

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	2026-04-16
Myndighet/Organisation/Företag	RISE Research Institutes of Sweden AB
E-postadress (myndighet/organisation/företag)	Marco.lucisano@ri.se
Kontaktperson (namn)	Marco Lucisano

### 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	övergripande	Vi tillstyrker att föreskrifterna utformats funktionsbaserat och teknikneutralt. Detta är en lämplig regleringsform givet osäkerheter kring teknikutveckling, användningsmönster och framtida laddbehov.	Ingen ändring

Kapitel	Paragraf	Kommentar	Föreslagen ändring
2	5 §	<p>Kravet på dimensionering för samtidig laddning riskerar att tolkas strikt i förhållande till elinstallationsreglernas syn på samtidighet, vilket kan leda till överdimensionering om lastbalansering inte tydligt beaktas.</p>	<p>Förtydliga i föreskrifter eller vägledning att dimensionering får baseras på lastbalansering och realistiska samtidighetsantaganden.</p>
3	3 §	<p>Undantaget vid ombyggnad enligt 3 kap. 3 § knyts i författningsförslaget till fastighetsägarens organisationsform, genom en avgränsning till ideella organisationer samt små och medelstora företag. Denna avgränsning innebär att undantaget i första hand tar sikte på finansieringsförutsättningar hos en viss ägarkategori, snarare än på risken för investeringar med låg faktisk nytta och bristande kostnadsproportionalitet.</p> <p>Erfarenheter och tillgängligt kunskapsunderlag visar att laddningens systemnytta är starkt beroende av uppställningstid. Elbils-laddning sker med högst nytta vid långa uppställningstider, främst i bostäder och i viss mån vid arbetsplatser, medan laddbehovet vid kortare besök generellt är begränsat. För många lokalbyggnader med besöks-, handels- eller kundparkering kännetecknas parkeringen av korta och oregelbundna vistelsetider, vilket innebär att normalladdning i praktiken får låg användning även vid en hög framtida elektrifieringsgrad.</p> <p>Mot denna bakgrund finns en risk att nuvarande utformning leder till investeringar i laddningsinfrastruktur med låg beläggningsgrad och begränsad samhällsekonomisk nytta, samtidigt som installationskostnaderna kan vara betydande i förhållande till ombyggnadens omfattning.</p>	<p>Undantagsmöjligheten vid ombyggnad enligt 3 kap. 3 § bör tillämpas generellt för lokalbyggnader och andra byggnader som inte är avsedda för bostadsändamål.</p> <p>Krav på laddningsinfrastruktur vid ombyggnad bör därmed kunna undantas för samtliga byggnader utom bostäder, när kostnaderna för laddningsinfrastruktur överstiger 10 procent av den totala ombyggnadskostnaden.</p> <p>En sådan avgränsning utesluter inte fortsatt utbyggnad av laddningsinfrastruktur vid arbetsplatser, men innebär att denna i huvudsak sker i de situationer där den är mer kostnadseffektiv, exempelvis vid nybyggnation, genom frivilliga fastighetsinvesteringar eller där det finns faktisk efterfrågan. Samtidigt begränsas risken för tvingande investeringar vid ombyggnad som ger låg beläggningsgrad och begränsad samhällsekonomisk nytta.</p>

## Konsekvensutredningen

Ange vilket kapitel och paragraf som respektive synpunkt avser.

Kapitel	Avsnitt	Kommentar	Föreslagen ändring
9	9.6.1	<p>Avsnittet ger en välgrundad beskrivning av de faktorer som påverkar lönsamheten i investeringar i laddningsinfrastruktur, särskilt betydelsen av beläggningsgrad, prissättning och anpassning av effekt efter faktisk efterfrågan. Det är rimligt att laddningsinfrastruktur i vissa miljöer kan utgöra en intäktsmöjlighet för fastighetsägare.</p> <p>Samtidigt följer av resonemanget att lönsamhet i hög grad är beroende av platsens användningsmönster och den faktiska efterfrågan på laddning. För byggnader där fordon står uppställda under kortare tidsperioder eller där priselasticiteten är hög kan förutsättningarna för tillräcklig beläggningsgrad vara begränsade, vilket minskar möjligheten att räkna hem investeringen. Detta bör beaktas vid utformning av krav, särskilt vid ombyggnad, för att minska risken för investeringar med låg ekonomisk bärkraft.</p>	<p>Konsekvensutredningen bör tydligare lyfta fram att möjligheten att uppnå tillräcklig beläggningsgrad, och därmed lönsamhet, varierar avsevärt mellan olika byggnadstyper och användningsmönster. För byggnader och parkeringsmiljöer där fordon typiskt sett står uppställda under kortare tidsperioder kan förutsättningarna för att generera intäkter från laddning vara begränsade, oavsett vald laddteknik.</p> <p>Detta bör beaktas vid utformningen av krav och undantagsmöjligheter, särskilt vid ombyggnad, så att tvingande investeringar i laddningsinfrastruktur i huvudsak riktas mot miljöer där förutsättningarna för tillräcklig beläggningsgrad och långsiktig ekonomisk bärkraft är goda. Räkneexemplen i appendix 2 kan utvecklas så att de även belyser vilken återbetalningstid som rimligen kan förväntas givet antaganden om beläggningsgrad, laddvolym och prissättning. Detta skulle bättre illustrera den ekonomiska bärkraften för laddningsinfrastruktur i olika typer av byggnader.</p>
9	9.15	<p>Bedömningen att förslaget i huvudsak syftar till en kostnadseffektiv implementering av direktivet och att kravnivån bör hållas återhållsam för att begränsa risken för olönsamma investeringar framstår som väl avvägd. Resonemanget om marknadsmisslyckanden och positiva externa effekter utgör en god principiell grund för reglering.</p> <p>Samtidigt är det viktigt att de tvingande kraven så långt som möjligt träffar de situationer där skillnaden mellan samhälls-ekonomisk och företagsekonomisk nytta faktiskt är störst, och där efterfrågan inte förväntas tillgodoses på marknadsmässiga grunder.</p>	<p>Konsekvensutredningen bör tydligare koppla behovet av återhållsam kravställning till utformningen av undantagsregler vid ombyggnad, så att tvingande krav i huvudsak riktas mot byggnadstyper där laddningsinfrastruktur har hög och stabil nyttopotential. För byggnader som inte är avsedda för bostadsändamål bör det framgå att undantag vid ombyggnad kan bidra till en mer kostnadseffektiv styrning, samtidigt som utbyggnad fortsatt kan ske genom marknadsmässiga och frivilliga investeringar.</p>

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan