vid tillämpning av bestämmelserna i PBF avses med bostadshus och parkeringsplats. Vidare finns bestämmelser med tekniska krav på laddningspunkter, krav på uttag eller anslutningsdon, samt bestämmelser om placering och utformning av laddningspunkter för att dessa ska vara lättåtkomliga och användbara. Det finns också krav på dimensionering av ledningsinfrastruktur och allmänna råd om hur kravet på ledningsinfrastruktur kan uppfyllas.

5 Flerbostadshus

Detta avsnitt beskriver kortfattat nu gällande krav på hållbar mobilitet för flerbostadshus, det aktuella problemet och vilken förändring som eftersträvas. Vidare beskrivs de olika alternativ som analyserats för att uppnå förändringen och åtgärder för att begränsa kostnader.

Beskrivningar i avsnittet omfattar krav både för nya flerbostadshus och flerbostadshus som byggs om.

5.1 Beskrivning av nuvarande regler avseende hållbar mobilitet för bostadshus

I plan- och bygglagstiftningen finns tekniska egenskapskrav på laddningsinfrastruktur som har sin grund i det tidigare direktivet. Enligt 3 kap. 20 b § första stycket PBF gäller krav för bostadshus med parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till byggnaden. Varje parkeringsplats ska vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon. Kraven på laddningsinfrastruktur för bostadshus gäller vid nybyggnad och vid särskilt angivna ombyggnadsfall, 3 kap. 22 § PBF.

I plan- och bygglagstiftningen finns även bestämmelser om utrymme för parkering av fordon, vilket innefattar cyklar.¹⁹ Det finns också krav på förvaring i bostäder, bland annat rum för förvaring av cyklar.²⁰ Det handlar dels om tomtkrav, dels om utformningskrav på bostäder. Kraven anger ingen skarp nivå till antalet cykelparkeringsplatser, se avsnitt 8.3.6.

5.2 Problembeskrivning

Grunden för hur det omarbetade direktivets krav avseende bostadshus ska införlivas är att analysera vad som behöver förändras genom att kraven flyttas från PBF till Boverkets författning, samt vilka tillkommande krav som behöver införas med anledning av det omarbetade direktivet.

5.2.1 Vad är problemet?

Direktivet ställer krav som inte finns i nuvarande svensk lagstiftning. Lagstiftningen behöver därför ändras så att direktivets krav på Sverige uppfylls. Kraven i direktivet omfattar i korthet bland annat förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna till ett flerbostadshus,

¹⁹ 8 kap. 9 § 4 PBL.

²⁰ 8 kap. 1 § PBL, 3 kap. 1 § PBF och 2 kap. 6 § Boverkets föreskrifter (BFS 2024:11) om bostäders lämplighet för sitt ändamål.

ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, krav på minst en laddningspunkt och krav på cykelparkeringsplatser. Dessa krav behöver införas i svensk lagstiftning och Boverkets förslag är att det görs i Boverkets föreskrifter.

5.2.2 Mål

Boverkets föreskrifter om hållbar mobilitet ska uppfylla de skyldigheter som följer av direktivets krav. Det ska göras på ett sätt som minimerar eventuella negativa konsekvenser.

5.2.3 Varför behöver nuvarande regler ändras?

Direktivet anger att medlemsstater ska säkerställa att kraven för nya bostadshus och vid ombyggnad i artikel 14.4 uppfylls senast den 29 maj 2026. Boverket bedömer att det krävs bestämmelser i svensk lagstiftning utöver de som redan finns, för att säkerställa att det omarbetade direktivets krav uppfylls. Enligt Boverkets förslag till föreskrifter kommer dessa att träda i kraft under 2026.

5.2.4 Nollalternativet

Som följd av medlemskap i EU behöver EU-direktiv införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

Nollalternativet är att de krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som nu finns i svenska byggregler inte ändras, det vill säga att de ändrade och nya krav som följer med det omarbetade direktivet inte införs i svensk lagstiftning.

En uppenbar konsekvens är att Sveriges skyldigheter till följd av EU-medlemskapet inte skulle uppfyllas. Det skulle kunna leda till ett överträdelseärende. Andra effekter är att de investeringskostnader, driftkostnader och administrativa kostnader som utökade krav på byggnader för med sig inte skulle uppstå. Därutöver är det troligt att delar av den utbyggnad av laddningsinfrastruktur i byggnader som direktivets krav kan antas leda till, inte kommer att ske i samma takt om kraven inte införs. Detta kan förväntas inträffa främst vid byggnader där det inte finns tillräckliga marknadsmässiga förutsättningar för investeringar i laddningsinfrastruktur. Det skulle kunna leda till något långsammare elektrifiering av transportsektorn och därmed att positiva miljöeffekter av elektrifiering senareläggas.

5.3 Alternativa lösningar

Boverket har utrett alternativa sätt att uppfylla direktivets krav avseende hållbar mobilitet för bostadshus. Målet är att hitta den mest ändamålsenliga regleringen vilket inkluderar att minimera risk för olönsamma åtgärder för hushåll

och företag. I varje utrett alternativ har Boverket i proportion²¹ till alternativets omfattning och effekter, beaktat måluppfyllelse och potentiella konsekvenser för aktörer som berörs samt övriga relevanta samhällsmål. Boverket har sedan jämfört alternativen mot varandra och valt ett alternativ som förslag.

Faktorer som i den utsträckning det är relevant har beaktats är:

1. Effekt på problemet.
2. Konsekvenser för stat, region, kommun.
3. Konsekvenser för företag.
4. Konsekvenser för privatpersoner.
5. Övriga samhällskonsekvenser.

5.3.1 Alternativ 1

Kravet på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser föreslås utlösas för nya flerbostadshus som har fler än tre bilparkeringsplatser. Direktivet anger bostadshus generellt men det framgår av bland annat kommissionens vägledning till direktivet att avsikten är att krav ska ställas där boende och användare inte har rådighet över byggnaden. I småhus är det inte ett problem varför sådana byggnader inte behöver omfattas, även om de i enstaka fall skulle kunna ha fler än tre bilparkeringsplatser. Ett så kallat dubbelgarage är inte heller automatiskt att betrakta som fyra parkeringsplatser då själva infarten är avsedd för samma bil som ska parkeras i garaget och platserna därmed inte kan användas självständigt. Förslagets krav på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur är samma som i direktivet. Krav ställs på minst en laddningspunkt, det vill säga samma kravnivå som direktivet.

Boverket föreslår att inte ställa krav på var cykelparkeringsplatserna ska finnas. Det möjliggör flexibla lösningar där till exempel en grupp av byggnader kan dela på en cykelparkeringsplats eller cykelförvaringshus och inte behöver ha separata cykelparkeringsplatser för varje byggnad. Därmed möjliggörs mer kostnadseffektiva lösningar än om krav till exempel skulle ställas i byggnaden eller på dess tomt.

Kraven på cykelparkeringsplatser avser endast ett särskilt avsett utrymme eller yta för ändamålet. Begreppet cykelparkeringsplats definieras med ett mått för det fall anordningar för cykelparkering, exempelvis cykelställ, saknas. Mått anges för att kunna beräkna antalet cykelparkeringsplatser på en viss utpekad yta om byggherren inte sätter upp cykelställ eller andra anordningar.

²¹ 5 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Måttangivelsen skapar en förutsägbarhet för byggherrar och underlättar därmed tillämpningen och bedöms därför vara motiverad.

Direktivet ställer inga krav på att det ska finnas särskilda anordningar för cykelparkering. Boverket föreslår inte heller några sådana krav.

Boverket föreslår att göra en precisering av vad som särskilt ska beaktas i lämplighetsbedömningen som avser möjlighet att anpassa kravet på antalet cykelparkeringsplatser med hänsyn till lokala demografiska, geografiska och klimatomässiga förutsättningar. Motivet är att tydliggöra att anpassning får göras för byggnader där det inte är skäligt att ställa krav på två cykelparkeringsplatser. Exempel på sådana byggnader är äldre bostäder och studentbostäder men också andra bostadsbyggnader där det är skäligt att göra en anpassning av kravnivån.

Boverket bedömer att alternativet inte orsakar högre kostnader för byggherrar och byggnadsägare än vad som är nödvändigt givet att direktivets höjda krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser måste införas i svensk rätt. Att inte reglera exakt var cykelparkeringsplatser ska placeras främjar flexibilitet och kostnadseffektivitet. Måttangivelse på cykelparkeringsplatser finns inte i direktivet men bedöms rimligt ur ett tillämpningsperspektiv. Boverket avstår dock att ställa krav på särskilda anordningar då det skulle resultera i mindre flexibilitet, något som skulle kunna leda till omotiverade investeringskostnader i det enskilda fallet.

5.3.2 Alternativ 2

Alternativet motsvarar alternativ 1 med skillnaden att antalet cykelparkeringsplatser för flerbostadshus blir gällande oavsett om det finns fler än tre bilparkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt.

Antal cykelparkeringsplatser krävstalls som i direktivet men kravet föreslås gälla alla flerbostadshus, inte bara flerbostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser. Detta kan ses som en ändamålsenlig reglering i förhållande till syftet med att ställa krav på cykelparkeringsplatser i bostadshus. Skälssats 53 i direktivet nämner att medlemsstaterna bör möjliggöra en ökning av antalet cykelparkeringsplatser i bostadsbyggnader där det inte finns några bilparkeringsplatser. Det är vanligt att svenska kommuner med stöd av tomtkravet i PBL ställer väl så höga krav som direktivet ställer, varför alternativet sannolikt inte kommer leda till högre krav än vad byggherrar och fastighetsägare redan möter i bygglovsprövningen idag, innan författningsförslaget träder i kraft.

Genom att inte koppla kravet på cykelparkeringsplatser till antalet bilparkeringsplatser blir reglerna enklare att tillämpa för kommuner och byggherrar då kravet på cykelparkering i flerbostadshus inte varierar beroende på antalet

bilparkeringar. Exempelvis vid parkeringsköp av bilparkering på annan fastighet kan det uppstå en situation då ett större flerbostadshus inte anses träffas av kravet på cykelparkeringsplatser. Eftersom det i 8 kap. 9 § första stycket 4 PBL finns tomtkrav avseende parkering av fordon, vilket inkluderar cyklar, så kan kommunen ändå hävda att deras parkeringsnormer för cyklar bör uppfyllas för att tomtkravet ska anses vara uppfyllt. Detta kan leda till osäkerhet för byggherren om vilka krav som gäller, vilket i sin tur kan påverka förtroendet för regelverket och i värsta fall försena byggprocessen.

Boverket bedömer att alternativet i stort inte orsakar högre kostnader för byggherrar och byggnadsägare än vad som är nödvändigt givet att direktivets höjda krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser måste införas i svensk rätt. I enstaka fall kan det dock inte uteslutas att kostnaden blir högre för byggherren om ett flerbostadshus saknar bilparkeringar, då kraven enligt detta alternativ inte gäller, och kommunen i stället ställer krav på cykelparkering med stöd av tomtkravet.

5.3.3 Alternativ 3

Alternativ 3 motsvarar alternativ 2 förutom:

1. Krav på cykelparkeringsplatser ställs på alla bostadshus oavsett antal bilparkeringsplatser, det vill säga även småhus inkluderas.
2. Krav på laddningsinfrastruktur ställs på alla bostadshus, det vill säga även småhus.
3. Cykelparkeringsplatser ska placeras i byggnaden eller på dess tomt.
4. Cykelparkeringsplatser ska förses med särskilda anordningar som höjer cykelparkeringens kvalitet.
5. Ingen måttangivelse för cykel anges.
6. Direktivets möjlighet till anpassning av krav på antalet cykelparkeringsplatser med hänsyn till lokala förutsättningar inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden införs i författningen men utan att en precisering görs av lämplighetsbedömningen.

Alternativet kan anses uppfylla direktivet men inte på ett ändamålsenligt sätt. Alternativet kan även ses som en viss överimplementering av direktivet. Att inkludera småhus, utöver flerbostadshus, kan exempelvis anses vara en överimplementering eftersom sådana hus dels kan ha färre än tre bilparkeringsplatser på tomten, dels kan ha goda möjligheter redan idag att installera laddningsinfrastruktur och anordna cykelparkeringsplatser själva utan att detta behöver särskilt regleras i en föreskrift.

Att ställa krav på var cykelparkeringen ska placeras och att ställa krav på särskilda anordningar skulle också minska möjligheten till anpassade lösningar i det enskilda fallet och skulle även kunna leda till högre investerings- och livscykelkostnader än alternativ 1.

Att inte ange något generellt krav på måttangivelse för cykel skulle visserligen öka flexibiliteten för byggherren. Samtidigt skulle det skapa en osäkerhet kring om kravet är uppfyllt eller inte i praktiken eftersom det blir svårare för byggherren att bevisa att cykelparkeringsplatserna går att använda när det inte anges ett minsta avstånd eller yta mellan varje cykelparkeringsplats som garanterar en användbarhet av platserna.

Eftersom lämplighetsbedömningen inte preciseras i detta alternativ lämnas hela bedömningen av lokala förutsättningar till byggherrar och kommunala tillsynsmyndigheter. Detta ökar risken för att de undantag från kravet på två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet, som bedöms vara lämpliga i likartade fall, kommer att variera mellan olika byggherrar och kommuner på ett sätt som inte kan anses vara lämpligt.

5.3.4 Boverket föreslår alternativ 1

Alternativ 1 uppfyller direktivets krav och minimerar behovet av investeringskostnader som följer av direktivets höjda kravnivå. Trots de fördelar som finns med alternativ 2 kan det anses utgöra en viss överimplementering av kraven i direktivet och det går inte utesluta att det i enstaka fall kan leda till ökade kostnader för den enskilde.

Boverket bedömer sammantaget att alternativet 1 inte orsakar högre kostnader för byggherrar och byggnadsägare än vad som är nödvändigt givet att direktivets höjda krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser måste införas i svensk rätt. Att inte reglera exakt var cykelparkeringsplatser ska placeras främjar flexibilitet och kostnadseffektivitet.

5.4 Åtgärder för att begränsa kostnader

Utgångspunkten är att direktivets miniminivå införlivas i svensk lagstiftning. I de fall kravnivån är explicit uttryckt i direktivet, till exempel hur många laddningspunkter som ska finnas per bilparkeringsplats, införs direktivets kravnivå i författningsförslaget. I några fall finns det utrymme för anpassning av direktivets krav och då har Boverket valt den tolkning som bedöms minimera risk för olönsamma åtgärder för företag och andra berörda som ska uppfylla kraven.

Att inte reglera exakt var cykelparkeringsplatser ska placeras främjar flexibilitet och kostnadseffektivitet.

5.5 Förslaget i förhållande till EU-direktivet

Förslaget inför samtliga aspekter som regleras i direktivet avseende laddningsinfrastruktur. I de flesta fall har en relativt stor frihet lämnats till byggherren att utforma sin anläggning efter de förhållanden som gäller för respektive byggnad.

6 Lokalbyggnader

Detta avsnitt beskriver kortfattat nu gällande krav på hållbar mobilitet för lokalbyggnader, den aktuella problemställningen och vilken förändring som eftersträvas. Vidare beskrivs de olika alternativ som analyserats för att uppnå förändringen samt åtgärder för att begränsa kostnader.

Beskrivningar i avsnittet omfattar krav för nya lokalbyggnader och lokalbyggnader som byggs om, men också krav för redan uppförda lokalbyggnader.

6.1 Beskrivning av nuvarande regler avseende hållbar mobilitet för lokalbyggnader

I plan- och bygglagstiftningen finns tekniska egenskapskrav på laddningsinfrastruktur som har sin grund i det tidigare direktivet. Enligt 3 kap. 20 b § andra stycket PBF gäller krav på laddningsinfrastruktur för lokalbyggnader med parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till byggnaden. Parkeringen ska vara utrustad med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna. Kraven på laddningsinfrastruktur för lokalbyggnader gäller vid nybyggnad och vid särskilt angivna ombyggnadsfall, 3 kap. 22 § PBF.

I 3 kap. 20 c § PBF anges också retroaktiva krav på befintliga lokalbyggnader med parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till byggnaden. Parkeringen ska vara utrustad med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon. Kravet trädde i kraft den 1 januari 2025. Kravet gäller inte byggnader som ägs och används av en ideell organisation som är ett litet eller medelstort företag.

I plan- och bygglagstiftningen finns även tomtkrav om utrymme för parkering av fordon, vilket även innefattar cyklar.²² Kraven anger ingen skarp nivå till antalet cykelparkeringsplatser, se avsnitt 8.3.6.

Sverige har för närvarande inte bestämmelser som medger undantag för direktivets utökade krav vid ombyggnad, se även avsnitt 8.4.1.

²² 8 kap. 9 § 4 PBL.

6.2 Problembeskrivning

Grunden för hur direktivets krav avseende lokalbyggnader ska införlivas är att analysera vad som behöver förändras genom att krav flyttas från PBF till Boverkets föreskrifter.

6.2.1 Vad är problemet?

Direktivet ställer krav som inte finns i nuvarande svensk lagstiftning. Lagstiftningen behöver därför ändras så att direktivets krav på Sverige uppfylls. Kraven i direktivet omfattar i korthet bland annat höjda krav på förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna, ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser.

6.2.2 Vad är problemet vid ombyggnad?

I artikel 14.5 b) i det omarbetade direktivet finns en undantagsmöjlighet vid ombyggnad som medlemsstaterna kan välja att tillämpa. Undantagsmöjligheten innebär att kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser inte behöver tillämpas om kostnaderna för att installera den laddningsinfrastruktur som krävs är hög, minst 10 procent, i förhållande till den totala kostnaden för ombyggnaden. Undantagsmöjligheten gäller för de specifika kategorier av byggnader som medlemsstaten pekar ut. Frågan är om undantagsmöjligheten ska användas och i så fall för vilka kategorier av byggnader.

6.2.3 Nollalternativet

Som följd av medlemskap i EU behöver EU-direktiv införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

Nollalternativet är att de krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som nu finns i svenska byggregler inte ändras, det vill säga att de ändrade och nya krav som följer med det omarbetade direktivet inte införs i svensk lagstiftning.

En uppenbar konsekvens är att Sveriges skyldigheter till följd av EU-medlemskapet inte skulle uppfyllas. Det skulle kunna leda till att ett så kallat överträdelseärende mot Sverige inleds av EU-kommissionen. Andra effekter är att de investeringskostnader, driftkostnader och administrativa kostnader som utökade krav på byggnader för med sig inte skulle uppstå. Därutöver är det troligt att delar av den utbyggnad av laddningsinfrastruktur i byggnader som direktivets krav kan antas leda till, inte kommer att ske i samma takt om kraven inte införs. Detta kan förväntas inträffa främst vid byggnader där det inte finns tillräckliga marknadsmässiga förutsättningar för investeringar i laddningsinfrastruktur. Det skulle kunna leda till något långsammare elektrifiering av

transportsektorn och därmed att positiva miljöeffekter av elektrifiering senare läggas.

6.2.4 Nollalternativet vid ombyggnad

Nollalternativet vid ombyggnad är att möjligheten till undantag för specifika kategorier av byggnader om kostnaderna för laddnings- och lednings installationer överstiger minst 10 procent av den totala kostnaden för den större renoveringen av byggnaden, inte införlivas i svensk lagstiftning.

Om undantaget inte används kan det ses som en form av överimplementering av direktivet. Sannolikt är det dock få ombyggnader som kan åberopa undantaget varför konsekvenserna av en sådan implementering skulle bli små.

6.2.5 Mål

Boverkets föreskrifter om hållbar mobilitet ska uppfylla de skyldigheter som följer av direktivets krav på ett sådant sätt att eventuella negativa konsekvenser minimeras.

6.2.6 Varför behöver nuvarande regler ändras?

Direktivet anger att medlemsstater ska säkerställa att kraven för nya lokalbyggnader och vid ombyggnad i artikel 14.1 uppfylls senast den 29 maj 2026. De retroaktiva kraven i artikel 14.2 ska uppfyllas senast den 1 januari 2027 respektive den 1 januari 2033. Boverket bedömer att det krävs bestämmelser i svensk lagstiftning utöver de som redan finns, för att säkerställa att det omarbetade direktivets krav uppfylls.

6.3 Alternativa lösningar

Boverket har utrett alternativa sätt att uppfylla direktivets krav avseende hållbar mobilitet för lokalbyggnader. Målet är att hitta den mest ändamålsenliga regleringen vilket inkluderar att minimera risk för olönsamma åtgärder för hushåll och företag. I varje utrett alternativ har Boverket i proportion till alternativets omfattning och effekter, beaktat måluppfyllelse och potentiella konsekvenser för aktörer som berörs samt övriga relevanta samhällsmål.²³ Boverket har sedan jämfört alternativen mot varandra och valt ett alternativ som förslag.

Aspekter och aktörer som i den utsträckning det är relevant har beaktats är:

1. Effekt på problemet.
2. Konsekvenser för stat, region, kommun.

²³ 5 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

3. Konsekvenser för företag.
4. Konsekvenser för privatpersoner.
5. Övriga samhällskonsekvenser.

6.3.1 Alternativ 1

Direktivets krav införlivas väsentligen som de uttrycks i direktivet. Boverket har övervägt vilken preciseringsgrad som är lämplig samt gjort ett val när det gäller retroaktiva krav.

Den befintliga bestämmelsen i 3 kap. 20 c § PBF om att en lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska alltid ha tillgång till minst en laddningspunkt för laddning av elfordon, överförs till Boverkets föreskrifter. Den behöver behållas för att uppfylla det tidigare direktivet.

I det omarbetade direktivet utökas det retroaktiva kravet för lokalbyggnader med fler än tjugo bilparkeringsplatser till att minst 10 procent av platserna ska vara utrustade med laddningspunkter eller ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna. Boverket bedömer att regleringen inte bör styra vilken av dessa åtgärder som ska vidtas. Byggnadsägaren ska således själv kunna välja om det är lämpligt att installera ledningsinfrastruktur eller laddningspunkter för den aktuella byggnaden.

Boverket föreslår att kravet ska gälla byggnader som har fler än tjugo platser inne i byggnaden. Det innebär att mellan 9 000–13 000 byggnader uppskattas träffas av kravet i stället för 29 000–43 000 byggnader om även bilparkeringsplatser på byggnadernas tomt ska medräknas.

Det finns en risk att en del av laddningspunkterna som direktivet orsakar inte kommer vara fastighetsekonomiskt lönsamma på grund av för låg beläggningsgrad. Vid låg beläggningsgrad kommer en del av dessa laddningspunkter att användas så lite att den samhällsekonomiska nyttan inte uppvägs av den samhällsekonomiska kostnaden som utgörs av bland annat installationskostnader samt miljökostnader för att tillverka och installera dem. Kostnadsberäkningar finns i avsnitt 9.6.1 och bilaga 2.

Kravet på cykelparkeringsplatser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar skulle kunna preciseras med en måttangivelse, till exempel att det ska finnas en viss andel sådana platser. Boverket föreslår i stället en lägre preciseringsgrad som anger att det i skälig omfattning ska finnas plats för större cyklar.

Det är enligt direktivet möjligt att välja hur kravet på cykelparkeringsplatser får anpassas för byggnader där personer normalt inte anländer med cykel.

Boverket föreslår att inte ta fram en uttömmande lista över vilka byggnader det kan vara. Av flexibilitetsskäl bedöms det mer lämpligt att det får avgöras på lokal nivå från fall till fall.

Boverket föreslår att direktivets flexibilitet när det gäller att beräkna hur många cykelparkeringsplatser det ska finnas i en lokalbyggnad införs fullt ut. En byggherre ges därmed möjlighet att beräkna mängden cykelparkeringsplatser antingen som minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Boverket föreslår heller inte preciserade regler om hur beräkningen av genomsnittlig användarkapacitet ska gå till. Boverket ser fördelar för byggherrar att kunna välja beräkningsmetod och att kunna skapa objektspecifika beräkningsmodeller. Dessa fördelar överväger att det tillämpningsmässigt och tillsynsmässigt kan vara enklare att ha en reglerad beräkningsmetod. Att precisera beräkningsmetoden skulle riskera att styra antalet cykelparkeringsplatser som måste anläggas på ett sätt så att det blir en överimplementering av direktivet. Att beräkna antalet platser för till exempel en kontorsbyggnad är troligen okomplicerat medan det för byggnader där mängden människor varierar kraftigt över dygnet eller veckan, till exempel sjukhus, idrottsarenor och konserthus, finns skäl att kunna vara flexibel i det enskilda fallet.

6.3.2 Alternativ 2

Som alternativ 1 men att byggnader med fler än tjugo bilparkeringsplatser i byggnaden och på tomten ska omfattas av det retroaktiva kravet. Alternativet skulle leda till väsentligt högre investeringskostnader och större risk för olönsamma åtgärder för byggnadsägare. Alternativet är därför inte förenligt med målet att minimiimplementera direktivet.

Det kan finnas samhällsekonomiska nyttor med att ställa högre krav än direktivets miniminivå. Det är dock inte ett tillräckligt skäl för att alternativet ska väljas. Anledningen är att den som får en kostnad för att uppfylla kravet inte fullt ut kompenseras eftersom de samhällsekonomiska nyttorna delas med andra. Det kan tilläggas att det är betydande risk för att de tillkommande samhällsekonomiska nyttorna som kan följa av en högre kravnivå, inte skulle räcka för att kunna kompensera de byggnadsägare som beläggs med högre krav. Anledningen är att de samhällsekonomiska nyttorna av de laddningspunkter som byggs enbart för att uppfylla kravet, det vill säga inte för att de är fastighetsekonomiskt lönsamma, kommer att användas relativt lite. Därför får de en liten

effekt på elektrifieringen av transportsektorn och därmed låg miljönytta samtidigt som de orsakar miljöpåverkan vid installation och tillverkning.²⁴

6.3.3 Boverket föreslår alternativ 1

Alternativ 1 uppfyller direktivets krav och minimerar behovet av investeringskostnader som följer av direktivets höjda kravnivå.

Boverket bedömer att alternativet inte orsakar högre kostnader för byggherrar och byggnadsägare än vad som är nödvändigt givet att direktivets höjda krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser måste införas i svensk rätt. Att inte reglera exakt hur anpassning av antalet cykelparkeringsplatser får beräknas främjar flexibilitet och kostnadseffektivitet. Valet att byggnader med fler än tjugor bilparkeringsplatser i byggnaden ska träffas av ett retroaktivt krav minskar mängden olönsamma investeringar.

Eventuella samhällsekonomiska nyttor som kan följa av en högre kravnivå än direktivets miniminivå är inte ett tillräckligt skäl för att välja alternativ 2, se avsnitt 6.3.2.

6.3.4 Alternativ 1 för ombyggnad

Boverkets förslag är att det införs ett undantag från kraven vid ombyggnad, om installationskostnaderna för laddningsinfrastrukturen är höga i förhållande till totalkostnaden för ombyggnaden. Undantaget föreslås omfatta samma kategori av byggnader som det nu gällande retroaktiva kravet på laddningsinfrastruktur, det vill säga byggnader som ägs och används av en ideell organisation, som är ett litet eller medelstort företag, som framgår av kommissionens rekommendation 2003/361/EG.

Det omarbetade direktivet ställer betydligt högre krav på laddningsinfrastruktur än det tidigare direktivet. Det går därför inte att utesluta att kostnaderna för installation i enskilda fall skulle komma att överstiga 10 procent av totalkostnaden för ombyggnaden. Undantaget föreslås för att skydda de ideella organisationer som annars skulle kunna drabbas av en kostnad man skulle kunna ha svårighet att finansiera. Att minska den risken överväger nackdelen att det kan bli administrativt betungande för byggnadsnämnden att bedöma de underlag byggherren behöver visa när undantaget åberopas.

²⁴ Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddningsinfrastruktur, Boverket rapport 2020:18 [Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddningsinfrastruktur - Boverket https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publikationer/2020/konsekvenser-av-andrade-kravnivaer-for-laddningsinfrastruktur/](https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publikationer/2020/konsekvenser-av-andrade-kravnivaer-for-laddningsinfrastruktur/) hämtad 2025-10-23.

