

Svar till: Boverket  
[remiss@boverket.se](mailto:remiss@boverket.se)Sista svarsdatum: **2026-04-17**

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

### Uppgifter om svarslämnare

Datum	2026-04-17
Myndighet/Organisation/Företag	Energiföretagen Sverige
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	martin.olin@energiforetagen.se
Kontaktperson (namn)	Martin Olin

### Remissvar (sätt kryss i vald ruta)

- Avstår
- Tillstyrker utan kommentar
- Tillstyrker med kommentar
- Avstyrker med motivering

### Författningsförslaget

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
1	5	Energiföretagen ser positivt på möjligheten till mindre avvikelse. Samtidigt finns risk för otydlig och varierande tillämpning mellan olika platser, särskilt i situationer där kraven på laddningsinfrastruktur inte kan uppfyllas på grund av begränsad elnätscapacitet eller långa ledtider för nätslutning.	Förtydliga att bristande eller fördröjd tillgång till elnätscapacitet kan utgöra "särskilda skäl" för mindre avvikelse, under förutsättning att byggherren kan visa att åtgärder vidtas för framtida uppfyllnad när nätförutsättningarna medger detta.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	1,3,5	<p>Energiföretagen Sverige delar uppfattningen att parkeringsplatser vid fastigheter som byggs nytt eller renoveras bör förberedas för framtida laddning av elfordon.</p> <p>Vi vill dock betona att laddinfrastruktur i fastigheter, såsom flerbostadshus och lokaler, bör ses som ett sammanhållet system och inte som enskilda laddboxar. Den tekniska utformningen av ett laddsystem varierar mellan olika leverantörer, systemlösningar och kravställningar – exempelvis avseende effektnivåer, styrsystem, lastbalansering, mätning, debitering och kommunikation – och utvecklas dessutom snabbt över tid.</p> <p>En alltför långtgående förberedande installation, särskilt när det gäller kabeldragning, riskerar därför att inte vara ändamålsenlig för den laddlösning som i praktiken väljs vid ett senare tillfälle. Det finns en risk att detta leder till överdimensionering, inlåsning i specifika tekniska lösningar, minskad flexibilitet och onödiga kostnader. Detta kan i sin tur försvåra framtida uppskalning, systemintegration och ett effektivt nyttjande av elsystemet.</p>	<p>Förtydliga att kraven avseende förberedande kabeldragning och ledningsinfrastruktur ska syfta till att möjliggöra framtida installation av ett samlat laddinfrastruktursystem. Regelverket bör tydligare möjliggöra att de förberedande installationerna, i de fall den slutliga tekniska utformningen av laddsystemet sker vid ett senare tillfälle, är utformade så att de kan fungera oberoende av val av slutlig lösning, teknikutveckling och elsystemets förutsättningar. Ett sådant system bör kunna anpassas till faktiska behov, olika leverantörers produkter och systemlösningar samt tillgänglig nätkapacitet.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	5	<p>Energiföretagen Sverige bedömer att kravet på dimensionering för att laddningspunkter ska kunna användas "samtidigt och effektivt" riskerar att leda till överdimensionering, både av det anslutande elnätet och av fastighetens interna elsystem. Detta kan i sin tur medföra höga och långsiktigt kostsamma nätabonnemang för fastighetsägaren, utan att motsvarande faktisk nytta uppstår.</p> <p>Begreppet "samtidig" är otydligt och kan tolkas som att samtliga laddningspunkter ska kunna leverera högsta effekt samtidigt. En sådan tolkning riskerar att leda till onödigt överdimensionering. Det kan även verka motsägelsefullt med tanke på kravet på "effektiv" användning samt med de efterföljande bestämmelserna om att installationen ska stödja styrsystem för lastbalansering. Sammantaget skapar detta oklarhet kring vilken faktisk funktionsnivå som avses och riskerar att motverka ett systemeffektivt nyttjande av tillgänglig kapacitet.</p> <p>Det är därför viktigt att kraven inte utformas utifrån antagandet att alla fordon ska kunna ladda med maximal effekt samtidigt. I praktiken står fordon parkerade stora delar av dygnet, vilket innebär att de flesta laddbehov kan tillgodoses genom lägre effekter fördelade över tid, i kombination med styrning och prioritering vid behov. Ett sådant synsätt kan avsevärt minska det samlade effektbehovet, möjliggöra ett mer effektivt nyttjande av elnätet och reducera behovet av omfattande nätförstärkningar.</p> <p>För att undvika onödiga kostnader och ineffektiv belastning av elsystemet bör regelverket därför tydligare främja smart styrning och effektfördelning, snarare än maximal fysisk dimensionering.</p>	<p>Förtydliga att kravet på samtidig användning i första hand ska uppfyllas genom smart styrning och lastbalansering, och att dimensionering av elinstallationer ska utgå från effektivt nyttjande av tillgänglig kapacitet snarare än från antaganden om maximal samtidig effekt. Begreppet "samtidig" bör preciseras för att undvika tolkningar som leder till överdimensionering av såväl fastighetens elsystem som elnätsanslutningen.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	5 punkt 2	Energiföretagen är positiva till kravet om system för styrsystem för lastbalansering då det skapar förutsättningar för ett effektivare nätutnyttjande. Det är dock otydligt vad "eller laddning" syftar på i denna text: "2. stödjande installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning"	Förtydliga, eller stryk, skrivningen "eller laddning".
2	6	Energiföretagen välkomnar att smart laddning och möjlighet till dubbelriktad laddning förbereds samt regleras teknikneutralt. Samtidigt är ansvarsfördelningen mellan fastighetsägare, laddoperatör och nätägare oklar, särskilt avseende dubbelriktad laddning som är nära kopplad till elsystemets funktion och marknadsregler.	Förtydliga att kravet på dubbelriktad laddning inte innebär någon skyldighet att ansluta eller tillhandahålla elnätstjänster, samt att faktisk användning förutsätter avtal och marknadsförutsättningar utanför föreskriftens tillämpningsområde.
4	5	De utökade retroaktiva kraven för byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ kan innebära betydande samlade effekter på elnäten lokalt, särskilt om flera byggnader omfattas samtidigt.	Förtydliga behovet av samordning med nätägare i planering och genomförande, samt möjliggör tidsmässig anpassning av kraven för att undvika kapacitetsbrist och ineffektiv nätutbyggnad

## Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9.1	Konsekvensutredningen konstaterar att elektrifieringen drivs av flera styrmedel men analyserar inte hur de föreslagna kraven samverkar med elsystemets begränsningar. Nätkapacitet, anslutningsledtider och behov av nätinvesteringar behandlas översiktligt trots att dessa faktorer är avgörande för genomförbarheten.	Komplettera analysen med en tydligare beskrivning av konsekvenser för nätägare och elsystemet, inklusive risk för ökad trängsel, behov av nätförstärkningar och påverkan på anslutningsprocesser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9.6.2	<p>Energiföretagen bedömer att nätägarnas roll och påverkan behandlas alltför översiktligt i konsekvensutredningen, trots att de föreslagna reglerna får direkt och betydande betydelse för deras planering och investeringar. Nätägaren ansvarar för att planera, bygga ut och förstärka elnätet utifrån samhällets samlade behov, och kraven på laddinfrastruktur i byggnader kommer att vara ett viktigt underlag i detta arbete, bland annat inom ramen för nätutvecklingsplanerna.</p> <p>Hur reglerna utformas och implementeras får stor betydelse för elnätets belastning och effektivitet. Exempelvis påverkar krav på samtidig laddning, installerade effektnivåer, tidpunkt för driftsättning av laddinfrastruktur samt möjligheten till styrning och lastbalansering i hög grad behovet av nätförstärkningar. Elnätsförstärkningar är ofta kapitalkrävande, tar lång tid att genomföra och är beroende av tillståndprocesser. Därför är taktfrågan central, det vill säga hur elnätet kan förstärkas i takt med att den faktiska efterfrågan på laddning ökar.</p> <p>En successiv utbyggnad, där smarta lösningar såsom lastbalansering och effektstyrning används för att begränsa toppeffektuttaget från elnätet, är avgörande för att möjliggöra ett kostnadseffektivt och systemmässigt hållbart genomförande.</p> <p>Energiföretagen noterar även att begreppet "eltjänsteföretag" används utan närmare definition. Det är oklart vilka aktörer som avses och hur deras roll skiljer sig från eller förhåller sig till andra marknadsaktörer, vilket försvårar tolkningen av konsekvensanalysen.</p>	<p>Komplettera konsekvensutredningen med en tydligare analys av hur de föreslagna reglerna påverkar nätägarens planering, nätutvecklingsplaner och behov av nätförstärkningar, inklusive betydelsen av taktfrågor och möjligheten till successiv utbyggnad. Analysen bör även belysa hur krav på laddinfrastruktur kan utformas för att främja effektivt nyttjande av elnätet genom smarta styr- och lastbalanseringslösningar.</p> <p>Vidare bör det tydliggöras vilken typ av aktörer som avses med <i>eltjänsteföretag</i> och hur dessa förhåller sig till övriga relevanta aktörer i elsystemet.</p>

