

Svar till:
Boverket
remiss@boverket.se

Sista svarsdatum: **2026-04-17**

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

Uppgifter om svarslämnare

Datum	2026-01-29
Myndighet/Organisation/Företag	Mobility Sweden
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	Mazdak.haghanipour@mobilitysweden.se
Kontaktperson (namn)	Mazdak Haghanipour

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	3	Föreskrifterna gäller endast byggnader som använder energi för att påverka inomhusmiljön. Som skrivelsen ser ut idag missar den en hel del fristående garagebyggnader som inte är uppvärmda.	Föreskrifterna bör även omfatta fristående garagebyggnader, även om de inte är uppvärmda.
1	5	Vad menas med särskilda skäl?	Tydliggör vad särskilda skäl innebär.
1	5	Vad menas med tekniskt tillfredsställande?	Tydliggör vad tekniskt tillfredsställande innebär.

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	1	<p>Att ett nybyggt flerbostadshus med fler än tre parkeringsplatser ska ha minst en laddpunkt är alldeles för lågt ställda krav. Sverige bör sätta högre krav på bostadshus. Alla studier som gjorts på ämnet visar att den viktigaste laddplatsen är där bilen normalt parkerar, vid hemmet, över natten. Att kunna ladda sin elbil hemma är en av de viktigaste förutsättningarna för att kunna köra eldrivet. Därför är det av högsta vikt att det åtminstone vid nybyggnation etableras fler laddplatser. Vi vet att framtidens personbilar kommer vara eldrivna i mycket stor utsträckning. Därför är det lika bra att förbereda fastigheterna och samhället för detta. Vi vet också att det är mer kostnadseffektivt att etablera laddpunkter vid nybyggnation än att göra detta i efterhand.</p> <p>Dessutom har Sverige infört "Right-to-charge" vilket innebär att hyresgäster och boende som nyttjar en parkeringsplats har rätt att installera laddare på platsen, trots att de inte äger parkeringsplatsen. Hyresvärden eller fastighetsägaren får inte neka den boende att installera en laddbox, om det inte finns mycket starka skäl till detta.</p> <p>När nu Boverket lägger en så låg ambitionsnivå i detta förslag lägger man också över ansvaret på hyresgästerna. En fastighetsägare kan därmed installera en laddpunkt enligt detta förslag och lägga över ansvaret och kostnaden för resterande laddboxar på hyresgästerna.</p>	<p>För ett nybyggt flerbostadshus med bilparkering i byggnaden eller på tomten till byggnaden anser Mobility Sweden att alla bilparkeringsplatser bör ha laddningspunkter.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	3	<p>Mobility Sweden bedömer att de föreslagna kraven gällande laddinfrastruktur för lokalbyggnader är relativt trubbigt utformade, då de i huvudsak baseras på antal parkeringsplatser, snarare än hur parkeringen faktiskt används. Behovet av laddning varierar i hög grad mellan olika typer av verksamheter, bland annat beroende på besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär. Att exempelvis på en parkeringsplats där besökarna uppehåller sig korta stunder etablera så många laddningspunkter och förbereda med ledningsinfrastruktur och förinstallerad kabeldragning till så många bilparkeringsplatser är ett resursslöseri eftersom besökarna vid så korta uppehåll med stor sannolikhet inte ens bemödar sig att sätta elbilen på laddning.</p>	<p>Ett mer ändamålsenligt regelverk bör i högre utsträckning möjliggöra differentiering utifrån faktorer som besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär, exempelvis genom mer flexibla krav på antal laddpunkter i kombination med tydliga och långtgående krav på förberedande infrastruktur i form av ledningsinfrastruktur och förberedande kabeldragning. En sådan ansats skulle bättre stödja ett effektivt nyttjande av elsystemet, främja smart laddning och minska risken för installationer som inte motsvarar ett faktiskt behov.</p>
4	2	<p>Att en lokalbyggnad med bilparkering med fler än tjugo parkeringsplatser ska ha tillgång till minst en laddningspunkt för laddning av elfordon är relativt trubbigt utformat då de i huvudsak baseras på antal parkeringsplatser, snarare än hur parkeringen faktiskt används. Behovet av laddning varierar i hög grad mellan olika typer av verksamheter, bland annat beroende på besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär.</p>	<p>Ett mer ändamålsenligt regelverk bör i högre utsträckning möjliggöra differentiering utifrån faktorer som besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär, exempelvis genom mer flexibla krav på antal laddpunkter i kombination med tydliga och långtgående krav på förberedande infrastruktur i form av ledningsinfrastruktur och förberedande kabeldragning. En sådan ansats skulle bättre stödja ett effektivt nyttjande av elsystemet, främja smart laddning och minska risken för installationer som inte motsvarar ett faktiskt behov. Lokalbyggnader där ett besök varar en längre stund än exempelvis två timmar bör ha högre krav än en laddningspunkt, medan lokaler där besökare uppehåller sig mindre än två timmar bör undantas helt eller ha effektkrav sådant att risken att etablera laddplatser med mycket låg effekt minimeras. Detta då en laddpunkt med låg effekt inte kommer att nyttjas av besökare vid så korta besök.</p>

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
4	3	Kraven om laddningspunkter och laddningsinfrastruktur bör vara samma oberoende om parkeringsplatserna finns i byggnaden eller på tomten till byggnaden.	Ett mer ändamålsenligt regelverk, oberoende av var parkeringen är placerad, bör i högre utsträckning möjliggöra differentiering utifrån faktorer som besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär, exempelvis genom mer flexibla krav på antal laddpunkter i kombination med tydliga och långtgående krav på förberedande infrastruktur i form av ledningsinfrastruktur och förberedande kabeldragning.
4	5	Kraven på laddningspunkter, ledningsinfrastruktur och förinstallerade kabeldragningar för lokalbyggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ är relativt trubbigt utformade.	Ett mer ändamålsenligt regelverk bör i högre utsträckning möjliggöra differentiering utifrån faktorer som besökarnas uppehållstid, omsättning på parkeringsplatserna och verksamhetens karaktär, exempelvis genom mer flexibla krav på antal laddpunkter i kombination med tydliga och långtgående krav på förberedande infrastruktur i form av ledningsinfrastruktur och förberedande kabeldragning.