6.3.5 Alternativ 2 för ombyggnad

Undantaget skulle kunna utökas till att omfatta alla byggnader som ägs eller används av små och medelstora företag. Alternativt en avgränsad del av dessa företag, till exempel så kallade mikroföretag med max 10 anställda.

I Sverige har 97 procent av alla företag färre än 10 anställda och 99 procent färre än 250 anställda.²⁵ Det finns två viktiga skäl till att inte tillämpa undantag för dessa företag. Syftet med direktivet är bland annat att expandera laddningsinfrastruktur i befintliga byggnader, i samband med att ombyggnader genomförs, vilket generellt sett kan anses vara kostnadseffektivt. Ett brett undantag skulle därför inte svara upp mot direktivets syfte. Företag som finansierar en ombyggnad som definieras i direktivet har sannolikt möjlighet att finansiera även den tillkommande laddningsinfrastrukturen. Det finns en väsentlig skillnad i företags och ideella organisationers finansieringsmöjligheter. Till exempel kan i synnerhet små ideella organisationer ha svårt att belåna sina byggnader.

6.3.6 För ombyggnad föreslår Boverket alternativ 1

Alternativ 1 uppfyller direktivets krav och minimerar behovet av investeringskostnader för ideella föreningar som kan ha små ekonomiska resurser. Samtidigt bedöms de administrativa kostnaderna för byggherrar och byggnadsnämnder inte öka i en sådan omfattning att det överväger nyttan med att minska investeringskostnader för ideella föreningar.

6.4 Åtgärder för att begränsa kostnader

Utgångspunkten är att direktivets miniminivå införlivas i svensk lagstiftning. I de fall kravnivån är explicit uttryckt i direktivet införs den kravnivån i författningsförslaget. I några fall finns det utrymme för tolkning och då har Boverket valt en den tolkning som bedöms minimera risk för olönsamma åtgärder för företag och andra som ska uppfylla kraven.

Det retroaktiva kravet på lokalbyggnader tolkas som att endast bilparkeringsplatser inne i byggnaden när ska räknas när bedömning görs om en byggnad omfattas av kravet. Den tolkningen innebär att 8 000–13 000 byggnader träffas av det retroaktiva kravet. Den alternativa tolkningen, att även bilparkeringsplatser på byggnadens tomt ska räknas bedöms leda till att 29 000–43 000

²⁵ Tillväxtverket, statistik om företagande 2 juni 2025.

byggnader berörs av krav. Boverkets tolkning leder till uppskattad investeringskostnad på 350–600 miljoner kronor.²⁶

Om direktivet införlivas så att även byggnader med sammanlagt minst tjugo bilparkeringsplatser inklusive tomten leder det till att uppskattningsvis 29 000–43 000 byggnader omfattas av kraven. Investeringskostnaden blir 4,2–8 miljarder kronor.²⁷ Alternativet skulle troligen leda till laddningspunkter som är företagsekonomiskt olönsamma eftersom beläggningsgraden på en del av platserna skulle vara för låg.

6.5 Förslaget i förhållande till EU-direktivet

Förslaget inför samtliga aspekter som regleras i direktivet avseende laddningsinfrastruktur. I de flesta fall har en relativt stor frihet lämnats till byggherren att utforma sin anläggning efter de förhållanden som gäller för respektive byggnad.

²⁶ Beräknat på att laddningspunkter väljs. Beräkningen bygger på att dessa byggnader redan har minst en laddningspunkt som följd av nuvarande krav samt antagandet att byggnaderna har 30 bilparkeringsplatser. Det innebär att de ska ha ytterligare två laddningspunkter som följd av det omarbetade direktivet.

²⁷ Beräknat på att laddningspunkter väljs. Beräkningen bygger på att dessa byggnader redan har minst en laddningspunkt som följd av nuvarande krav samt antagandet att byggnaderna har 30 bilparkeringsplatser. Det innebär att de ska ha ytterligare två laddningspunkter som följd av det omarbetade direktivet.

7 Tekniska krav på laddningsinfrastruktur

Detta avsnitt beskriver kortfattat nu gällande tekniska krav på laddningsinfrastruktur, det aktuella problemet och vilken förändring som eftersträvas. Vidare beskrivs de olika alternativ som analyserats för att uppnå förändringen samt åtgärder för att begränsa kostnader.

7.1 Beskrivning av nuvarande krav på laddningsinfrastrukturen

Tekniska krav på laddningsinfrastruktur finns i dag i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon. Författningen reglerar idag endast vilka tekniska krav som finns då reglering av vilka byggnader som ska uppfylla kraven för närvarande finns i PBF. I föreskrifterna finns bland annat krav på uttag eller anslutningsdon och krav på dimensionering av ledningsinfrastruktur.

7.2 Problembeskrivning

Grunden för hur det omarbetade direktivets krav bör införlivas är att analysera vad som behöver ändras i nuvarande nationella regler.

7.2.1 Vad är problemet?

Boverkets nuvarande föreskrifter och allmänna råd om laddning av elfordon reglerar de krav som finns i den tidigare utgåvan av energiprestandadirektivet. I och med att direktivet har uppdaterats har en rad tekniska krav tillkommit som inte ingick i tidigare reglering.

Dessa är främst följande:

- Krav på förberedande installationer av kablar.
- Krav på samtidig laddning.
- Krav på så kallad smart laddning.
- Möjligheter till dubbelriktad laddning när så är lämpligt.

Då dessa aspekter inte finns med i nuvarande författning från Boverket eller föreslås införas i lag eller förordning kommer föreskriften att behöva ändras eller upphävas och en ny grundförfattning tas fram. Eftersom kraven på vilka byggnader som omfattas flyttas från PBF och krav på cykelparkeringsplatser tillkommer har Boverket beslutat att en ny grundförfattning ska tas fram.

7.2.2 Mål

Boverkets nu föreslagna föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet ska ersätta Boverkets tidigare föreskrifter och allmänna råd om laddning av elfordon och uppfylla de skyldigheter som följer av direktivets krav på ett sådant sätt att eventuella negativa konsekvenser minimeras.

7.2.3 Varför behöver nuvarande regler ändras?

Det omarbetade direktivet anger att medlemsstaterna ska säkerställa att förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur för lokalbyggnader är dimensionerad så att det antal laddningspunkter som krävs kan användas samtidigt och effektivt och, om så är lämpligt, stödja installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning, i den mån detta är tekniskt och ekonomiskt genomförbart och motiverat. (Artikel 14.1 tredje stycket.) Medlemsstaterna ska vidare säkerställa att förinstallerad kabeldragning för bostadshus är dimensionerad för att möjliggöra samtidig användning av laddningspunkter på alla parkeringsplatser. (Artikel 14.4 femte stycket.) Laddningspunkter ska kunna använda smart laddning och, om så är lämpligt, dubbelriktad laddning, och att de drivs på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt och i överensstämmelse med eventuella europeiska standarder och delegerade akter som antas enligt AFIR-förordningen. (Artikel 14.6.) Boverket bedömer att det krävs bestämmelser i svensk lagstiftning utöver de som redan finns, för att säkerställa att det omarbetade direktivets tekniska krav på laddningsinfrastruktur uppfylls.

7.2.4 Nollalternativet

Som följd av medlemskap i EU behöver EU-direktiv införlivas i medlemsstaternas lagstiftning.

Nollalternativet är att de krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som nu finns i svenska byggregler inte ändras, det vill säga att de ändrade och nya krav som följer med det omarbetade direktivet inte införs i svensk lagstiftning.

En uppenbar konsekvens är att Sveriges skyldigheter till följd av EU-medlemskapet inte skulle uppfyllas. Det skulle kunna leda till att EU-kommissionen inleder ett så kallat överträdelseärende. Andra effekter är att de investeringskostnader, driftkostnader och administrativa kostnader som utökade krav på byggnader för med sig inte skulle uppstå.

7.3 Alternativa lösningar för tekniska krav på laddningsinfrastruktur

Boverket har utrett alternativa sätt att uppfylla direktivets krav avseende tekniska krav på laddningsinfrastruktur. Målet är att hitta den mest ändamålsenliga regleringen vilket inkluderar att minimera risk för olönsamma åtgärder för hushåll och företag. I varje alternativ har Boverket i proportion till regleringens omfattning och effekter, beaktat måluppfyllelse och potentiella konsekvenser för aktörer som berörs samt övriga relevanta samhällsmål.²⁸ Boverket har sedan jämfört alternativen mot varandra och valt ett alternativ som förslag.

Faktorer som i den utsträckning det är relevant har beaktats är:

1. Effekt på problemet.
2. Konsekvenser för stat, region, kommun.
3. Konsekvenser för företag.
4. Konsekvenser för privatpersoner.
5. Övriga samhällskonsekvenser.

7.3.1 Alternativ 1

Reglering sker på motsvarande nivå som i dagens föreskrifter och allmänna råd från Boverket. Det innebär att laddningspunkter ska vara försedda med anslutningsdon av Typ 2 eller Combo 2 men att ingen minimieffekt anges i föreskrift eller allmänt råd.

Genom att anslutning till fordon ska ske med typ 2 eller Combo 2 säkerställs att laddningspunkter alltid är installationer avsedda för laddning av elfordon. Någon minimieffekt krävs därmed inte för att uppfylla skrivningen i AFIR-förordningen²⁹ att en laddningspunkt ska utesluta anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kW vars primära syfte inte är laddning av elfordon. Mot bakgrund av att direktivet kräver att samtidig laddning av samtliga platser ska kunna ske, men att smart laddning och lastbalansering är möjlig har Boverket funnit det mer rationellt att byggherren själv dimensionerar sitt elsystem efter behovet för dennes verksamhet och tillgången på effekt från nätägaren.

Förinstallerad kabeldragning

När det finns krav på förinstallerad kabeldragning ska den vara framdragen och anpassad till den effekt som det förväntas finnas behov av. System för

²⁸ 5 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

kraftmatning ska vara dimensionerat så att samtliga framtida planerade laddningspunkter ska kunna användas samtidigt. System med lastbalansering och smart laddning får dock tas i beaktande när den totala kapaciteten på systemet och dimensioneringen av förinstallerade kablar projekteras.

I den mån kablar krävs för dataöverföring ska även de vara förinstallerade där det finns krav på fördragna kablar. Om dataöverföring kan ske trådlöst på ett ändamålsenligt sätt är det dock upp till byggherren att välja den lösning som denne föredrar.

Smart laddning

Så kallad smart laddning ska enligt direktivet alltid vara möjlig. Boverket har därför valt att inte analysera konsekvenserna av att inte införa ett sådant krav. En konsekvens av att smart laddning ska kunna ske är att kommunikation i form av dataöverföring till laddningspunkten behöver finnas, se ovan om möjlighet till trådlös kommunikation.

Dubbelriktad laddning

Dubbelriktad laddning ska enligt direktivet finnas när så är lämpligt. Boverket har därför valt att inte analysera konsekvenserna av att införa ett obligatoriskt krav på att erbjuda dubbelriktad laddning. I stället föreslås en reglering som anger att dubbelriktad laddning ska kunna ske när så bedömts möjligt utifrån förutsättningarna i den enskilda byggnaden. Som sådana förutsättningar anges antalet laddningspunkter samt möjligheten att överföra ström antingen till byggnaden eller till elnätet.

Tillgänglighet till laddningspunkter

För att laddningspunkterna ska kunna nyttjas av så många som möjligt på ett enkelt sätt ska de utformas enligt principerna för universell utformning. Det innebär att de ska placeras på lämplig höjd, inte ha onödiga nivåskillnader, god kontrastverkan ska finnas på skyltar med mera. Regleringen föreslås helt motsvara dagens nivå.

7.3.2 Alternativ 2

Samma som alternativ 1 förutom att krav på en minsta effekt på 3,7 kW införs. Denna effekt är den som indirekt anges som lägsta nivå enligt AFIR-förordningen och den undre gränsen för det som i dagligt tal kallas normalladdning. I många fall används dock en högre effekt även på platser där parkering sker en längre tid, exempelvis 7 kW eller 11 kW. För så kallad snabbladdning används en effekt på 22 kW och uppåt. Snabbladdning används främst till publik laddning exempelvis längs med vägar.

7.3.3 Alternativ 3

Samma som alternativ 1 med tillägg att förinstallerade kablar även ska innefatta kablar för dataöverföring.

Överföring av data via kabel är generellt att föredra framför trådlös överföring, då risken för instabilitet i överföringen och andra driftstörningar i systemet minskar. Att kräva att det alltid ska finnas framdragna datakablar för laddningspunkter som ännu inte tagits i drift har dock flera olika utmaningar. Dels kan kraven på systemet ändras när behovet att ta laddningspunkten i drift uppstår, dels går teknikutvecklingen på det trådlösa området snabbt framåt. De reglerna som nu föreslås bör kunna tillämpas utan att större ändringar i kraven behöver göras under en längre tidsperiod (runt 10 år).

7.3.4 Boverket föreslår alternativ 1

Boverket bedömer alternativ 1 som lämpligast då det ger byggherren störst frihet att utforma sin byggnad efter de behov och förutsättningar som finns på platsen och den verksamhet som avses bedrivas.

Att införa ytterligare krav på exempelvis en minimieffekt skulle kunna innebära att kostnader uppstår som byggherren inte kan få tillbaka från de som brukar laddningspunkterna. En lägsta effekt skulle möjligen kunna vara rationellt för laddningspunkter som ska vara tillgängliga för allmänheten. I det fallet hade troligen en gräns på 3,7 kW inte haft någon avgörande betydelse då låg effekt normalt inte är attraktivt för publik laddning. Då det inte finns reglerat om laddningspunkter ska vara allmänt tillgängliga eller inte är det även rimligt att det är den som äger byggnaden som har att avgöra hur den ska användas på ett effektivt sätt.

Mer underlag för val av teknisk utformning finns i rapporten ”Underlag för tekniska krav rörande förinstallerade kablar, tomrör, smart och dubbelriktad laddning för tillämpning av EPBD”.³⁰

7.4 Åtgärder för att begränsa kostnader

Utgångspunkten är att direktivets miniminivå införlivas i svensk lagstiftning. I de fall kravnivån explicit uttrycks i direktivet införs den kravnivån i författningsförslaget. I några fall finns det utrymme för bedömningar och då har Boverket valt den tolkning som bedöms minimera risk för olönsamma åtgärder för företag och andra som ska uppfylla kraven.

³⁰ Underlag för tekniska krav rörande förinstallerade kablar, tomrör, smart och dubbelriktad laddning för tillämpning av EPBD, rapport från Rise till Energimyndigheten (Boverkets dnr: 4202/2024-19).

Boverket föreslår inte några detaljerade regler för vilken effekt som lägst krävs för en laddningspunkt eller vilken dimension en förinstallerad kabel ska ha. För dataöverföring har en teknikneutral lösning valts där förinstallerade kablar inte krävs om det är lämpligt med trådlös kommunikation. Någon kostnadsuppfattning av dessa punkter har dock inte kunnat göras.

7.5 Förslaget i förhållande till EU-direktivet

Förslaget inför samtliga aspekter som regleras i direktivet avseende laddningsinfrastruktur. I de flesta fall har en relativt stor frihet lämnats till byggherren att utforma sin anläggning efter de förhållanden som gäller för respektive byggnad. Undantag är kravet på typ av anslutningsdon för laddning som följer av bilagan till AFIR-förordningen, samt kravet på tillgänglighet till laddningspunkter som ska kunna användas av alla.

8 Närmare om författningsförslaget

8.1 Författningsförslagets utformning

Författningsförslaget följer strukturen för Boverkets övriga nya byggregler³¹ som trätt i kraft den 1 juli 2025. Till skillnad från övriga nya byggregler finns dock för sakområdet hållbar mobilitet retroaktiva krav för vissa byggnader.

Författningsförslaget har fyra kapitel:

- Kapitel 1 Övergripande bestämmelser
- Kapitel 2 Krav vid uppförande av nya byggnader
- Kapitel 3 Krav vid ändring av byggnader
- Kapitel 4 Krav på redan uppförda lokalbyggnader

I kapitel 1 anges tillämpningsområdet för författningen och definitioner. Vidare finns förslag till föreskrifter om mindre avvikelser, byggprodukter, projektering, kontroll och dokumentation. Motsvarande bestämmelser finns i Boverkets övriga nya byggregler. Författningsförslaget är allmänt hållet och ställer inga detaljkrav på hur projektering och kontroll ska gå till.

I kapitel 2 finns förslag till krav på utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser vid uppförande av nya flerbostadshus och lokalbyggnader.

I kapitel 3 finns förslag till föreskrifter om vilka anpassningar och undantag från kraven som får göras vid ändringar av byggnader jämfört med kraven på nya byggnader.

I kapitel 4 finns förslag till retroaktiva krav på utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser för vissa redan uppförda lokalbyggnader.

8.2 Övergripande bestämmelser

Första kapitlet i författningsförslaget innehåller övergripande bestämmelser som till stor del även finns i Boverkets övriga nya byggregler. Det gäller

³¹ Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2024:6) om bärförmåga, stadga och beständighet i byggnader m.m. Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2024:7) om säkerhet i händelse av brand i byggnader. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:8) om skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö samt hushållning med vatten och avfall. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:9) om säkerhet vid användning av byggnader. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:10) om skydd mot buller i byggnader. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:11) om bostäders lämplighet för sitt ändamål. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:12) om byggnaders tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Boverkets föreskrifter (BFS 2024:13) om krav på tomter m.m.

bestämmelser om mindre avvikelser från kraven och byggprodukter samt krav på projektering, utförande och byggherrens kontroll. Bestämmelserna om projektering, utförande och kontroll anger, i likhet med övriga nya byggregler, krav på fackmässighet.

8.2.1 Föreskrifternas tillämpningsområde

Första kapitlet i författningsförslaget innehåller bestämmelser som avgränsar tillämpningsområdet. Bestämmelserna preciserar bland annat vilka byggnader som omfattas av krav och i vilka ombyggnadsfall kraven gäller.

Byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusmiljön

Enligt artikel 2.2 i det omarbetade direktivet definieras byggnad som en takförsedd konstruktion med väggar, för vilken energi används för att påverka inomhusmiljön. I direktivet har begreppet byggnad således en snävare definition än i PBL, som inte ställer krav på energianvändning. Det är byggnader enligt direktivets definition som ska omfattas av de preciserade kraven på hållbar mobilitet i författningsförslaget. Det innebär att kraven omfattar byggnader som har ett uppvärmningssystem för att hålla en jämn temperatur under året eller för att undvika allt för låga temperaturer på vintern samt byggnader med kylanläggningar för att minska temperaturen i byggnaden. Kraven i författningsförslaget omfattar exempelvis inte fristående garagebyggnader som inte använder energi för att påverka inomhusmiljön, det vill säga saknar uppvärmningssystem.

Uppförande av ny byggnad

De nu gällande, mer preciserade, kraven på vilken laddningsinfrastruktur som krävs i 3 kap. 20 b § PBF gäller vid nybyggnad³² och således även vid flyttning av byggnad. (3 kap. 22 § första stycket PBF.) Kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser i författningsförslagets 2 kapitel föreslås, likt Boverket övriga byggregler, gälla vid uppförande av ny byggnad. Direktivets lydelse synes inte omfatta fall då befintliga byggnader flyttas. Att göra en motsvarande avgränsning i Boverkets föreskrifter om hållbar mobilitet som för övriga byggregler bedöms vara förenligt med direktivet.

Vissa ombyggnadsfall

Av i delrapport 2025:8 föreslagna 3 kap. 22 § PBF följer att kraven på hållbar mobilitet inte gäller vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad och endast när det behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen. Det omarbetade direktivets begrepp ”större renovering”³³ har således ersatts med

³² 1 kap. 4 § PBL nybyggnad: uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats.

³³ Se artikel 2.22 i det omarbetade direktivet.

begreppet ”ombyggnad” i förslag till införlivande av kraven i den svenska plan- och bygglagstiftningen.³⁴

Författningsförslaget preciserar i vilka ombyggnadsfall kraven gäller i enlighet med direktivet. Artikel 14.1 och 14.4 i det omarbetade direktivet anger att, för att krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser ska ställas vid ombyggnad, måste ändringsåtgärderna innefatta bilparkeringen eller byggnadens/bilparkeringens elektriska infrastruktur. I fallet när bilparkeringen finns inuti byggnaden ska ändringsåtgärderna innefatta bilparkeringen eller byggnadens elektriska infrastruktur. I fallet när bilparkeringen angränsar fysiskt till byggnaden ska ändringsåtgärderna innefatta bilparkeringen eller bilparkeringens elektriska infrastruktur. Denna avgränsning till vissa ombyggnadsfall överensstämmer med vad som gäller för krav på laddningsinfrastruktur enligt det tidigare direktivet.

Avgränsningen till vilka ombyggnadsfall som omfattas regleras, såvitt avser gällande krav på laddningsinfrastruktur, i 3 kap. 22 § tredje stycket PBF. Kriterierna har anpassats i någon mån i förhållande till direktivets formulering. För fallet med en bilparkering som angränsar fysiskt till byggnaden redovisade Boverket i sin rapport från 2019³⁵ att man inte borde använda kriteriet om att ändringsåtgärderna ska innefatta bilparkeringens elektriska infrastruktur eftersom det skulle kunna riskera att tvinga fram grävarbeten som annars inte var tänkta att genomföras. Att förbereda för framtida installation av laddningspunkter i ett garage behöver inte, som i fallet med en utomhusparkering, inkludera grävarbeten och nedläggning av kanaler på själva parkeringsplatserna. För fallet med en bilparkering belägen inuti byggnaden ansågs därför kriteriet att ändringsåtgärderna ska innefatta bilparkeringen inte vara lämpligt att använda i reglerna.

Boverket menar att de tillkommande kraven enligt det omarbetade direktivet inte föranleder annan bedömning. Samma avgränsning till vilka ombyggnadsfall som omfattas bör således göras för kraven på hållbar mobilitet som för gällande krav på laddningsinfrastruktur.

Redan uppförda lokalbyggnader

Vissa krav i författningsförslaget är tillämpliga även för redan uppförda byggnader. Kraven avser vissa befintliga lokalbyggnader. De retroaktiva kraven anges i 4 kapitlet i författningsförslaget.

³⁴Se Boverkets delrapport 2025:8, avsnitt 6.3.

³⁵ Boverkets rapport 2019:15 Nya krav på laddningsinfrastruktur för laddfordon, s. 53.

8.2.2 Mindre avvikelse

En bestämmelse om mindre avvikelse finns i flertalet av Boverkets övriga författningar med nya byggregler. Möjligheten till mindre avvikelse finns, för de fall att kraven i föreskrifterna skulle vara orimliga i ett enskilt fall. Genom att göra en mindre avvikelse så är det möjligt att genomföra lösningar som uppfyller syftet med ett krav, trots att de formellt strider mot ordalydelsen. Boverket bedömer att en bestämmelse om mindre avvikelse bör införas även i föreskrifterna om hållbar mobilitet.

Bestämmelsen om mindre avvikelse gäller bara undantagsvis, under speciella förhållanden. Samtliga förutsättningar enligt nedan ska vara uppfyllda:

- det ska vara ett enskilt fall
- avvikelsen är mindre
- det finns särskilda skäl
- byggnaden kan antas bli tekniskt tillfredsställande trots avvikelsen
- det finns ingen avsevärd olägenhet från annan synpunkt.

Det är byggherren som har ansvaret för att en åtgärd uppfyller alla krav i författningen. Byggherren ska således i sin projektering, på ett ansvarsfullt sätt, även avgöra om en mindre avvikelse från en föreskrift kan tillämpas. Det är därför lämpligt att även införa ett krav på att mindre avvikelser ska dokumenteras i samband med projekteringen. Det ställs inga formkrav på hur dokumentationen ska gå till, det kan till exempel ske genom en tydlig notering på en relevant handling. Dokumentationskravet bedöms därför inte bli en betungande uppgift för byggherren. Därefter är det byggnadsnämndens uppgift, som för övriga byggregler, att inför startbesked eller slutbesked bedöma om byggherren har tillämpat reglerna på ett korrekt sätt.

8.2.3 Definitioner

Termer och uttryck i författningsförslaget har samma betydelse som i PBL och PBF. Författningens definitioner i övrigt samlas i en paragraf.

För begreppen bilparkeringsplats och cykelparkeringsplats anges en area som de kan anses uppta:

- bilparkeringsplats: 2,70 x 5 meter
- cykelparkeringsplats: 0,60 x 1,90 meter
- lådcykel eller motsvarande: 1,20 x 2,50 meter.

Måtten blir tillämpliga om särskilda markeringar av bilparkeringsplatsen eller särskilda anordningar för cykelparkering saknas. Boverket bedömer att det

finns behov av att i föreskrifterna ange sådana mått för att det ska vara möjligt att beräkna antalet platser på en bilparkering respektive yta anvisad för cykelparkering. Motsvarande reglering med mått för en bilparkeringsplats finns i nu gällande Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

Huruvida en byggnad utgör ett flerbostadshus eller en lokalbyggnad är avgörande för vilka krav som ställs på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser. Boverket bedömer därför att det finns behov av att, för tillämpningen av författningen, definiera begreppen flerbostadshus och lokalbyggnad. Av skäl 34 i det omarbetade direktivet framgår att medlemsstaterna kan välja hur byggnader som innehåller både bostäder och lokaler ska behandlas. Nu gällande föreskrifter om utrustning för laddning av elfordon³⁶ anger avgränsning mellan bostadshus och lokalbyggnad utifrån vad den övervägande delen av byggnadens bruttoarea är avsedd för. Boverket ser inte skäl att frånga denna princip för indelning för de nya utökade kraven på hållbar mobilitet.

Definitionerna av begreppen dubbelriktad laddning, förinstallerad kabeldragning, ledningsinfrastruktur och smart laddning har sin grund i, och är likalydande med, det omarbetade direktivet. Definitionen av begreppet förinstallerad kabeldragning har dock justerats för att tydliggöra möjligheten till trådlös dataöverföring.

Begreppen laddningspunkt och lastbalansering har sin grund i vägledningen ”Säker utbyggnad och användning av laddningsinfrastruktur för laddbara fordon”.³⁷

För vissa lokalbyggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ställs utökade retroaktiva krav på hållbar mobilitet. Definitionen av begreppet offentligt organ i författningsförslaget har sin grund i det omarbetade direktivet som hänvisar till definitionen i artikel 2.12 i energieffektivitetsdirektivet, EED. Enligt den definitionen avses med offentliga organ nationella, regionala eller lokala myndigheter och enheter som direkt finansieras och administreras av dessa myndigheter men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär. I kommissionens rekommendation (EU) 2024/1716 av den 19 juni 2024 om fastställande av riktlinjer för tolkningen av artiklarna 5, 6 och 7 i EED vad gäller energianvändning i den offentliga sektorn, renovering av offentliga byggnader och offentlig upphandling finns närmare vägledning vid tolkning av begreppet.

³⁶ 2 § Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon

³⁷ Myndigheten för civilt försvar [laddningsinfrastrukturSäker utbyggnad och användning av laddningsinfrastruktur för laddbara fordon](https://www.msb.se/sv/publikationer/saker-utbyggnad-och-anvandning-av-laddningsinfrastruktur-for-laddbara-fordon/) | MSB <https://www.msb.se/sv/publikationer/saker-utbyggnad-och-anvandning-av-laddningsinfrastruktur-for-laddbara-fordon/> hämtad 2026-01-225.

8.2.4 Byggprodukter och material

Byggprodukter och material ska ha kända och dokumenterade egenskaper i de avseenden som det har betydelse för att uppfylla kraven i författningsförslaget. Detta behövs för att byggherren ska kunna bedöma att produkterna är lämpliga att infogas i byggnadsverket.

Byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper ska anses ha kända och dokumenterade egenskaper i de avseenden som de är förhandsbedömda. Vilka slags byggprodukter som anses ha förhandsbedömda egenskaper framgår av författningsförslaget. Byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper är exempelvis CE-märkta eller typgodkända produkter.