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9,11	Klimat- och miljöeffekterna beskrivs övergripande och med stor osäkerhet. Samtidigt riskerar lågt utnyttjad laddningsinfrastruktur att ge begränsad klimatnytta i förhållande till resursåtgång och elsystempåverkan.	Tydliggör att byggkrav är ett kompletterande styrmedel och att största klimatnytta uppnås genom samspel med fordonreglering, energipolitiska styrmedel och marknadsbaserade lösningar.

## Generella synpunkter

Energiföretagen Sverige ser tillgång till laddning som en grundläggande förutsättning för elektrifieringen av transportsektorn. En successiv och behovsanpassad utbyggnad av laddinfrastruktur är avgörande för att omställningen ska ske kostnadseffektivt och med ett effektivt nyttjande av elsystemet.

Var och i vilken omfattning laddinfrastruktur behöver etableras är svårt att definiera generellt. Laddbehovet varierar kraftigt mellan olika typer av fastigheter och användningsmönster. Behovet av laddning i flerbostadshus är ofta större, där hemmaladdning ofta är avgörande för möjligheten att välja elfordon, jämfört med andra typer av byggnader såsom kontor och verksamhetslokaler, där laddbehovet ofta är mer begränsat eller situationsberoende. Detta talar för att krav och utformning behöver vara flexibla och anpassade till faktiska behov.

Mot denna bakgrund ser Energiföretagen positivt på att Boverket väljer att genomföra föreskrifterna på miniminivå i enlighet med EPBD och med en teknikneutral utformning. Detta är en viktig utgångspunkt för att möjliggöra elektrifiering utan överimplementering och onödiga kostnader.

Samtidigt vill Energiföretagen betona vikten av att kraven utformas med tydlig hänsyn till elsystemets förutsättningar. Utbyggnad av laddningsinfrastruktur i byggnader behöver ske i takt med tillgänglig elnätskapacitet och på ett sätt som främjar smart laddning, flexibilitet och effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur. Regelverket bör inte leda till överdimensionering eller framtvunga investeringar som är svåra att använda eller ansluta.

Det är även viktigt att ansvarsfördelningen mellan fastighetsägare, laddoperatörer och nätägare är tydlig, särskilt när det gäller funktioner som smart och dubbelriktad laddning, vilka är nära kopplade till elsystemets drift och marknadsregler.

Möjligheten till undantag, särskilt vid retroaktiva krav och vid ombyggnation, bör övervägas i de fall där det redan finns, eller är planerad, tillräcklig publik laddinfrastruktur på en annan parkeringsplats i direkt anslutning till den berörda fastigheten. I sådana fall riskerar de nya reglerna annars att leda till dubbelutbyggnad utan motsvarande nytta.