



Laddning av elfordon

Vägledning från PBL kunskapsbanken
(före 1 juli 2026)

Titel: Laddning av elfordon – Vägledning från PBL kunskapsbanken
(före 1 juli 2026)
Utgivare: Boverket, juli, 2026

Om vägledningens aktualitet

Den 1 juli 2026 ersatte Boverkets regler om hållbar mobilitet (BFS 2026:4) Boverkets tidigare regler om utrustning för laddning av elfordon (BFS 2021:2), samt tidigare krav i PBF på laddning av elfordon. Detta medförde att Boverkets tidigare vägledning om laddning av elfordon blev inaktuell för uppförande av nya byggnader. För att det fortfarande ska vara möjligt att ta del av de regler som gällde på området mellan mars 2021 och juli 2026 har Boverket tillgängliggjort den äldre vägledningen.

Vägledningen publiceras som pdf på PBL kunskapsbanken juli 2026.

Då vägledningen inte längre uppdateras kan den innehålla inaktuell information.

Innehållsförteckning

Om vägledningens aktualitet.....	3
Regler för laddning av elfordon	5
Vad är laddinfrastruktur?.....	5
Krav i samband med uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader	5
Retroaktiva krav för vissa befintliga byggnader	6
Krävs det bygglov eller anmälan för laddningspunkter?	7
När ska det retroaktiva kravet vara uppfyllt?.....	7
Möjlighet att få bidrag	7
Relaterad information	7
Frågor & Svar	8
För vilka byggnader gäller reglerna om laddinfrastruktur?	12
Boverkets regler om laddinfrastruktur	12
Vad är ett bostadshus?	12
Vad menas med byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet?	13
Undantag för ideella organisationer och trossamfund	13
Vad menas med byggnader som är avsedda för totalförsvaret?	13
Vad menas med byggnader som är av betydelse för Sveriges säkerhet?.....	14
Parkeringsplatser på tomt eller allmän plats	14
Vad avses med en parkeringsplats?	15
Beräkning av antalet parkeringsplatser	15
Krävs en sammanhållen parkeringsyta för mer än 10 respektive 20 bilar?	16
Vad gäller för radgarage och liknande?	16
Vad gäller för samfälligheter?	17
Krav vid ombyggnad	17
Relaterad information	18
Krav på utrustning för laddningspunkter	19
Vad avses med laddning av typ 2 och Combo 2?.....	19
Inga krav på laddeffekt eller mätning och debitering	19
Krav på tillgänglighet till laddningspunkter	20
Gäller tillgänglighetskraven enbart för parkeringsplatser för rörelsehindrade?	20
Behöver laddningspunkten vara tillgänglig för allmänheten?	21
Behöver laddningspunkten vara tillgänglig för alla i byggnaden? ...	21
Relaterad information	21
Krav på utrustning för ledningsinfrastruktur	22
Kräver ledningsinfrastruktur att det finns ledningsdragnings?	22
Krävs alltid tomrör eller kabelrännor eller kabelstegar till varje parkeringsplats?	22
Behöver plats finnas i elcentralen?	22
Kapacitet på inkommande elservis	23
Relaterad information	23

Regler för laddning av elfordon

Vilka byggnader som ska ha utrustning för laddning av elfordon eller förberedelse för laddning genom så kallad ledningsinfrastruktur framgår av plan- och byggförordningen, PBF. Reglerna för uppförande av nya byggnader gäller från 2021, medan retroaktiva krav för vissa befintliga byggnader att installera en laddningspunkt gäller från den 1 januari 2025. För att förenkla tillämpningen av reglerna har Boverket gett ut föreskrifter och allmänna råd om exempelvis vilken typ av ladduttag som ska användas.

Vad är laddinfrastruktur?

Laddinfrastruktur är ett övergripande begrepp för fast utrustning som behövs för laddning av elfordon. Laddinfrastruktur kan delas upp i ledningsinfrastruktur och laddningspunkter:

- Med ledningsinfrastruktur avses ett förberedande system bestående av kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande där kablar till laddningspunkter enkelt kan dras fram.
- Med laddningspunkt avses utrustning för laddning av ett elfordon.

Krav i samband med uppförande av nya byggnader och vid ombyggnader

Kraven på laddinfrastruktur i samband med uppförande av byggnader ska tillämpas om man söker bygglov eller gör en anmälan efter den 10 mars 2021.

Reglerna innebär i korthet:

- Nya bostadshus med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur (förberedelse med tomrör eller liknande) till alla parkeringsplatser.
- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha ledningsinfrastruktur till 20 procent av parkeringsplatserna och minst en laddningspunkt för elfordon.

Följande undantag finns:

- Byggnader för vilka energi inte används för att påverka inomhusklimatet.
- Byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Mer information finns under avsnittet För vilka byggnader gäller reglerna om laddinfrastruktur?

Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 b §

Samma regler som gäller vid uppförande av byggnader ska även tillämpas vid så kallad ombyggnad av en byggnad. För parkeringar inne i byggnaden gäller detta endast om ombyggnaden berör byggnadens elektriska infrastruktur. För parkeringar på byggnadens tomt gäller detta endast om det i samband med ombyggnaden även sker ändringsåtgärder på parkeringen.

Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 22 §

Med ombyggnad avses i PBL påtaglig förnyelse av en byggnad.

[Ombyggnad](#)

Retroaktiva krav för vissa befintliga byggnader

Utöver kraven vid ny- och ombyggnad ställs i vissa fall retroaktiva krav. Dessa krav omfattar befintliga byggnader även om några andra åtgärder inte vidtas och ska vara uppfyllda senast den 1 januari 2025.

De retroaktiva kraven innebär följande:

- Byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten ska ha minst en laddningspunkt för elfordon.

Följande undantag finns:

- Byggnader för vilka energi inte används för att påverka inomhusklimatet.
- Byggnader som ägs och används av ideella organisationer eller trosamfund
- Byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Mer information finns under avsnittet För vilka byggnader gäller reglerna om laddinfrastruktur?

Plan- och byggförordning (2011:338) 3 kap. 20 c §

Krävs det bygglov eller anmälan för laddningspunkter?

I de flesta fall då krav på laddinfrastruktur gäller är det en följd av andra åtgärder som uppförande av nya byggnader med många tillhörande parkeringsplatser eller ombyggnad av en befintlig byggnad. Sådana åtgärder kräver normalt bygglov eller anmälan till byggnadsnämnden. Att reglerna för laddinfrastruktur följs blir då en del av den ordinarie byggprocessen.

Vid uppfyllande av det retroaktiva kravet är det däremot mindre troligt att andra bygglovs- eller anmälningspliktiga åtgärder utförs samtidigt. Det finns då i sig inte något generellt krav på bygglov eller anmälan för själva laddningspunkten. Ändringen av byggnaden kan dock i sig innebära att andra anmälningspliktiga åtgärder görs, som ändring av byggnadens brandskydd, att fasaden påverkas eller något liknande. För exempelvis kommersiella laddningspunkter kan det även krävas bygglov om de har tak eller i övrigt påverkar omgivningen i form av stora skyltar och liknande. I det enskilda fallet är det kommunens byggnadsnämnd som avgör om bygglov eller anmälan ska göras.

När ska det retroaktiva kravet vara uppfyllt?

Det retroaktiva kravet på en laddningspunkt för uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser började att gälla den 1 januari 2025. Att bestämmelsen trädde i kraft då innebar att laddningspunkten skulle ha installerats innan dess så att kravet var uppfyllt när det börjar gälla. Om så inte är fallet har kommunens byggnadsnämnd möjlighet att utföra tillsyn och förelägga om att åtgärder vidtas.

Möjlighet att få bidrag

Det är normalt inte möjligt att få bidrag för installation av laddinfrastruktur som är obligatoriskt enligt Plan- och bygglagen. Däremot kan det vara möjligt att få bidrag för åtgärder som vidtas utöver de krav som följer av lagstiftningen.

Boverket ansvarar inte för något bidragssystem för installation av laddningsutrustning. För företag, bostadsrättsföreningar eller andra organisationer kan det finnas möjlighet att få bidrag via Naturvårdsverket. Det kan även som privatperson finnas möjlighet att få skattereduktion för så kallade grön teknik, se vidare under relaterad information.

Relaterad information

På andra webbplatser

[Boverkets föreskrifter och allmänna råd \(2021:2\) om utrustning för laddning av elfordon \(i Boverkets författningssamling\)](#)

[Plan- och bygglag \(2010:900\) \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[Plan- och byggförordning \(2011:338\) \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[Ladda bilen bidrag \(på Naturvårdsverkets webbplats\)](#)

[Skatteavdrag för grön teknik \(på Skatteverkets webbplats\)](#)

[Förslag på undantag för ideella organisationer \(på regeringens webbplats\)](#)

Frågor & Svar

Hur vet jag att min byggnad berörs av kravet på en laddningspunkt för elfordon efter 1 januari 2025?

Kraven gäller för uppvärmda byggnader som inte är bostadshus och som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt. Det ställs däremot inga retroaktiva krav för bostadshus, uppvärmda byggnader eller för byggnader för totalförsvaret.

Är ideella organisationer undantagna från kravet att befintliga byggnader med fler än 20 parkeringsplatser ska ha minst en laddningspunkt för elfordon?

Ja, ett särskilt undantag finns för ideella organisationer och trossamfund.

Undantaget gäller ideella organisationer och trossamfund som uppfyller kriterierna för små eller medelstora företag i EU-kommissionens rekommendation 2003/361/EG. Som små och medelstora företag räknas organisationer som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år. Undantaget gäller därmed för de flesta ideella organisationer.

Vad innebär undantaget från en laddningspunkt för ideella organisationer och trossamfund?

Det retroaktiva kravet på en laddningspunkt från 2025 gäller inte byggnader som ägs och används av ideella organisationer och trossamfund om de uppfyller kriterierna för små eller medelstora företag i EU-kommissionens rekommendation 2003/361/EG. Som små och medelstora företag räknas organisationer som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år. Undantaget kommer därmed gälla för de flesta ideella organisationer.

Som ideella organisationer bör även äldre så kallade upa- och mbpa-föreningar kunna räknas i de fall de bedriver ideell verksamhet. Undantaget gäller även trossamfund eller registrerad del av ett trossamfund som uppfyller kriterierna för små och medelstora företag.

Behöver jag bygglov för att installera en laddningspunkt för elfordon?

Det krävs varken bygglov eller anmälan för att enbart installera laddningspunkter. Däremot kan andra åtgärder, så som eventuellt tak över laddningspunkten, kräva bygglov.

Kontakta byggnadsnämnden i din kommun för att få veta vad som gäller för din byggnad.

[Kommunernas webbsidor för byggande och boende](#)

Räcker det med ett vanligt jordat uttag eller ett motorvärmarruttag för att uppfylla kravet på en laddningspunkt enligt plan- och byggförordningen?

Nej, att installera enbart vanliga jordade uttag (schuko) uppfyller inte kravet på en laddningspunkt. Typ 2/Combo 2 är de anslutningsdon som ska användas i det fall det ställs krav på laddningspunkter. Typ 2/Combo 2 är den vanligaste typen av laddningsutrustning som används för växelström respektive likström.

Min byggnad har många parkeringsplatser – behöver jag en laddningspunkt per 20 platser för att uppfylla kravet för laddningspunkter vid vissa befintliga byggnader efter den 1 januari 2025?

Nej, du behöver inte ha en laddningspunkt per 20 platser. Det räcker med en laddningspunkt oavsett hur många platser utöver 20 som finns i byggnaden eller på dess tomt.

Om jag har en byggnad med parkeringar på fler ställen – räknas då de olika ytorna samman när det ställs krav på laddningspunkter?

Ja, om parkeringsplatserna är uppdelade på flera delar ska alla platserna på tomten och inuti byggnaden räknas samman. Kraven gäller utifrån hur många parkeringsplatser byggnaden har. De retroaktiva kraven från 2027 och 2033 gäller dock enbart parkeringsplatser i byggnaden och inte på tomten.

I min byggnad finns både lokaler och bostäder. Hur vet jag om byggnaden räknas som en lokal eller är ett bostadshus?

I Boverkets föreskrift om hållbar mobilitet klargörs att bostadshus avser byggnader där mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder.

Med bostad avses då även biytor som lägenhetsförråd, tvättstugor och liknande i byggnaden som kan kopplas till bostadsändamålet. Även ett parkeringsgarage i byggnaden kan anses ingå i bostaden om det är avsett för de boende.

Om det i stället är så att mer än halva bruttoarean är avsedd för lokaler omfattas byggnaden av kraven för lokaler, exempelvis det retroaktiva kravet på en laddningsplats om det finns fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten.

Måste laddningspunkten vara tillgänglig för allmänheten och för alla i byggnaden om det ställs krav på laddningsplatser enligt plan- och byggförordningen?

Nej, det måste den inte. Kravet på laddinfrastruktur gäller för byggnaden och syftar till att skapa möjligheter till laddning för dem som nyttjar byggnaden. Bakgrunden till reglerna är främst att det ska finnas förutsättningar för laddning av elfordon vid bostäder och arbetsplatser. Det finns inget krav på att de laddningspunkter som ska anordnas ska vara tillgängliga för allmänheten.

Det finns heller inget krav på att de laddningspunkter som anordnas ska kunna nyttjas av alla användare i byggnaden. En parkeringsplats med krav på en laddningspunkt kan hyras ut till en enskild person eller företag på samma sätt som vilken annan parkeringsplats som helst.

Vem kontrollerar så att kravet på en laddningspunkt för elfordon för byggnader med fler än 20 parkeringsplatser följs efter den 1 januari 2025?

Kommunernas byggnadsnämnd är ansvariga för tillsynen enligt plan- och bygglagen och har möjlighet att förelägga om rättelse om det retroaktiva kravet inte är uppfyllt.

Ställs det några krav på mätning, debitering eller laddningseffekt för de laddningspunkter som ställs krav på enligt reglerna om hållbar mobilitet?

Nej, det finns inga sådana krav. Boverkets föreskrifter ställer minimikrav på byggnaden utifrån EU:s direktiv om byggnaders energiprestanda. Det innebär att reglerna främst preciserar när det krävs laddinfrastruktur och hur den ska utformas för att vara tillgänglig och säker att använda.

Om byggherren sedan väljer att ha ett debiteringssystem för varje enskild laddning, en schablonavgift per parkeringsplats eller erbjuda gratis laddning är upp till denne att avgöra. Detsamma gäller vilken effekt som ska tillhandahållas. Det är upp till marknaden att reglera vad som är lämplig effekt utifrån avsedd användning och hur man bäst utnyttjar elnätet på aktuell plats.

Vad innebär det uppdaterade direktivet för byggnaders energiprestanda (EPBD) för kraven på laddinfrastruktur?

Det uppdaterade direktivet innebär ökade krav på antalet laddningsplatser samt även mer förberedelser i form av tomrör och framdragning av kablar. Direktivet införlivas i svensk lagstiftning från den 1 juli 2026. För

den som söker bygglov efter det datumet gäller de utökade kraven vid uppförande av flerbostadshus och lokalbyggnader. För befintliga lokalbyggnader kommer även nya retroaktiva krav att börja gälla från 2027.

Mer om EPBD finns att läsa på sidan Direktiv för byggnaders energiprestanda, EPBD. Där hittar du också länkar till direktivet som helhet samt Boverkets första delredovisning till regeringen om hur kraven kan komma att införlivas i Sverige.

[Direktiv för byggnaders energiprestanda, EPBD](#)

För vilka byggnader gäller reglerna om laddinfrastruktur?

Även om kraven på när det ska finnas laddinfrastruktur finns i PBF kan det vara svårt att avgöra exakt vilka byggnader som måste följa reglerna. Anledningen till det är att man behöver känna till hur de bakomliggande begrepp som används i förordningen är definierade, exempelvis vad som avses med en tomt. Andra problem kan vara att avgöra vad som är ett bostadshus om en byggnad innehåller så väl bostäder som andra typer av verksamheter. Slutligen är det väsentligt att kunna räkna ut hur många parkeringsplatser som tillhör byggnaden.

Boverkets regler om laddinfrastruktur

Boverkets regler ska tillämpas när det finns krav på laddinfrastruktur enligt PBF. Om fler laddningspunkter installeras eller om förberedelser görs i större omfattning än vad det krävs så behöver däremot inte reglerna följas för de frivilliga åtgärderna. Det är dock i de allra flesta fall rimligt att tillämpa samma nivå och utformning i hela byggnaden.

För laddningspunkter som inte är kopplade till en byggnad, exempelvis kommersiella laddningspunkter längs vägnätet, finns inga krav enligt PBL och därmed gäller inte heller Boverkets regler för sådana laddningspunkter. Det kan dock även i det fallet vara lämpligt att följa reglerna i tillämpliga delar som exempelvis kraven på tillgänglighet.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 1 §

Vad är ett bostadshus?

Det är relativt vanligt att en byggnad kan innehålla flera olika typer av verksamheter, exempelvis affärer, kontor och bostäder. Eftersom reglerna ställer olika krav för bostadshus och andra uppvärmda byggnader behöver man kunna avgöra vilken typ av byggnad det rör sig om.

I Boverkets föreskrifter klargörs att bostadshus i reglerna om laddinfrastruktur avser byggnader i vilka mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder. Med bostad avses då även biutor som lägenhetsförråd, tvättstugor och liknande i byggnaden som kan kopplas till bostadsändamålet. Även ett parkeringsgarage i byggnaden kan anses ingå i bostaden om garaget enbart är avsett för de boende. I annat fall kan garagets yta fördelas utifrån avsedd användning.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 2 §

Vad menas med byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet?

Vad som avses med byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet finns inte definierat i regelverket. En strikt tolkning skulle kunna vara att om det finns belysning i byggnaden eller att mekanisk ventilation används för att säkerställa att det inte blir ohälsosamt av avgaser, så används energi för att påverka inomhusklimatet. En så pass snäv tolkning har enligt Boverkets uppfattning inte varit direktivets syfte.

Om det däremot finns ett uppvärmningssystem för att hålla en jämn temperatur under året eller för att undvika allt för låga temperaturer på vintern, så bör det betraktas som att byggnaden använder energi för att påverka inomhusklimatet. Detsamma torde även gälla kylanläggningar för att minska temperaturen i byggnaden. Exakt var gränsen går för att det ska betraktas som byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet kan Boverket inte avgöra. I det enskilda fallet är det alltid byggherren som har ansvaret för att reglerna följs och byggnadsnämnden i kommunen som utövar tillsyn.

Undantag för ideella organisationer och trossamfund

Det retroaktiva kravet på en laddningspunkt från 2025 gäller inte för byggnader som ägs och används av ideella organisationer och trossamfund om de uppfyller kriterierna för små eller medelstora företag i EU-kommissionens rekommendation 2003/361/EG. Som små och medelstora företag räknas organisationer som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år. Undantaget kommer därmed gälla för de flesta ideella organisationer.

Som ideella organisationer bör även äldre så kallade upa- och mbpa-föreningar kunna räknas i de fall de bedriver ideell verksamhet. Undantaget gäller även trossamfund eller registrerad del av trossamfund som uppfyller kriterierna för små och medelstora företag.

Vad menas med byggnader som är avsedda för totalförsvaret?

Kravet på laddinfrastruktur gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Totalförsvaret är ett brett begrepp som förutom militär verksamhet även kan innefatta andra verksamheter som har en viss funktion i fredstid och som ska kunna upprätthålla den vid kris eller krig. Det kan till exempel röra sig om sjukvård eller andra samhällsviktiga verksamheter. Med byggnader avsedda för totalförsvaret får däremot antas att det är byggnader vars huvudsakliga syfte är att vara en del av totalförsvaret.

Om det exempelvis finns ett beredskapsförråd avsett för sjukvårdsutrustning, gasmasker och liknande, så är dess syfte att vara en del av totalförsvaret och byggnaden omfattas inte av reglerna om laddinfrastruktur. Ett sjukhus som är byggt för fredstida användning, men som även utgör en del av totalförsvaret ska däremot uppfylla kraven på laddinfrastruktur, då det huvudsakliga syftet är den fredstida verksamheten. Det är i det fallet rimligt att de som arbetar i eller besöker en sådan byggnad ska ha samma möjlighet att ladda elfordon som på andra arbetsplatser.

Vad menas med byggnader som är av betydelse för Sveriges säkerhet?

Med undantag för byggnader som är av betydelse för Sveriges säkerhet avses exempelvis vissa ledningscentraler och liknande anläggningar där kommunens byggnadsnämnd inte kan förväntas ha tillsyn över hur anläggningen ser ut i detalj och andra för rikets säkerhet viktiga byggnader.

Parkeringsplatser på tomt eller allmän plats

Reglerna ska tillämpas om antalet parkeringsplatser i byggnaden eller på byggnadens tomt överstiger 10 respektive 20 stycken. Det är därför viktigt att kunna avgöra vad som är byggnadens tomt.

Med tomt avses enligt PBL ”ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål”. I många fall sammanfaller byggnadens tomt med fastighetsgränsen, men det är inte alltid så är fallet. En fastighet kan i vissa fall vara mycket stor, exempelvis en jordbruksfastighet på 100 hektar där tomten endast utgörs av marken närmast byggnaderna. Det kan även finnas flera tomter på samma fastighet. Reglerna gäller då för respektive byggnad med tillhörande tomt.

Mark som utgör allmän plats kan inte vara en tomt. Med allmän plats avses enligt PBL ”en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov”. I många fall, exempelvis vid ett köpcentrum, kan det vara svårt att veta var gränsen går mellan byggnadens tomt och allmän plats. Är man tveksam vilka parkeringar som ligger på allmän plats och därmed inte behöver medräknas, kan man behöva kontrollera det i detaljplanen för området. Det går också att vända sig till kommunens byggnadsnämnd.

Plan- och bygglag (2010:900) 1 kap. 4 §

Vad avses med en parkeringsplats?

Med parkeringsplats avses i Boverkets föreskrift en area särskilt avsedd för parkering av personbil eller lätt lastbil. Parkering innebär normalt att den som disponerar bilen har möjlighet att hämta och lämna bilen på platsen. Tidsrymden för parkeringen kan variera från ett par minuter till flera dagar men kan i extremfall även vara i flera år. Uppställningsplatser i samband med bilförsäljning, återvinning av bilar, bilmuseer och liknande förvaring av bilar är däremot normalt inte att betrakta som sådan parkering som ställer krav på laddinfrastruktur. Om en bilfirma däremot har en kund- eller personalparkering på tomten eller i byggnaden räknas de platserna som parkering vid tillämpning av reglerna för laddning av elfordon. Det innebär till exempel att de retroaktiva kraven som gäller från och med år 2025 är tillämpliga om parkeringen har mer än 20 parkeringsplatser.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 2 §

Beräkning av antalet parkeringsplatser

Att beräkna antalet parkeringsplatser är enkelt om det finns markerade rutor, eftersom det i så fall räcker att räkna dem. Rutans storlek spelar då mindre roll, utan antalet parkeringsplatser motsvaras av antalet rutor. Observera att särskilda rutor för MC-parkering inte behöver medräknas utan enbart parkeringsrutor avsedda för personbil eller lätt lastbil.

Finns det inga markerade rutor kan ett mått på 2,7 x 5 m istället användas. Måttet är något bredare än en standardparkeringsplats som normalt är 2,5 x 5 meter. Anledningen till det är att avstånden tenderar att bli något större vid fri parkering, och för att det även kan ställas bredare biltyper som skåpbilar på parkeringen. Måttet är därmed valt för att den enskilde inte ska drabbas av strängare regler om det inte finns markerade rutor än i fallet med uppmärkta platser.

I vissa fall kan det finnas såväl markerade rutor som platser utan markeringar. I så fall kan man kombinera metoden att räkna rutor med uppskattningen av övriga ytor avsedda för parkering. Det är med andra ord inte möjligt att kringgå reglerna genom att exempelvis enbart markera 19 platser om det i övrigt finns fria ytor som också är avsedda för parkering.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 2 §

Hur långt avstånd bakåt behövs för en parkeringsplats?

Normalt räknar man med att det behöver finnas ett avstånd bakåt på 6 meter vid en parkeringsplats för att kunna manövrera bilen. Det måttet kan därför användas som riktlinje för att avgöra om det går att få plats med exempelvis två rader av bilar på en parkeringsyta utan markerade platser. I det enskilda fallet får man dock se till de verkliga förhållandena på platsen och hur parkeringen är avsedd att användas. Observera att 6 meter är det mått som normalt används vid parkering sida vid sida. Snedparkering och längsparkering kan innebära andra behov.

Krävs en sammanhållen parkeringsyta för mer än 10 respektive 20 bilar?

Det är Boverkets uppfattning att man bör räkna samman de parkeringsplatser som är avsedda att betjäna en byggnad och inte betrakta varje avgränsad del med parkering separat. Om det exempelvis vid uppförande av en ny byggnad, som inte är ett bostadshus, finns 5 parkeringsplatser i byggnaden och 8 på tomten så bör det betraktas som att byggnaden har fler än 10 parkeringsplatser och därmed har krav på minst en laddningspunkt. Omvänt krävs det inte för en byggnad som har 12 parkeringsplatser i byggnaden och 12 på tomten både en laddningspunkt i byggnaden och en laddningspunkt på tomten utan det räcker med en laddningspunkt för hela byggnadens behov.

Detsamma gäller om parkeringsplatserna på tomten är uppdelade på två eller flera parkeringar, till exempel en på framsidan av byggnaden och en på baksidan, då räknar man samman alla platserna på tomten.

Vad gäller för radgarage och liknande?

En särskild fråga gäller om det på tomten till en befintlig byggnad finns parkeringsplatser i till exempel ett radgarage. Om garaget inte är uppvärmt ställs inga krav. Om garaget är uppvärmt och betjänar fler än 20 parkeringsplatser gäller däremot det retroaktiva kravet på en laddningspunkt senast 2025.

Om det finns parkeringsplatser i det fria i närheten av ett sådant uppvärmt garage kan det vara svårt att avgöra om de platserna tillhör garaget och finns på dess tomt. Det skulle i så fall kunna innebära att de utgör en del av underlaget för krav på en laddningspunkt. Alternativt kan sådana parkeringar anses vara kopplade till de enskilda bostadshusen eller helt enkelt bara vara parkeringsplatser som inte tillhör någon byggnad. Vad som gäller får avgöras i det enskilda fallet, och Boverket har inte möjlighet att ge någon närmare vägledning utan det får utvisas av rättstillämpning över tiden.

Vad gäller för samfälligheter?

Parkeringar på tomter till byggnader kan ibland finnas på mark som utgör en samfällighet. Då finns det ett anläggningsbeslut för samfälligheten som reglerar samfällighetens syfte och därmed vilka åtgärder som får vidtas för att uppfylla det syftet. Beroende på hur anläggningsbeslutet är formulerat, kan det möjligen innebära ett hinder mot att anordna laddningspunkter.

Kraven i PBL och PBF på laddinfrastruktur gör inga undantag för samfälligheter. Rättsläget är oklart i fråga om situationen då krav ställs på laddinfrastruktur men detta inte ryms inom samfällighetens anläggningsbeslut. Det finns visst stöd i rättspraxis för att anläggningsbeslut skulle kunna tolkas extensivt om det krävs för att uppfylla en laglig skyldighet (NJA 2015 s. 939). Det skulle i så fall innebära att anläggningsbeslutet inte kan anses utgöra ett hinder för att uppfylla lagstiftningen. Det är även möjligt att ansöka om omprövning av ett befintligt anläggningsbeslut hos Lantmäteriet.

Om delägarna i en samfällighet vill installera laddningspunkter eller utöka antalet laddningspunkter frivilligt, dvs. utöver vad PBL och PBF kräver, finns också möjligheten att vid behov vända sig till Lantmäteriet och ansöka om omprövning av anläggningsbeslutet om det anses nödvändigt. Lantmäteriet kan ge ytterligare information om omprövning av anläggningsbeslut, se relaterad information.

Krav vid ombyggnad

För befintliga byggnader gäller reglerna i samband med så kallad ombyggnad av byggnaden i kombination med åtgärder på parkeringsplatserna.

Med ombyggnad avses i PBL ”ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas”. En betydande och avgränsbar del kan exempelvis vara ett helt trapphus med tillhörande lägenheter. I dagligt tal skulle begreppet ombyggnad kanske kallas totalreovering eller något liknande. Mindre ingripande ändringar som inte utgör ombyggnader utlöser inga krav på laddinfrastruktur.

Förutom att kriteriet för ombyggnad ska vara uppfyllt ska dessutom även parkeringsplatserna beröras av en ändringsåtgärd. För parkeringar inne i byggnaden gäller kraven bara om ombyggnaden berör byggnadens elektriska infrastruktur. För parkeringar på byggnadens tomt gäller de bara om det sker ändringsåtgärder på parkeringen i samband med ombyggnaden. Om parkeringsplatserna är inne i byggnaden är det sannolikt att de är berörda av själva ombyggnaden, men för parkeringsplatser på byggnadens tomt behöver man avgöra i vilken omfattning parkeringsplatserna berörs

av en så pass omfattande ändring att kraven på laddinfrastruktur ska tillämpas.

Exempel på åtgärder på parkeringsplatserna som vid ombyggnad kan innebära krav på laddinfrastruktur

- Utvidgning av bilparkeringen med ytterligare parkeringsplatser.
- Anläggande av ny markbeläggning för hela eller en väsentlig del av bilparkeringen.
- Väsentlig förändring av parkeringsplatsernas placering på bilparkeringen.
- Anläggning av belysning på bilparkeringen.

