



Hållbar mobilitet

Delrapport uppdrag inom EPBD

Titel: Hållbar mobilitet
Rapportnummer: 2025:8
Utgivare: Boverket, februari 2025
ISBN pdf: 978-91-89581-80-7
Processnummer: 3.4.1
Diarienummer: 4202/2024

Förord

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda (KN2024/01374).

Denna rapport utgör en delredovisning i uppdraget och omfattar förslag på ändringar på lag- och förordningsnivå för att genomföra kraven inom hållbar mobilitet i det omarbetade direktivet.

Anette Löfgren har varit uppdragsägare och Emma Hermansson har samordnat arbetet med regeringsuppdrag till Boverket kopplade till direktivet om byggnaders energiprestanda.

Karlskrona februari 2025

Anders Sjelvgren
generaldirektör

Innehållsförteckning

Sammanfattning	6
1 Författningsförslag	8
1.1 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900) ..	8
1.2 Förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen (2011:338).....	9
2 Inledning	12
2.1 Bakgrund.....	12
2.2 Uppdraget.....	13
2.3 Avgränsningar	15
2.4 Genomförandet av utredningen	16
2.5 Läsanvisningar	16
2.6 Begrepp och definitioner.....	17
2.7 Förkortningar	18
3 Ändringar i omarbetade direktivet	19
3.1 Uppförande och ombyggnad av lokalbyggnader	19
3.2 Retroaktiva krav på lokalbyggnader.....	21
3.3 Uppförande och ombyggnad av bostadsbyggnader	23
3.4 Möjligheter till undantag.....	24
3.5 Tekniska krav på laddinfrastruktur	25
3.6 Stöd till byggnadsägare	26
4 Nuvarande regler om laddinfrastruktur och cykelparkering ..	28
4.1 Plan- och bygglagen	28
4.2 Plan- och byggförordningen.....	29
4.3 Boverkets föreskrifter.....	30
5 Problembeskrivning och alternativa lösningar	32
5.1 Beskrivning av nuläge.....	32
5.2 Vad ska uppnås?.....	33
5.3 Varför uppnår nuvarande nationella regler inte målet?.....	33
5.4 Nollalternativet.....	34
5.5 Alternativ 1 – precisering i Boverkets föreskrifter	34
5.6 Alternativ 2 – precisering i förordning.....	34
5.7 Boverket föreslår alternativ 1 – precisering i Boverkets föreskrifter	35
6 Förslag till ändrade regler på lag- och förordningsnivå.....	36
6.1 Reglerna om hållbar mobilitet införs som ett tekniskt egenskapskrav i PBL.....	36
6.2 Uppförande av ny byggnad.....	37
6.3 Ombyggnad.....	37
6.4 Tillsyn och kontroll	38
6.5 Särskilt om regleringsnivå och bemyndiganden	41
6.6 Möjligheter till undantag.....	43
7 Bedömning av konsekvenser av de föreslagna reglerna	45
7.1 Vilka avsedda effekter uppnås?.....	45
7.2 Begränsning av kostnader givet målet som ska uppnås	45
7.3 Aktörer som påverkas.....	46
7.4 Konsekvenser för företag och andra organisationer som uppför eller äger byggnader.....	46
7.5 Konsekvenser för enskilda och hushåll	47
7.6 Konsekvenser för ideella organisationer	47
7.7 Konsekvenser för kommuner och regioner	47
7.8 Konsekvenser för staten	48
7.9 Miljöeffekter.....	49

7.10	Bedömning av samhällsekonomisk effektivitet.....	49
8	Särskild hänsyn vad gäller tidpunkt för ikraftträdande	50
9	Utvärdering av konsekvenser.....	51
10	Behov av myndighetsföreskrifter	52
10.1	Allmänt	52
10.2	Avgränsningar för kravens tillämpning	52
10.3	Krav på laddinfrastrukturen och cykelparkeringsplatserna ...	55
11	Författningskommentar.....	57
11.1	Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)	57
11.2	Förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen (2011:338).....	59
	Bilaga 1 Energiprestandadirektivet artikel 14	63
	Bilaga 2: Regeringsuppdraget.....	65

Sammanfattning

Regeringen har gett Boverket i uppdrag att ta fram vissa underlag för Sveriges genomförande av artikel 14 ”Infrastruktur för hållbar mobilitet” i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (omarbetning), EPBD. I denna rapport, som är en delredovisning av uppdraget, lämnar Boverket förslag på författningsändringar på lag- och förordningsnivå, för att införa kraven i svensk lagstiftning. Delredovisningen innehåller också en konsekvensbeskrivning av författningsförslagen.

Boverket föreslår att det omarbetade direktivets krav på hållbar mobilitet införs som ett tekniskt egenskapskrav i plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Det elfte tekniska egenskapskravet, "laddning av elfordon", i 8 kap. 4 § PBL breddas och ändras till "hållbar mobilitet" för att därmed även innefatta krav på cykelparkeringsplatser enligt artikel 14 i direktivet.