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9.1	Boverket skriver att "antalet laddbara fordon ökar kontinuerligt vilket är en följd av transportpolitiska mål och de styrmedel som syftar till att målen uppfylls". Detta är dock en förenkling och ger en ofullständig bild av drivkrafterna bakom elektrifieringen.	Elektrifieringen är resultatet av en kombination av regulatoriska, teknologiska, industriella och marknadsmässiga faktorer.

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

Generella synpunkter

Mobility Sweden anser att Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet i flera centrala delar är alltför trubbigt utformat och att ambitionsnivån är för låg i förhållande till de klimatpolitiska mål och EU-rättsliga krav som Sverige har att förhålla sig till.

De föreslagna kravnivåerna avseende antal laddpunkter, andel parkeringsplatser med tomrör (ledningsinfrastruktur) samt förberedelse med kabeldragning riskerar att cementera en miniminivå som inte svarar mot den snabba teknikutvecklingen, elektrifieringstakten i fordonsflottan eller det faktiska framtida behovet. Regleringen bör i stället utformas så att den är framåtsyftande och möjliggör en snabb och kostnadseffektiv uppskalning av laddinfrastruktur.

Det är vidare olyckligt att förslaget gör åtskillnad mellan parkeringsplatser beroende på om de är belägna inomhus eller utomhus. En sådan uppdelning framstår som svärmotiverad ur ett

system- och användarperspektiv och riskerar dessutom att stå i konflikt med EU-direktivets intentioner om teknikneutral och ändamålsenlig utbyggnad av laddinfrastruktur. Regelverket bör vara konsekvent och utgå från faktisk användning och behov, snarare än parkeringsplatsens fysiska placering.

Mobility Sweden noterar också att förslaget innehåller ett betydande antal undantag. Sammantaget riskerar dessa att kraftigt reducera den praktiska effekten av regleringen. Ett regelverk som syftar till att stödja omställningen till elektromobilitet bör vara tydligt, förutsebart och generellt tillämpligt. Omfattande undantag riskerar att fördröja investeringar och skapa osäkerhet på marknaden.

Vi vill särskilt uppmärksamma att förslaget helt saknar en konkret plan för hur Sverige avser att uppfylla EU-direktivets krav på att "överväga att införa ekonomiska stödsystem för installation av laddningsstationer, förinstallerad kabeldragning eller tomrör för parkeringsplatser". Att inte behandla denna fråga i anslutning till föreskrifterna innebär en brist i helhetsgreppet kring genomförandet. För att säkerställa att kraven får avsedd effekt krävs parallella och tydligt utformade ekonomiska incitament.

Boverket bör dessutom överväga att komplettera regelverket med en förtydligande skrivning kring hur prismodeller för laddning i hyresfastigheter kan utformas. I dag finns etablerade och kostnadseffektiva lösningar i många bostadsrättsföreningar, där laddning sker via fastighetens elabonnemang med individuell mätning och debitering av den faktiska förbrukningen, utan operatörspåslag. Ett motsvarande förtydligande i regelverket skulle kunna underlätta för hyresfastigheter att tillämpa liknande modeller.

På längre sikt bör även möjligheten utredas att låta laddförbrukning avräknas direkt mot hushållets egen prisstruktur för el. Detta skulle förutsätta ett tydligt regelstöd men kan bidra till ökad konkurrens, lägre kostnader för användare och en snabbare elektrifiering av transportsektorn. Frågan blir särskilt relevant i takt med att tekniker såsom Vehicle-to-Grid (V2G) utvecklas och möjliggör att elfordon bidrar med flexibilitet till elsystemet. I sådana fall är det rimligt att regelverket även skapar förutsättningar för att den som tillhandahåller fordonets batterikapacitet, i regel fordonsägaren, kan ta del av de ekonomiska värden som uppstår.

Slutligen är formuleringar såsom "om så är lämpligt", "om det är motiverat" och liknande problematiska. Den typen av öppna rekvisit riskerar att leda till godtyckliga tolkningar och varierande tillämpning mellan kommuner och tillsynsmyndigheter. Det skapar rättsosäkerhet för fastighetsägare och investerare, vilket i sin tur kan hämma nödvändiga investeringar. Föreskrifterna bör därför vara mer precisa och innehålla tydliga, objektiva och prövbara kriterier.

Mot denna bakgrund anser Mobility Sweden att ambitionsnivån i förslaget bör höjas. Undantagen bör begränsas, kraven preciseras och regelverket utformas så att det bättre speglar den snabba elektrifieringen av transportsektorn och behovet av en robust och framtidssäkrad laddinfrastruktur. En mer offensiv och tydlig reglering är värdefull och nödvändig för att Sverige ska nå såväl nationella klimatmål som sina åtaganden enligt EU:s klimatramverk.

Mobility Sweden tackar för möjligheten att yttra sig över det remitterade förslaget. Vi ser positivt på att området regleras, men menar att förslaget i sin nuvarande utformning är alltför basalt och behöver skärpas för att på ett effektivt sätt bidra till omställningen till elektromobilitet.