Egenskaper hos andra byggprodukter än byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper ska provas eller bedömas genom annan vedertagen metod. Inom Europeiska unionen vedertagen metod ska användas där sådan finns.

8.2.5 Termen fackmässigt

I bestämmelserna om projektering, utförande och kontroll finns krav på fackmässighet i projektering och utförande, för att säkerställa att den färdiga byggnaden kan antas uppfylla kraven i författningsförslaget.

Kravet om fackmässighet innebär normalt att den som projekterar eller utför arbete ska ha en kompetens som motsvarar vad som kan krävas av en yrkesmässig person inom den aktuella professionen. Vilka kunskaper och färdigheter som behövs, beror på sakområdet och åtgärdens komplexitet. Fackmässighet kopplas inte till någon formell utbildning eller certifiering, även om man kan förvänta sig att de personer som anlitas har motsvarande kompetens. Om byggherren inte själv besitter de kunskaper och färdigheter som krävs för att kunna projektera eller utföra arbetet på ett fackmässigt sätt ansvarar byggherren för att sådan kompetens finns i organisationen.

Fackmässighet relateras här till förmågan att projektera, utföra och kontrollera åtgärder i förhållande till att uppfylla kraven i författningen. Byggherren är den som är ansvarig för kraven på fackmässighet. Detta gäller oavsett vem inom byggherrens organisation som rent faktiskt utför arbetena. Kraven på fackmässighet gentemot det allmänna kan inte förhandlas bort i den meningen att någon annan kan överta ansvaret.

Byggherren kan även i civilrättsliga avtal ha anspråk på den som ska utföra arbeten. Sådana anspråk regleras i avtalen parterna emellan och omfattas inte av kraven på fackmässighet enligt denna författning.

Fackmässighet kan uppnås till exempel genom att använda vetenskapligt baserade metoder, lämpliga branschstandarder, branschregler eller andra

accepterade metoder för att utföra arbetsmoment på ett professionellt sätt. Metoder ska vara tillförlitliga. Den som vill frångå en standard behöver visa att kraven i författningsförslaget ändå kan antas uppfyllas. Detta gör att det krävs transparens och spårbarhet.

Fackmässighet vid projektering kan avse att man kan bedöma vilka beräkningsmetoder som är relevanta och kunna tillämpa dem.

Den som projekterar på ett fackmässigt sätt tar fram underlag och utför arbete som gör att andra fackmän kan bilda sig en uppfattning om innehållet, till exempel genom användningen av begrepp och enheter samt genom upplägg och struktur.

Kravet på fackmässighet kan byggnadsnämnden använda för att till exempel begära tydligare handlingar eller avvisa projektering och utförande som inte är tillräckligt kvalificerade för att den aktuella åtgärden ska kunna antas uppfylla de tekniska egenskapskraven vid färdigställandet och över tid. Bestämmelsen förstärker således byggnadsnämndens mandat att begära de handlingar som krävs för en sådan bedömning. Att ställa krav på fackmässighet bidrar därmed också till att tydliggöra rollfördelningen i samhällsbyggnadssektorn.

Vad som är fackmässigt ändras i takt med ny kunskap. Det måste alltid till en bedömning i det enskilda fallet vilka kunskaper och färdigheter som krävs för att uppfylla kravet på fackmässighet.

Boverket bedömer att kravet på fackmässighet, det vill säga ett uttalat krav på kompetens, får små ekonomiska konsekvenser i fråga om tillämpning.

Tillförlitliga metoder

En förutsättning för fackmässighet i projektering och utförande, är att de metoder som används är tillförlitliga, så att en byggnad kan antas uppfylla de tekniska egenskapskraven vid färdigställandet och över tid. Sådana metoder bygger på kunskap och erfarenhet, och kan till exempel vara utvecklade inom forskning eller inom industrin. Vilken metod och hur den har tillämpats ska framgå av de handlingar som upprättas.

Författningsförslaget pekar inte på någon särskild metod. Den organisation som har utvecklat en standard, handbok eller liknande stöddokument, ansvarar som vanligt för innehållet och hur det förhåller sig till byggreglerna. Ansvaret för att en byggnad uppfyller de tekniska egenskapskraven vilar på byggherren.

8.2.6 Krav på projekteringen

I författningsförslaget finns krav på att byggnader ska projekteras och utföras på ett fackmässigt sätt. Detta medför att när projekteringen innefattar moment där dimensionering görs genom beräkningar, provningar eller mätningar ska

denna dimensionering baseras på tillförlitliga metoder. Projekteringen ska dokumenteras om det inte är obehövt.

Förundersökning

För att kunna fastställa vad som krävs vid ändring av en byggnad behöver byggherren först ha kännedom om byggnaden. Kraven vid ändring behöver också relateras till den aktuella åtgärden och den tänkta användningen. Därför ska byggherren inför en ändring av en byggnad klargöra

1. om byggnaden har sådana brister avseende kraven på hållbar mobilitet som kan få betydelse för den avsedda användningen och som kan åtgärdas inom ramen för åtgärden, och
2. om åtgärden kan försämra egenskaperna i fråga om hållbar mobilitet i den befintliga byggnaden på sådant sätt att försämringen får betydelse för den avsedda användningen.

Eftersom även varsamhetskravet och förvanskingsförbudet ska tillgodoses behöver byggherren ha kännedom även om byggnadens kulturvärden och hur de påverkas av de tänkta åtgärderna.

Förundersökningen är en del av projekteringen och utgör ett underlag för att bedöma vilka krav som går att ställa på ändringen och vilka skäl det finns att anpassa den kravnivå som gäller vid uppförandet av nya byggnader. Som framgår av avsnitt 0 utlöses krav på hållbar mobilitet dock inte vid alla ändringar av en byggnad utan endast i vissa angivna ombyggnadsfall. Förundersökningen utgör också ett underlag för att bedöma om varsamhetskravet uppfylls och förvanskingsförbudet följs.

8.2.7 Byggherrens kontroller

För att kvalitetssäkra byggprocessen finns i författningsförslaget bestämmelser om att kontroller ska genomföras, att resultatet ska dokumenteras, hur kontrollerna ska utföras beroende på när i byggprocessen de genomförs samt hur olika typer av kontroller kan kombineras för att säkerställa att kraven uppfylls. Krav på kontroll gäller oberoende av de kontroller som tas upp i kontrollplan enligt 10 kap. 6 § PBL.

Kontroller kan genomföras i tre olika skeden: under projekteringen, under utförandet och i den färdiga byggnaden. Det kan vara tillräckligt att göra kontroller under projektering och utförande eller endast i den färdiga byggnaden. I vilket skede det är lämpligt att utföra kontroller behöver bedömas i varje enskilt fall. Enligt Boverkets uppfattning ingår det i en fackmässig bedömning att avgöra när kontroller ska ske. Det bör fortsatt gå att välja när kontroller ska ske för att passa olika situationer.

Kontroll under projekteringen ska säkerställa att dimensionerande förutsättningar, exempelvis vilka laster byggnaden har dimensionerats för, projekteringsmetoder, provningsmetoder och beräkningar är relevanta och redovisade i handlingarna.

Kontroll under utförandet ska säkerställa att arbetet utförs enligt handlingarna från projekteringen. Syftet är bland annat att säkerställa att rätt byggprodukter används och att rätt arbetsmoment genomförs på rätt plats och vid rätt tidpunkt, för att den projekterade lösningen ska kunna utföras.

De kontroller som utförs med hjälp av provning, mätning eller besiktning i den färdiga byggnaden ska baseras på tillförlitliga metoder.

De kontroller som regleras här ska göras av byggherren oavsett vilka kontroller som regleras i kontrollplanen.

Utöver de kontroller som nämnts ovan finns det en rad kontroller av varierande slag som byggherren och byggherrens entreprenörer behöver göra för att klargöra att kvalitén, omfattningen, utförandet, funktionen med mera är uppfyllt enligt avtalet mellan parterna. Sistnämnda kontroller omfattas inte av PBL, PBF eller författningsförslaget utan styrs oftast av civilrättsliga avtal mellan parter.

8.3 Uppförande av nya byggnader

2 kapitlet i författningsförslaget innehåller krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser vid uppförande av nya flerbostadshus och lokalbyggnader. Bestämmelserna preciserar bland annat vilka bilparkeringsplatser som utlöser krav. Det finns också bestämmelser om att anpassning av kravnivån till antalet cykelparkeringsplatser kan göras för vissa byggnader.

8.3.1 Bilparkering som angränsar fysiskt till byggnaden och om begreppet "tomt"

Det omarbetade direktivets krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser vid uppförande och ombyggnad i artikel 14.1 och 14.4 gäller dels bilparkeringar som är belägna inuti byggnaden, dels bilparkeringar som angränsar fysiskt till byggnaden.

Begreppet "bilparkering som angränsar fysiskt till en byggnad" definieras i artikel 2.6 i det omarbetade direktivet som "en bilparkering som är avsedd för boende, besökare eller arbetstagare i en byggnad och som är belägen inom byggnadens fastighetsområde eller i dess omedelbara närhet". Direktivets definition tydliggör att begreppet inte ska tolkas strikt så att endast bilparkeringar som har fysisk direktkontakt med byggnadens fasad omfattas av krav.

Begreppet "angränsar fysiskt till byggnaden" förekommer även i det äldre direktivet och vid införandet av nu gällande krav på laddningsinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen bedömdes PBL:s tomtbegrepp vara mest lämpligt för att avgränsa vilka bilparkeringar som omfattas av krav. Att ansluta till fastighetsbegreppet eller ange ett exakt avstånd från byggnaden inom vilket bilparkeringarna ska befinna sig bedömdes som mindre lämpliga alternativ för avgränsning.³⁸

I 1 kap. 4 § PBL definieras "tomt" som "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". Tomten avser alltså det markområde som innehåller de funktioner som behövs för byggnadens användning, och bilparkeringar kan vara ett exempel på detta.

Boverket finner att en avgränsning utifrån tomtbegreppet ligger i linje med direktivet och finner inte skäl att frångå tidigare bedömning vid införandet av de nya kraven på hållbar mobilitet. Det föreslås därför att kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser vid uppförande och ombyggnad gäller om det finns en bilparkering på byggnadens tomt eller i byggnaden.

Användning av tomtbegreppet innebär att bilparkeringar på allmän platsmark, till exempel parkeringsplatser på gator och torg, inte omfattas. Det innebär också att bilparkeringar som ingår i parkeringsköp som gjorts för byggnaden på annan fastighet inte omfattas av krav på laddningsinfrastruktur för den byggnaden.

8.3.2 Flerbostadshus

I artikel 14.4 i det omarbetade direktivet anges krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för nya bostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser. Eftersom småhus typiskt sett inte har fler än tre bilparkeringsplatser bedömer Boverket att direktivets syfte är att reglera flerbostadshus. Författningsförslaget avgränsas därför till flerbostadshus och kraven gäller således inte en- och tvåbostadshus. För en- och tvåbostadshus har byggnadsägaren ofta själv rådighet över åtgärder och hinder för installation av laddningsinfrastruktur och anordnande av cykelparkeringsplatser är sannolikt få.

Flerbostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser ska enligt förslaget ha tillgång till följande laddningsinfrastruktur:

- förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,

³⁸ Boverket (2019). Nya krav på laddningsinfrastruktur för laddfordon. Rapport 2019:15. s. 44-45.

- ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
- minst en laddningspunkt.

Nya flerbostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser ska ha minst två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet. Anpassning av kravnivån får dock ske om det är lämpligt med hänsyn till lokala förutsättningar, vilket innefattar demografiska, geografiska och klimatomässiga förhållanden. Jfr artikel 14.4 fjärde stycket i det omarbetade direktivet. I författningsförslaget tydliggörs att demografiska förhållanden kan vara att flerbostadshuset i huvudsak innehåller bostäder avsedda för endast en person eller personer som normalt inte cyklar. Det innebär att det kan finnas skäl att sätta ner kravnivån två cykelparkeringsplatser per lägenhet för exempelvis studentbostadshus med bostäder avsedda för en person och äldre bostäder.

8.3.3 Lokalbyggnader

I enlighet med artikel 14.1 i det omarbetade direktivet anges i författningsförslaget krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för nya lokalbyggnader med fler än fem bilparkeringsplatser.

Sådana lokalbyggnader ska enligt förslaget ha tillgång till följande laddningsinfrastruktur:

- förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
- ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
- minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser.

För kontorsbyggnader, lokalbyggnader i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för kontorsverksamhet, med fler än fem bilparkeringsplatser gäller utökande krav på laddningspunkter. För sådana byggnader ska finnas minst en laddningspunkt per två bilparkeringsplatser.

Nya lokalbyggnader med fler än fem bilparkeringsplatser ska även ha cykelparkeringsplatser utifrån byggnadens användarkapacitet. Det omarbetade direktivet anger att kravnivån antingen ska vara minst

- 15 procent av den genomsnittliga användarkapaciteten i byggnaden, eller
- 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden.

Boverket bedömer att regleringen inte bör styra tillämpning utifrån antingen genomsnittlig eller total användarkapacitet, utan att byggherren ska kunna välja beräkningsgrund utifrån förutsättningarna för det aktuella projektet.

Kravnivån till antalet cykelparkeringsplatser får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. Trafik-,

terrängförhållandena eller byggnadens verksamhet i sig kan innebära att ingen eller väldigt få personer cyklar till byggnaden jämfört med det totala antalet besökare. I visst fall kan antalet cykelparkeringsplatser sättas ner till noll.

Av i Boverkets delrapport 2025:8 föreslagen 3 kap. 20 b § PBF följer att byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet är undantagna från krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser.

8.3.4 Krav på laddningsinfrastruktur

Författningsförslaget anger tekniska krav på den utrustning för laddning av elfordon som krävs enligt förslaget. Det handlar om minimikrav enligt det omarbetade direktivet och avser dels förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur, dels laddningspunkter. Författningsförslaget eller direktivet anger inga krav på vilken laddningseffekt som ska tillhandahållas eller att laddningspunkter ska förses med system för mätning- och debitering.

För förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur anges, i enlighet med det omarbetade direktivet, krav på dimensionering för samtidig användning av laddningspunkter. Boverket tolkar direktivet så att kravet på dimensionering för samtidig laddning avser samtliga laddningspunkter som kan komma att installeras på bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning. Förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur för lokalbyggnader ska också stödja installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning, om det är motiverat och lämpligt med hänsyn till antalet laddningspunkter och kapaciteten i byggnadens elsystem. Jfr artikel 14.1 tredje stycket och 14.4 femte stycket i det omarbetade direktivet.

De laddningspunkter som krävs ska kunna använda smart laddning. De ska också kunna använda dubbelriktad laddning, om så är lämpligt bland annat med hänsyn till antalet laddningspunkter. Vidare ska de drivas på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt. Kraven följer av artikel 14.6 i det omarbetade direktivet.

Gällande krav på uttag eller anslutningsdon för laddningspunkter i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon förs över till författningsförslaget. Kraven innebär att laddningspunkter för växelström ska utrustas med uttag eller anslutningsdon av typ 2 enligt

AFIR-förordningen³⁹ och att laddningspunkter för likström ska utrustas med anslutningsdon av typ Combo 2 enligt samma EU-förordning.

Även bestämmelser om lättåtkomlig placering och utformning av laddningspunkter förs över från nu gällande föreskrifter till författningsförslaget. För att laddningspunkten ska vara möjlig att nå för kortvuxna personer, personer i rullstol eller personer med andra hjälpmedel som rullator, ska uttag placeras på en höjd av högst 1,2 m över parkeringsplatsens yta. Eventuell skyltning bör också utformas så den kan läsas av personer som använder rullstol. Därutöver bör kantstenar, påkörningsskydd och liknande placeras och utformas så att tillgängligheten till laddningspunkten inte försvåras.

8.3.5 Krav på cykelparkeringsplatserna

Författningsförslagets krav på cykelparkeringsplatser innebär att det ska finnas ett särskilt utrymme eller en särskild yta avsedd för parkering av det antal cyklar som krävs för byggnaden. Det finns inget krav på cykelställ eller andra särskilda anordningar för parkering av cyklar. Boverket bedömer att det i regleringen inte heller bör styras var cykelparkeringsplatserna ska anordnas. Det kan vara i byggnaden eller utanför byggnaden. Cykelparkeringsplatserna behöver heller inte finnas på byggnadens tomt, så länge det är tydligt att cykelparkeringsplatserna är avsedda för brukare av och besökare till byggnaden. Platserna kan således anordnas i ett för flera byggnader gemensamt mobilitetshus.

För det fall särskilda anordningar för cykelparkering, exempelvis cykelställ, saknas anges i 1 kap. 7 § den minsta area en cykelparkeringsplats ska anses uppta, se avsnitt 8.2.3.

Det omarbetade direktivet och författningsförslaget ställer krav på att det utrymme som krävs för cyklar med större dimensioner än standardcyklar ska beaktas. Boverket bedömer att det i regleringen inte bör anges exakt hur stor andel av cykelparkeringsplatserna som ska vara dimensionerade för större cyklar. Behovet av platser för större cyklar bedöms lämpligen utifrån vad som är skäligt i det enskilda fallet.

8.3.6 Förhållandet till andra krav på cykelparkering i PBL

I plan- och bygglagstiftningen finns även andra bestämmelser som innefattar krav på cykelparkering och förvaring av cyklar. Det handlar dels om tomtkrav, dels om utformningskrav på bostäder. Tomtkrav och utformningskrav prövas i bygglovet. (Jfr. 9 kap. 30–31 §§ PBL.)

³⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Enligt 8 kap. 9 § första stycket 4 PBL ska en obebyggd tomt som ska bebyggas med en byggnad ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering av fordon. Enligt 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner räknas cyklar som ett fordon. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, ska man i första hand ordna friyta. (Jfr. 8 kap. 9 § andra stycket PBL.)

Enligt 8 kap. 1 § 1 PBL ska en byggnad vara lämplig för sitt ändamål. För byggnader som innehåller bostäder preciseras i 3 kap. 1 § PBF att de, för att uppfylla lämplighetskravet, ska vara projekterade och utförda på ett sådant sätt att bostäderna i skälig utsträckning har avskiljbara utrymmen för olika bostadsfunktioner, däribland förvaring. Kravet på förvaring för bostäder preciseras i Boverkets byggregler. I byggreglerna ställs krav på att det ska finnas ett särskilt rum för förvaring av bland annat cyklar.⁴⁰

Kraven på cykelparkeringsplatser i direktivet, och de nu föreslagna föreskrifterna som införlivar direktivets krav, är krav på byggnader. Som tekniska egen-skapskrav bedöms uppfyllandet av kraven i de föreslagna föreskrifterna i samband med startbesked. (10 kap. 23 § PBL.) De föreslagna föreskrifterna anger inte var cykelparkeringsplatserna ska anordnas. De kan således vara placerade antingen i eller utanför byggnaden. Direktivet och de föreslagna föreskrifterna anger, till skillnad från ovan nämnda tomt- och utformningskrav, en preciserad kravnivå till antalet cykelparkeringsplatser: viss procent av byggnadens användarkapacitet för lokalbyggnader och två cykelparkeringsplatser per lägenhet för bostäder.

Den cykelparkering och cykelförvaring som anordnas för att uppfylla tomt- och utformningskraven ligger till grund även för att uppfylla kraven i de föreslagna föreskrifterna. Det betyder att om det enligt tomtregleringen krävs att ett flerbostadshus ska ha minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet så har också kravet enligt de föreslagna föreskrifterna uppfyllts eftersom de inte ställer något högre krav på att det ska finnas fler cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet än just två. Ett rum för förvaring av cyklar i ett flerbostadshus, anordnat för uppfyllande av lämplighetskravet, kan innebära att även krav på cykelparkeringsplatser i de föreslagna föreskrifterna är uppfyllda. Detta under förutsättning att rummet också används som en parkeringsplats för cyklar, och att det går att få plats med minst två cyklar per bostadslägenhet i rummet.

⁴⁰ 2 kap. 6 § Boverkets föreskrifter (BFS 2024:11) om bostäders lämplighet för sitt ändamål.

För en närmare beskrivning av förhållandet till andra krav på cykelparkering i PBL hänvisas till Boverkets delrapport 2025:8, avsnitt 6.4.1.

8.4 Ändring av byggnader

Kraven på hållbar mobilitet gäller inte vid alla ändringar av en byggnad, utan endast i författningsförslaget angivna ombyggnadsfall.

Kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser i författningsförslagets 2 kapitel gäller om byggnaden genomgår en ombyggnad i PBL:s mening och

- ombyggnaden omfattar byggnadens elektriska infrastruktur, om bilparkeringen är belägen i byggnaden.
- ombyggnaden sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen, om bilparkeringen är belägen i på tomten.

8.4.1 Anpassning av och undantag från kraven vid ändring

Utgångspunkten är att kraven vid uppförande av byggnad i författningsförslagets 2 kapitel också gäller i de särskilt angivna ombyggnadsfallen enligt ovan. I författningsförslagets 3 kapitel preciseras när anpassning av och undantag från kraven i 2 kapitlet kan göras vid sådan ombyggnad.

Särskilt om kulturvärden och krav på hållbar mobilitet

I PBL finns bestämmelser som syftar till att tillvarata kulturvärden i samband med ändring av byggnader.

Förvanskningförbudet i 8 kap. 13 § PBL innebär att byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt inte får förvanskas. Förbudet mot förvanskning gäller också för andra anläggningar som är bygglovspliktiga samt för tomter om de omfattas av skyddsbestämmelser i detaljplan eller områdesbestämmelser.

Varsamhetskravet i 8 kap. 17 § PBL innebär att ändring av byggnader ska utföras varsamt. Man ska ta hänsyn till byggnadens karaktärsdrag och ta till vara byggnadens tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden.

I 8 kap. 7 § PBL anges att vid ändring av en byggnad får de tekniska egenskapskraven anpassas och avsteg från kraven får göras bland annat med hänsyn till bestämmelserna om varsamhet och förbud mot förvanskning.

Boverket bedömer att de nya kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser inte i någon större utsträckning riskerar att komma i konflikt med förvanskningförbudet eller varsamhetskravet. Även om en särskilt värdefull

byggnad inrymmer bilparkeringsplatser torde de utrymmena i de flesta fall vara förhållandevis oömma där det oftast bör vara möjligt att genomföra en installation utan att skada kulturvärdena. Inte heller om bilparkeringen är belägen på tomten bedömer Boverket det som sannolikt att installation av laddningsinfrastruktur skulle komma i konflikt med bestämmelserna om förvanskning och varsamhet. Bestämmelserna om cykelparkeringsplatser innebär inget krav på särskilda anordningar för cykelparkering utan handlar endast om att det ska finnas en särskild yta eller utrymme för ändamålet. Oftast bör detta kunna ordnas utan att komma i konflikt med kulturvärdena. Det kan dock inte uteslutas att det kan finnas situationer där anordnandet av cykelparkeringsplatser skulle skada en tomts eller plats kulturvärden. Boverket ser inget behov av att i författningsförslaget, som för Boverkets övriga nya byggregler, införa preciserade bestämmelser om den närmare innebörden av varsamhetskravet och förbudet mot förvanskning. Om frågor kring kulturvärden ändå skulle uppstå tydliggörs dock i författningsförslaget att kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser får anpassas om det krävs för att inte förvanska ett särskilt värdefullt byggnadsverk eller en särskilt värdefull tomt eller plats eller om det krävs för att uppfylla kravet på varsamhet. Se 3 kap. 1 § i författningsförslaget. På motsvarande sätt tydliggörs i 4 kap. 1 § i författningsförslaget, att det vid ändring av byggnad som föranleds av de retroaktiva kraven, kraven i författningsförslaget 4 kapitel, får anpassas med hänsyn till förvanskningförbudet och varsamhetskravet.

Anpassning av antalet cykelparkeringsplatser för flerbostadshus

I författningsförslaget preciseras att kravet på antalet cykelparkeringsplatser för flerbostadshus får anpassas om det vid ändring av en byggnad inte är möjligt att säkerställa två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet. Bestämmelsen har sin grund i artikel 14.4 femte stycket i det omarbetade direktivet. Bestämmelsen innebär att byggherren ska säkerställa tillgång till så många cykelparkeringsplatser som möjligt med hänsyn till förutsättningarna hos det flerbostadshus som byggs om och förutsättningarna på tomten.

Undantag från krav på laddningspunkter för flerbostadshus

Författningsförslaget och det omarbetade direktivet anger ett undantag från kraven på laddningsinfrastruktur vid ändring (större renovering) av en byggnad. Kravet på minst en laddningspunkt för flerbostadshus behöver bara uppfyllas vid uppförande av en ny byggnad. (Jfr artikel 14.4 andra stycket i det omarbetade direktivet.) I de ombyggnadsfall som anges i ovan i avsnitt 8.4. behöver således endast kraven på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur uppfyllas för flerbostadshus.

Undantag för ideella organisationer om kostnaderna för laddningsinfrastruktur överstiger 10 procent av den totala kostnaden för ombyggnaden

I artikel 14.5 b) i det omarbetade direktivet finns en undantagsmöjlighet vid ombyggnad som medlemsstaterna kan välja att tillämpa. Undantagsmöjligheten innebär att kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser inte behöver tillämpas om kostnaderna för att installera den laddningsinfrastruktur som krävs är hög, minst 10 procent, i förhållande till den totala kostnaden för ombyggnaden. Undantagsmöjligheten gäller för de specifika kategorier av byggnader som medlemsstaten pekar ut.

Motsvarande undantagsmöjlighet, dock med den skillnaden att den avsåg minst 7 procent av totala ombyggnadskostnaden, fanns även i det tidigare direktivet. I samband med införlivande av kraven på laddningsinfrastruktur enligt det tidigare direktivet bedömde Boverket att undantaget inte behövde eller borde införas i svensk lagstiftning. Utifrån innebörden av begreppet ombyggnad bedömde Boverket att kraven på laddningsinfrastruktur sällan skulle komma att överskrida 7 procent av ombyggnadskostnaden.⁴¹

Det omarbetade direktivet ställer betydligt högre krav på laddningsinfrastruktur än det tidigare direktivet. Det går därför inte att utesluta att kostnaderna för installation av denna i vissa fall skulle komma att överstiga 10 procent av totalkostnaden. Samtidigt måste ett införande av undantaget vägas mot administrativa kostnader i byggnadsnämndens tillämpning när byggherren återoppar undantaget. Ett undantag av detta slag kan komma att innebära svåra bedömningar av kostnadsberäkningar. För att beakta de särskilda förutsättningarna hos ideella organisationer finner Boverket dock skäl att utnyttja undantagsmöjligheten vid införlivandet av de nya högre kraven. Boverket finner följaktligen det lämpligt att avgränsa undantaget till de byggnadskategorier som undantas från det retroaktiva kravet på minst en laddningspunkt för vissa lokalbyggnader som började gälla den 1 januari 2025. Undantaget föreslås således gälla för byggnader som ägs och används av en ideell organisation, som är ett litet eller medelstort företag enligt kommissionens rekommendation 2003/361/EG.

8.5 Krav på redan uppförda lokalbyggnader

4 kapitlet i författningsförslaget innehåller retroaktiva krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för vissa redan uppförda lokalbyggnader. Retroaktiva krav innebär att kraven utlöses även om inga ändringar görs i byggnaden. Bestämmelserna i 4 kapitlet preciserar bland annat vilka bilparkeringsplatser som utlöser krav.

⁴¹ Boverket (2019). Nya krav på laddningsinfrastruktur för laddfordon. Rapport 2019:15. s. 37 ff.