Boverkets förslag innebär en allmänt hållen bestämmelse om egenskapskrav avseende hållbar mobilitet på förordningsnivå, i plan- och byggförordningen (2011:338), PBF. Vilken kravnivå som gäller fastställs, med stöd av bemyndiganden i förordningen, i stället i Boverkets föreskrifter. Vilka närmare krav som ska gälla i fråga om utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser omfattas därför inte av de nu aktuella förslagen till lag- och förordningsändring utan kommer att följa av Boverkets senare meddelade föreskrifter. Det gällande preciserade retroaktiva kravet på en laddningspunkt för vissa lokalbyggnader föreslås upphävas i PBF för att överföras till Boverkets föreskrifter.

Konsekvensbeskrivningen är strikt avgränsad till en bedömning av konsekvenser som följer av författningsförslaget. Eftersom författningsförslaget inte innehåller några förändringar i vilka faktiska krav som en byggnad ska uppfylla eller krav på hur någon berörd aktör ska agera är konsekvenserna för de som berörs marginella. Boverket kommer att göra en fullständig konsekvensutredning när direktivets krav införlivas genom föreskrifter.

Till skillnad mot ny- och ombyggnadsfallet framgår inte av direktivet för vilka bilparkeringsplatser de retroaktiva kraven ska tillämpas utifrån bilparkeringsplatsernas placering i förhållande till byggnaden. Boverket bedömer att det finns ett utrymme för medlemsstaterna att i den nationella regleringen precisera vilka bilparkeringsplatser som omfattas av de retroaktiva kraven. I rapporten analyseras olika alternativ för införlivande av de retroaktiva kraven genom Boverkets föreskrifter. Kraven enligt det omarbetade direktivet är betydligt mer omfattande än det gällande retroaktiva kravet.

För att minimera risken för olönsamma åtgärder och för ett samhällsekonomiskt effektivt genomförande förordar Boverket att direktivet införlivas på en miniminivå genom att de tillkommande retroaktiva kraven enbart omfattar byggnader med bilparkeringar i byggnaden.

1 Författningsförslag

1.1 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

Enligt riksdagens beslut föreskrivs i fråga om plan- och bygglagen (2010:900) att 8 kap. 4 § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 kap.

4 §

Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

1. bärförmåga, stadga och beständighet,
2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
5. skydd mot buller,
6. energihushållning och värmeisolering,
7. lämplighet för det avsedda ändamålet,
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
9. hushållning med vatten och avfall,
10. bredbandsanslutning, och
11. *laddning av elfordon.*
11. *hållbar mobilitet.*

Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 §.

Denna lag träder i kraft den 29 maj 2026.

1.2 Förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen (2011:338)¹

Regeringen föreskriver i fråga om plan- och byggförordningen (2011:338)

dels att 3 kap. 20 c § ska upphöra att gälla,
dels att rubriken närmast före 3 kap 20 c § ska utgå,
dels att 3 kap. 20 b §, 22 § och 10 kap. 3 § samt rubriken närmast före 3 kap 20 b § ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

Egenskapskrav avseende laddning av elfordon

Egenskapskrav avseende hållbar mobilitet

20 b §

För att uppfylla det krav på *laddning av elfordon* som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska *varje parkeringsplats på parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, bostadshus vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon.*

Parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus ska vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna.

Första och andra styckena gäller dock endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Kraven gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

För att uppfylla det krav på *hållbar mobilitet* som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska *byggnader ha den utrustning för laddning av elfordon och det antal cykelparkeringsplatser som krävs utifrån*

1. *hur många bilparkeringsplatser byggnaden har,*
2. *byggnadens användning,*
3. *lokala förutsättningar för cykelparkering, och*
4. *möjligheten att nå byggnaden med cykel.*

Första stycket gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

¹ Förslag till ändring av 3 kap. 22 § och 10 kap. 3 § PBF lämnas även i Boverkets rapport 2025:3 Metoder, definitioner och krav inom solenergi i direktivet om byggnaders energiprestanda – delredovisning, dnr 3894/2024

Nuvarande lydelse

Särskilda krav avseende laddning av elfordon i redan uppförda byggnader

20 c §

För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser alltid vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon, om platserna finns i eller på tomten till en annan byggnad än ett bostadshus och energi används för att påverka inomhusklimatet i byggnaden.

Första stycket gäller inte om byggnaden

1. är avsedd för totalförsvaret eller annars är av betydelse för Sveriges säkerhet, eller

2. ägs och används av en ideell organisation som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikro-företag samt små och medelstora företag.

Med ideell organisation avses även trossamfund och en registrerad organisatorisk del av ett trossamfund i den mening som avses i lagen (1998:1593) om trossamfund.

Föreslagen lydelse

22 §

Det som sägs om att uppfylla kraven på tekniska egenskaper i 8 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) ska gälla för uppfyllandet av egenskapskraven i 7–10, 13, 14 och 16–20 b §§ detta kapitel.

De krav som gäller bredbandsanslutning i 8 kap. 4 § första stycket 10 plan- och bygglagen och 20 a § detta kapitel behöver dock inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad.

De krav som gäller laddning av elfordon i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel behöver inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än

1. ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur ifall då

De krav som gäller bredbandsanslutning och hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 10 och 11 plan- och bygglagen och 20 a och 20 b §§ detta kapitel behöver dock inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad.

De krav som gäller hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel ska uppfyllas vid ombyggnad när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

Nuvarande lydelse

parkeringen är belägen i byggnaden, och

2. ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på parkeringen ifall då parkeringen är belägen på tomten till byggnaden.

Föreslagen lydelse

De krav som gäller hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel ska alltid uppfyllas i fråga om andra byggnader än bostadshus när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

10 kap.**3 §**

Boverket får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om

1. egenskapskrav avseende bärförmåga, stadga och beständighet i 3 kap. 7 §,
2. egenskapskrav avseende säkerhet i händelse av brand i 3 kap. 8 §,
3. egenskapskrav avseende skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö i 3 kap. 9 §,
4. egenskapskrav avseende säkerhet vid användning i 3 kap. 10 §,
5. särskilda säkerhetskrav avseende redan uppförda byggnader i 3 kap. 11 och 12 §§,
6. egenskapskrav avseende skydd mot buller i 3 kap. 13 §,
7. egenskapskrav avseende energihushållning och värmeisolering i 3 kap. 14 och 15 §§,
8. egenskapskrav avseende lämplighet för det avsedda ändamålet i 3 kap. 17 §,
9. egenskapskrav avseende tillgänglighet och användbarhet i 8 kap. 4 § första stycket 8 plan- och bygglagen (2010:900) och 3 kap. 18 och 19 §§,
10. egenskapskrav avseende hushållning med vatten i 3 kap. 20 §,
11. egenskapskrav avseende hushållning med avfall i 8 kap. 4 § första stycket 9 plan- och bygglagen,
12. egenskapskrav avseende bredbandsanslutning i 3 kap. 20 a §,
13. egenskapskrav avseende *laddning av elfordon* i 3 kap. 20 b och 20 c §§, och
14. genomförande av egenskapskraven vid senare tidpunkt i 3 kap. 21 §.

Denna förordning träder i kraft den 29 maj 2026.

2 Inledning

Direktivet om byggnaders energiprestanda (EU) 2024/1275 har omarbetats, vilket föranleder behov av förändringar i svensk lagstiftning. En del av genomförandet är att regeringen har gett Boverket i uppdrag att ta fram underlag till författningsändringar.

2.1 Bakgrund

Omarbetningen av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) har genomförts som en del av det så kallade 55%-paketet.² 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 1990.³

55 %-paketet har omfattat omarbetning av ett flertal förordningar och direktiv, förutom EPBD bland annat direktivet om energieffektivitet (EED)⁴, direktivet om förnybar energi (RED)⁵ och direktivet för EU:s system för handel med utsläppsrätter (EU-ETS)^{6,7}.

Regeringen har gett Boverket i uppdrag⁸ att ta fram vissa underlag för Sveriges genomförande av artikel 14 ”Infrastruktur för hållbar mobilitet” i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 om byggnaders energiprestanda (omarbetning). Det omarbetade direktivet innehåller utökade och fler krav än de som fanns i det tidigare direktivets⁹ krav på elektromobilitet och som trädde i kraft i svensk lagstiftning 2020.

² EU-parlamentet, genomförandefiler, 2021/0426(COD), Energy performance of buildings. [Procedure File: 2021/0426\(COD\) | Legislative Observatory | European Parliament](#). Hämtad 2025-02-20.

³ Europeiska rådet, Politikområden, 55%-paketet. [55 %-paketet – EU:s plan för en grön omställning - Consilium](#). Hämtad 2025-02-20.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/1791 av den 13 september 2023 om energieffektivitet och om ändring av förordning (EU) 2023/955 (omarbetning).

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/2001 av den 11 december 2018 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor, i lydelsen enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/2413.

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2023/959 av den 10 maj 2023 om ändring av direktiv 2003/87/EG om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och beslut (EU) 2015/1814 om upprättande och användning av en reserv för marknadsstabilitet för unionens utsläppshandelssystem.

⁷ EU-parlamentet, Legislative Train Schedule, Fit for 55. [Carriages preview | Legislative Train Schedule](#). Hämtad 2025-02-20.

⁸ Se bilaga 2

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda. Ändringarna gjordes genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet.

Bakgrunden till det omarbetade direktivet är att byggnader på unionsnivå i dag står för 40 procent av den energi som används och 36 procent av de energirelaterade direkta och indirekta växthusgasutsläppen och att energiförbättrande renovering av byggnader därför är viktigt för att minska EU:s energianvändning, klimatutsläpp och beroende av gasimport. Direktivet är en del av genomförandet av ”renoveringsvågen” från 2020, som bland annat syftar till att fördubbla energirenoveringstakten fram till 2030. Som jämförelse kan anges att bygg- och fastighetssektorn i Sverige står för 34 procent av energianvändningen och 22 procent av växthusgasutsläppen.