Exempel på åtgärder som inte är av sådant slag att de i samband med ombyggnad av en byggnad innebär krav på laddningsinfrastruktur

- Målning av linjer för att utmärka parkeringsplatser.
- Enstaka lagningar av markbeläggningsen.
- Utbyte av enstaka belysningsarmaturer.

Relaterad information

På Boverket

[Boverkets föreskrifter och allmänna råd \(2021:2\) om utrustning för laddning av elfordon \(i Boverkets författningssamling\)](#)

På andra webbplatser

[Information laddstolpar på Lantmäteriets hemsida](#)

[Plan- och byggförordning \(2011:338\)](#)

Krav på utrustning för laddningspunkter

Om det finns krav på laddningspunkter ska de utformas för att minst uppfylla de krav som finns i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon. Vad de reglerna innebär i praktiken och hur de kan tillämpas sammanfattas nedan. Vägledningen innefattar även förklaringar till Boverkets regler samt tips om vad man bör tänka på vid projektering av laddningspunkter.

Vad avses med laddning av typ 2 och Combo 2?

Typ 2/Combo 2 är de anslutningsdon som ska användas i det fall det ställs krav på laddningspunkter. Exakt hur anslutningsdonen ska utformas framgår av standarderna SS-EN 62196-2 för typ 2 som gäller för växelström och SS-EN 62196-3 för Combo 2 som gäller för likström. Det är däremot inte nödvändigt för en byggherre att införskaffa standarderna, utan det räcker att de laddboxar som monteras är av typ 2 eller Combo 2.

Det är också tillåtet att kombinera med andra typer av uttag som ett vanligt jordat uttag så kallat schuko. Att installera enbart vanliga jordade uttag uppfyller däremot inte kraven på en laddningspunkt. Det innebär exempelvis att parkeringsplatser som idag är försedda med uttag för motorvärmarruttag inte uppfyller de retroaktiva kraven utan måste kompletteras med minst ett typ 2-/Combo 2-uttag före 2025. Man bör även alltid kontrollera befintliga elanläggningar innan man använder dem till laddning av elfordon då det inte är säkert att de är anpassade för den belastning som laddning innebär. Det gäller inte minst timer och liknande kringutrustning som kan finnas vid motorvärmarruttag. Risk finns annars för varmgång och i värsta fall bränder. Observera därför att gällande elsäkerhetsregler alltid ska följas som ges ut av Elsäkerhetsverket. Länk till Elsäkerhetsverket finns i Relaterad information.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 3 §

Inga krav på laddeffekt eller mätning och debitering

Plan- och bygglagen, Plan- och byggförordningen och Boverkets föreskrifter ställer minimikrav på byggnaden utifrån EU:s direktiv om byggnaders energiprestanda. Det innebär att reglerna främst preciserar när det krävs laddinfrastruktur och hur den ska utformas för att vara tillgänglig och säker att använda.

Om byggherren sedan väljer att ha ett debiteringssystem för varje enskild laddning, en schablonavgift per parkeringsplats eller till och med ha gratis laddning är upp denne att avgöra. Detsamma gäller vilken effekt som ska tillhandahållas. Det är upp till marknaden att reglera vad som är lämplig effekt och hur man bäst utnyttjar elnätet på aktuell plats. Det ställs därmed inget krav på exempelvis system med effektfördelning även om det i många fall kan vara en lämplig och kostnadseffektiv åtgärd för byggherren.

Eftersom det inte ställs några krav på mätning och debitering är det inte heller rimligt att ställa krav på förberedande åtgärder och ledningsinfrastruktur för det. Men på samma sätt som att den som projekterar elsystemet behöver fundera på hur det ska kunna byggas ut eller anpassas för att försörja framtida laddningspunkter, kan det vara lämpligt att tänka igenom hur mätning och debitering ska kunna ske, så att onödiga kostnader inte uppstår exempelvis genom att kapaciteten i tomrör och liknande inte är tillräcklig. Detsamma gäller vid installation av laddningspunkter. Om de inte från början förses med mätnings- och debiteringssystem så är det en fördel om de är förberedda för det.

Krav på tillgänglighet till laddningspunkter

En laddningspunkt bör utformas så att den på ett enkelt sätt kan nyttjas av så många som möjligt. Boverkets regler utgår från kravet i PBL på tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. För att laddningspunkten ska vara möjlig att nå för kortvuxna personer, personer i rullstol eller personer med andra hjälpmedel som rullator, ska uttag placeras på en höjd av högst 1,2 m över parkeringsplatsens yta. Eventuell skyltning bör också utformas så den kan läsas av personer som använder rullstol. Därutöver bör kantstenar, påkörningskydd och liknande placeras och utformas så att tillgängligheten till laddningspunkten inte försvåras.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 4 §

Gäller tillgänglighetskraven enbart för parkeringsplatser för rörelsehindrade?