8.5.1 De nya retroaktiva kraven gäller endast för lokalbyggnader med bilparkering i byggnaden

Av det omarbetade direktivet framgår tydligt att kraven vid uppförande och ombyggnad ska tillämpas för lokalbyggnader med bilparkering såväl i byggnaden som i byggnadens närhet (på tomten). För de retroaktiva kraven som börjar gälla 2027 respektive 2033 finns däremot ingen sådan precisering om bilparkeringens placering i förhållande till byggnaden. Boverket bedömer att det finns ett utrymme för medlemsstaterna att i den nationella regleringen precisera vilka bilparkeringsplatser som omfattas av de retroaktiva kraven och anser att de bör införas på en miniminivå. Författningsförslaget innebär således att de nya retroaktiva kraven för lokalbyggnader med fler än tjugo bilparkeringsplatser endast aktualiseras om bilparkeringen är belägen i byggnaden. Redan uppförda byggnader med bilparkering utanför byggnaden omfattas inte av kraven. En sådan implementering ligger i linje med regeringsuppdragets⁴² inriktning på att kostnader för företag och enskilda ska minimeras, samt att risk för olönsamma åtgärder ska minimeras, särskilt för ideella organisationer. Det minskar även risken för att omfattande åtgärder görs som inte är ekonomiskt försvarbara eller miljömässigt motiverade.

8.5.2 Nya retroaktiva krav för lokalbyggnader

I enlighet med artikel 14.2 i det omarbetade direktivet anges i författningsförslaget krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för redan uppförda lokalbyggnader med fler än tjugo bilparkeringsplatser. Kraven gäller endast om bilparkeringsplatserna är belägna i byggnaden. Kraven gäller från den 1 januari 2027.

Sådana redan uppförda lokalbyggnader ska enligt det omarbetade direktivet ha tillgång till antingen

- ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna, eller
- minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser.

Boverket bedömer att regleringen inte bör styra vilken av dessa åtgärder som ska vidtas. Byggnadsägaren ska således själv kunna välja om det är lämpligt att installera ledningsinfrastruktur eller laddningspunkter för den aktuella byggnaden.

Redan uppförda lokalbyggnader med fler än tjugo bilparkeringsplatser i byggnaden ska även ha cykelparkeringsplatser utifrån byggnadens användarkapacitet. I likhet med vad som gäller vid uppförande av nya lokalbyggnader ska

⁴² Uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda. Klimat- och näringslivsdepartementet 2024-06-20, KN 2024/01374.

cykelparkeringsplatserna utgöra antingen minst 15 procent av den genomsnittliga användarkapaciteten i byggnaden eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Vidare får kravnivån till antalet cykelparkeringsplatser, i likhet med vad som gäller vid uppförande, anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel, se avsnitt 8.3.3.

Av i Boverkets delrapport 2025:8 föreslagen 3 kap. 20 b § PBF följer att byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet är undantagna från krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser.

8.5.3 Utökade retroaktiva krav för byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ

I författningsförslaget anges utökade krav på laddningsinfrastruktur för redan uppförda byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ, om byggnaden har en bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser belägen i byggnaden. Kraven gäller från den 1 januari 2033. Jfr artikel 14.2 andra stycket i det omarbetade direktivet. De utökade kraven innebär att sådana byggnader ska också ha förinstallerad kabeldragning till minst hälften av platserna. Med offentligt organ avses enligt det omarbetade direktivet nationella, regionala eller lokala myndigheter och enheter som direkt finansieras och administreras av dessa myndigheter men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär.⁴³

8.5.4 Det gällande retroaktiva kravet i PBF överförs till Boverkets föreskrifter

I Boverkets delrapport föreslås att det nu gällande retroaktiva kravet i 3 kap. 20 c § PBF på en laddningspunkt för lokalbyggnader med fler än tjugo parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten, som trädde i kraft den 1 januari 2025, upphävs i förordningen. Syftet med att det upphävs i förordningen är dock inte att kravet ska tas bort utan enbart att kravet ska flyttas från förordningen till Boverkets föreskrifter.

Boverket bedömer att kravet behöver finnas kvar oförändrat även efter det att kraven i det omarbetade direktivet börjat tillämpas. Det kan inte ersättas av de nya retroaktiva kraven för lokalbyggnader. De nya skarpare retroaktiva kraven behöver inte innebära krav på någon laddningspunkt. Kraven innebär att man i stället kan välja att ha ledningsinfrastruktur, tomrör, till hälften av platserna.

⁴³ Jfr artikel 2.5 i det omarbetade direktivet som hänvisar till definitionen i artikel 2.12 Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955.

De gällande och nya retroaktiva kraven är heller inte överlappande avseende vilka bilparkeringar som omfattas av krav.

Liksom i nu gällande bestämmelse 3 kap 20 c § PBF undantas i författningsförslaget byggnader som ägs eller används av ideella organisationer som är små eller medelstora företag enligt kommissionens rekommendation⁴⁴.

⁴⁴ Artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

9 Konsekvensbeskrivning

Detta avsnitt innehåller en fördjupad analys och beskrivning av konsekvenser som bedöms följa av författningsförslaget om hållbar mobilitet. Förslaget påverkar på lång sikt de flesta aktörer i samhällsbyggnadssektorn som kommer i kontakt med byggregler, bland annat byggherrar, projekteringsföretag, byggtreprenörer, installationsföretag, byggprodukttillverkare, byggnadsägare, boende och användare av byggnader samt kommuner, länsstyrelser, domstolar och Boverket.

Avsnittet inleds med en beskrivning av förslagets måluppfyllelse. Därefter följer en konsekvensbeskrivning avseende de aspekter som ska beaktas enligt 7–8 §§ konsekvensutredningsförordningen.⁴⁵ En konsekvensutredning ska stå i proportion till förslagets omfattning och effekter.⁴⁶ Boverket beskriver även konsekvenser och effekter för de samhällsmål som Boverket enligt instruktionen särskilt ska beakta.⁴⁷

9.1 Övergripande effekter och konsekvenser

Antalet laddbara fordon ökar kontinuerligt vilket är en följd av transportpolitiska mål och de styrmedel som syftar till att målen uppfylls. Ökningen stimulerar utbyggnad av laddningsinfrastruktur, framför allt på platser där efterfrågan på fordonsladdning är tillräckligt stor för att investeringar i laddningsinfrastruktur ska vara företagsekonomiskt lönsamma. En del av den laddningsinfrastruktur som författningsförslaget kommer att leda till hade därför genomförts även utan krav på byggnader. Kraven i förslaget kan dock driva fram investeringar i laddningsinfrastruktur i byggnader och på platser där det i nuläget inte finns företagsekonomisk lönsamhet för sådana investeringar. Det gäller såväl förberedelse av byggnader som installation av laddningspunkter. Även dessa investeringar kan innebära en samhällsnytta genom att reglerna underlättar och därmed stimulerar laddfordonsägande på platser med svag eller obefintlig marknad för laddningsinfrastruktur. Reglerna kan därigenom bidra till en högre investeringstakt och en snabbare elektrifiering av transportsektorn än vad som skulle ske på en marknad utan. Boverket undersöker inte om de utökade kraven i detta förslag är ett samhällsekonomiskt effektivt sätt att nå de transportpolitiska målen eftersom direktivets krav oavsett effektivitet ska införas på en miniminivå.

⁴⁵ Förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

⁴⁶ 5 § förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

⁴⁷ Förordningen (2022:208) med instruktion för Boverket.

9.2 Aktörer som påverkas

Aktörer som äger en byggnad eller låter uppföra en byggnad som omfattas av krav på hållbar mobilitet påverkas eftersom de har ansvar för att byggnaden uppfyller kraven i författningsförslaget. Dessa aktörer är ofta företag men också bostadsrättsföreningar, stiftelser och ideella organisationer påverkas. Även offentliga organisationer som äger byggnader eller låter uppföra byggnader påverkas, till exempel kommuner, regioner och statliga myndigheter.

I en vidare bemärkelse påverkas även till exempel företag som är fastighetsförvaltare, byggnadsentreprenörer, installatörer av installationstekniska system och potentiellt även leverantörer och tillverkare av byggprodukter. Även boende och användare av byggnader berörs.

Sammantaget påverkar författningsförslaget stora delar av samhällsbyggnadssektorn, samt ett större antal företag och organisationer, se bilaga 1.

9.2.1 Särskilt om befintliga byggnader som kan påverkas av retroaktiva krav

Boverket har undersökt hur många lokalbyggnader som omfattas av de retroaktiva kraven. Utifrån direktivet är det svårt att bedöma hur många byggnader som omfattas i praktiken. Anledningen till detta är att det saknas uppgifter på byggnadsnivå huruvida byggnaderna har parkeringsplatser inomhus såväl som till vilket antal. Bedömningen försvåras också av att kunskapen om parkeringsytans faktiska användning är begränsad. För att ge ett indikativt svar på frågan om de retroaktiva kravens påverkan har Boverket låtit undersöka saken med utgångspunkt i den undersökning som gjordes när det tidigare direktivets retroaktiva infördes 2020.⁴⁸

Boverkets tolkning av direktivets miniminivå är att lokalbyggnader som har fler än 20 parkeringsplatser inne i byggnaden ska förses med laddningspunkter på 10 procent av parkeringsplatserna eller förberedas med 50 procent. Den tolkningen uppskattas till att 8 000–13 000 byggnader berörs.

En alternativ tolkning, som enligt Boverkets bedömning inte är miniminivån, är att även bilparkeringsplatser på byggnadens tomt ska räknas när man avgör om en byggnad omfattas av det retroaktiva kravet. En sådan tolkning bedöms leda till att 29 000–43 000 byggnader berörs av krav. Populationen verksamhetsbyggnader är 286 000 byggnader.

⁴⁸ Boverket (2019). Nya krav på laddningsinfrastruktur för laddfordon. Rapport 2019:15.

9.3 Staten

Staten påverkas dels genom att Boverket har ett informations- och vägledningssansvar för de nya reglerna, dels som byggherre eller fastighetsägare. I egenkap av byggherre och fastighetsägare påverkas staten på samma sätt som företag, se avsnitt 9.6.1.

Boverket kan informera om de nya föreskrifterna inom ordinarie informationskanaler. Boverket bedömer att informationsansvaret kan hanteras inom förvaltningsanslaget. Länsstyrelser och domstolar kan påverkas om byggnadsnämndernas beslut om start- och slutbesked överklagas. Länsstyrelserna ansvarar även för att vägleda byggnadsnämnderna i tillsynsarbetet.

Staten påverkas också som nyttjare eller ägare av byggnader kopplat till krav på förinstallerad kabeldragning som berör offentliga organ. Se avsnitt 8.5.3 för en beskrivning av detta.

Boverket bedömer att den kommunala finansieringsprincipen inte omfattas som följd av kommunal tillsyn av de retroaktiva kraven och därmed inte statens finanser. Anledningen är att kommunerna har ansvar för sådan tillsyn avseende nuvarande regler och författningsförslaget bedöms inte innebära en ökad kostnadsbörda, se avsnitt 9.4.4.

9.3.1 Överklagade beslut i byggprocessen

Länsstyrelserna, mark- och miljödomstolarna och Mark- och miljööverdomstolen utgör överklagandeinstanserna.

Det är förhållandevis få beslut, om start- och slutbesked som beror på de tekniska egenskapskraven, som överklagas jämfört med andra byggnadsnämndsbeslut. Enligt Boverkets plan- och byggenkät har än så länge inte heller några startbesked överklagats till och avgjorts av länsstyrelserna kopplat till det befintliga kravet på laddning av elfordon⁴⁹. Under en övergångsperiod, innan byggherrarna och byggnadsnämnderna har lärt sig de nya reglerna fullt ut, kan dock antalet överklaganden tänkas öka något därför att byggnadsnämnden och byggherren inte är överens om hur det tekniska egenskapskravet på hållbar mobilitet ska tolkas. På sikt bedömer dock Boverket att antalet överklaganden inte kommer att öka till följd av de nya föreskrifterna. Författningsförslaget bedöms därmed inte innebära offentligfinansiella effekter.

9.3.2 Länsstyrelsernas tillsynsvägledning

Länsstyrelserna ska vägleda byggnadsnämnderna i deras tillsynsarbete. Enligt Boverkets plan- och byggenkät handlar det för majoriteten av länsstyrelserna

⁴⁹ Jfr Boverkets plan- och byggenkät 2022–2024.

varje år om 1–10 tillsynsvägledningar och uppföljningar av samtliga byggregler⁵⁰.

Initialt kan byggnadsnämnderna behöva mer vägledning vid tillsyn inom sakområdet eftersom föreskrifterna är nya. Därmed kan länsstyrelsernas arbetsbelastning på kort sikt öka. På längre sikt bedöms dock behovet avta i takt med att nämnderna får mer kunskap om de nya föreskrifterna. Arbetsbelastningen för länsstyrelserna kommer då att motsvara den som krävs med dagens regler. Författningsförslaget bedöms därmed inte innebära offentligfinansiella effekter.

9.3.3 Konsekvenser för Boverket

De nya föreskrifterna kommer initialt att medföra ett ökat behov av informations- och utbildningsinsatser från Boverket. Dessa insatser bör rikta sig mot alla de olika aktörer som kommer i kontakt med föreskriften. Syftet med dessa insatser är att alla ska förstå föreskrifterna så att de lättare går att implementera.

Den webbaserade handboken om plan- och bygglagen, PBL kunskapsbanken, behöver arbetas om i de delar som handlar om laddning av elfordon så att det täcker in hållbar mobilitet. Fler frågor kan också förväntas komma till Boverket och därmed kan arbetsbelastningen öka initialt. Belastningen kommer dock att minska i takt med att aktörerna lär sig de nya reglerna.

Boverket kommer kontinuerligt behöva följa upp tillämpningen av föreskrifterna och vid behov se över och ändra vissa delar. Det är ett långsiktigt arbete och det går inte att exakt bedöma vilken omfattning detta arbete kan innebära. Det troliga är dock att det inte kommer att vara ett större arbete över tid. Det arbete som kan komma att behövas bedöms kunna hanteras inom ramen för förvaltningsanslaget.

9.3.4 Konsekvenser för andra myndigheter

Författningsförslaget förväntas inte innebära någon påverkan eller konsekvenser för andra statliga centrala myndigheter än Boverket, utöver de fall en myndighet är byggherre eller byggnadsägare.

9.4 Kommuner

Kommunerna som myndigheter berörs av de nya reglerna, dels genom den bedömning som byggnadsnämnderna gör inför startbesked av om de tekniska egenskapskraven kan antas komma att uppfyllas, dels genom den tillsyn som

⁵⁰ Boverkets plan- och byggenkät 2024.

de utövar över reglernas efterlevnad. I egenskap av byggherre och byggnadsägare påverkas kommuner på samma sätt som företag, se avsnitt 9.6.1.

Kommuner påverkas också som nyttjare eller ägare av byggnader kopplat till krav på förinstallerad kabeldragning som berör offentliga organ. Se avsnitt 8.5.3 för en beskrivning av detta.

9.4.1 Nulägesbeskrivning

Sveriges kommuner har under åren 2019–2024⁵¹ i genomsnitt hanterat omkring 94 000 bygglov (inkl. tidsbegränsade bygglov) och cirka 40 000 ärenden om anmälan per år samt bedömt omkring 91 000 startbesked och 79 000 slutbesked per år. Boverket har dock ingen specifik statistik som anger hur ofta kommunerna har hanterat befintliga krav på laddning av elfordon i samband med exempelvis beslut om startbesked och kan därför inte ge en närmare beskrivning av nuläget kopplat till handläggningen av dessa krav.

9.4.2 Konsekvenser för byggnadsnämndernas handläggning och ekonomi

Förslaget till nya föreskrifter baseras på det förslag till lag- och förordningsändringar som Boverket tidigare har föreslagit i delrapporten och som återfinns i lagrådsremissen. Sammantaget innebär förslagen att byggnadsnämndernas sätt att arbeta inte kommer att behöva förändras jämfört med nämndernas handläggning av det nuvarande tekniska egenskapskravet på laddning av elfordon. Författningsförslagets nya krav innebär dock att fler byggnader kommer att omfattas vilket innebär att byggnadsnämnderna i fler ärenden än tidigare behöver bedöma om byggnaden kan antas uppfylla kraven för att kunna ge startbesked. Det som är helt nytt är att det tillkommer ett nytt krav på cykelparkering som inte funnits med i det befintliga tekniska egenskapskravet.

Krav på cykelparkering ställs också idag med stöd av tomtkravet, vilket hantearas av byggnadsnämnderna i samband med bygglovsprövningen. Det nya kravet på cykelparkering kommer i stället att bedömas av nämnderna i samband med beslut om startbesked under byggprocessen. För att kunna finansiera den tid och kostnader som uppstår till följd av att bedöma det nya tekniska egenskapskravet på hållbar mobilitet så kan kommunerna ta ut avgifter för sin handläggning enligt 12 kap. 8 och 10 §§ PBL.

⁵¹ Uppgifterna från icke svarande kommuner har skattats utifrån deras invånarantal. Förklaringen till att antalet start- och slutbesked är lägre beror på att projekt inte blir av och naturlig eftersläpning när beslut om start- och slutbesked fattas i relation till bygglovet. Efter att ett lov beslutas ska ett startbesked fattas inom två år och ett slutbesked inom fem år från lovbeslutet. Vid anmälan kan beslut om startbesked fattas först när anmälan är komplett och slutbesked ska ges inom två år från startbeskedet för anmälansärendet.

Att det ställs krav på cykelparkering i det befintliga tomtkravet och det nya kravet på hållbar mobilitet, vilket också hanteras av byggnadsnämnderna i två olika steg i lov- och byggprocessen, kommer innebära att nämnderna behöver vara tydliga i sin kommunikation med byggherrarna om vad som prövas respektive bedöms i varje steg. Byggherrarna behöver också förstå att cykelparkering hanteras i två olika krav i PBL som hanteras i olika steg i lov- och byggprocessen.

Som Boverket har nämnt i delrapporten kan de specifika kraven på cykelparkering som ställs med stöd av tomtkravet respektive kravet på hållbar mobilitet i vissa fall vara olika och i vissa fall vara helt överlappande⁵². Eftersom byggherrarna behöver uppfylla båda kraven så behöver de säkerställa att de har tillräckligt med cykelparkering för att uppfylla båda kraven. I praktiken räcker det dock att byggherrarna tar reda på vilket krav som ställer högst krav på cykelparkering, och se till att de uppfyller detta krav, för att därigenom även uppfylla det andra kravet på cykelparkering.

Byggnadsnämnderna behöver utifrån det som byggherrarna har redovisat om cykelparkering dels pröva att tomtkravet är uppfyllt inför beslut om bygglov, dels inför beslut om startbesked bedöma att cykelparkeringen kan antas komma att uppfylla det tekniska egenskapskravet på hållbar mobilitet. Vid prövningen av om tomtkravet är uppfyllt så behöver byggnadsnämnderna detaljgranska de handlingar som byggherrarna har lämnat in och bedöma att kravet är uppfyllt. Vid bedömningen av kravet på hållbar mobilitet så behöver nämnderna inte detaljgranska handlingarna. Det räcker i stället att nämnderna kan konstatera att handlingarna bland annat är fackmässigt projekterade och att det vid en översiktlig bedömning går att anta att kravet kommer att uppfyllas.

Under förutsättning att byggnadsnämnderna och byggherrarna har en tydlig kommunikation med varandra så bedömer Boverket att det i praktiken inte kommer medföra några större problem för dessa aktörer att hantera kraven på cykelparkering utifrån tomtkravet och kravet på hållbar mobilitet i två olika steg under lov- och byggprocessen.

I föreskrifterna ställs det också ett nytt krav på cykelparkering som gäller retroaktivt för befintliga lokalbyggnader. Detta krav träffar fastighets- eller byggnadsägare och bedöms av byggnadsnämnderna i efterhand i samband med tillsyn. Tillsyn bedrivs oftast genom att nämnderna får in en tillsynsanmälan, men det bedrivs också ibland genom s.k. egeninitierad tillsyn.⁵³ Tillsynen finansieras i första hand genom kommunala skattemedel. Om det har vidtagits någon

⁵² Boverkets delrapport avsnitt 6.4.1 s. 39-41.

⁵³ Jfr Boverkets Plan-, bygg- och tillsynsenkät 2024.

lov- eller anmälningspliktig åtgärd utan startbesked så kan tillsynen också finansieras genom byggsanktionsavgifter.

I samband med tillsynen av det retroaktiva kravet på cykelparkering behöver nämnderna utreda att en befintlig lokalbyggnad dels träffas av kravet, dels att den har tillräckligt med cykelparkeringsplatser. Om så inte är fallet behöver nämnderna förelägga ägarna att åtgärda detta. Det nya retroaktiva kravet enligt föreskriftsförslaget är dock avgränsat till lokalbyggnader som har en bilparkering i byggnaden. Enligt Boverkets bedömning kommer denna avgränsning innebära att det inte kommer att vara speciellt många byggnader som träffas av kravet. Detta kan medföra att det nya retroaktiva kravet generellt sett inte kommer att medföra något större tillsynsarbete för byggnadsnämnderna. Denna avgränsning innebär också att färre byggnader omfattas och därför en minskning av arbetsbörda och kostnader för kommunerna jämfört med de retroaktiva kraven på laddningspunkt i nuvarande föreskrifter. I Boverkets rapport från 2019 gjordes bedömningen att tillsyn av det retroaktiva kravet som gäller byggnader med fler än 20 bilparkeringsplatser kan vara arbetskrävande och svårt att finansiera. Det beror på att det inte finns register över antalet bilparkeringsplatser utan det kräver undersökande fältarbete för att identifiera vilka byggnader som omfattas av kravet. I vilken mån kommunerna behöver göra ett sådant undersökande fältarbete beror dock på i hur stor grad kommunerna bedriver egeninitierad tillsyn jämfört med anmälningsstyrd tillsyn. Eftersom det är färre antal tillsynsärenden som påbörjas genom att byggnadsnämnderna själva har startat ärendena på eget initiativ jämfört med de som är startade på grund av anmälningar utifrån så bedömer Boverket att denna tillkommande arbetsinsats för det nya retroaktiva kravet generellt sett inte bör vara särskilt stor för kommunerna.

I författningsförslaget tydliggörs byggherrens ansvar för att en byggnad utförs på ett fackmässigt sätt och enligt gällande handlingar samt att det dokumenteras. Kravet kan förväntas bidra till tillräcklig kvalitet på handlingar vilket underlättar byggnadsnämndernas handläggning av ärenden och därmed till kostnadseffektiv användning av nämndernas resurser.

9.4.3 Byggnadsnämnderna behöver kompetensutveckling

Förslaget innebär att byggnadsnämnderna behöver lära sig nya regler om det tekniska egenskapskravet hållbar mobilitet. För att lära sig de nya reglerna kommer kompetensutveckling att behövas för handläggare, inspektörer, bygglövschefer och politiker i byggnadsnämnden.

Boverket bedömer att kompetensutvecklingen kommer att ske gradvis över tid i takt med att bygglövshandläggare, byggnadsinspektörer och tillsynshandläggare ställs inför de förändringar som författningsförslaget innebär. Troligtvis blir kostnaderna vad gäller kompetensutvecklingen i relativa tal störst för de

nämnder som har minst resurser. Kostnaden för kompetensutvecklingen är dock av engångskaraktär och bör åtminstone delvis indirekt kunna finansieras av de avgifter som kommunerna har rätt att ta ut för att finansiera delar av byggnadsnämndernas verksamhet, även om förutsättningarna för detta kan variera mellan olika kommuner. Det betyder att delar av kostnaderna indirekt kan komma att belasta byggherrarna.

9.4.4 Kommunala självstyret

Regeringen och Boverket har tidigare bedömt påverkan på det kommunala självstyret och den så kallade finansieringsprincipen när det nuvarande tekniska egenskapskravet om laddning av elfordon infördes i 8 kap.4 § PBL. (Jfr prop. 2019/20:81 s. 27–28 och Konsekvensutredning BFS 2021:2 s. 18.)

Sammantaget bedömdes det i dessa tidigare förarbeten att förslaget påverkade den kommunala självstyrelsen, men att denna påverkan var proportionerlig. Vad gäller den så kallade finansieringsprincipen så var den första bedömningen i propositionen att kommunerna skulle få utökade kostnader, men den senare bedömningen i konsekvensutredningen till Boverkets föreskrifter var att kommunerna inte skulle få några utökade kostnader för handläggningen. Varken regeringen eller Boverket föreslog någon ökad finansiering till kommunerna.

I lagrådsremissen till det nya tekniska egenskapskravet avseende hållbar mobilitet har regeringen gjort bedömningen att förslagen påverkar den kommunala självstyrelsen genom att ett nytt tekniskt egenskapskrav behöver införas. Det nya kravet följer av tvingande EU-rätt. Enligt PBL är det en kommunal uppgift att utöva tillsyn över att tekniska egenskapskrav följs. Förslagets syfte bedöms dock inte kunna uppnås på något mindre ingripande sätt. Inskränkningen i den kommunala självstyrelsen är därför proportionerlig (lagrådsremiss s. 28).

Regeringen har också gjort bedömningen att kommunerna påverkas genom att byggnadsnämnderna får ett nytt tekniskt egenskapskrav att bedöma innan startbesked kan lämnas vid ny- och ombyggnad. Det nya kravet på hållbar mobilitet har endast en begränsad påverkan på kommunernas myndighetsutövning och tidsåtgång för handläggning jämfört med nuvarande regler enligt regeringen. I kravet på hållbar mobilitet ingår dock krav på att det ska finnas cykelparkeeringsplatser, vilket leder till att byggnadsnämnden behöver kunna göra nya typer av bedömningar innan ett startbesked kan lämnas. Kommunerna har dock möjlighet att finansiera ökade handläggningskostnader med höjda avgifter enligt 12 kap. 8 och 10 §§ PBL. De tillkommande uppgifterna bedöms därför inte enligt regeringen omfattas av den finansieringsprincip som innebär att staten måste se till att kommunernas kostnader täcks. Vad gäller kommunernas tillsyn av kravet så kommer den närmare omfattningen främst att avgöras av hur kraven utformas i Boverkets myndighetsföreskrifter (lagrådsremiss s. 28).

I likhet med vad regeringen har angett i lagrådsremissen till det nya tekniska egenskapskravet på hållbar mobilitet så bedömer Boverket att förslaget till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet har en begränsad påverkan på kommunernas myndighetsutövning och handläggning jämfört med nuvarande regler. Visserligen är det fler byggnader som träffas av utökade krav på laddningsinfrastruktur och tillkommande krav på cykelparkering, men byggnadsnämnderna behöver inte göra någon detaljgranskning av att kraven kan antas komma att uppfyllas för att startbesked ska kunna ges. Det räcker att de gör en översiktlig bedömning baserat på den fackmässiga projektering som byggherren har lämnat in. Den tillkommande kostnad som kan uppstå för nämnderna för att göra denna bedömning kan också finansieras genom den avgift som nämnderna får ta ut enligt 12 kap. 8 och 10 §§ PBL. Sammantaget bedömer därför Boverket att den kommunala bedömningen av kraven på hållbar mobilitet inför startbesked inte innebär att staten behöver se till att kommunernas kostnader täcks enligt den s.k. finansieringsprincipen.

Vad gäller kommunernas tillsyn av det retroaktiva kravet på hållbar mobilitet så finansieras denna tillsyn i första hand av kommunala skattemedel. Om det i samband med tillsynen av det retroaktiva kravet har vidtagits någon lov- eller anmälningspliktig åtgärd utan startbesked så kan också tillsynen finansieras genom byggsanktionsavgifter. Jämfört med det nuvarande retroaktiva kravet som trädde i kraft den 1 januari 2025 så innebär det nya retroaktiva kravet som kommer att träda i kraft den 1 januari 2027 att det bara är byggnader med bilparkering i byggnaden som träffas av det nya kravet. Enligt Boverkets bedömning kommer det att vara färre byggnader som träffas av det nya retroaktiva kravet jämfört med det befintliga retroaktiva kravet. Eftersom det nya retroaktiva kravet, i likhet med det befintliga, följer av tvingande EU-rätt och att det enligt PBL är en kommunal uppgift att utöva tillsyn över att tekniska egenskapskrav följs, så bedömer Boverket, i likhet med vad regeringen har bedömt i lagrådsremissen, att den inskränkning i det kommunala självstyret som uppstår är proportionerlig.