Riksdagen har beslutat att transportsektorn ska minska utsläppen med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Regeringen anger i uppdraget att fortsatt elektrifiering av fordonsflottan är viktig för möjligheten att nå ett fossilfritt samhälle. Regeringen anger även att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn.

2.2 Uppdraget

Boverket ska analysera och lämna förslag på genomförande av kraven i artikeln om hållbar mobilitet samt lämna nödvändiga författningsförslag.

Boverket ska:

1. analysera och lämna förslag på genomförande av krav på laddningspunkter, förberedelse för installation av laddning samt tillhandahållande av cykelparkeringsplatser i artikel 14.1–14.5,
2. analysera och lämna förslag på genomförande av artikel 14.6, om bland annat användande av smart laddning och dubbelriktad laddning,
3. analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra artikel 14.7 om tillhandahållande av information m.m.,
4. analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra de två sista meningarna i artikel 14.8 om tillgång till tekniskt stöd samt ekonomiska stödsystem,
5. lämna nödvändiga författningsförslag.

Genomförandet av uppdraget ska ske i samverkan med Statens energimyndighet (Energimyndigheten), vilket innebär att Energimyndigheten löpande ska hållas uppdaterad och vid behov bidra med relevant sakkunskap.

När det gäller punkt 2 bör Energimyndigheten ta fram underlag för hur smart laddning, och om det bedöms lämpligt också dubbelriktad laddning, ska kunna säkerställas.

I övrigt ska Boverket inhämta synpunkter i relevanta delar från berörda myndigheter, särskilt Naturvårdsverket.

Boverket ska inom uppdraget ta fram förslag om hur det går att anpassa kraven på antalet cykelparkeringsplatser efter bedömning av lokala myndigheter och med beaktande av lokala särdrag, inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden.

När det gäller kraven på förinstallerad kabeldragning bör Energimyndigheten ta fram underlag om vilka tekniska krav som ska gälla på kabeln för att säkerställa en ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv tillämpning av kraven.

Boverket ska utforma förslagen så att de på en övergripande nivå bidrar till ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt effektivt genomförande av direktivet. Om myndighetens förslag innebär offentliga finansiella kostnader ska förslag till finansiering lämnas. En konsekvensutredning ska göras för att minimera risken för att olönsamma åtgärder behöver genomföras av hushåll och företag och för att översiktligt bedöma påverkan på miljön, se förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Myndigheten ska även beakta särskilda förutsättningar hos ideella organisationer som äger eller använder byggnader samt vikten av ett robust och leveranssäkert energisystem.

2.2.1 Koppling till andra uppdrag

Boverket ska hålla sig informerad om och beakta:

- Utredningen om elektrifierade transporter (LI 2023:04).¹⁰
- Uppdrag att utreda utökade möjligheter att ladda elbilar hemma (Ju 2024:D)

Boverket har hittills fått fyra andra regeringsuppdrag relaterade till genomförandet av det omarbetade direktivet:

- Uppdrag att genomföra en översyn av systemet med energideklarationer enligt direktivet om byggnaders energiprestanda (KN2024/01303)
- Uppdrag att fastställa metoder och definitioner enligt direktivet om byggnaders energiprestanda (KN2024/01304)
- Uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom solenergi i direktivet om byggnaders energiprestanda (KN2024/01373)

¹⁰ Utredningen om elektrifierade transporter. SOU 2024:97. Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet. <https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/statens-offentliga-utredningar/2025/01/sou-202497> Hämtad 2025-02-26.

- Uppdrag till Boverket att ta fram underlag till den nationella byggnadsrenoveringsplanen enligt direktivet om byggnaders energiprestanda (KN2024/02516)

2.2.2 EU-kommissionens vägledning till direktivet

Europeiska kommissionens kommitté för byggnaders energiprestanda arbetar med att ta fram vägledningar till direktivet. Vägledningarna var i februari 2025 ännu inte färdigställda och beslutade vilket inneburit att utredningen inte har kunnat beakta och förhålla sig till dem fullt ut.

2.2.3 Syfte

Syftet med uppdraget är att ta fram förslag på hur direktivets krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser kan införas i svensk lagstiftning. Kraven i direktivet och hur det ska implementeras handlar om en avgränsad del av Sveriges behov av utbyggd laddinfrastruktur – och är kopplat till uppförande av nya byggnader, ombyggnad samt befintliga lokalbyggnader.

2.2.4 Mål

Utredningen ska ge det underlag regeringen behöver så att regler kan införas i svensk lagstiftning som uppfyller de krav som ställs i direktivets artikel 14. Förslagen som lämnas ska utformas så att de på en övergripande nivå bidrar till ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt effektivt genomförande av direktivet. En konsekvensutredning ska göras för att minimera risken för att olönsamma åtgärder behöver genomföras av hushåll och företag och för att översiktligt kunna bedöma påverkan på miljön.

2.3 Avgränsningar

Den här rapporten är en delredovisning som innehåller författningsförslag på lag- och förordningsnivå och konsekvensutredning. Behov av myndighetsföreskrifter beskrivs översiktligt. Analys enligt punkt 2–4 i uppdragsbeskrivningen i avsnitt 2.2 kommer att redovisas i Boverkets slutrapport.

Uppdraget omfattar artikel 14 i energiprestandadirektivet med undantag för följande delar:

- Första delen av punkt 8 som behandlar tillträde till laddning så kallad ”right to charge” ingår i en annan utredning.
- Punkt 9 som handlar om samordning mellan olika typer av gröna strategier.
- Punkt 10 som handlar om vägledning om brandskydd som ligger på EU-kommissionen.

Det ingår inte i uppdraget att analysera behov av laddstationer som behövs för att överbrygga längre körsträckor, till exempel i glesbygden.

2.4 Genomförandet av utredningen

En arbetsgrupp med jurist, ingenjör, nationalekonom och projektledare har arbetat med uppdraget. Representant från Energimyndigheten har bistått med underlag och kunskap.

Utredningen har under arbetets gång haft dialog med kommuner, ideella organisationer och statliga myndigheter i syfte att precisera en nulägesbild och problembeskrivning.

En konsult har på uppdrag av Boverket tagit fram statistiska underlag samt kostnadsberäkningar för att kunna beskriva potentiella konsekvenser för bland annat byggherrar och byggnadsägare vid en minimiimplementering av direktivet. En annan konsult har på uppdrag av Energimyndigheten utrett smart och dubbelriktad laddning samt tekniska krav. Resultatet av analyserna redovisas inte i den här delrapporteringen. Detaljerad konsekvensanalys enligt förordningen om konsekvensutredningar genomförs och redovisas i det författningsförslag till Boverkets föreskrifter som kommer att precisera kraven på hållbar mobilitet som ställs i PBL och PBF. Skälet är att effekter och konsekvenser inte fullt ut kan bedömas förrän bland annat tekniska krav har preciserats i Boverkets föreskrifter.

2.5 Läsanvisningar

Rapporten är indelad på följande sätt.

Avsnitt 1 innehåller författningsförslag på lag- och förordningsnivå.

Avsnitt 2 innehåller inledning med bakgrund, uppdraget, syfte, mål, avgränsningar och definitioner.

Avsnitt 3 beskriver det omarbetade direktivet och förändringarna jämfört med det tidigare direktivet.

Avsnitt 4 beskriver nuvarande regler i plan- och bygglagstiftningen som berör laddinfrastruktur och cykelparkering.

Avsnitt 5 innehåller en problembeskrivning och alternativ att införliva det omarbetade direktivet på lag- och förordningsnivå.

Avsnitt 6 beskriver förslaget till ändrade regler på lag- och förordningsnivå.

Avsnitt 7 innehåller bedömning av konsekvenserna av författningsförslagen på lag- och förordningsnivå.

Avsnitt 8 beskriver särskild hänsyn gällande tidpunkt för ikraftträdande.

Avsnitt 9 innehåller utvärdering av konsekvenserna.

Avsnitt 10 beskriver behov av myndighetsföreskrifter och alternativa lösningar för införlivande av de retroaktiva kraven.

Avsnitt 11 innehåller författningskommentarer.

Bilaga 1 Energiprestandadirektivet artikel 14.

Bilaga 2 Regeringsbeslut 2024-06-20 Uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda (KN2024/01374).

2.6 Begrepp och definitioner

- **Byggnad:** Enligt PBL en varaktig konstruktion som består av tak eller av tak och väggar och som är varaktigt placerad på mark eller helt eller delvis under mark eller är varaktigt placerad på en viss plats i vatten samt är avsedd att vara konstruerad så att människor kan uppehålla sig i den. (1 kap. 4 § PBL) Enligt energiprestandadirektivet en takförsedd konstruktion med väggar, för vilken energi används för att påverka inomhusmiljön.
- **Bostadshus:** En byggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för bostäder.
- **Lokalbyggnad:** En byggnad som inte är ett bostadshus.
- **Kontorsbyggnad:** En lokalbyggnad i vilken mer än halva bruttoarean är avsedd för kontorsverksamhet.
- **Offentliga organ:** Nationella, regionala eller lokala myndigheter och enheter som direkt finansieras och administreras av dessa myndigheter men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär.
- **Ombyggnad:** Ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas. (1 kap. 4 § PBL)
- **Laddinfrastruktur:** Laddinfrastruktur är ett övergripande begrepp för fast utrustning som behövs för laddning av elfordon. Laddinfrastruktur kan delas upp i förberedande ledningsinfrastruktur (tomrör), förinstallerad kabeldragning och laddningspunkter.
- **Ledningsinfrastruktur:** Förberedande system bestående av kanaler, tomrör, kabelstegar eller liknande där kablar till framtida laddningspunkter är framdragna eller enkelt kan dras fram.
- **Laddningspunkt:** Ett fast eller mobilt gränssnitt, via eller utan anslutning till elnät, som möjliggör överföring av el till ett elfordon och som, även om den kan ha ett eller flera anslutningsdon för att passa olika typer av anslutningsdon, kan ladda endast ett elfordon åt gången, och som utesluter anordningar med en uteffekt på högst 3,7 kW vars primära syfte inte är laddning av elfordon.

