

Yttrande avseende Boverkets förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet.

Er beteckning: 246/2025

Swedavia AB ("Swedavia" eller "bolaget") har tagit del av rubricerad remiss avseende förslag till föreskrifter och allmänna råd om hållbar mobilitet och vill med anledning av detta inkomma med följande synpunkter.

Swedavia välkomnar det övergripande syftet att främja hållbar mobilitet och underlätta elektrifieringen av transportsektorn. De föreslagna reglerna, som syftar till att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (EPBD), är av stor betydelse för bolagets verksamhet. Samtidigt vill Swedavia framhålla att förslaget aktualiserar flera tillämpnings- och gränsdragningsfrågor av särskild relevans för större och mer komplexa infrastrukturanläggningar, såsom flygplatser.

Föreskrifternas innehåll och legala ramverk

Enligt gällande rätt, 3 kap. 20 b § andra stycket och 20 c § plan- och byggförordningen (2011:338), ställs krav på laddningspunkter och ledningsinfrastruktur vid nyuppförande och ombyggnad av vissa byggnader, samt retroaktiva krav för befintliga parkeringsanläggningar med fler än tjugo parkeringsplatser i anslutning till en lokalbyggnad.

Boverkets nu aktuella förslag innebär en betydande skärpning av dessa krav, inte minst genom införandet av nya och mer långtgående retroaktiva krav från den 1 januari 2027. Swedavia noterar särskilt att Boverket föreslår att dessa utökade retroaktiva krav ska begränsas till att endast omfatta bilparkeringsplatser som är belägna i byggnaden.

Swedavia delar Boverkets bedömning att detta utgör en proportionerlig och ändamålsenlig implementering av direktivets miniminivå. Att undanta befintliga parkeringsanläggningar belägna utanför byggnaden, såsom storskaliga ytparkeringsplatser, från de mest ingripande kraven på omfattande ledningsinfrastruktur framstår som en rimlig avvägning som står i proportion till de kostnader och praktiska svårigheter som en fullskalig utbyggnad på sådana ytor skulle medföra. En motsatt ordning skulle riskera att medföra mycket betydande investeringskostnader utan att nyttan i motsvarande grad kan motiveras, särskilt i anläggningar med stora parkeringsvolym och begränsad faktisk efterfrågan på laddning i samtliga delar av beståndet.

Swedavia tillstyrker därför förslaget i denna del.

Avgränsning till uppvärmda och kylda byggnader

Enligt förslaget gäller föreskrifterna endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusmiljön. Denna avgränsning härrör från direktivets definition av byggnad, som är snävare än den definition som finns i plan- och bygglagen (2010:900). Enligt artikel 2.2 i det omarbetade direktivet 2010/31/EU definieras byggnad som en takförsedd konstruktion med väggar, för vilken energi används för att påverka inomhusmiljön. Boverket förtydligar att kraven omfattar byggnader som har ett uppvärmningssystem för att hålla en jämn temperatur under året eller för att undvika alltför låga temperaturer på vintern samt byggnader med kylanläggningar för att minska temperaturen i byggnaden. Kraven omfattar exempelvis inte fristående garagebyggnader som saknar uppvärmningssystem.

Denna avgränsning har särskild betydelse för Swedavias parkeringsverksamhet. Många av bolagets parkeringshus och parkeringsanläggningar är helt uppvärmda och saknar också kylanläggningar. Swedavia önskar därför att Boverket i den slutliga vägledningen tydligt klargör hur denna avgränsning ska tillämpas, särskilt när det gäller parkeringsanläggningar. Det är av vikt att det står klart att krav på laddinfrastruktur och cykelparkering inte gäller för uppvärmda parkeringshus och parkeringsanläggningar, oavsett deras storlek eller placering.

Behov av förtydligande avseende regelverkets räckvidd och tillämpning

Kraven i plan- och bygglagstiftningen är knutna till en byggnad och dess tomt. Enligt 1 kap. 4 § plan- och bygglagen (2010:900) avses med tomt ett område som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader samt mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och som behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål.

Boverket anger i remissen att bilparkeringar som ingår i parkeringsköp på annan fastighet inte omfattas av kraven. Swedavias verksamhet innefattar emellertid även fristående parkeringsanläggningar, främst för långtidsparkering, som är belägna på egna fastigheter och som tjänar flygplatsen som helhet snarare än en enskild byggnad. Det rättsliga förhållandet mellan sådana anläggningar och regelverkets krav på koppling till en specifik lokalbyggnad framstår som oklart.

Mot denna bakgrund anser Swedavia att det finns ett tydligt behov av förtydligande i den slutliga regleringen eller i anslutande vägledning, särskilt vad gäller hur begreppet "på tomten till byggnaden" ska tillämpas i anläggningar med flera byggnader och gemensamma parkeringssystem, hur bilparkeringsplatser ska räknas i sådana miljöer samt i vilken utsträckning fristående parkeringsanläggningar på separata fastigheter omfattas av de föreslagna kraven. Ett sådant förtydligande är enligt bolagets bedömning en förutsättning för att säkerställa rättssäkerhet och förutsägbarhet.

Undantag från krav på cykelparkering

Swedavia noterar att förslaget medger anpassning av kraven på cykelparkering för lokalbyggnader som personer normalt inte anländer till med cykel. I författningskommentaren anges större flygplatser som ett typexempel på en sådan byggnad. Swedavia instämmer i denna bedömning. Flygplatser är till sin natur en plats dit resenärer och anställda i mycket begränsad utsträckning anländer med cykel. Ett generellt tillämpat krav på cykelparkering, särskilt när det kopplas till byggnadens användarkapacitet, riskerar därför att leda till oproportionerliga och i praktiken ineffektiva åtgärder.

Swedavia anser därför att det är av stor vikt att den föreslagna anpassningsmöjligheten utformas och tillämpas på ett sätt som ger ett reellt utrymme att beakta sådana förhållanden.

Undantag från krav på utrustningen för laddning av elfordon för lokalbyggnader

Förslaget medger i viss mån undantag från kraven på utrustningen för laddning av elfordon för lokalbyggnader. Swedavia ser skäl att ytterligare undersöka möjligheterna att bredda detta för vissa lokalbyggnader och parkeringar. Mer specifikt för sådana lokalbyggnader och parkeringar som i all väsentlighet endast är till för parkering av kortare varaktighet. I sådana fall finns en reel risk att de samhällsekonomiska kostnader blir oproportioneliga sett till förordningens syfte och effekt. Likaså om det för en verksamhet går att påvisa att behovet och nyttjandegraden av utrustningen för laddning av elfordon väsentligt understiger nivåerna som anges av kraven, bör anpassning av nivåerna kunna göras.

Ikraftträdande och behov av övergångsregler

Swedavia noterar att föreskriften föreslås träda i kraft under 2026, samtidigt som några övergångsbestämmelser inte föreslås. För verksamheter med stora och långsiktiga investeringsprojekt kan detta innebära en risk för omprojektering, ökade kostnader och minskad förutsebarhet i pågående projekt. Mot denna bakgrund anser Swedavia att det finns skäl att överväga behovet av övergångsbestämmelser, exempelvis för projekt där bygglov eller anmälan har initierats före ikraftträdandet.

Med vänlig hälsning,



Lars Jahnfors
Enhetschef Flygdata & Remisshantering, Verksamhetsstyrning
Swedavia AB

Kontakt tel: Hamed Hassani, 010-109 00 90
E-post: remisser@swedavia.se