De kostnader som kan uppstå för att utöva tillsyn av det nya retroaktiva kravet bedöms inte heller öka i någon större utsträckning jämfört med de kostnader som redan finns kopplat till den kommunala tillsynen av det befintliga retroaktiva kravet. I likhet med de tidigare bedömningar som gjordes när det befintliga tekniska egenskapskravet infördes är det därför inte aktuellt för staten att enligt finansieringsprincipen täcka upp kommunens kostnader för tillsyn av det nya retroaktiva kravet. De nya kostnader som kan uppstå för tillsynen får därför finansieras genom kommunala skattemedel och byggsanktionsavgifter.

9.5 Regioner

Regionerna påverkas av författningsförslaget i egenskap av byggherre och byggnadsägare. De påverkas på samma sätt som företag, se avsnitt 9.6.1.

Regioner påverkas också som nyttjare eller ägare av byggnader kopplat till krav på förinstallerad kabeldragning som berör offentliga organ. Se avsnitt 8.5.3 för en beskrivning av detta.

Boverket bedömer att regionernas självstyre inte påverkas.

9.6 Företag

Primärt påverkas byggherrar och ägare av byggnader, främst av kostnader för investeringar i laddningsinfrastruktur. Laddningspunkter genererar dock även intäkter vilket innebär att för ett enskilt företag behöver det inte bli fråga om en ekonomisk börda. Sekundärt påverkas även bland annat byggtreprenörer, installatörer och leverantörer av produkter och system men det beror på byggherrarnas och byggnadsägarnas beteendeförändringar. Antal företag redovisas i bilaga 1.

9.6.1 Byggherrar och ägare av byggnader

Byggherrar och ägare av befintliga byggnader är ansvariga för att byggnader uppfyller samhällets krav. Ansvaret för med sig att de behöver finansiera de åtgärder som krävs för att uppfylla kraven i författningsförslaget.

Ekonomiska konsekvenser – investeringar och lönsamhet

Boverket har låtit beräkna investeringskostnader för åtta typfall som följer av direktivets krav. Exempelen omfattar de olika byggnadstyperna och är typiska och vanligt förekommande fall. Typfallen omfattar både nyproduktion, ombyggnad och det retroaktiva kravet samt större och mindre anläggningar. Typfallen är baserade på verkliga byggnader.

Tabell 1. Investeringskostnader för typfall.

Typfall	Kostnad, kr
Flerbostadshus, nyproduktion	179 722
Flerbostadshus, ombyggnad	192 325
Kontor, nyproduktion	2 448 411
Skola, ombyggnad	1 715 543
Industrilokal, ombyggnad	128 985
Köpcentrum, retroaktivt krav	1 411 104

Fördjupad beskrivning av kostnadsberäkningarna finns i bilaga 2.

Potential för lönsamhet beskrivs nedan men beräknas inte då det med avseende på proportionalitet i en konsekvensutredning inte har bedömts nödvändigt då målet med författningsförslaget är att göra en minimiimplementering, främst med avseende på kostnader.

Potentiell lönsamhet

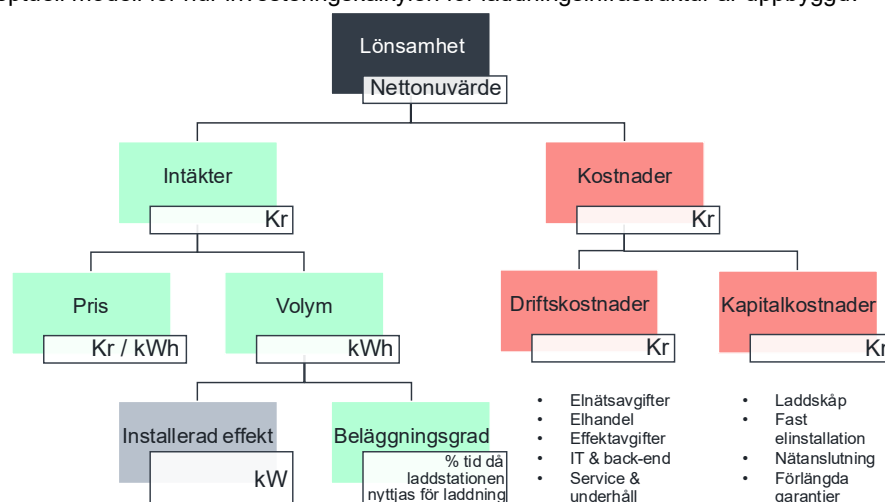
Författningsförslaget medför kostnader för fastighetsägare men för också med sig möjligheter att generera intäkter från laddning. Elbilar ökar snabbt i nyförsäljningen och fordonsflottan i stort, vilket skapar en efterfrågan på privat, semi-publik och publik laddning.

Människor laddar sina bilar där de spenderar mycket tid – exempelvis vid hemmet, på jobbet och på genomresa. Detta ökar potentialen för laddningspunkter som en intäktskälla i de miljöer fastighetsägarna kontrollerar.

Anläggande av laddningsinfrastruktur är en kostnad, men den kan också ses som en intäktsmöjlighet. Varje typfall beräknats har unika utmaningar baserat på vilka som använder byggnaden och exempelvis parkeringens nyttjandegrad och priselasticitet hos laddningstjänsten.

Det centrala för lönsamma investeringar i laddningsinfrastruktur är att maximera intäkterna och minimera driftskostnader och kapitalkostnader. Intäkterna beror på pris och beläggingsgrad. Beläggingsgraden är helt avgörande för lönsamheten i investeringar i laddningsinfrastruktur.

Figur 1. Konceptuell modell för hur investeringskalkylen för laddningsinfrastruktur är uppbyggd.



Elbilsladdning är en tjänst med råvarukaraktär där prissättningen styrs av marknadslogik och hög priselasticitet. Digitala prisjämförelsetjänster skapar transparens, vilket gör det svårt för aktörer att höja priser utan att förlora kunder. Prispressen är särskilt tydlig i områden med många laddstationer, men elasticiteten kan minska i situationer där tillgänglighet eller service väger tyngre än pris.

Eftersom prissättningen är standardiserad och konkurrensutsatt, blir beläggningsgraden avgörande för att maximera intäkterna. Ju högre beläggning en laddstation kan upprätthålla, desto större blir intäktsmöjligheten per investerad laddningspunkt. Fastighetsägare bör därför fokusera på strategier för att maximera utnyttjandet av laddningspunkterna. Det kan tex uppnås genom att optimera platsen för laddstationerna för att möta det naturliga flödet av fordon, till exempel i närheten av butiker, arbetsplatser, offentliga byggnader, tågstationer och flygplatser. Eller kan de erbjuda dynamiska intäktsmodeller för att optimera utbud och efterfrågan över tid, som anpassar priser efter utnyttjande och beläggning, inom ramen för vad marknaden kan acceptera.

Investeringar i laddningsinfrastruktur blir progressivt dyrare ju större anläggningen är. En laddningspunkt med kapacitet 175 kW kostar i dagsläget 1 till 1.5 miljoner kr att installera (inklusive laddskåp och fast elinstallation men exklusive nätanslutningskostnad och anläggningsarbeten)⁵⁴, medan en laddningspunkt på 11 kW i genomsnitt idag kostar cirka 25 000 kr att installera (exklusive nätanslutningskostnad och anläggningsarbeten).⁵⁵

Per kW är alltså en ultra-snabb DC-laddare (175 kW) 3–4 gånger dyrare än en AC-laddare (11 kW). Att göra investeringar i proportion till behovet är viktigt och påverkar beläggningsgraden. Ju högre installerad effekt – desto lägre beläggningsgrad för samma antal laddade kWh. Ju större laddstation, desto högre antal laddade kWh per år behövs för att upprätthålla en hög beläggningsgrad. Det kan i vissa fall vara motiverat att installera tyngre laddare (till exempel i anslutning till industrilokaler för destinationsladdning) men då behöver detta motiveras av en efterfrågan på motsvarande kapacitet – annars blir investeringskalkylen dålig.

⁵⁴ Baserat på investeringskalkyler framtagna av WSP i tidigare uppdrag (se bilaga 2). Beräkningen är gjord på en laddstation med kapacitet 175kW x 4. Uppskattningen inkluderar laddskåp och fast elinstallation. Markförberedande åtgärder och övriga kostnader exkluderade.

⁵⁵ Utifrån WSP:s kostnadskalkyler (se bilaga 2). Beräknat på 100 laddningspunkter totalt, inkluderar kostnader för en laddbox på 11 kW och där halvfasta kostnader för elcentral, mätarskåp och lastbalansering fördelats lika mellan 100 laddningspunkter. Det genomsnittliga priset för en sådan installation motsvarar ca 25 000 kr.

Särskilt om ekonomiska konsekvenser av retroaktivt krav

Det retroaktiva kravet på lokalbyggnader föreslås införlivas i svensk lagstiftning genom att lokalbyggnader som har fler än 20 parkeringsplatser inne i byggnaden ska förses med laddningspunkter på 10 procent av parkeringsplatserna eller förberedas med 50 procent. Detta är en minimiimplementering av direktivet.

Boverket uppskattar att kravet leder till att 8 000–13 000 byggnader omfattas och att den totala investeringskostnaden blir 350–600 miljoner kronor med de beräkningsantaganden som gjorts. Beräkningen antar att laddningspunkter väljs. Det antas också att dessa byggnader redan har minst en laddningspunkt (krav från den 1 januari 2025) som följd av nuvarande krav samt att byggnaderna har 30 bilparkeringsplatser. Det innebär att de ska ha ytterligare två laddningspunkter som följd av författningsförslaget.

Boverket har valt bort alternativet att byggnader med 20 bilparkeringsplatser i byggnaden och på tomten ska omfattas av kraven. Det alternativet hade lett till att 29 000–43 000 byggnader skulle omfattas och leda till 4,2–8 miljarder kr i investeringskostnad med de beräkningsantaganden som gjorts.

Andra relevanta konsekvenser

Författningsförslaget innebär att de som berörs får delvis nya krav att uppfylla. De kommer att behöva informera sig om förändringarna i bygglagstiftningen vilket innebär viss tidsåtgång. Krav på laddningsinfrastruktur är dock inte nya och här föreslås förutom krav på cykelparkering samma sak men med höjda kravnivåer varför tidsinsatsen för information och utbildning bör vara begränsad. Bördan kan dock vara mer betydande för små än för stora företag.

I författningsförslaget tydliggörs byggherrens ansvar för att en byggnad utförs på ett fackmässigt sätt och enligt gällande handlingar samt att det dokumenteras. Kravet kan ses som en formell kravskärpning. Boverket bedömer dock att byggherrar även med nuvarande regler oftast utför en fackmässig projektering som dokumenteras och vid behov visas för byggnadsnämnden. Boverket bedömer också att för de typer av byggnader som dessa regler avser, ofta kommersiella byggnader, så görs detta. Förtydligandet innebär därför eventuellt ökade administrativa kostnader för de troligtvis få byggherrar som inte projekterar fackmässigt och dokumenterar. Dessa löper dock risk att byggnadsnämnden begär kompletteringar och det ändå uppstår en kostnad. Då är det troligtvis mer kostnadseffektivt att förtydligandet i föreskrifterna bidrar till att projekteringen och dokumentationen håller en godtagbar kvalitet från början.

I vissa, antagligen sällsynta fall, kan de utökade retroaktiva kraven på laddningspunkter leda till svårigheter med att i tid uppfylla författningsförslaget krav, trots att Boverket genomför en minimiimplementering. En sådant fall kan

vara då en befintlig byggnad med en stor mängd bilparkeringsplatser måste installera så många laddningspunkter att nätägaren vid tidpunkten inte har kapacitet att ansluta alla till elnätet. Boverket vet inte hur vanligt det här problemet är men det har i utredningen framkommit att problemet förekommer. I situationer när det inte finns krav kan det lösas med att man väntar med installation till nätägaren kan erbjuda kapacitet, eller ansluter så många laddningspunkter som är tekniskt möjligt. Med tvingande krav är det egentligen inte möjligt. En lösning kan eventuellt vara att begränsa anläggningen så att alla laddningspunkter inte kan användas samtidigt eller att effekten på dem begränsas. Det senare kan innebära att sådana laddningspunkter inte blir funktionella och därmed blir det en låg användningsgrad med dålig lönsamhet och miljönytta som följd. För det retroaktiva kravet på befintliga byggnader kan ett alternativ vara att i stället för laddningspunkter förbereda laddningsinfrastruktur till hälften av platserna.

Åtgärder för att begränsa kostnader

Utgångspunkten är att direktivets miniminivå införlivas i svensk lagstiftning. I de fall kravnivån är explicit uttryckt i direktivet införs den kravnivån i författningsförslaget. I några fall finns det utrymme för tolkning och då har Boverket valt den tolkning som bedöms minimera risk för olönsamma åtgärder för företag och andra som ska uppfylla kraven.

Åtgärder för att minimera kostnader beskrivs i avsnitt 5.4, 6.4 och 7.4

9.6.2 Eltjänsteföretag och nätägare

Dessa företag påverkas indirekt av reglerna och hur de påverkas beror bland annat på hur byggherrar och byggnadsägare väljer att möta de nya kraven.

Ekonomiska och andra konsekvenser

Kraven kan leda till ökade investeringar i laddningsinfrastruktur eftersom kraven är högre än nuvarande regler och därmed på sikt till positiva ekonomiska effekter för eltjänsteföretag och nätägare. Investeringar i laddningsinfrastruktur som är mer långtgående än dagens krav sker dock på en del platser som följd av efterfrågan och andra styrmedel som driver efterfrågan varför det är svårt att bedöma de ökade kravens additionalitet. Det går därför inte att beräkna författningsförslagets ekonomiska effekter för branschen. Man kan dock förvänta sig en viss positiv ekonomisk effekt eftersom förslaget sannolikt kommer att leda till att laddningsinfrastruktur måste byggas som vid tiden för ikraftträdandet är olönsam eller inte tillräckligt lönsam för att byggas vid den tidpunkten.

Administrativt blir det inga tillkommande kostnader eftersom inga nya administrativa krav som träffar eltjänsteföretag och nätägare införs.

Åtgärder för att begränsa kostnader

Direktivet implementeras på en miniminivå. Möjligen hade högre krav på framför allt laddningspunkter kunnat vara positivt för nätägare och eltjänsteföretag. Målet med implementeringen är dock att minimera risk för olönsamma åtgärder för de som är skyldiga att uppfylla författningsförslagets krav.

9.6.3 Byggentreprenörer och underleverantörer

Byggentreprenörer och deras underleverantörer berörs genom att de kommer att få uppdrag från byggherrar och byggnadsägare så att dessa kan uppfylla kraven i förslaget. Det finns även företag som är specialiserade på kompletta system för fordonsladdning i eller i anslutning till byggnader.

Ekonomiska konsekvenser

Entreprenörer, installatörer och leverantörer påverkas indirekt genom att byggherrar och byggnadsägare får ökade krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser jämfört med befintliga krav. Det innebär mer försäljning av arbete och utrustning vilket innebär ökade intäkter för företagen. Boverket har inte funnit det meningsfullt att uppskatta eventuella intäktsökningar då det inte går att bedöma hur mycket laddningsinfrastruktur som hade installerats utan de utökade kraven i detta författningsförslag.

Andra konsekvenser

Byggentreprenörer, installatörer och leverantörer påverkas även genom att de behöver avsätta tid för att sätta sig in de nya reglerna för att kunna uppfylla sina uppdragsgivares krav. Krav finns sedan tidigare och författningsförslaget innebär bara några mindre förändringar som främst påverkar byggherrar och fastighetsägare varför tidsåtgången i detta avseende bör vara liten och av engångskaraktär. Tiden och kostnaden kan betraktas som en investering i företagets kompetens för att kunna ta de uppdrag som kraven i förslaget kommer att leda till. Boverket har inte beräknat kostnaden. Den är frivillig och behöver bara tas om man vill finnas på marknaden. Det bör vara lönsamt och det bedöms inte tränga ut företag från marknaden. Mot bakgrund av att det för dessa företag räcker med att känna till förändringarna i de tekniska kraven på ledningsinfrastruktur och laddningspunkter bör investeringen vara mycket begränsad.

Åtgärder för att begränsa kostnader

Åtgärder för att minimera kostnader är främst relevant för byggherrar och byggnadsägare och beskrivs i avsnitt 5.4, 6.4 och 7.4.

9.6.4 Konkurrensförhållanden

Administrativa regleringar som till exempel byggregler är avsedda att styra vad som får ske på en marknad. Det påverkar producenternas beslutsutrymme och

därmed konsumenternas valmöjligheter. Förändringar i regler för byggnader påverkar därmed förutsättningarna för konkurrens på främst marknader för hyreskontrakt, projektering, entreprenad, installation och byggmaterial. Frågan är på vilket sätt och hur mycket konkurrensförutsättningarna påverkas av det här författningsförslaget.

Förslaget karaktäriseras av att det innehåller skärpningar av befintliga krav förutom kravet på cykelparkeringsplatser som är helt nytt. Som tidigare visats leder förslaget till kostnader för byggherrar och fastighetsägare för investeringar och regelefterlevnad. Resurserna som krävs hade kunnat användas till investeringar i till exempel andra produkter än laddningsinfrastruktur och det uppstår därmed en påverkan på konkurrensförhållanden. Denna påverkan kommer dock inte att vara generell eftersom laddningsinfrastruktur och cykelparkeringar i dagsläget anläggs utan krav, ibland mer än vad förslaget kräver. De byggnader som träffas av kraven är så pass stora att företagen som bygger eller äger dem är professionella aktörer som i de flesta fall har förmåga att jobba med regelefterlevnad. Boverket bedömer därför att konkurrensförhållandena mellan företagen inte påverkas negativt av de föreslagna regelförändringarna.

Boverket har avstått från detaljerad reglering av tekniska krav på installationer, främst för att det inte finns något marknadsmisslyckande som motiverar sådana krav och som inte redan är reglerat på annat sätt. Författningsförslaget kommer därför inte att påverka de produkter och komponenter som krävs för att uppfylla kraven och därmed inte konkurrensen på de marknaderna.

Sammantaget innebär författningsförslaget en begränsad förändring av den sammantagna kravnivån och kan inte förväntas påverka företags vilja att finnas på marknaderna för de produkter och tjänster som förslaget påverkar. Boverket bedömer därför att förslaget inte påverkar konkurrensförhållanden negativt jämfört med de befintliga reglerna om laddningsinfrastruktur.

9.6.5 Små- och medelstora företag

Boverket genomför en minimiimplementering av direktivet där inga tekniska eller administrativa krav införs utöver vad som krävs av direktivet. Detta är till fördel för alla företag men särskilt för små- och medelstora företag. Att minimera regelbörda bidrar till mer lika konkurrensförutsättningar mellan företag av olika storlekar.

9.7 Konsumenter – ekonomiska och andra konsekvenser

Konsumenter kommer som följd av reglerna att erbjudas något högre tillgänglighet på laddningsinfrastruktur än vad som skulle vara fallet utan regler.

Tydligast blir det i de byggnader och på de geografiska platser där reglerna garanterar en lägsta nivå, som inte hade genomförts utan regler. Boverket bedömer att byggherrar och fastighetsägare i stor utsträckning kommer att kunna föra över kostnaderna på hyresgästerna. Boverket bedömer även att kostnader som följer av de laddningspunkter som installeras samt driften av dem, kommer att kunna föras över på den som använder laddningspunkten. Därför kommer kraven endast marginellt påverka hyresnivåer för lokaler och bostäder, och därmed blir de ekonomiska konsekvenserna för konsumenter försumbara.

Boverket föreslår att krav inte ska omfatta bostadsbyggnader med tre eller färre parkeringsplatser. Det innebär att småhus inte omfattas av krav vilket i praktiken innebär att privatpersoner i egenskap av byggherre eller byggnadsägare inte kommer att påverkas av kraven.

9.7.1 Åtgärder för att minimera kostnader

En detaljerad redogörelse av hur kraven har utformats samt motiven finns i avsnitt 5, 6 och 7. Där framgår att direktivets krav genomgående har minimerats. Som exempel kan nämnas att det inte ställs högre krav på mängden laddningsinfrastruktur eller detaljerad tekniska krav på utrustning än vad direktivet kräver. Därför bedömer Boverket att ekonomiska och andra konsekvenser för konsumenter har minimerats givet direktivets krav på Sverige.

9.8 Aktörer i civilsamhället

”Civilsamhället” är organisationer som inte är företag eller offentlig verksamhet. Det kan vara nätverk, ideella föreningar, trossamfund m.m.

9.8.1 Hur många byggnader kan beröras?

Organisationerna Bygdegårdarnas Riksförbund, Folkets Hus och Parker, Våra Gårdar, Riksidrottsförbundet, Sverige Hembygdsförbund och Svenska kyrkan uppger att deras medlemmar och församlingar äger sammanlagt mer än 20 000 byggnader.⁵⁶ Det är okänt hur många av dessa byggnader som har mer än tjugo parkeringsplatser men det finns 5000 kyrkobyggnader och hembygdsgårdar, byggnader som kan antas ha behov av minst tjugo bilparkeringsplatser.

9.8.2 Allmänna konsekvenser för ideella organisationer

Genom att de tillkommande retroaktiva kraven för 2027 begränsas till att gälla inom byggnad och inte på dess tomt bedöms konsekvenserna för ideella organisationer att bli relativt små. Antalet byggnader som ägs av ideella

⁵⁶Regeringskansliet – Klimat- och näringsdepartementet (2024) [Ett-undantag-fran-krav-pa-laddningspunkter-for-ideella-organisationer](https://www.regeringen.se/contentassets/d7ab4d8ad49d4c3c86496b0274a1c365/ett-undantag-fran-krav-pa-laddningspunkter-for-ideella-organisationer) [https://www.regeringen.se/contentassets-d7ab4d8ad49d4c3c86496b0274a1c365/ett-undantag-fran-krav-pa-laddningspunkter-for-ideella-organisationer.pdf](https://www.regeringen.se/contentassets/d7ab4d8ad49d4c3c86496b0274a1c365/ett-undantag-fran-krav-pa-laddningspunkter-for-ideella-organisationer.pdf) hämtad 2026-01-22.

organisationer med fler än tjugo parkeringsplatser inne i en byggnad är näst intill försumbart jämfört med om parkeringar på tomtmark skulle ingå. Kostnaden att installera laddningspunkter eller ordna med förberedande installationer inomhus är även lägre då dyra gräv och markarbeten inte behövs.

9.8.3 Kostnader och intäkter för ideella organisationer

Ökade kostnader uppstår främst vid uppförande av nya byggnader med fler än tjugo tillhörande parkeringsplatser då vart femte parkeringsplats ska förses med en laddningspunkt mot dagens krav på endast en laddningspunkt. Kostnadsökning mot dagens regler blir därmed från cirka 50 000 kr och uppåt beroende på antalet parkeringsplatser. Detta är hanterbart för de ideella organisationer som bygger sådana byggnader.

Det retroaktiva kravet på lokalbyggnader kommer i mycket låg utsträckning att träffa den ideella sektorns byggnader eftersom de byggnaderna mycket sällan har fler än tjugo parkeringsplatser inne i byggnaden. Boverket bedömer att risken för kostsamma och olönsamma åtgärder därmed har minimerats givet direktivets krav. Det kan inte uteslutas att det finns byggnader som träffas av kravet och där åtgärden inte kan finansieras, till exempel om fastigheten inte kan belånas eller ägaren inte har hunnit eller haft möjlighet att bygga upp ett eget kapital. Om regeringen vill minimera risk för kostnadsmässiga konsekvenser för dessa ägare behöver den i så fall anslå någon form av ekonomiskt stöd.

För att minska konsekvenserna vid ombyggnad har ett undantag för ideella organisationer gjorts om kostnaden att uppfylla kraven överstiger 10 procent av ombyggnadskostnaden. Några möjligheter till undantag för uppförande av nya byggnader finns däremot inte i direktivet.

9.9 Europeiska unionen – bedömning av förhållande till EU-rätten

Förslaget inför samtliga aspekter som regleras i direktivet avseende laddningsinfrastruktur och cykelparkeringar. De möjligheter till en flexibel tillämpning av kraven som finns i direktivet införs. Exempel på detta är att undantag görs för ideella organisationer om kostnaden blir högre än 10 procent av ombyggnadskostnaden. Boverket föreslår att direktivets flexibilitet när det gäller att beräkna hur många cykelparkeringar det ska finnas i en lokalbyggnad införs fullt ut. En byggherre ges därmed möjlighet att beräkna mängden cykelparkeringar antingen som minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Boverket strävar efter att en byggherre ska ha så stor frihet som direktivet medger för att utforma sina lösningar efter de förhållanden som gäller för respektive byggnad. Utförlig

förklaring till hur minimiimplementering har eftersträvats i framtagandet av förslagen finns i avsnitt 5, 6 och 7.

9.10 Norden

Energiprestandadirektivets krav på hållbar mobilitet införlivas i svensk rätt på en miniminivå och bedöms inte påverka det nordiska arbetet med harmonisering av byggregler.

9.11 Miljö och klimat

Syftet med kraven är huvudsakligen att stimulera elektrifiering av transportsektorn och att underlätta cykling och på så sätt bidra till att nå utsläppsmål för transportsektorn. Införandet av kraven kan ge mindre effekter på miljön, där den övervägande delen är positiva och bidrar till uppfyllelse av Sveriges nationella miljömål om frisk luft, en god bebyggd miljö och begränsad klimatpåverkan. Samtidigt kan implementering också riskera att generera vissa negativa konsekvenser till exempel om fler ytor hårdgörs.

Bedömningen som görs är inte kvantitativ, utan endast övergripande för att identifiera möjligheter och risker utifrån de avgränsade miljöeffekterna. Elektrifieringen av transportsektorn pågår oavsett de skärpta krav som här föreslås. Krav på laddningsinfrastruktur i byggregler kan bidra till att påskynda utvecklingen men är inte det avgörande styrmedlet för att elektrifiera transportsektorn. Viktigast är troligen successiva skärpningar av utsläppskrav på fordon och prissättning av koldioxid.

9.11.1 Ökad elbils- och cykelanvändning

Ökad användning av laddfordon är en eftersträvad och framträdande effekt av installation av elektrisk infrastruktur för laddfordon. Kraven i energiprestandadirektivet syftar till just detta, att stimulera elektrifieringen av transportsektorn. Hur stor denna effekt är, det vill säga, hur stor ökning av elbilsflottan som denna typ av stimulerande infrastruktur genererar är inte entydig eftersom införandet av möjliggörande infrastruktur endast utgör en del i ett system av styrmedel och påverkansfaktorer. Som nämnts i Boverkets rapport från 2020⁵⁷ påverkas omställningstakten från konventionella till laddbara fordon också av bland annat emissionskrav på EU-nivå, energi- och koldioxidskatten, bonus malus-systemet och skattesystemet för förmånsbilar. I Naturvårdsverkets underlag till klimatredovisning enligt Klimatlagen görs antagandet att en laddningspunkt kan tillskrivas 10 procent av ersättandet av en dieselmil med en

⁵⁷ Boverket, 2020

elbil.⁵⁸ Antagandet om just 10 procent är grovt men det är rimligt att tro att laddningsinfrastruktur i detta författningsförslag utgör en mindre del av styrverkan för omställning av konventionella fordon till laddfordon i jämförelse med övriga existerande styrmedel som driver på för samma effekt.

På samma sätt verkar anläggandet av cykelparkeringar parallellt med exempelvis utbyggnad av annan främjande infrastruktur som cykelvägar och kommunala krav på cykelparkering, och det bedöms rimligt att anta att författningens krav till en mindre del bidrar till ökad cykelanvändning.

En ytterligare aspekt som skulle kunna utredas närmare vad gäller överflyttning från fossildrivna till laddbara fordon och cykel, är skillnaderna mellan de olika byggnadskategorierna i effekten av möjliggörande infrastruktur. Exempelvis skulle en laddningspunkt i ett flerbostadshus potentiellt kunna bidra mer till elbilsanvändandet än en laddningspunkt på en parkering till ett köpcentrum. Ingen utredning av detta har gjorts i denna rapport, men bedömningen görs att direktivets krav på de olika byggnadskategorierna skulle kunna generera olika stora indirekta miljönyttor genom ökat elbilsanvändande, eftersom de potentiellt kan bidra olika mycket till överflyttningen av fossila transportslag till laddbara fordon.