- **Smart laddning:** En laddningsfunktion där intensiteten på den elektricitet som överförs till batteriet justeras dynamiskt, baserat på information som tas emot genom elektronisk kommunikation.
- **Dubbelriktad laddning:** En smart laddningsfunktion där elflödets riktning kan vändas, så att det går från batteriet till den laddningspunkt som batteriet är anslutet till.
- **Lastbalansering:** System för laddning där laddningshastigheten till de enskilda fordon kan varieras utifrån hur många bilar som laddas samtidigt och deras behov av laddning, i syfte att undvika överbelastning av elsystemet.
- **Parkeringsplats:** Area särskilt avsedd och anpassad för parkering av en personbil eller en lätt lastbil.
- **Cykelparkeringsplats:** Ett särskilt utrymme för att parkera minst en cykel.
- **Elfordon:** Fordon som använder el som huvudsaklig framdrivningskälla. Till elfordon räknas normalt elbilar, laddhybrider och vätgasbilar.
- **Laddfordon:** Elfordon som laddas med energi från elnätet. Till laddfordon räknas normalt elbilar och laddhybrider.

2.7 Förkortningar

PBL	Plan- och bygglagen (2010:900)
PBF	Plan- och byggförordningen (2011:338)
BBR	Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd
EPBD	Energy Performance of Buildings Directive Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda
Omarbetade direktivet	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda
Tidigare direktivet	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet.

3 Ändringar i omarbetade direktivet

I följande avsnitt beskrivs ändringar och krav i det omarbetade direktivet.

3.1 Uppförande och ombyggnad av lokalbyggnader

3.1.1 Krav på laddningspunkter

För lokalbyggnader med fler än fem parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas minst en laddningspunkt per var femte parkeringsplats, dvs. 20 procent.

3.1.1.1 Särskilda krav för kontor

För kontor med fler än fem parkeringsplatser i byggnadens eller på dess tomt ska det finnas minst en laddningspunkt per varannan parkeringsplats, dvs. 50 procent.

3.1.1.2 Nuvarande krav på laddningspunkter

För lokalbyggnader med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas minst en laddningspunkt.

3.1.1.3 Jämförelse med nuvarande krav

Det nya direktivet ställer betydligt högre krav. Dels går brytpunkten vid fem parkeringsplatser i stället för tio, dels ställs krav på minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser i stället för minst en laddningspunkt i det tidigare direktivet oavsett antalet parkeringsplatser. Även kravet på förberedelse har höjts genom att krav nu ställs på förinstallerad kabeldragning för 50 procent av platserna och tomrör för återstående bilparkeringsplatser.

För kontorsbyggnader blir skillnaden allra störst där dagens krav på en laddningspunkt oavsett antal parkeringsplatser blir att varannan parkeringsplats ska ha en laddningspunkt.

När kraven ska uppfyllas vid ombyggnad motsvarar dagens kriterier på att det dels ska ske en ombyggnad av byggnaden, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.

3.1.2 Krav på ledningsinfrastruktur

För lokalbyggnader med fler än fem parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas tomrör eller motsvarande till samtliga parkeringsplatser. För hälften av platserna (50 procent) ska det dessutom finnas framdragna kablar för installation av laddningspunkter för bilar eller andra lättare elfordon. De parkeringsplatser som har en laddningspunkt

bör kunna anses ingå i kravet för att kablar ska finnas framdraget. I praktiken blir fördelningen därmed:

- Färdiga laddningspunkter 20 procent
- Förberedelser med kablar 30 procent
- Förberedelser med tomrör 50 procent

Förinstallerad kabeldragning och tomrör ska vara dimensionerade så att det antal laddningspunkter som krävs kan användas samtidigt och effektivt och, om så är lämpligt, stödja installation av styrsystem för lastbalansering eller laddning, i den mån detta är tekniskt och ekonomiskt genomförbart och motiverat.

3.1.2.1 Särskilda krav för kontor

De parkeringsplatser som har en laddningspunkt bör kunna anses ingå i kravet för att kablar ska finnas framdraget. Då kontor ska ha laddningspunkter till 50 procent av parkeringsplatserna och framdragning av kablar till 50 procent av platserna blir fördelning i praktiken:

- Färdiga laddningspunkter 50 procent
- Förberedelser med enbart kablar 0 procent
- Förberedelser med tomrör 50 procent

3.1.2.2 Nuvarande krav på ledningsinfrastruktur

För lokalbyggnader med fler än tio parkeringsplatser i byggnadens eller på dess tomt ska det finnas tomrör eller motsvarande till 20 procent av parkeringsplatserna.

3.1.2.3 Jämförelse med nuvarande krav

Det nya direktivet ställer betydligt högre krav. Dels går brytpunkten vid fem parkeringsplatser i stället för tio, dels ställs kraven på tomrör och framdragning av kablar på en helt annan nivå än tidigare.

Tillsammans med kravet att samtliga platser med ledningsinfrastruktur (100 procent) ska kunna användas samtidigt kommer kraven på nya lokalbyggnaders elsystem att påverkas i stor omfattning.

När kraven ska uppfyllas vid ombyggnad motsvarar dagens kriterier på att det dels ska ske en ombyggnad, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.

En skillnad mot det tidigare direktivet är att det inte längre finns möjlighet att göra undantag för små och medelstora företag, något som Sverige hittills inte utnyttjat vid uppförande och ombyggnad.

3.1.3 Krav på cykelparkeringsplatser

För lokalbyggnader med fler än fem parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten, med beaktande av det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Medlemsstaterna får anpassa kraven för antalet cykelparkeringsplatser för särskilda kategorier av lokalbyggnader som cyklar vanligtvis inte har tillträde till.

Byggnader som normalt inte kan nås med cykel skulle exempelvis kunna vara bensinstationer och liknande service längs med motorvägar som det i princip inte är möjligt att ta sig till med cykel. Andra exempel skulle kunna vara vissa anläggningar i den svenska fjällvärlden. Undantaget skulle möjligen även kunna tillämpas på byggnader där cykel endast undantagsvis används även om det är möjligt att cykla dit, som större kommersiella flygplatser.

3.1.3.1 Jämförelse med nuvarande krav

Krav på cykelparkeringsplatser finns inte i det tidigare direktivet. I plan- och bygglagen finns däremot krav på att tomter ska ha lämpliga parkeringsmöjligheter för fordon, vilket inkluderar cyklar (Jfr 8 kap. 9 § PBL).

När kraven på cykelparkeringsplatser ska uppfyllas vid ombyggnad motsvarar dagens kriterier vad gäller ledningsinfrastruktur på så sätt att det dels ska ske en ombyggnad av byggnaden, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.

3.2 Retroaktiva krav på lokalbyggnader

3.2.1 Krav på laddningspunkter och ledningsinfrastruktur

För alla lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser ska det den 1 januari 2027 finnas minst en laddningspunkt per var tionde parkeringsplats, dvs. 10 procent.

Alternativt ska det finnas tomrör eller liknande till minst varannan parkeringsplats, dvs. 50 procent.

3.2.1.1 Vilka parkeringsplatser omfattas?

Till skillnad från kraven för nya byggnader och ombyggnad framgår det inte direkt av direktivet för vilka parkeringar det retroaktiva kravet ska tillämpas. I nuvarande svensk reglering har samma avgränsning använts som vid uppförande av byggnader, det vill säga att det retroaktiva kravet ska tillämpas såväl i byggnaden som på byggnadens tomt.

En fortsatt sådan tillämpning skulle leda till mycket omfattande retroaktiva krav för större parkeringar utanför shoppingcenter,

idrottsanläggningar och liknande anläggningar med ett stort antal parkeringsplatser som inte är på allmän plats. Det skulle även få konsekvenser för i vilken omfattning offentliga byggnader, som exempelvis sjukhus, ska ha extra kabeldragning 2033.

Ett alternativ är att i stället enbart tillämpa kravet för parkeringar inne i byggnader då direktivet i grunden är avsett att reglera själva byggnadens energiprestanda. Frågan är dock om en sådan tillämpning är allt för snäv och inte kan anses ligga i linje med direktivets syfte för hållbar mobilitet.

Ett mellanalternativ kan vara att tillämpa kravet såväl inne i byggnaden som på tomten men utifrån vissa kriterier som syftet med parkeringsplatserna, deras närhet till byggnadens elektriska infrastruktur m.m. Nackdelen med en sådan reglering är att den kan bli otydlig och svårt att tillämpa för såväl fastighetsägare som tillsynsmyndigheter och att det inte ligger i linje med definitionen för parkeringar i byggnadens fysiska närhet enligt artikel 2.65 i direktivet.

3.2.1.2 Särskilda krav för offentliga organ

För lokalbyggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ (stat, region, kommun) med fler än tjugo parkeringsplatser ska det finnas framdragna kablar till minst varannan parkeringsplats (50 procent) senast den 1 januari 2033.

De parkeringsplatser som har en laddningspunkt bör kunna anses ingå i kravet för att kablar ska finnas framdraget. En lokalbyggnad som installerat 10 procent laddningspunkter 2027 behöver därmed lägga rör och dra fram kablar till 40 procent av parkeringsplatserna 2033.

