

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Boverket

# Yttrande över förslag till föreskrifter om hållbar mobilitet

## Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

## Motivering till Regelrådets ställningstagande

Förslaget avser införlivande av direktiv (EU) 2010/31 rörande byggnaders energiprestanda.

Det är uppenbart att Boverket har eftersträvat minimiimplementering vid införlivandet. Kvaliteten på konsekvensutredningen hade kunnat bli ännu högre med ett resonemang kring de mindre företagens förmåga att bära de olika kostnader och följd effekter som föreslås.

Regelrådet bedömer att samtliga delar i konsekvensutredningen är godtagbart redovisade och därmed att konsekvensutredningen uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

## Innehållet i förslaget

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.

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.

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

## Bedömning av delar

### Problembeskrivning och syftet med förslaget

Det beskrivs i konsekvensutredningen att 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.

Det uppges att de tidigare byggreglerna, BBR och EKS<sup>1</sup>, har kritiserats utifrån att regleringen av samhällsbyggnadsbranschen uppfattades som oförutsägbar, omfattande och kostnadsdrivande. Detta berodde bland annat på hur reglerna var strukturerade och presenterades. Sammantaget kan detta vara en bidragande faktor till problemet som regeringen pekat ut, att byggandet i Sverige inte är kostnadseffektivt.<sup>2</sup>

Det beskrivs att byggreglerna ska utgöras av ett förenklat, konsekvent och funktionsbaserat teknik- och materialneutralt regelverk med en likriktad struktur och rätt detaljeringsgrad i förhållande till det behov som finns inom ett regleringsområde.

Det uppges att 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.

Det uppges att 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vad som föranlett förslaget och vad målet är.

Regelrådet finner beskrivningen av problem och syfte godtagbar.

## **Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas**

En uppenbar konsekvens anges vara 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 ökade 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vad som händer om ingen åtgärd vidtas.

Regelrådet finner beskrivningen av konsekvenser om ingen åtgärd vidtas godtagbar.

## **Alternativa lösningar**

---

<sup>1</sup> Boverkets föreskrifter (BFS 2011:10) om tillämpning av europeiska konstruktionsstandarder (eurokoder).

<sup>2</sup> 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).

Det anges i konsekvensutredningen att Boverket har utrett alternativa sätt att uppfylla direktivets krav avseende, hållbar mobilitet för bostadshus, hållbar mobilitet för lokalbyggnader, 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. 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.

Det uppges att 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.

Det redovisas utförligt för alternativ per krav och varför Boverket valt de föreslagna alternativen sida 28, sida 35, respektive sida 45 i remissen.

Regelrådet finner att Boverket övervägt för- och nackdelar samt redovisat tillräckligt för det valda alternativet.

Regelrådet finner beskrivningen av alternativa lösningar godtagbar.

## **Berörda företag**

Det uppges i konsekvensutredningen att 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.

Bilaga 1 innehåller en tabell som redovisar antalet företag och organisationer indelade i storleksklasser som kan påverkas av författningsförslaget.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår vilka branscher, antal och storlek på företag som berörs. Tabellen tydliggör företagsfördelningen och är värdefull för förståelsen av förslaget.

Regelrådet finner beskrivningen av berörda företag väl redovisad.

## **Påverkan på företagens kostnader och intäkter**

Det anges i konsekvensutredningen att 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.

Det anges i konsekvensutredningen att Boverket har låtit beräkna investeringskostnader för sex 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. Det redovisas för 6 typfall i tabellform (sida 76 i remissen). Investeringskostnaderna anges vara mellan 128 985 kronor för ombyggnad av industrilokal till 2 448 411 kronor för nyproducerat kontor. Fördjupad beskrivning av kostnadsberäkningarna finns i bilaga 2. Avseende cykelparkering i typfallen (bilaga 2) anges det att "kostnaden är låg, då det endast kräver installation av cykelställ".

Det anges att 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.

Det uppges att 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.

Det uppges att 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 går att läsa mer om den potentiella lönsamheten sida 77 i remissen.

Det uppges att 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)<sup>3</sup>, medan en laddningspunkt på 11 kW i genomsnitt idag kostar cirka 25 000 kr att installera (exklusive nätanslutningskostnad och anläggningsarbeten)<sup>4</sup>.

Det uppges särskilt avseende ekonomiska konsekvenser av retroaktivt krav att 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.

Det uppges att 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.

Det uppges att 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att kravet kommer generera investeringskostnader och möjliga intäkter. Det är värdefullt för förståelsen av förslaget av 6 typfall har beräknats fram.

Regelrådet finner beskrivningen av påverkan på företagens kostnader och intäkter godtagbar.

## **Påverkan på konkurrens**

Det uppges i konsekvensutredningen att 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

---

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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.

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.

Det uppges att 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.

Det uppges att 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 uppges författningsförslaget innebära 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.

Regelrådet finner beskrivningen av konkurrenspåverkan godtagbar.

## **Särskilda hänsyn till små och medelstora företag**

Det beskrivs i konsekvensutredningen att 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.

Regelrådet gör följande bedömning. Kvaliteten på konsekvensutredningen hade kunnat bli ännu högre med ett resonemang kring de mindre företagens förmåga att bära de olika kostnader och följd effekter som föreslås.

Regelrådet finner beskrivningen av särskilda hänsyn till små och medelstora företag godtagbar.

## **Åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter**

Det uppges att 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.

Det uppges att 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.

Det uppges att 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

Det uppges att 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.

Det uppges att Boverket har utrett alternativa sätt att införliva direktivets bestämmelser. 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.

Regelrådet finner åtgärder för att begränsa kostnader och andra negativa effekter godtagbar.

## **Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser**

Det uppges i konsekvensutredningen att 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 (BFS 2021:12) om utrustning för laddning av elfordon ska upphävas.

Det uppges att 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.

Det uppges att något behov av särskilda övergångsbestämmelser till föreskrifterna inte finns. 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.

Det uppges att 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.

Det uppges att i samband med att det retroaktiva kravet börjar gälla 2027 kommer även särskilda informationsinsatser behövas specifikt för det.

Regelrådet finner beskrivningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

## **Hur och när konsekvenserna kan utvärderas**

Det uppges i konsekvensutredningen att 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.

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

Regelrådet gör följande bedömning. Det är värdefullt att utvärdering nämns och det hade höjt kvaliteten på konsekvensutredningen med tydligare beskrivning av på vilket sätt den kommer ske. Det hade även varit relevant att fånga upp fastighetsägares och byggherrars erfarenheter.

Regelrådet finner beskrivningen av hur och när konsekvenserna kan utvärderas godtagbar.

## **Överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven**

Det uppges i konsekvensutredningen att förslaget inför samtliga aspekter som regleras i direktivet avseende laddningsinfrastruktur och cykelparkeringsplatser. 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 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 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.

Regelrådet finner beskrivningen tillräcklig och det är värdefullt med förklaring till hur minimiimplementering har eftersträvats.

Regelrådet finner överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven godtagbar.

## Övrigt som Regelrådet vill framföra

Regelrådet har inte kunnat utläsa något annat än det som behandlats i tidigare avsnitt som varit relevant för rådets bedömning i ärendet.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 15 april 2026.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Josefina Brzezinska.



Anna-Lena Bohm  
Ordförande



Josefina Brzezinska  
Föredragande