Att den förberedande infrastrukturen för laddning så småningom används för att installera ytterligare laddningspunkter och att dessa i sin tur kan generera en ökad användning av laddfordon som ersätter konventionella fordon är en förutsättning för att denna åtgärd ska bedömas ge reducerad inverkan på klimatet. Effekterna av den förberedande infrastrukturen på klimatet blir i förlängningen av samma sort som de direkt installerade laddningspunkterna, om den används. I likhet med Boverkets tidigare rapport har inte någon bedömning av storleken av de indirekta effekterna av förberedande ledningsinfrastruktur kunnat göras inom ramarna för detta arbete.⁵⁹

9.11.2 Utsläpp av växthusgas

De utsläpp av växthusgas som är associerade med framförandet av laddfordon är lägre per kilometer än för konventionella fordon med förbränningsmotor. Storleken på den utsläppsminskning som sker till följd av en ökad användning av laddfordon beror dock på i vilken grad framförandet av det nya laddfordonet ersätter framförande av ett konventionellt fordon, kontra i vilken utsträckning laddfordonet endast adderas fossilbilsflottan, eller i stället ersätter andra transportmedel, såsom kollektivtrafik. I Boverkets rapport från 2019 görs överslagsberäkningar med antagandet att ett nytt laddfordon ersätter ett konventionellt

⁵⁸ Naturvårdsverket, 2022

⁵⁹ Boverket, 2020

fordon, samt att ett laddfordon är helt utsläppsbefriat.⁶⁰ Även om elproduktionen i Sverige till största del är förnybar kan vissa utsläpp av växthusgas också härledas till laddbara fordon, dels för elen de drivs på, dels med hänsyn till tillverkningsprocessen. Utsläpp i samband med tillverkning uppstår oftast inte i Sverige och enligt vissa modeller belastar de därmed inte beräkningen av de nationella utsläppen och uppfyllandet av nationella mål, men de är ändå associerade med fordonet och skulle kunna tas med i beräkningen. Den generella bedömningen är ändå att ökad användning av laddfordon minskar utsläppen av växthusgas och den stimulans av laddfordonsägande som författningsförslaget kan innebära ger positiva effekter för klimatet.

Medan en elbil har högre utsläpp vid tillverkning orsakar konventionella fordon mer utsläpp under drift, och i generella termer och utifrån en genomsnittlig europeisk elmix står en elbil totalt sett för lägre klimatpåverkan än ett konventionellt fordon efter två års användande.⁶¹

På liknande sätt som ökad elbilsanvändning bedöms leda till minskat framförande av fossildrivna bilar, kan även ökad cykelanvändning leda till minskade utsläpp av växthusgas när en resa med cykel ersätter en resa med fossildrivet fordon. Storleken på den utsläppsminskning som sker till följd av ett ökat cykelanvändande beror dock på i vilken grad det ökade cyklandet ersätter framförande av ett konventionellt fordon, enligt samma resonemang som för det laddbara fordonet i föregående stycke. Hur stor överflyttningen är från fossildrivet fordon till cykel har inte utretts.

9.11.3 Luftföroreningar

Fordon med förbränningsmotor ger upphov till luftförorenande utsläpp av bland annat partiklar, kväveoxider och kolmonoxid.⁶² En ökad cykelanvändning kan leda till reduktion av dessa utsläpp och förbättrad luftkvalitet, om det ersätter resor med konventionella fordon.

På liknande sätt kan elektrifiering av fordonsflottan ge positiva effekter för luftkvaliteten, särskilt i stadsmiljöer vad gäller kväveoxider och kolmonoxid.⁶³ För en betydande reduktion av halterna krävs emellertid en stor ökning av laddfordon.⁶⁴ Detta skulle kunna innebära att effekterna av just den främjande infrastrukturen i och med detta författningsförslag i sig inte kommer ha några stora effekter på luftkvaliteten i närtid. Dessutom härstammar grova partiklar till stor del från däck- och vägslitage och dess förekomst i luften kommer

⁶⁰ Boverket, 2019

⁶¹ The International Council on Clean Transportation [ICCT], 2018

⁶² Naturvårdsverket, 2023

⁶³ Naturvårdsverket, 2023

⁶⁴ Soret, Guevara, & Baldasano, 2014

därmed inte påverkas nämnvärt av övergång från förbränningsmotor till laddfordon, på samma sätt som ersättning med cykel kan antas göra.⁶⁵

9.11.4 Resursförbrukning

Vid tillverkning av laddningspunkter och förberedande infrastruktur används material som kan ge upphov till lokal miljöpåverkan i samband med utvinning och förädling, särskilt vad gäller metaller.⁶⁶ I förhållande till råvaruåtgången för de laddfordon som infrastrukturen ska främja är dock råvaruåtgången för själva infrastrukturen i sig och dess påverkan relativt liten. Därmed bedöms de miljöeffekter av laddningsinfrastrukturen som är associerade med resursförbrukning störst i form av indirekta effekter genom ökad tillverkning av laddfordon. Boverket har inte gjort en bedömning av kravens nettoeffekt avseende resursförbrukning.

9.11.5 Ogenomtränglig mark och översvämningssrisk

Om inrättandet av fler cykelparkeringar utomhus innebär att gröna ytor tas i anspråk och ersätts av genomtränglig mark, ökar risken för översvämning vid kraftig nederbörd. Författningsförslaget ställer inga krav på hur en cykelparkering ska vara utformad men påverkan på mark kan bli en konsekvens av kraven, främst vid ombyggnad. Som nämnt i tidigare avsnitt visar jämförelse av författningsförslagets krav på cykelparkering och parkeringsnormer i svenska kommuner att energiprestandadirektivets krav på cykelparkeringar redan uppfylls i stora delar av Sverige och författningsförslaget påverkar i de fallen inte markens genomtränglighet. I de fall ytterligare cykelparkeringar anläggs för att möta kraven, bör det göras med hänsyn till översvämningssrisk och andel ogenomtränglig mark. Hänsyn behöver även tas till att grönytorerna i städer sammantaget inte ska minska enligt EU:s naturrestaureringsförordning.⁶⁷

Sammantaget bedöms påverkan på översvämningssrisken till följd av krav på cykelparkeringar vara liten, men i de fall kraven innebär nyanläggning på tidigare genomtränglig mark kan utformningen av cykelparkeringen göras med lämpliga val av markbeläggning för att minimera effekterna.

9.12 Kulturmiljö samt arkitektur och gestaltad livsmiljö

De förändringar som föreslås är av sådan art att de inte bedöms påverka varken kulturmiljö, arkitektoniska möjligheter eller befintliga livsmiljöer på ett

⁶⁵ Soret, Guevara, & Baldasano, 2014

⁶⁶ Naturvårdsverket, 2023

⁶⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1991 av den 24 juni 2024 om restaurering av natur och om ändring av förordning (EU) 2022/869

negativt sätt. Kravet på cykelparkering är visserligen nytt men liknande krav ställs vanligen redan i kommunal planering och vid bygglov varför författningsförslaget i de flesta fall inte bedöms medföra någon större skillnad avseende antalet cykelparkeringsplatser. Författningsförslaget innehåller inga detaljerade krav på utformning av cykelparkeringsplatser som skulle kunna påverka eller inskränka arkitektoniska möjligheter.

9.13 Social hållbarhet

Boverket ska beakta de konsekvenser som myndighetens beslut och verksamhet kan få för personer med funktionsnedsättning, barn, ungdomar och äldre samt för integration, boendesegregation, folkhälsa och jämställdhet (7 § 10 förordningen [2022:208] med instruktion för Boverket).

9.13.1 Personer med nedsatt funktionsförmåga

Boverkets bedömning är att författningsförslaget inte medför några konsekvenser för funktionsnedsatta utöver om de är byggherrar eller ägare av byggnader som träffas av krav.

9.13.2 Barn och unga

Boverkets bedömning är att författningsförslaget inte medför några konsekvenser för barn och unga eftersom de krav som ändras inte påverkar barns rättigheter.

9.13.3 Äldre

Boverkets bedömning är att författningsförslaget inte medför några direkta konsekvenser för äldre eftersom de krav som ändras inte påverkar äldre människor utöver om de är byggherrar eller ägare av byggnader som träffas av krav.

9.13.4 Integration och boendesegregation

Boverkets bedömning är att författningsförslaget inte har någon påverkan på integration och boendesegregation då de krav som ändras inte påverkar politikområdena integration och boendesegregation.

9.13.5 Jämställdhet

Boverkets bedömning är att författningsförslaget inte medför några konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv jämfört med gällande regler. De ändringar som föreslås bedöms inte skapa konsekvenser som får olika effekter för kvinnor och män.

9.13.6 Folkhälsa

Boverkets bedömning är att författningsförslaget endast har liten påverkan på folkhälsan. Kraven på cykelparkering är nya och syftar till att underlätta

cykling, något som kan vara positivt för människors hälsa. Under utredningens gång har det framkommit att kommuner i hög utsträckning ställer krav på cykelparkering, både strategiskt i planeringen och vid bygglov. Boverket bedömer därför är de nya kraven inte leder till någon påtaglig skillnad vad gäller cykelparkering och därför att påverkan på mängden cykling och folkhälsa blir liten.

9.14 Säkerställande av ej högre kostnader än nödvändigt för att nå målet

Boverket har utrett alternativa sätt att införliva direktivets bestämmelser, se avsnitt. Ett viktigt kriterium vid utformningen av kraven har varit att välja en lösning som når ändamålet med det ställda kravet och samtidigt minimerar kostnader för de som ska finansiera de investeringar och andra kostnader kraven leder till. Eftersom artikel 14 handlar om att medlemsstaterna ska säkerställa att artikelns krav genomförs så är det nödvändigt att fastställa regler. Detta har dock gjorts på ett sätt som Boverket bedömer är miniminivån. Analyser finns i avsnitt 5.3, 6.3 och 7.3.

9.15 Bedömning av samhällsekonomiska effekter

Boverket har i framtagandet av förslaget eftersträvat att skapa ändamålsenliga regler, kostnadseffektiv implementering av reglerna och att minimera regelbördan för byggherrar och fastighetsägare. Som tidigare beskrivits bedömer Boverket att en stor del av den laddningsinfrastruktur som behövs för att möta en ökande efterfrågan på fordonsladdning, kommer att byggas på marknadsmässiga grunder, oberoende av de krav som ställd i detta författningsförslag. Bidraget från förslaget blir främst att kraven kommer att leda till utbyggnad på platser där efterfrågan av olika anledningar inte kommer att tillgodoses annars. Kraven kommer därför i någon mån bidra till att lösa marknadsmisslyckandet positiv extern effekt, som orsakas av att det kan finnas en skillnad mellan nyttan av en investering i laddningsinfrastruktur för en fastighetsägare och nyttan av investeringen för samhället. Skälet till marknadsmisslyckandet är att investeringar i laddningsinfrastruktur även medför nytta för tredje part (samhället), nytta som alltså inte är internaliserad i den företagsekonomiska kalkylen. Det samhällsekonomiska värdet av investeringar i laddningsinfrastruktur överstiger därför det företagsekonomiska värdet. Det betyder att fastighetsägare på en fri marknad kommer att investera i mindre laddningsinfrastruktur än vad som är samhällsekonomiskt effektivt för vad som krävs för att nå utsläppsmål för transportsektorn. Tvingande regler kan då vara ett sätt att från samhällets sida tvinga fram en högre investeringstakt. Frågan är vilket styrmedel som är det mest effektiva för att elektrifiera transportsektorn.

Boverket har valt att föreslå regler med en kravnivå som ligger i linje med energiprestandadirektivet. Att ställa mer långtgående krav, riskerar att inte vara ett kostnadseffektivt sätt att stimulera utbyggnad av laddningsinfrastruktur som motsvarar den infrastruktur som behövs för att nå utsläppsmålen för transportsektorn. Det kan vara så att det finns andra styrmedel som är mer effektiva, som mer träffsäkerhet styr investeringar till de platser där investeringarna blir mindre än den samhällsekonomiskt effektiva nivån. Det har dock inte ingått i Boverkets arbete med dessa föreskrifter att utreda det närmare. Att ställa högre krav än direktivets miniminivå kan således leda till olönsamma investeringar för enskilda byggherrar och fastighetsägare varför en återhållsamhet i kravställningen är fördelaktig av fördelningspolitiska skäl.

Boverket gör bedömningen att det lagda förslaget innebär en god balans mellan måluppfyllelse och samhällsekonomiskt kostnadseffektiv implementering av direktivet.

9.16 Ikraftträdande, informationsinsatser och utvärdering

9.16.1 Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Artikel 35 i direktivet anger att kraven på hållbar mobilitet i artikel 14 ska vara genomförda senast den 29 maj 2026. Enligt förslaget i lagrådsremissen ska lagändringen, genom vilken det nya tekniska egenskapskravet om hållbar mobilitet införs, träda i kraft den 1 juli 2026. Huvuddelen av bestämmelserna i de nu föreslagna föreskrifterna, som innehåller de preciserade kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser, planeras träda i kraft under hösten 2026. Samtidigt föreslås att Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:12) om utrustning för laddning av elfordon ska upphävas.

De retroaktiva krav för lokalbyggnader som följer av artikel 14.2 i det omarbetade direktivet ska enligt direktivet gälla senast den 1 januari 2027. Det retroaktiva kravet på förinstallerad kabeldragning som gäller för byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ska gälla senast den 1 januari 2033. De bestämmelser i författningsförslaget som införlivar de nya retroaktiva kraven, 4 kap. 3–5 §§, föreslås därför träda i kraft vid dessa senare datum. Enligt det omarbetade direktivet finns en möjlighet för medlemsstaterna att i vissa fall skjuta upp genomförandet av de retroaktiva kraven två år till den 1 januari 2029. Möjligheten är begränsad till byggnader som renoverats under de två år som föregår den 28 maj 2024 för att uppfylla det retroaktiva kravet i det tidigare direktivet, dvs. kravet på minst en laddningspunkt som trädde i kraft den 1 januari 2025 (nu gällande 3 kap. 20 c § PBF). Boverket finner inte skäl att särskilja dessa byggnader och försvåra tillämpningen med avseende på ikraftträdandet.

Boverket anser således att de tillkommande retroaktiva kraven enligt det omarbetade direktivet bör börja gälla vid samma tidpunkt, den 1 januari 2027, oavsett när åtgärder vidtagits för att uppfylla det nu gällande retroaktiva kravet.

Något behov av särskilda övergångsbestämmelser till föreskrifterna finns inte. Enligt lagrådsremissens förslag till övergångsbestämmelser till PBL-ändringen ska de nya reglerna om hållbar mobilitet tillämpas på ärenden där ansökan om lov alternativt anmälan kommer in till byggnadsnämnden från och med ikraftträdandet den 1 juli 2026.

9.16.2 Speciella informationsinsatser

Eftersom de nya utökade kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser får stora konsekvenser vid uppförande av byggnader där bygglov eller anmälan görs efter det att Boverkets föreskrifter trätt i kraft finns det ett omfattande informationsbehov under 2026. Detta för att projektering av nya byggnader ska kunna ske med sikte på de kommande kraven. Boverket planerar därför för webbseminarier under remisstiden samt andra informationsinsatser i form av nyheter och vägledning på Boverket webbplats, utskick av digitala nyhetsbrev samt kampanjer på sociala medier med mera.

Viktiga informationsmottagare och samarbetspartners för att vidarebefordra informationen brett som har identifierats i arbetet är bland andra kommunernas byggnadsnämnder, byggnadsinspektörernas och bygglovshandläggarnas föreningar, Fastighetsägarna, Kvalitetsansvarigas förening, Byggherrarna, Byggföretagen och andra nationella intresseorganisationer i branschen.

I samband med att det retroaktiva kravet börjar gälla 2027 kommer även särskilda informationsinsatser behövas specifikt för det. Särskild uppmärksamhet behöver i det fallet ägnas åt ideella föreningar.

9.16.3 Utvärdering

De nya föreskrifterna föreslås träda i kraft under 2026. Utökade retroaktiva krav för vissa lokalbyggnader föreslås träda i kraft den 1 januari 2027 respektive den 1 januari 2033. För att säkerställa att tillämpningen av de nya reglerna sker på ett korrekt sätt är det viktigt att följa upp och utvärdera reglerna.⁶⁸

Boverket bedömer att en utvärdering av de nya byggreglerna kan ske fortlöpande från ikraftträdandet, framför allt kopplat till byggnadsnämndens hantering. Det behöver dock gå ytterligare en tid innan det till fullo är möjligt att se effekterna och utvärdera de nya reglerna. Ett normalprojekt där det är möjligt att följa hela processen av tillämpningen av reglerna tar runt 1,5–3 år att

⁶⁸ 7 § 5 förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

projektera och utföra. Boverket bedömer därför att en första samlad utvärdering kan genomföras först omkring år 2029–2030.

10 Författningskommentarer

Förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet

1 kap. Övergripande bestämmelser

Författningens innehåll

1 §

Denna författning innehåller föreskrifter till tekniska egenskapskrav avseende hållbar mobilitet enligt 3 kap. 20 b § plan- och byggförordningen (2011:338). Författningen innehåller föreskrifter om att byggnader ska ha tillgång till utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser.

Författningen innehåller också föreskrifter om anpassning av de tekniska egenskapskraven vid ändring av byggnader enligt 8 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900), om kontroll enligt 10 kap. 5 § samma lag samt om uppfyllandet av de tekniska egenskapskraven enligt 3 kap. 22 § plan- och byggförordningen.

Bestämmelsen visar kopplingen till kraven på lag- och förordningsnivå.

Bestämmelsen tydliggör att det i författningen finns bestämmelser som har sin grund i kravet på hållbar mobilitet och att det handlar om krav på byggnader, som ska ha tillgång till laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser.

Föreskrifternas tillämpningsområde

2 §

Föreskrifterna i 1 kap. gäller vid uppförande av nya byggnader och vid ändring av byggnader. För redan uppförda byggnader gäller 1–3 och 5–7 §§.

Föreskrifterna i 2 kap. gäller vid uppförande av nya byggnader.

Föreskrifterna i 3 kap. gäller vid ändring av byggnader.

Föreskrifterna i 4 kap. gäller för redan uppförda byggnader.

Bestämmelsen tydliggör tillämpningsområdena för de olika delarna i författningen. Författningen innehåller krav vid uppförande av nya byggnader (2 kap.) och vid ändring av byggnader (3 kap.). I 4 § avgränsas tillämpningen av kraven vid ändring i 3 kapitlet till vissa särskilt angivna ombyggnadsfall. Författningen innehåller också retroaktiva krav för vissa redan uppförda lokalbyggnader (4 kap.).

Kraven i 1 och 2 kapitlen gäller, såsom Boverkets övriga byggregler, vid uppförande av nya byggnader och således inte vid flyttning av byggnader. Detta skiljer sig från de nu gällande, mer preciserade, kraven på

laddningsinfrastruktur i 3 kap. 20 b § PBF som gäller vid nybyggnad⁶⁹ och således även vid flyttning av byggnad.

Vissa övergripande bestämmelser i författningens 1 kapitel gäller också för redan uppförda byggnader, dvs. vid tillämpningen av de retroaktiva kraven för vissa lokalbyggnader i författningens 4 kapitel. Det gäller bestämmelsen i 3 § som avgränsar tillämpningen till vissa byggnader och bestämmelsen i 5 § om mindre avvikelse från kraven i författningen. Vidare gäller definitionerna i 6–7 §§ också vid tillämpningen av de retroaktiva kraven i 4 kapitlet.

Närmare överväganden finns i 8.2.1.

3 §

Föreskrifterna i denna författning gäller endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusmiljön.

Bestämmelsen avgränsar föreskrifternas tillämpningsområde till sådana byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusmiljön. Begränsningen föranleds av att artikel 2.2 i det omarbetade direktivet har en snävare definition av byggnadsbegreppet än den definition som finns i 1 kap. 4 § PBL. Direktivets krav avser endast byggnader enligt denna snävare definition.

Närmare överväganden finns i 8.2.1

4 §

Kraven på hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900), 3 kap. 20 b § plan- och byggförordningen (2011:338) och denna författning gäller inte vid annan ändring av en byggnad än

1. ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur i fall då bilparkeringen är belägen i byggnaden, och
2. ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på bilparkeringen i fall då bilparkeringen är belägen på tomten till byggnaden.

I den i delrapport 2025:8 föreslagna 3 kap. 22 § PBF föreskrivs att kraven på hållbar mobilitet inte gäller vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad och endast när det behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

Bestämmelsen preciserar i vilka ombyggnadsfall kraven gäller i enlighet med det omarbetade direktivet. Bestämmelsen ansluter således till vad som föreskrivs om kravens tillämpning i artikel 14.1 andra stycket och 14.4 tredje stycket i direktivet. Motsvarande avgränsning till vissa särskilt angivna

⁶⁹ 1 kap. 4 § PBL nybyggnad: uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats.

kvalificerade ombyggnadsfall finns för gällande krav på laddningsinfrastruktur i 3 kap. 22 § tredje stycket PBF.

Närmare överväganden finns i 8.2.1.

Mindre avvikelse från föreskrifterna i denna författning

5 §

Mindre avvikelse får göras från föreskrifterna i denna författning i enskilda fall om

1. det finns särskilda skäl,
2. byggnaden ändå kan antas bli tekniskt tillfredsställande, och
3. det inte finns någon avsevärd olägenhet från annan synpunkt.

Om mindre avvikelse enligt första stycket tillämpas ska skälen för detta dokumenteras i samband med den projektering som regleras i 10 §.

Om kraven i föreskrifterna blir orimliga i det enskilda fallet är det möjligt att avvika från dem under vissa förutsättningar. Lösningar som uppfyller syftet med kraven i föreskrifterna kan då användas, trots att de formellt strider mot föreskrifternas ordalydelse.

Ansvar för om en mindre avvikelse är lämplig faller på byggherren. Om byggherren däremot tillämpar regeln om mindre avvikelser felaktigt kan byggnadsnämnden, liksom vad gäller andra byggregler, kräva komplettering, ytterst neka startbesked eller slutbesked och ingripa genom tillsyn.

Hanteringen av mindre avvikelser skiljer sig inte från hur reglerna i författningen i övrigt hanteras.

Om bestämmelsen om mindre avvikelser tillämpas ska skälen för det dokumenteras i samband med projekteringen. Det ställs inga formkrav på hur dokumentationen ska gå till, det kan till exempel ske genom en tydlig notering på en relevant handling.

Närmare överväganden finns i 8.2.2.

Definitioner

6 §

Termer och uttryck i denna författning har samma betydelse som i plan- och bygglagen (2010:900) och plan- och byggförordningen (2011:338).

Bestämmelsen säkerställer att termer som finns i lag, förordning och i dessa föreskrifter får samma betydelse.

7 § I denna författning avses med:

Bilparkeringsplats: Area särskilt avsedd och anpassad för parkering av en personbil eller en lätt lastbil. Om särskilda markeringar inte finns, ska en bilparkeringsplats anses uppta en area med måtten 2,70 x 5 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.

Cykelparkeringsplats: Särskilt utrymme för att parkera minst en cykel. Om särskilda anordningar för cykelparkering inte finns, ska en cykelparkeringsplats för en standardcykel anses uppta en area med måtten 0,60 x 1,90 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt. En cykelparkeringsplats för en lådcykel eller annan cykel med större dimensioner än en standardcykel ska anses uppta en area med måtten 1,20 x 2,50 meter och ha ett tillräckligt fritt utrymme bakåt.

Dubbelriktad laddning: Smart laddningsfunktion där elflödets riktning kan vändas, så att det går från batteriet till den laddningspunkt som batteriet är anslutet till.

flerbostadshus: byggnad med fler än två bostäder och i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder.

Förinstallerad kabeldragning: Alla åtgärder som är nödvändiga för att möjliggöra enkel installation av laddningspunkter inbegripet kablar, kabelvägar och vid behov dataöverföring och elmätare.

Laddningspunkt: Gränssnitt där ett fordon i taget kan laddas.

Lastbalansering: Funktion som balanserar tillgänglig effekt så att flera utrustningar delar på tillgänglig effekt.

Ledningsinfrastruktur: Kanaler för elektriska kablar för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, eldrivna cyklar och andra fordonstyper i kategori L i den mening som avses i artikel 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar.

Lokalbyggnad: Byggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för annat än bostäder.

Offentligt organ: Statlig, regional och kommunal myndighet och enhet som direkt finansieras och administreras av sådan myndighet men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär.

Smart laddning: Laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras dynamiskt, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation.

Bestämmelsen motsvaras delvis av 2 § i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. (Jfr. definitionerna av begreppen bilparkeringsplats och flerbostadshus.)

De termer som inte är vedertagna och som används i föreskrifterna behöver vara definierade i författningen, så att föreskrifterna tillämpas på rätt sätt och får avsedd effekt.

Innebörden av begreppet bilparkeringsplats är väsentlig för tillämpningen av kraven på hållbar mobilitet, eftersom kraven endast gäller om det finns ett visst antal bilparkeringsplatser. Motsvarande definition och reglering med mått för en bilparkeringsplats finns i 2 § i nu gällande Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. Definitionen innebär exempelvis att vändzoner, lastzoner och motorcykelparkeringar inte ska ingå i underlaget vid beräkning av bilparkeringsplatser. Begreppet bilparkeringsplats innefattar även platser för parkering under kort tid, som exempelvis utanför en livsmedelsbutik. Platser av angöringskaraktär där fordon parkerar helt tillfälligt, till exempel för att någon ska kliva i eller ur eller för att lasta, bör dock normalt inte vara att betrakta som bilparkeringsplatser.

Uppställningsplatser i samband med bilförsäljning, återvinning av bilar, bil-museer och liknande förvaring av bilar omfattas normalt inte heller av begreppet. Begreppet bilparkeringsplats definieras med angivande av mått. Måtten gäller endast om särskilda markeringar av bilparkeringsplatsen saknas. Måtten anges för att man ska kunna beräkna antalet bilparkeringsplatser på en bilparkering om platserna inte är utmärkta med linjemarkeringar. Boverket har därvid angett måtten för en något bredare parkeringsplats än standardmåttet 2,50 x 5 m genom att lägga till 10 cm på varje sida till 2,70 x 5 m. Anledningen till detta är flera. Dels tenderar man att ställa bilar något glesare på parkeringar där det inte finns uppmålade rutor, dels är modernare bilar i många fall något bredare än vad bilarna var förr. Förutom själva bilparkeringsplatsens storlek anges även att man, då markeringar saknas, ska räkna med ett tillräckligt fritt utrymme bakåt som medger att en bil kan köras till och från parkeringsplatsen. Ett sådant tillräckligt utrymme är normalt omkring sex meter för parkeringar sida vid sida. Vid snedparkering eller längsparkering kan andra mått bli aktuella. Det bör understrykas att angivna mått enbart är en beräkningsmodell för att kunna uppskatta antalet parkeringsplatser i de fall det inte finns några uppmålade rutor och att det är upp till byggherren att avgöra vad som är lämplig storlek på en parkeringsruta i det enskilda fallet.

Även begreppet cykelparkeringsplats definieras med ett mått för det fall anordningar för cykelparkering, exempelvis cykelställ, saknas. Det omarbetade direktivet ställer inga krav på att det ska finnas särskilda anordningar för cykelparkering. Kraven på cykelparkeringsplatser i författningsförslaget avser därför endast ett särskilt avsett utrymme eller särskild yta för ändamålet. Mått anges för att kunna beräkna antalet cykelparkeringsplatser på en viss utpekad yta om byggherren inte sätter upp cykelställ eller andra anordningar.

För tillämpningen av författningen definieras även begreppen flerbostadshus och lokalbyggnad. I föreskrifterna anges olika krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser beroende på om byggnaden är ett flerbostadshus eller en lokalbyggnad. Retroaktiva krav gäller enbart för vissa lokalbyggnader. Vad den övervägande delen av byggnadens bruttoarea är avsedd för avgör vilka krav i föreskrifterna som blir tillämpliga. Lokalbyggnader kan inrymma kommersiella eller offentliga verksamheter såsom kontor, butiker, hotell, vård, undervisning, fritidsaktiviteter, kultur med mera.