Kraven på tillgänglighet gäller generellt för att laddningspunkter i allmänhet ska vara möjliga att användas av så många som möjligt. De gäller alltså inte enbart för parkeringsplatser för rörelsehindrade. Men om det finns en laddningspunkt på en parkeringsplats för rörelsehindrade, kan ytterligare åtgärder göras för att förbättra tillgängligheten. Lämpliga åtgärder kan då vara att placera uttaget på en höjd runt 0,9 m över marken och se till att det finns ytor runt omkring parkeringsplatsen för att enklare

komma åt laddningspunkten från en rullstol. Sådana åtgärder krävs inte i Boverkets regler men kan lämpligen vidtas utöver minimikraven för att en parkeringsplats för rörelsehindrade ska vara särskilt lämplig för sitt ändamål.

Behöver laddningspunkten vara tillgänglig för allmänheten?

Kravet på laddinfrastruktur gäller för byggnaden och syftar till att skapa möjligheter till laddning för dem som nyttjar byggnaden. Bakgrunden till reglerna är främst att det ska finnas förutsättningar för laddning av elfordon vid bostäder och arbetsplatser. Det finns inget krav på att de laddningspunkter som ska anordnas ska vara tillgängliga för allmänheten.

Behöver laddningspunkten vara tillgänglig för alla i byggnaden?

Det finns inget krav på att de laddningspunkter som anordnas ska kunna nyttjas av alla användare i byggnaden. En parkeringsplats med krav på en laddningspunkt kan hyras ut till en enskild person eller företag på samma sätt som vilken annan parkeringsplats som helst.

Relaterad information

På Boverket

[Boverkets föreskrifter och allmänna råd \(2021:2\) om utrustning för laddning av elfordon \(i Boverkets författningssamling\)](#)

På andra webbplatser

[Plan- och byggförordning \(2011:338\) \(på Sveriges riksdags webbplats\)](#)

[Elsäkerhetsverkets webbplats](#)

Krav på utrustning för ledningsinfrastruktur

Om det finns krav på ledningsinfrastruktur ska den utformas för att minst uppfylla de krav som finns i Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon. Vad de reglerna innebär i praktiken och hur de kan tillämpas sammanfattas nedan. Vägledningen innefattar även förklaringar till Boverkets regler samt tips om vad man bör tänka på vid projektering av ledningsinfrastruktur.

Kräver ledningsinfrastruktur att det finns ledningsdragning?

Med ledningsinfrastruktur avses förberedande åtgärder för att underlätta framtida installation av laddningspunkter. Ledningsinfrastruktur innebär trots namnet alltså inte att det behöver dras fram några elkablar utan bara att det ska vara möjligt att med enkelhet göra det i framtiden. Exempel på ledningsinfrastruktur är därmed tomrör i mark och inne i byggnader, kabelrännor, kabelstegar och liknande för framdragning av kabel samt förberedelse i form av genomföringar i väggar och bjälklag mellan tilltänka elcentraler och parkeringsplatser för att kunna installera laddningspunkter i framtiden.

Krävs alltid tomrör eller kabelrännor eller kabelstegar till varje parkeringsplats?

Ledningsinfrastruktur behöver inte alltid innebära tomrör eller liknande, utan framtida montage av kablar direkt på vägg eller i tak kan accepteras i vissa fall. Särskilt i samband med ombyggnad kan det vara ett lämpligt alternativ. I utrymmen där montering direkt på vägg hade varit det lämpligaste alternativet vid en faktisk installation är det sannolikt inte rimligt att i samband med en ombyggnad montera tomma kabelrännor eller kabelstegar för en eventuell framtida användning. Vid genomföringar i väggar och bjälklag från elcentral till parkeringsplatserna bör det däremot finnas förberedelser för framtida kabeldragning. Observera att tomrör och liknande som passerar brandcellsgränser behöver tätas med därför avsedda system för att upprätthålla den brandavskiljande funktionen.

Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon - 5 §

Behöver plats finnas i elcentralen?

Det ställs i reglerna inga direkta krav på att elcentraler ska ha tillräcklig kapacitet eller plats för inkoppling av laddningspunkter till samtliga

platser som ska förses med ledningsinfrastruktur. Det är däremot naturligt att den som projekterar elsystemet tar höjd för en framtida utbyggnad av laddningspunkter genom att det finns ledig kapacitet eller möjlighet att i framtiden bygga ut eller komplettera befintliga elcentraler i byggnaden.

Kapacitet på inkommande elservis

Det ställs i reglerna inga krav på att inkommande el ska ha tillräcklig kapacitet för inkoppling av laddningspunkter till samtliga platser som ska förses med ledningsinfrastruktur. Det är däremot naturligt att den som projekterar elsystemet tar höjd för en framtida utbyggnad av laddningspunkter genom att inkommande ledningar har tillräcklig diameter m.m. så att byggnaden i framtiden kan anpassas till ett utökat antal laddningspunkter utan större ingrepp.

Relaterad information

På Boverket

[Boverkets föreskrifter och allmänna råd \(2021:2\) om utrustning för laddning av elfordon \(i Boverkets författningssamling\)](#)

På andra webbplatser

[Plan- och byggförordningen \(2011:338\)](#)

[Elsäkerhetsverkets webbplats](#)



Boverket

Box 534, 371 23 Karlskrona
Telefon: 0455-35 30 00
Webbplats: www.boverket.se