Definitionerna av begreppen dubbelriktad laddning, förinstallerad kabeldragning, ledningsinfrastruktur och smart laddning har sin grund i, och är likalydande med det omarbetade direktivet. Definitionen av begreppet förinstallerad kabeldragning har dock justerats för att tydliggöra möjligheten till trådlös dataöverföring.

Begreppen laddningspunkt och lastbalansering har sin grund i vägledningen Säker utbyggnad och användning av laddningsinfrastruktur för laddbara fordon⁷⁰.

Definitionen av begreppet offentligt organ har sin grund i det omarbetade direktivet, som i sin tur hänvisar till artikel 2.12 i energieffektivitetsdirektivet, EED. Det handlar om myndigheter och om enheter som direkt finansieras och administreras av sådana myndigheter. I kommissionens rekommendation (EU) 2024/1716 av den 19 juni 2024 om fastställande av riktlinjer för tolkningen av artiklarna 5, 6 och 7 i EED vad gäller energianvändning i den offentliga sektorn, renovering av offentliga byggnader och offentlig upphandling (kommissionens rekommendation för artiklarna 5–7) finns vägledning om genomförandet av delar av EED. Enligt kommissionens rekommendation är en ”enhet” offentlighetsrättsliga juridiska personer (till exempel organ, institutioner och fonder) och privaträttsliga juridiska personer (till exempel bolag, föreningar, privata stiftelser och kooperativ). I rekommendationen går kommissionen också igenom vad som avses med att en enhet finansieras och administreras av en kommun (finansierings- och administrationskriterierna) och vad som avses med att enheten inte är av industriell eller kommersiell karaktär.

Närmare överväganden finns i 8.2.3.

8 § Med byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper avses i denna författning produkter som tillverkats för att permanent ingå i byggnadsverk och som antingen

1. är CE-märkta,
2. är typgodkända eller tillverkningskontrollerade enligt bestämmelserna i 8 kap. 22–23 §§ plan- och bygglagen (2010:900),
3. har certifierats av ett certifieringsorgan som ackrediterats för uppgiften och för produkten i fråga enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93, eller
4. har tillverkats i en fabrik vars tillverkning och produktionskontroll och utfallet därav för byggprodukten fortlöpande övervakas, bedöms och godkänns av ett certifieringsorgan som ackrediterats för uppgiften och för produkten i fråga enligt förordning (EG) nr 765/2008.

Såsom bedömning i enlighet med alternativ 3 eller 4 godtas även en bedömning utfärdad av ett organ inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet eller i Turkiet om organet på annat sätt än genom ackreditering för uppgiften enligt förordning (EG) nr 765/2008, erbjuder motsvarande garantier i fråga om teknisk och yrkesmässig kompetens samt garantier om oberoende.

Bestämmelsen tydliggör vad som avses med byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper.

⁷⁰ Myndigheten för civilt försvar [Säker utbyggnad och användning av laddningsinfrastruktur för laddbara fordon](#) | MSB hämtad 2026-01-22.

Närmare överväganden finns i 8.2.4.

Byggprodukter och material

9 §

Byggprodukter och material ska ha kända och dokumenterade egenskaper i de avseenden som har betydelse för byggnadens förmåga att uppfylla kraven i denna författning.

Byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper ska anses ha kända och dokumenterade egenskaper i de avseenden som de är förhandsbedömda.

Egenskaper hos andra byggprodukter än byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper ska provas eller bedömas genom annan vedertagen metod. Inom Europeiska unionen vedertagen metod ska användas där sådan finns.

Bestämmelsen tydliggör att byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper, exempelvis CE-märkta och typgodkända byggprodukter med tillhörande dokumentation, uppfyller kravet på kända och dokumenterade egenskaper. Vad som gäller när byggprodukter inte har förhandsbedömda egenskaper tydliggörs också.

Närmare överväganden finns i 8.2.4.

Projektering och utförande

10 §

Byggnader ska projekteras

1. på ett fackmässigt sätt,
2. så att arbetet kan utföras på ett sådant sätt att kraven i denna författning uppfylls, och
3. så att förutsatt underhåll kan ske.

Projekteringen ska dokumenteras.

Första och andra styckena gäller inte om det är obehövligt.

Bestämmelsen tydliggör att byggherren ska projektera på ett fackmässigt sätt så att den färdiga byggnaden kan uppfylla kraven på hållbar mobilitet och att projekteringen ska dokumenteras.

Att ta hänsyn till förutsatt underhåll i projekteringen innebär exempelvis att det ska finnas tillräcklig plats för förväntat underhåll och att delar som förväntas bytas ska vara åtkomliga.

I vissa fall är projektering obehövligt med avseende på hållbar mobilitet. Exempelvis kan en projektering ofta anses obehövlig om åtgärden avser installation av den laddningspunkt som krävs för vissa redan uppförda lokalbyggnader enligt 4 kap. 2 §.

Närmare överväganden finns i 8.2.5 och 8.2.6.

11 §

Byggnader ska utföras

1. på ett fackmässigt sätt, och
2. enligt gällande handlingar

Byggherrens ansvar för att en byggnad utförs på ett fackmässigt sätt och enligt gällande handlingar tydliggörs.

Närmare överväganden finns i 8.2.5.

Särskilt om ändring av byggnad

12 §

Vid ändring av en byggnad ska det klarläggas om

1. byggnaden har sådana brister avseende kraven på hållbar mobilitet som kan åtgärdas inom ramen för den planerade åtgärden,
2. den planerade åtgärden kan medföra en försämring av egenskaperna i fråga om hållbar mobilitet i den befintliga byggnaden, och
3. ändringen kommer att medföra en negativ påverkan på byggnadens kulturvärden och hur en sådan negativ påverkan kan undvikas.

Bestämmelsen tydliggör byggherrens ansvar att i samband med projekteringen ta reda på den befintliga byggnadens egenskaper innan ändringsarbeten påbörjas. Byggherren ska bland annat klarlägga om byggnaden har sådana brister avseende kraven på hållbar mobilitet som kan åtgärdas inom ramen för den planerade åtgärden. Krav på hållbar mobilitet gäller dock inte vid varje ändring av en byggnad, utan endast i vissa särskilt angivna ombyggnadsfall enligt 4 §.

För att bedöma om en planerad åtgärd kan antas komma att uppfylla varsamhetskravet och förvanskingsförbudet behöver byggnadens värden och kvaliteter vara kända. Det behöver också vara känt hur de påverkas av den planerade åtgärden.

Avsikten med bestämmelsen är även att ge underlag för bedömningen av vilka krav som ska ställas vid ändringen.

Närmare överväganden finns i 8.2.6

Kontroll

13 §

Kontroll av att kraven på hållbar mobilitet uppfylls ska göras

1. under projektering och utförande enligt 14–16 §§,
2. i den färdiga byggnaden enligt 17 §, eller
3. med en kombination av punkt 1 och 2.

Kontroll ska utföras fackmässigt.

Resultatet av kontrollen ska dokumenteras.

Bestämmelsen tydliggör byggherrens ansvar att kontrollera att kraven i författningen uppfylls. Kontrollerna kan genomföras i olika skeden och det går även att kombinera kontrollerna. Byggherren ska göra en bedömning av vad som är lämpligt för respektive krav för att avgöra hur kontrollerna ska göras.

Närmare överväganden finns i 8.2.5 och 8.2.7.

14 §

Vid kontroll under projektering ska det kontrolleras att dimensionerande förutsättningar, projekteringsmetoder, provningsmetoder och beräkningar är relevanta och redovisade i handlingarna.

Bestämmelsen tydliggör vad som tas med i kontroll av projekteringen. Syftet med kontrollen är att minska risken för fel i projekteringen.

Närmare överväganden finns i 8.2.7.

15 §

Vid kontroll under utförande ska det kontrolleras att arbetet utförs enligt gällande handlingar.

Bestämmelsen tydliggör vad kontrollen under utförandet ska kontrolleras mot. Syftet med kontrollen är att säkerställa att byggnaden utförs så som projekterats och dokumenterats i gällande handlingar.

Närmare överväganden finns i 8.2.7.

16 §

Byggprodukter och material ska kontrolleras när de tas emot på byggarbetsplatsen. Kontroll ska göras av att byggprodukter och material har förutsatta egenskaper.

För byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper kan kontrollen inskränkas till identifiering, kontroll av märkning och granskning av dokumentationen av de förhandsbedömda egenskaperna.

Bestämmelsen tydliggör att byggprodukter vars egenskaper är väsentliga för att uppfylla kraven i denna författning ska kontrolleras vid mottagandet på byggarbetsplatsen. För byggprodukter med förhandsbedömda egenskaper är det tillräckligt att en förenklad kontroll görs, eftersom dessa byggprodukters egenskaper redan är provade och dokumenterade på ett accepterat sätt. Men för byggprodukter som inte har förhandsbedömda egenskaper kan exempelvis provning bli aktuellt.

I de fall befintliga produkter eller material (som inte levereras till arbetsplatsen) används så är denna bestämmelse inte tillämplig. Att de ska ha kända och dokumenterade egenskaper regleras av 9 §.

Närmare överväganden finns i 8.2.7.

17 §

Vid kontroll i den färdiga byggnaden ska kontroll göras genom provning, mätning eller besiktning.

Bestämmelsen tydliggör hur kontroller i den färdiga byggnaden ska göras. Om provning och mätning görs ska tillförlitliga metoder användas och metodernas osäkerheter ska beaktas.

Byggherren ska göra en bedömning av vad som är lämpligt för respektive krav för att avgöra hur kontrollerna ska göras. När det gäller kontrollplanen enligt 10 kap. 24 § PBL kan dock byggnadsnämnden bestämma vilka kontroller som ska göras inför slutbesked.

Närmare överväganden finns i 8.2.7.

2 kap. Krav vid uppförande av nya byggnader

Flerbostadshus

1 §

Ett flerbostadshus med bilparkering med fler än tre bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till följande utrustning för laddning av elfordon:

1. förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
2. ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
3. minst en laddningspunkt.

Bestämmelsen anger de krav på laddningsinfrastruktur som gäller vid uppförande av flerbostadshus. Begreppet flerbostadshus definieras i 1 kap. 7 §.

Kraven aktualiseras då byggnaden har bilparkering med fler än tre bilparkeringsplatser, som är belägen antingen i byggnaden eller på tomten till byggnaden. Begreppet bilparkering definieras i 1 kap. 7 § och begreppet tomt definieras i 1 kap. 4 § PBL.

Kraven avser dels förinstallerad kabeldragning, dels ledningsinfrastruktur, dvs. kanaler för elektriska kablar för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter. Begreppen förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur definieras i 1 kap. 7 §. Förinstallerad kabeldragning ska finnas till minst hälften av parkeringsplatserna och återstående platser ska ha ledningsinfrastruktur. Det ställs också krav på installation av minst en laddningspunkt på parkeringen.

Närmare överväganden finns i 8.3.1 och 8.3.2.

2 §

Ett flerbostadshus med bilparkering som avses i 1 § ska ha minst två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet. Det ska i skälig omfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas om det är lämpligt med hänsyn till lokala förutsättningar, inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden. Vid lämplighetsbedömningen ska särskilt beaktas

1. om flerbostadshuset i huvudsak innehåller bostäder avsedda för endast en person eller personer som normalt inte cyklar, och
2. möjligheten att utifrån terrängförhållandena ta sig till flerbostadshuset med cykel.

Bestämmelsens första stycke anger krav på minsta antal cykelparkeringsplatser vid uppförande av flerbostadshus. Kraven aktualiseras då byggnaden har bilparkering med fler än tre bilparkeringsplatser, som är belägen antingen i byggnaden eller på tomten till byggnaden. Det utrymme som krävs för större cyklar, såsom lådcyklar, cyklar med släp och cyklar för personer med funktionsnedsättning, ska beaktas. Hur stor andel av de cykelparkeringsplatser som krävs som ska vara dimensionerade för större cyklar får bedömas utifrån vad som är skäligt i det enskilda fallet.

Bestämmelsen anger inga krav på att det ska finnas cykelställ, tak eller andra särskilda anordningar för cykelparkering. Bestämmelsen anger inte heller var cykelparkeringsplatserna ska anordnas. Kraven innebär att det ska finnas ett särskilt utrymme, i eller utanför byggnaden, avsett för parkering av cyklar. Cykelparkeringsplatserna behöver inte finnas på byggnadens tomt men de ska vara avsedda för boende och besökare till byggnaden. Det kan exempelvis handla om ett för flera byggnader gemensamt mobilitetshus. Begreppet cykelparkeringsplats definieras i 1 kap. 7 § med angivande av minsta mått om särskilda anordningar för cykelparkering saknas.

Bestämmelsens andra stycke medger att antalet cykelparkeringsplatser för flerbostadshus får anpassas utifrån en lämplighetsbedömning med hänsyn till lokala förutsättningar. (Jfr artikel 14.4 tredje stycket i det omarbetade direktivet.) Om det finns skäl utifrån demografiska, geografiska eller klimatmässiga förhållanden behöver således kravnivån i första stycket, två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet, inte uppfyllas utan antalet platser kan anpassas utifrån vad som är rimligt med hänsyn till byggnadens användning eller förutsättningarna på platsen. Bestämmelsen anger vad som särskilt ska beaktas vid lämplighetsbedömningen. Exempelvis kan det i studentbostadshus eller andra flerbostadshus som huvudsakligen innehåller bostäder avsedda för endast en person finnas skäl att anpassa antalet cykelparkeringsplatser. Detsamma gäller för flerbostadshus avsedda för personer som normalt inte cyklar, såsom äldre bostäder eller andra bostäder för personer med särskilda behov. Terrängförhållandena,

exempelvis flerbostadshus i viss skärgårds- eller fjällmiljö, kan också utgöra skäl för anpassning av kravet på cykelparkeringsplatser.

Närmare överväganden finns i 8.3.2.

Lokalbyggnader

3 §

En lokalbyggnad med bilparkering med fler än fem bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till följande utrustning för laddning av elfordon:

1. förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna,
2. ledningsinfrastruktur för återstående bilparkeringsplatser, och
3. minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser.

För en lokalbyggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för kontorsverksamhet gäller trots första stycket 3 krav på minst en laddningspunkt per två bilparkeringsplatser.

Bestämmelsens första stycke anger de krav på laddningsinfrastruktur som gäller vid uppförande av lokalbyggnader, såsom byggnader med butiker, hotell, vård, undervisning, fritidsaktiviteter, kultur med mera. Begreppet lokalbyggnad definieras i 1 kap. 7 §.

Kraven aktualiseras då byggnaden har bilparkering med fler än fem bilparkeringsplatser, som är belägen antingen i byggnaden eller på tomten till byggnaden.

I likhet med vad som gäller för flerbostadshus avser kraven dels förinstallerad kabeldragning, dels ledningsinfrastruktur. Förinstallerad kabeldragning ska finnas till minst hälften av parkeringsplatserna och återstående platser ska ha ledningsinfrastruktur. Det ställs också krav på installation av laddningspunkter på parkeringen. Kravet på lokalbyggnader är i detta avseende högre ställt än för flerbostadshus. Det ska finnas minst en laddningspunkt per fem parkeringsplatser.

Bestämmelsens andra stycke anger krav på laddningspunkter för kontorsbyggnader med fler än fem bilparkeringsplatser som är belägna antingen i byggnaden eller på tomten till byggnaden. Kravet på kontorsbyggnader är högre ställt än för andra lokalbyggnader. Det ska finnas minst en laddningspunkt per två parkeringsplatser.

Närmare överväganden finns i 8.3.1 och 8.3.3.

4 §

En lokalbyggnad med bilparkering som avses i 3 § första stycket ska ha cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Det ska i skälig omfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. Vid bedömningen av för vilka byggnader kravet får anpassas ska särskilt beaktas

1. möjligheten att utifrån trafik- eller terrängförhållandena ta sig till byggnaden med cykel, och
2. om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till.

Bestämmelsens första stycke anger krav på minsta antal cykelparkeringsplatser vid uppförande av lokalbyggnader. Kravet gäller om byggnaden har en bilparkering med fler än fem bilparkeringsplatser som är belägen antingen i byggnaden eller på tomten till byggnaden. Det utrymme som krävs för större cyklar såsom lådcyklar ska beaktas. Hur stor andel av de cykelparkeringsplatser som krävs som ska vara dimensionerade för större cyklar får bedömas utifrån vad som är skäligt i det enskilda fallet.

Kravet innebär att byggherren kan välja att tillämpa en beräkning av antalet cykelparkeringsplatser antingen utifrån den genomsnittliga eller den totala användarkapaciteten i byggnaden.

I likhet med vad som gäller för flerbostadshus anges inga krav på att det ska finnas särskilda anordningar för cykelparkering eller krav på var cykelparkeringsplatserna ska anordnas. Jfr kommentar till 2 §.

Bestämmelsens andra stycke medger att antalet cykelparkeringsplatser får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. (Jfr artikel 14.3 i det omarbetade direktivet.) För sådana lokalbyggnader behöver således kravnivån utifrån användarkapacitet inte uppnås utan antalet cykelparkeringsplatser kan anpassas utifrån vad som är rimligt med hänsyn till förutsättningarna på platsen eller byggnadens användning. I visst fall kan antalet cykelparkeringsplatser sättas ner till noll. Bestämmelsen anger vad som särskilt ska beaktas vid bedömningen av vilka byggnader som omfattas av anpassningsmöjligheten. Skäl för anpassning kan exempelvis vara att byggnaden är belägen längs en motorväg eller i en miljö dit man normalt inte tar sig med cykel på grund av terrängförhållandena. Vidare kan anpassning av antalet cykelparkeringsplatser göras om byggnadens läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett är sådan att man normalt inte cyklar till den. Ett exempel kan vara en större flygplats. Ett annat exempel är sällanvaruhandel, som säljer stora föremål som är svåra att transportera med cykel och där andelen besökare som tar sig till byggnaden med cykel därför är mycket låg jämfört med det totala antalet besökare.

Närmare överväganden finns i 8.3.1 och 8.3.3.

Krav på utrustningen för laddning av elfordon

Förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur

5 §

Förinstallerad kabeldragning för flerbostadshus ska vara dimensionerad så att laddningspunkter ska kunna användas samtidigt och effektivt, om de installeras på samtliga bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning enligt 1 § 1.

Förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur för lokalbyggnader ska

1. vara dimensionerad så att laddningspunkter ska kunna användas samtidigt och effektivt, om de installeras på samtliga bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning enligt 3 § första stycket 1, och

3. stödja installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning, om det är motiverat och lämpligt med hänsyn till antalet laddningspunkter och kapaciteten i byggnadens elsystem.

Kraven på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur ska vara uppfyllda från elcentral till bilparkeringsplatsernas direkta närhet.

Allmänt råd

Ledningsinfrastruktur kan bestå av system med kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande där kablar till laddningspunkter enkelt kan dras fram. Inom vissa utrymmen i byggnader kan kravet på ledningsinfrastruktur uppfyllas genom att tak eller väggar är utformade så att kablar på ett enkelt sätt kan monteras direkt på dem. Sådana utrymmen kan vara i bilparkeringsplatsens direkta närhet eller andra utrymmen där montering direkt på vägg eller tak kan anses utgöra det lämpligaste monterings sättet.

Bestämmelsens tredje stycke och de allmänna råden motsvaras i huvudsak av 5 § i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

Bestämmelsens första stycke anger krav på den förinstallerade kabeldragning för flerbostadshus som krävs enligt 1 § 1 i författningsförslaget för minst hälften av bilparkeringsplatserna. Regleringen i första stycket införlivar krav om dimensionering för samtidig laddning enligt artikel 14.4 femte stycket i det omarbetade direktivet. Kravet innebär att den förinstallerade kabeldragningen ska dimensioneras så att samtidig laddning kan ske vid samtliga laddningspunkter, om sådana skulle installeras på alla bilparkeringsplatser med förinstallerad kabeldragning.

Bestämmelsens andra stycke anger krav på den förinstallerade kabeldragning och ledningsinfrastruktur för lokalbyggnader som krävs enligt 3 § första stycket 1 och 2 i författningsförslaget. Regleringen i andra stycket införlivar krav enligt artikel 14.1 tredje stycket i det omarbetade direktivet. Behovet av styrsystem för lastbalansering eller laddning får bedömas i det enskilda fallet med hänsyn till antalet laddningspunkter och kapaciteten i byggnadens elsystem.

Bestämmelsens tredje stycke tydliggör att kraven på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur, för både flerbostadshus och lokalbyggnader,

avser hela vägen från elcentralen till bilparkeringsplatsernas direkta närhet. Med parkeringsplatsens direkta närhet avses att en laddningspunkt med enkelhet ska kunna installeras från en närliggande kopplingspunkt, elskåp eller liknande.

Till bestämmelsen finns allmänna råd om ledningsinfrastruktur. Motsvarande allmänna råd finns i nu gällande Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. De allmänna råden förtydligar att det inte alltid behöver innebära att fysiska åtgärder måste vidtas överallt längs vägen mellan elcentralen och bilparkeringsplatserna. I vissa miljöer, som till exempel i garage med väggar och tak av betong, kan montering direkt på vägg eller tak vara det lämpligaste monterings sättet. Att i det fallet kräva förberedelser för andra slags montering är inte motiverat då det skulle kunna leda till onödiga kostnader och även extra underhållskostnader i samband med städning, målning med mera

Närmare överväganden finns i 8.3.4.

Laddningspunkter

6 §

Laddningspunkter ska kunna använda smart laddning.

Laddningspunkter ska även kunna använda dubbelriktad laddning, om så är lämpligt med hänsyn till

1. antalet laddningspunkter,
2. byggnadens förutsättningar att ta emot eller leverera ström vidare till aktuell nätägare, och
3. nätägarens möjlighet att ta emot ström från aktuell byggnad.

Laddningspunkter ska drivas på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt.

Bestämmelsen anger krav på de laddningspunkter som krävs för flerbostadshus och lokalbyggnader och införlivar krav bland annat om smart laddning och dubbelriktad laddning enligt artikel 14.6 i det omarbetade direktivet. Lämpligheten av dubbelriktad laddning får bedömas i det enskilda fallet utifrån i bestämmelsen angivna kriterier.

Närmare överväganden finns i 8.3.4.

7 §

Laddningspunkter för växelström ska utrustas med uttag eller anslutningsdon av typ 2 som avses i punkt 1.1–1.2 i bilaga II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

Laddningspunkter för likström ska utrustas med anslutningsdon av typ Combo 2 som avses i punkt 1.2 i bilaga II till samma förordning.

Motsvarande bestämmelse finns i 3 § i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon, som dock hänvisar till det numera upphävda direktivet 2014/94/EU⁷¹.

Bestämmelsen anger med vilka slags uttag eller anslutningsdon som de laddningspunkter som krävs för flerbostadshus och lokalbyggnader ska utrustas. Bestämmelsen hänvisar till bilaga II i den så kallade AFIR-förordningen.

Av definitionen i artikel 2.33 i det omarbetade energiprestandadirektivet framgår att direktivets krav avser sådana laddningspunkter som anges i artikel 2.48 i AFIR-förordningen. I bilaga II till AFIR-förordningen anges tekniska specifikationer för laddningspunkter. I bilagan föreskrivs att laddningspunkterna ska vara av vissa särskilt angivna slag, Typ 2 respektive Combo 2, som anges i två standarder, EN 62196-2:2017 och EN 62196-3:2014. I bestämmelsen anges följaktligen att laddningspunkterna ska vara av sådant slag som anges i AFIR-förordningens bilaga. De föreslagna föreskrifterna hindrar inte att laddningspunkter med Typ 2-don eller Combo 2-don dessutom utrustas med andra slags uttag för fordonsladdning, motorvärmare eller dylikt, exempelvis vanliga jordade uttag (s.k. Schuko). Det är däremot inte tillräckligt att enbart installera sådana enklare uttag för att uppfylla kravet på laddningspunkter i de nu föreslagna föreskrifterna.

Närmare överväganden finns i 8.3.4.

8 §

Laddningspunkter ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över bilparkeringsplatsens yta.

Allmänt råd

Eventuella påkörningsskydd och liknande utrustning bör utformas så att det är möjligt att komma åt laddningspunkten från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast, inte ge upphov till reflexer och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.

Motsvarande bestämmelse med tillhörande allmänt råd finns i 4 § i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

⁷¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (upphävd).

Bestämmelsen anger krav på att de laddningspunkter som krävs för flerbostadshus och lokalbyggnader ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara och på vilken höjd anslutningen högst får ske.

Syftet med bestämmelsen är att laddningspunkter ska vara lätta att använda, såväl för personer med nedsatt rörelseförmåga som för andra brukare. Laddningspunkten ska placeras och utformas så att den är åtkomlig även för brukare som använder rullstol.

I det allmänna rådet anges hur anordningen i övrigt bör vara utformad för att underlätta användningen. Det allmänna rådets andra stycke anger att även information och skyltning i den mån det finns bör vara tillgänglig för personer i rullstol, samt i övrigt ha god läsbarhet.

Närmare överväganden finns i 8.3.4.

3 kap. Krav vid ändring av byggnader

Anpassning av kraven vid ändring av byggnader

1 §

Vid en sådan ombyggnad som avses i 1 kap. 4 § ska kraven i 2 kap. uppfyllas. Kraven får dock anpassas om det krävs för att inte förvanska ett särskilt värdefullt byggnadsverk eller en särskilt värdefull tomt eller plats eller om det krävs för att uppfylla kravet på varsamhet i 8 kap. 17 § plan- och bygglagen (2010:900).

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser för flerbostadshus i 2 kap. 2 § första stycket får anpassas om det vid ändring av en byggnad inte är möjligt att säkerställa två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet.

Bestämmelsen tydliggör att de krav avseende laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som gäller vid uppförande, dvs. kraven i 2 kapitlet, också gäller i de särskilt angivna ombyggnadsfall som framgår av 1 kap. 4 §. Begreppet ombyggnad definieras i 1 kap. 4 § PBL. Krav på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser aktualiseras således endast vid större ändringar (påtaglig förnyelse) av flerbostadshus och lokalbyggnader med bilparkeringar.

Av bestämmelsen framgår också när anpassning av kraven i 2 kapitlet får göras vid sådan ombyggnad som utlöser krav avseende hållbar mobilitet. I första stycket andra meningen anges skäl till anpassning utifrån kulturvärden med hänvisning till varsamhetskravet och förvanskningförbudet i PBL. Bestämmelsens andra stycke medger anpassning av kravet på antal cykelparkeringsplatser för flerbostadshus. (Jfr artikel 14.4 femte stycket i det omarbetade direktivet.) Förutsättningarna vid ändring kan i vissa fall göra det omöjligt att uppnå två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet.

Närmare överväganden finns i 8.4.1.

Undantag från kraven vid ändring av byggnader

2 §

Trots 1 § behöver kravet på minst en laddningspunkt för flerbostadshus i 2 kap. 1 § 3 inte uppfyllas vid ändring av en byggnad.

Bestämmelsen anger undantag från krav på laddningspunkter vid sådan ombyggnad av flerbostadshus som utlöser krav avseende hållbar mobilitet. Således gäller vid ombyggnad av flerbostadshus endast krav på förinstallerad kabeldragning och ledningsinfrastruktur. Jämför direktivets artikel 14.4 andra stycket som endast anger krav på laddningspunkt för nya byggnader.

Närmare överväganden finns i 8.4.1.

3 §

Trots 1 § behöver kraven i 2 kap. inte uppfyllas vid ombyggnad av en byggnad som ägs och används av en ideell organisation, som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag, om kostnaderna för att installera utrustning för laddning av elfordon enligt 2 kap. överstiger minst 10 procent av den totala kostnaden för ombyggnaden.

Bestämmelsen anger ett undantag från kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser om kostnaderna för att installera den laddningsinfrastruktur som krävs är hög, minst 10 procent, i förhållande till den totala kostnaden för ombyggnaden. Jämför undantagsmöjlighet i artikel 14.5 b) i direktivet. Undantaget gäller endast för byggnader som ägs och används av en ideell organisation, som är ett litet eller medelstort företag enligt kommissionens rekommendation 2003/361/EG. Undantaget omfattar således samma byggnadsägare som undantas från det retroaktiva kravet i 3 kap. 20 c § PBF, på minst en laddningspunkt för vissa lokalbyggnader som började gälla den 1 januari 2025. Se kommentar till 4 kap. 2 §.

Närmare överväganden finns i 8.4.1.

4 kap. Krav på redan uppförda lokalbyggnader

1 §

Kraven i detta kapitel får anpassas om det krävs för att följa förbudet mot förvanskning i 8 kap. 13 § plan- och bygglagen (2010:900) eller uppfylla kravet på varsamhet i 8 kap. 17 § samma lag.

Bestämmelsen tydliggör att det vid ändring av byggnad som föranleds av de retroaktiva kraven, kraven i kapitel 4, får anpassas med hänsyn till förvanskningförbudet i 8 kap. 13 § PBL och varsamhetskravet i 8 kap. 17 § PBL.

Närmare överväganden finns i 8.4.1.

2 §

En lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser, som finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden, ska ha tillgång till minst en laddningspunkt för laddning av elfordon.

Kravet i första stycket gäller inte om lokalbyggnaden ägs och används av en ideell organisation som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag.

Laddningspunkter ska uppfylla de krav som följer av 2 kap. 7 och 8 §§.

Bestämmelsen anger ett retroaktivt krav på vissa redan uppförda lokalbyggnader som har sin grund i artikel 8.3 i det tidigare energiprestandadirektivet. Motsvarande krav, som började gälla den 1 januari 2025, finns i nu gällande 3 kap. 20 c § PBF och föreslås nu föras över till Boverkets föreskrifter.

Bestämmelsens första stycke anger ett retroaktivt krav på minst en laddningspunkt. Kravet gäller för redan uppförda lokalbyggnader med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser, som är belägen antingen i byggnaden eller på tomten till byggnaden.

Bestämmelsens andra stycke anger ett undantag för ideella organisationer, som är små eller medelstora företag enligt Kommissionens definition. Kategorin mikroföretag samt små och medelstora företag (SMF-kategorin) utgörs av företag som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år. Undantaget gäller därmed de flesta ideella organisationer. Till ideella organisationer räknas ideella föreningar och trossamfund och organisatoriska delar av ett trossamfund i den mening som avses i lagen (1998:1593) om trossamfund. Men även vissa stiftelser och äldre ekonomiska föreningar, s.k. upa- eller mbpa-föreningar, som bildats enligt lagen (1911:55) om ekonomiska föreningar, och som har ideellt ändamål kan räknas in under undantaget. Motsvarande undantag finns i nu gällande 3 kap. 20 c § PBF.

Bestämmelsens tredje stycke anger att laddningspunkterna ska uppfylla krav avseende uttag och anslutningsdon samt lättåtkomlighet enligt 2 kap. 7 och 8 §§.

Närmare överväganden finns i 8.5.4.

3 §

En lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser som finns i byggnaden ska, utöver vad som följer av 2 § första och tredje styckena, ha tillgång till följande utrustning för laddning av elfordon:

1. ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna, eller
2. minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser.

Ledningsinfrastruktur ska uppfylla det krav som följer av 2 kap. 5 § tredje stycket och laddningspunkter ska uppfylla de krav som följer av 2 kap. 6–8 §§.

Bestämmelsens första stycke anger ett retroaktivt krav på laddningsinfrastruktur som gäller för vissa redan uppförda lokalbyggnader från och med den 1 januari 2027. Kravet aktualiseras då byggnaden har bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser. Kravet gäller endast om bilparkeringen är belägen i byggnaden.

Kravet innebär att byggnadsägaren kan välja att installera antingen ledningsinfrastruktur för minst hälften av bilparkeringsplatserna eller minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser. Kravet gäller utöver kravet på minst en laddningspunkt enligt 2 §, dvs. det retroaktiva krav som enligt 3 kap 20 c § PBF gällt sedan den 1 januari 2025. Om byggnadsägaren väljer att installera ledningsinfrastruktur så ska det alltså ändå finnas minst en laddningspunkt på bilparkeringen. Jfr kommentar till 2 §.

Med ledningsinfrastruktur avses enligt definitionen i 1 kap. 7 § kanaler för elektriska kablar (tomrör). Om det redan finns tomrör på bilparkeringen för annat ändamål, exempelvis för belysning, och tomrören också kan användas för kabeldragning för framtida installation av laddningspunkter, så behöver nya tomrör inte installeras. Bestämmelsens andra stycke anger att om man väljer att installera ledningsinfrastruktur så ska denna installeras från elcentralen till bilparkeringsplatsernas direkta närhet enligt 2 kap. 5 § tredje stycket. Om man i stället väljer att installera laddningspunkter så ska de uppfylla krav avseende smart och dubbelriktad laddning, uttag och anslutningsdon samt lättåtkomlighet enligt 2 kap. 6–8 §§.

Närmare överväganden finns i 8.5.1 och 8.5.2.

4 §

En lokalbyggnad med sådan bilparkering som avses i 3 § ska ha cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten i byggnaden. Det ska i skälig omfattning finnas platser för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Kravet på antalet cykelparkeringsplatser i första stycket får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. Vid bedömningen av för vilka byggnader kravet får anpassas ska särskilt beaktas

1. möjligheten att utifrån trafik- eller terrängförhållandena ta sig till byggnaden med cykel, och
2. om byggnaden utifrån sitt läge och placering eller den verksamhet som bedrivs typiskt sett inte är en sådan byggnad personer cyklar till.

Bestämmelsens första stycke anger att retroaktivt krav på minsta antal cykelparkeringsplatser för vissa redan uppförda lokalbyggnader från och med den 1 januari 2027. Kravet på cykelparkeringsplatser aktualiseras om byggnaden har

en bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser. Kravet gäller endast om bilparkeringen är belägen i byggnaden.

Kravet innebär att byggnadsägaren kan välja att tillämpa en beräkning av antalet cykelparkeringsplatser antingen utifrån den genomsnittliga eller den totala användarkapaciteten i byggnaden.

Det utrymme som krävs för större cyklar såsom lådcyklar ska beaktas. Hur stor andel av de cykelparkeringsplatser som krävs ska vara dimensionerade för större cyklar får bedömas utifrån vad som är skäligt i det enskilda fallet.

Det anges inga krav på att det ska finnas särskilda anordningar för cykelparkering eller krav på var cykelparkeringsplatserna ska anordnas. Jfr kommentar till 2 kap. 2 §.

Bestämmelsens andra stycke medger att antalet cykelparkeringsplatser får anpassas för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. För sådana lokalbyggnader behöver således kravnivån utifrån användarkapacitet inte uppnås utan antalet cykelparkeringsplatser kan anpassas utifrån vad som är rimligt med hänsyn till förutsättningarna på platsen eller byggnadens användning. Bestämmelsen anger vad som särskilt ska beaktas vid bedömningen av vilka byggnader som omfattas av anpassningsmöjligheten. Jfr kommentar till 2 kap. 4 §.

Närmare överväganden finns i 8.5.1 och 8.5.2.

5 §

En lokalbyggnad som ägs eller nyttjas av ett offentligt organ och som har bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser som finns i byggnaden ska, utöver vad som följer av 2 § och 3 §, ha förinstallerad kabeldragning för minst hälften av bilparkeringsplatserna.

Den förinstallerade kabeldragningen ska uppfylla de krav som följer av 2 kap. 5 § andra och tredje styckena.

Bestämmelsens första stycke anger ett retroaktivt krav på förinstallerad kabeldragning för vissa redan uppförda byggnader som ägs eller nyttjas av ett offentligt organ. Kravet föreslås gälla från och med den 1 januari 2033. Kravet aktualiseras om byggnaden har en bilparkering med fler än tjugo bilparkeringsplatser. Kravet gäller endast om bilparkeringen är belägen i byggnaden. Begreppet offentligt organ definieras i 1 kap. 7 §.

Kravet på förinstallerad kabeldragning gäller utöver krav på minst en laddningspunkt enligt 2 § samt de krav på antingen ledningsinfrastruktur eller laddningspunkter enligt 3 § som föreslås börja gälla den 1 januari 2027. De bilparkeringsplatser som har en laddningspunkt ingår dock i kravet på att det ska finnas förinstallerad kabeldragning. Det innebär att för en lokalbyggnad, för

vilken laddningspunkter installerats för 10 procent av bilparkeringsplatserna enligt det krav som föreslås börja gälla den 1 januari 2027, behöver bara kablar dras fram till 40 procent av bilparkeringsplatserna. För en ny kontorsbyggnad för vilken laddningspunkter installerats för 50 procent av bilparkeringsplatserna enligt det krav som föreslås börja gälla under 2026 (2 kap. 3§ andra stycket), behöver inga tillkommande kablar dras fram till den 1 januari 2033. Kravet på förinstallerad kabeldragning för kontorsbyggnaden är redan uppfyllt.

Bestämmelsens andra stycke anger att den förinstallerade kabeldragningen ska uppfylla krav avseende dimensionering för samtidig och effektiv användning av laddningspunkter och system för styrsystem för lastbalansering enligt 2 kap. 5 §.

Närmare överväganden finns i 8.5.3.

Ikraftträdandebestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2027 i fråga om 4 kap. 3–4 §§, den 1 januari 2033 i fråga om 4 kap. 5 § och i övrigt den XX 2026.

2. Genom författningen upphävs Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.

Enligt första punkten föreslås huvuddelen av bestämmelserna i författningen träda i kraft under 2026. Ikraftträdandet är avhängigt ikraftträdandet av ändringar i PBL och PBF avseende kraven på hållbar mobilitet.⁷² De retroaktiva kraven på laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för vissa lokalbyggnader i 4 kap. 3–4 §§ föreslås träda i kraft den 1 januari 2027. Det retroaktiva kravet på förinstallerad kabeldragning i 4 kap. 5 §, som gäller för byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ, föreslås börja gälla den 1 januari 2033.

Enligt andra punkten upphävs genom författningen nu gällande Boverkets föreskrifter och allmänna råd (BFS 2021:12) om utrustning för laddning av elfordon.

Något behov av särskilda övergångsbestämmelser finns inte. Enligt lagrådsremissens förslag till övergångsbestämmelser till PBL-ändringen ska de nya reglerna om hållbar mobilitet tillämpas på ärenden där ansökan om lov alternativt anmälan kommer in till byggnadsnämnden från och med ikraftträdandet av PBL-ändringen.

Närmare överväganden finns i 9.16.

72

Bilaga 1 – Antal företag och organisationer som potentiellt kan påverkas

Tabell 1. Antalet företag och organisationer indelade i storleksklasser som kan påverkas av författningsförslaget. Tabellvärdena avser år 2025.

Bransch	SNI	Antal anställda						Summa
		0	1–9	10–49	50–99	100–499	500+	
Fastighetsbolag bostäder	68.201	22 083	3 061	319	71	59	1	25 594
Fastighetsbolag industrilokaler	68.202	18 780	1 202	37	5	0	0	20 024
Fastighetsbolag andra lokaler	68.203	23 943	1 572	194	24	26	4	25 763
Bostadsrättsföreningar	68.204	21 944	2 607	35	0	0	0	24 586
Övriga fastighetsbolag	68.209	14 130	440	30	0	1	0	14 601
Utvecklare av byggprojekt	41.100	895	190	27	1	1	0	1 114
Entreprenörer för bostadshus och andra byggnader	41.200	16 304	9 137	1 263	116	49	6	26 875
Elinstallationsfirmor	43.210	6 659	4 759	849	77	26	6	12 376
Elverk	35.110	2 256	135	23	5	4	7	2 430
Elnätföretag	35.120	66	2	5	1	0	1	75
Distribution av elektricitet	35.130	190	36	51	21	11	3	312
Handel med elektricitet	35.140	335	42	27	10	5	0	419
Teknisk konsultverksamhet inom elteknik	71.123	2 685	1 748	120	9	5	4	4 571
Övriga tekniska konsultbyråer	71.129	2 109	746	76	14	8	2	2 955

Källa: SCB, Företagsdatabasen (FDB).

Bilaga 2 – Kostnadsberäkningar för typfall

I bilagan presenteras kostnaderna för typfall som författningsförslaget och direktivet omfattar. Kalkylerna har sammanställts till delsummor för vardera delar som utgörs av etablering, schaktning och återställning, elinstallation för olika antal P-platser respektive håltagning/rör genomföringar i väggar. Hela underlaget finns i rapporten "Underlag till regeringsuppdrag om att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet".⁷³

Typfall – Flerbostadshus, nyproduktion

Byggnaden har 43 lägenheter 1–5 r.o.k. Parkering i garage under huset, 18 platser eller 0,4 platser per bostad. Det är knappt hälften av det genomsnittliga parkeringstalet i landet. Ett genomsnittligt nytt flerbostadsprojekt har fler parkeringsplatser per bostad och en majoritet av bilplatserna utomhus, vilket ger en högre kostnad för laddningsinfrastruktur per bostad än i exemplet. Laddboxen kostar 18 000 kr vilket gör att man i ett sådant här exempel troligen skulle installera fler laddningspunkter än minimikravet då kostnaden för de förberedande arbetena med bland annat kabelstege och elinstallation är så pass stor.

Tabell 2. Entreprenadkostnaden för typfall flerbostadshus, nyproduktion. Parkering i byggnaden.

Typfall flerbostadshus, nyproduktion		Entreprenadkostnad
Etablering		
	Tot. delsumma	0 kr
Schaktning & återställning		
	Tot. delsumma	0 kr
El installation, 1 st P-platser		
	Tot. delsumma	179 722 kr
Håltagning/rör genomföring		
	Tot. delsumma	0 kr
	Tot. summa	179 722 kr

Projektet uppfyller Stockholms stads krav på antal cykelplatser, vilket motsvarar kravnivån i EU-direktivet. De flesta parkeringsnormerna för cykel i landet har högre ställda krav än författningsförslaget. Ett stort antal kommuner saknar generella parkeringstal för cykel, men kravnivån vid bygglov för bostadsprojekt brukar ändå ligga i nivå med författningsförslagets krav. Kravet på cykelplatser vid nybyggnation av bostäder kan därmed inte anses ge några större merkostnader.

Krav:

⁷³ Underlag till regeringsuppdrag om att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet, rapport från WSP, Boverkets dnr: 4202/2024-16.

- Minst en laddningspunkt för parkeringar med mer än tre platser.
- El-ledning till 50 procent av platserna och tomrör till alla.
- Två cykelplatser per bostad (= 86 st.).

Det befintliga kravet för nyproduktion av bostäder innebär tomrör till alla parkeringsplatser, men inga krav på förinstallerad kabeldragning eller cykelplatser. I fallet med parkering inomhus innebär installation av tomrör en låg kostnad och kravnivåns höjning utgör en relativt stor ökning av kostnaden. För parkering utomhus är kostnaden för schakt en stor del av anläggningskostnaden och skillnaden i investering mellan äldre och nyare kravnivå är mindre.

Typfall – Flerbostadshus, ombyggnad

Byggnaden har åtta lägenheter, en bostadsrättsförening. Tomtarea 643 kvm. BTA cirka 500 kvm fördelat på två plan + källare (utöver de 500 kvm). Fem parkeringsplatser som markparkering cirka 8 m från fasaden. Beläggningen mellan parkeringen och huset är gräs.

Tabell 3. Entreprenadkostnaden för typfall flerbostadshus, ombyggnad.

Typfall flerbostadshus, ombyggnad		Entreprenadkostnad
Etablering		
	Tot. delsumma	105 000 kr
Schaktning & återställning		
	Tot. delsumma	51 000 kr
El installation, 0 st p-plats		
	Tot. delsumma	23 925 kr
Håltagning/rör genomföring		
	Tot. delsumma	12 400 kr
	Tot. summa	192 325 kr

Om åtgärder enligt författningsförslaget utförs innebär det en betydande kostnad för elledningar till hälften av platserna och tomrör till övriga platser utan att någon möjlighet till intäkt skapas, då kravet inte omfattar några laddningspunkter. Då schakt och etablering utgör en stor andel av kostanden är det rimligt att anta att bostadsrättsföreningen sannolikt installerar någon eller några laddningspunkter på en gång i ett verkligt fall.

Krav:

Vid en ombyggnad av byggnaden som även omfattar parkeringsytan infaller krav om minst:

- El-ledning till 50 procent av platserna (3 st.), rör till alla (5 st.).
- Två cykelplatser per bostad (=16 platser, ca 8 i dag).

Det är dock inte givet att en bostadsrättsförening väljer att installera några laddningspunkter om inte efterfrågan och marknadsförutsättningar finns. I tätort där elbilsflottan utvecklas snabbare är det mer troligt att efterfrågan på laddning i en bostadsrättsförening kommer att motivera installation av laddningspunkter även om det inte finns krav på det.

Likt typfallet för nyproduktion kommer det sannolikt behövas ett positivt nettonuvärde av investering i laddningspunkter utöver minimikrav, annars bör en fastighetsägare vänta med att investera tills marknadsförutsättningarna ger positivt nettonuvärde. Faktorer som teknikutveckling, fallande kostnad för komponenter, ökande framtida möjlighet att belägga laddningspunkter och att man vill minimera kapitalbindning är faktorer som kan driva fastighetsägaren mot att skjuta upp investeringar på framtiden.

Typfall – Kontor, nyproduktion

Tabell 4. Entreprenadkostnaden för typfall kontor, nyproduktion.

Typfall kontor, nyproduktion		Entreprenadkostnad
Etablering	Tot. delsumma	0
Schaktning & återställning	Tot. delsumma	445 999
El installation, 37 st P-platser	Tot. delsumma	2 002 412
Håltagning/rör genomföring	Tot. Delsumma	0
	Tot. summa	2 448 411

Fakta om projektet:

- Offentlig byggnad.
- Cirka 5 300 kvadratmeter.
- Fyra våningar med terrass på taket.
- Arbetsplats för 450 medarbetare.
- 73 parkeringsplatser inom fastigheten som är till för personal, tjänstefordon och besökare, som markparkering.
- Projektet tar hänsyn till kommunens parkeringsnorm.
- Projektet antas ha parkeringen i direkt anslutning till byggnaden.

Krav:

- 1st laddstolpe av två (=37 platser).
- El-ledning till 50 procent av platserna (37 st), rör till alla (73 st.).
- Cykelplatser motsvarande 10 procent av maxkapacitet eller 15 procent av medelkapacitet (personer) (32 platser).

Inom detta typfall tillkommer inga merkostnader för etablering eller håltagning i och med att arbetet utförs i pågående entreprenad. Merkostnaden för schaktning och återställning till ledningsdjup blir också lägre än samma post vid ombyggnad i och med att marken ändå förbereds för parkeringsyta i pågående entreprenad.

Kontor kan dra nytta av daglig laddning för anställda och besökare. Under kvällar och helger kan laddningspunkterna erbjudas till allmänheten, vilket skulle generera extra intäkter utan att störa den ordinarie målgruppen. För detta typfall antas cykelparkering enkelt att tillskapa utan några merkostnader.

För detta typfall antas cykelparkering enkelt att tillskapa utan några merkostnader.

Typfall – skola, ombyggnad

För detta typfall saknar parkeringen i dagsläget helt laddningsinfrastruktur.

Tabell 5. Entreprenadkostnaden för typfall skola, ombyggnad.

Typfall skola, ombyggnad		Entreprenadkostnad
Etablering		
	Tot. delsumma	540 000
Schaktning & återställning		
	Tot. delsumma	250 000
El installation, 6 st P-platser		
	Tot. delsumma	920 943
Hålltagning/rör genomföring		
	Tot. Delsumma	4 600
	Tot. summa	1 715 543

- Skoltomt cirka 22 000 kvm.
- Byggnad cirka 7 800 kvm BTA.
- Cirka 740 elever.
- Samlad parkeringsplats med 60 platser i markparkering.
- Ytan mellan byggnaden och P-platsen är asfalt och avståndet cirka 20 m.
- Parkeringen har ingen ladd-infrastruktur i dag.
- Cykelparkering finns, cirka 200 platser.

Krav:

- Minst en av fem laddstolpar (12 st.).
- El-ledning till 50 procent av platserna (30 st.).
- Kanalisation till alla platser + el-ledning till 50 procent av platserna till 2033 på grund av offentlig byggnad.
- Krav på 80–120 cykelplatser

Projektet omfattas av det retroaktiva kravet 2025, men inte 2027. Det retroaktiva kravet 2025 innebär minst en laddningspunkt. Det skulle teoretiskt kunna innebära att skolan först installerar en enstaka laddningspunkt enligt kravet och sedan vid nästa ombyggnad behöver göra om installationen för att anpassa till en utökad anläggning. Det kan tänkas att ett enstaka uttag installeras där det är så nära som möjligt mellan byggnaden och parkeringsplatsen.

Tillgänglig kapacitet i elnätet inom fastigheten antas vara otillräcklig för att installera laddningspunkter enligt författningsförslaget krav vid ombyggnad. Därför finns det ett behov av att säkra upp befintlig servis- och mätarsäkringar för fastigheten.

Det är också möjligt att skolan genomför en större installation på en gång, då de kommande kraven är kända och det kan finnas god ekonomi i att hyra ut parkeringsplatser med laddningsinfrastruktur. Kommunen/skolan måste då ha en organisation som kan ta betalt för laddning eller samverka med ett företag som säljer elbilsaddning.

Det tidigare kravet för ombyggnad av icke bostadshus innebar ett krav om tomrör till 20 procent av platserna men inget krav på installation av laddningspunkter eller cykelplatser.

Typfall – Industrilokal, ombyggnad (Elektravägen 41, Västberga)

Tabell 6. Entreprenadkostnaden för typfall industrilokal, ombyggnad.

Typfall industrilokal, ombyggnad		Entreprenadkostnad
Etablering		
	Tot. delsumma	35 000
Schaktning & återställning		
	Tot. delsumma	0
El installation, 2 st P-platser		
	Tot. delsumma	93 985
Hålltagning/rör genomföring		
	Tot. delsumma	0
	Tot. summa	128 985

Industrilokal för småindustri (i detta fall uthyrning av maskiner och verktyg). Längs ena fasaden ryms 7st parkeringsplatser som kräver parkeringstillstånd. Vid en ombyggnad av byggnaden som även omfattar parkeringsytan infaller ett krav på att installera laddningsinfrastruktur, samt att ordna cykelplatser. Byggnaden är cirka 500 kvm BTA fördelat på två plan.

Krav:

- Laddstolpe minst en plats av fem (=1 plats).
- El-ledning till 50 procent av platserna (4) och rör till alla.
- Cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga användarkapaciteten i byggnaden. Eftersom industrier har en genomsnittlig persontäthet på 18 personer per 1 000 kvm BTA krävs cirka 1–2 cykelparkeringsplatser.

För detta typfall kan elledningar och laddboxar monteras på yttervägg varför behovet av schaktning elimineras. Posten för etablering utgörs främst av

projektering, leveranser och arbetsledning. Inga kostnader för håltagning be-
döms aktuella.

För att ordna två cykelplatser krävs ingen särskild investering utöver ett even-
tuellet inköp av ett cykelställ, då hela tomten i dag är hårdgjord och det är så
pass få cyklar (krav om 2 st. cykelplatser) att de kan rymmas utan att något i
övrigt ändras inom fastigheten.

Typfall – Köpcentrum, retroaktivt krav

Tabell 7. Entreprenadkostnaden för typfall köpcentrum, retroaktivt krav.

Typfall köpcentrum, retroaktivt krav		Entreprenadkostnad
Etablering	Tot. delsumma	420 000
Schaktning & återställning	Tot. delsumma	0
El installation, 31 st P-platser	Tot. delsumma	991 104
Håltagning/rör genomföring	Tot. delsumma	0
	Tot. summa	1 411 104

Till centrumet hör cirka 850 P-platser, varav 310 (siffra från parkeringsräkning
2019) ryms i två parkeringshus kopplade till centrumet. I det ena garaget finns
14 st. ladduttag á 11 kW och i det andra garaget finns 8 st. ladduttag á 11 kW
per uttag (uppgift från centrumets webbplats 2024).

Krav:

- Laddstolpe minst en plats av tio eller rör till 50 procent av platserna (av
platser inomhus) = 31 laddningspunkter. Det finns 25 idag.
- Cirka 200 cykelparkeringsplatser.

I typfallet kan elledningar och laddboxar monteras på vägg i parkeringshus var-
för behovet av schaktning och håltagning elimineras. Posten för etablering ut-
görs främst av projektering, leveranser, byggstängsel, säkerhetsåtgärder och ar-
betsledning.

Inom detta typfall har samtliga laddboxar installerats i parkeringshus av ekono-
miska skäl. Det kan dock finnas andra anledningar och aspekter att beakta för
att fördela de kravställda mängderna laddningspunkter i andra delar av cent-
rum, exempelvis av tillgänglighetsskäl.

Ett köpcentrum kan dra nytta av att besökare stannar längre om de kan ladda
sina bilar, vilket ökar detaljhandelns omsättning. Om ett köpcentrum inte har
tillräckligt utbyggd laddning kan konsumenterna i stället välja ett annat köp-
centrum. Köpcentra bör även överväga dynamisk prissättning för att maximera
intäkterna under hög- och lågtrafik.

Det tidigare retroaktiva kravet för icke bostadshus innebar ett krav på minst en laddningspunkt men inget krav på ledningsdragning eller cykelplatser. Den nya kravnivån är en stor ökning av kostnaden då den både kräver installation av laddningspunkter och cykelplatser som inte alltid finns i befintliga anläggningar. Det äldre retroaktiva kravet var också samma oavsett storlek på anläggningen, vilket gör att skillnaden i kostnad mellan äldre och nyare krav för en stor anläggning blir större än för en mindre anläggning.

Cykelplatser skulle kunna ordnas antingen på de små torgytor som finns vid centrumets olika entréer och/eller genom att parkeringsplatser tas i anspråk för cykelparkering. Kostnaden för detta är låg, då det endast kräver installation av cykelställ.

Typfall – Resonemang kring arena, retroaktivt krav

För denna typ av anläggning är det ofta ett komplicerat förhållande eftersom ägande av anläggningen sker med flera olika parter som äger och driver olika delar. Det kan därför uppstå skillnader i vilka anläggningar som omfattas av författningsförslagets krav beroende på fastighetsbildning och ägarstruktur inom bygganden, även om anläggningarna har snarlik utformning. Det är ännu inte exakt klarlagt hur kopplingen mellan byggnadens ägande och parkeringsanläggningens ägande ska tolkas i förhållande till författningsförslaget.

I verkligheten har en stor del av laddningspunkterna enligt kravet redan byggts ut, vilket indikerar att det finns en efterfrågan på laddningspunkter.

Antalet cykelplatser är lägre än EU-direktivet anger. Byggnaden står i en tätbebyggd miljö och det krävs stora tomma ytor utanför arenan för att hantera folkmassor. Om antalet cykelplatser skulle dubblas enligt EU-direktivets krav skulle därför cykelplatserna troligen behöva ta bilparkeringsplatser i anspråk för att rymmas. Att byta bilparkering mot cykelparkering skulle innebära att cirka 70 bilplatser skulle försvinna om tvåvåningsställ i dubbla rader sätts upp. Detta skulle således innebära ett litet tapp i parkeringsintäkter då cykelplatser normalt sett inte genererar några parkeringsintäkter såvida man inte investerar i tryggare parkeringslösningar som tillför säkerhet, exempelvis genom bevakning.

För denna typ av anläggning brukar det normalt tillämpas ett cykelparkerings-talanpassat cykeltal baserat på en särskild utredning om den specifika anläggningen. Det finns viss möjlighet att göra anpassningar av cykelkravet i EU-direktivet för särskilda kategorier av lokalbyggnader och som cyklar vanligtvis inte har tillträde till. Utifrån den bedömning som gjorts i samband med kartläggningen av parkeringstalen kan anpassningar behöva göras för denna typ av större anläggningar eftersom de kan antas ha en stor andel långväga besökare.



Boverket

Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webbplats: www.boverket.se