Samma princip kan antas gälla för ett kontor som byggts efter 2026 med 50 procent laddningspunkter. Inga tillkommande kablar behöver då dras fram 2033 eftersom kravet redan är uppfyllt.

3.2.1.3 Nuvarande retroaktiva krav

För lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas minst en laddningspunkt senast den 1 januari 2025.

3.2.1.4 Jämförelse med nuvarande krav

Det nya direktivet ställer betydligt högre retroaktiva krav på laddningspunkter eller förberedelser med kabeldragning. En skillnad är att det går att välja på att antingen installera laddningspunkter eller göra förberedelser med tomrör medan dagens regler endast ställer krav på en laddningspunkt.

En annan stor skillnad mot det tidigare direktivet är att det inte längre finns möjlighet att göra undantag för små och medelstora företag. Detta

kommer särskilt påverka ideella organisationer och trossamfund som idag har undantag från kravet på en laddningspunkt.

3.2.2 Krav på cykelparkeringsplatser

För lokalbyggnader med fler än 20 parkeringsplatser ska det senast den 1 januari 2027 finnas cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 procent av den genomsnittliga eller 10 procent av den totala användarkapaciteten, med beaktande av det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

Medlemsstaterna får anpassa kraven för antalet cykelparkeringsplatser för särskilda kategorier av lokalbyggnader som cyklar vanligtvis inte har tillträde till.

3.2.2.1 Jämförelse med nuvarande krav

Krav på cykelparkeringsplatser finns inte i det tidigare direktivet.

3.3 Uppförande och ombyggnad av bostadsbyggnader

3.3.1 Krav på laddningspunkter

Vid uppförande av bostadshus med fler än tre bilparkeringsplatser ska det finnas minst en laddningspunkt.

Observera att detta krav endast gäller för nya byggnader och inte vid ombyggnad.

3.3.1.1 Jämförelse med nuvarande krav

Krav på laddningspunkt för bostadshus är ett nytt krav som saknar motsvarighet i dagens reglering.

3.3.2 Krav på ledningsinfrastruktur

För bostäder med fler än tre parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas tomrör eller motsvarande till samtliga parkeringsplatser. För hälften av platserna (50 procent) ska det dessutom finnas framdragna kablar för installation av laddningspunkter för bilar eller andra lättare elfordon.

Förinstallerad kabeldragning och tomrör ska vara dimensionerade så att samtliga parkeringsplatser ska kunna ladda samtidigt.

3.3.2.1 Nuvarande krav på ledningsinfrastruktur

För bostadshus med fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt ska det finnas tomrör eller motsvarande till samtliga parkeringsplatser, dvs. 100 procent.

3.3.2.2 Jämförelse med nuvarande krav

Det nya direktivet ställer högre krav. Dels går brytpunkten vid tre parkeringsplatser i stället för tio, dels ställs kraven på framdragning av kablar till hälften av parkeringsplatserna.

Tillsammans med kravet att samtliga platser med ledningsinfrastruktur (100 procent) ska kunna användas samtidigt kommer kraven på nya bostadsbyggnaders elsystem att påverkas i stor omfattning.

När kraven ska uppfyllas vid ombyggnad motsvarar dagens kriterier på att det dels ska ske en ombyggnad av byggnaden, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.

3.3.3 Krav på cykelparkeringsplatser

För bostäder med fler än tre parkeringsplatser i byggnadens eller på dess tomt ska det finnas minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet.

Medlemsstaterna får anpassa kraven för antalet cykelparkeringsplatser avseende nya bostadsbyggnader och bostadsbyggnader som genomgår ombyggnad, efter en bedömning av lokala myndigheter och med beaktande av lokala särdrag, inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden.

Någon vägledning finns i dagsläget inte publicerad, men demografiska förhållanden bör rimligen kunna tolkas som områden särskilt avsedda för studentbostäder eller äldreboende med övervägande bostadslägenheter avsedda för en person.

Om det vid ombyggnad inte är möjligt att säkerställa två cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet ska det finnas så många cykelparkeringsplatser som möjligt.

3.3.3.1 Jämförelse med nuvarande krav

Krav på cykelparkeringsplatser finns inte i det tidigare direktivet. I plan- och bygglagen finns däremot krav på att tomter ska ha lämpliga parkeringsmöjligheter för fordon, vilket inkluderar även cyklar (Jfr. 8 kap. 9 § PBL).

När kraven ska uppfyllas vid ombyggnad för cykelparkering motsvarar dagens kriterier vad gäller ledningsinfrastruktur på så sätt att det dels ska ske en ombyggnad av byggnaden, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.

3.4 Möjligheter till undantag

I följande stycke beskrivs möjligheterna till undantag på en generell nivå. Vissa punkter har även specifika möjligheter till undantag och anpassning, exempelvis cykelparkering i bostadshus. I de fallen beskrivs undantagsmöjligheten i det avsnittet.

3.4.1 Undantag utifrån elnätets kapacitet

Undantag kan ges för specifika kategorier av byggnader om den efterfrågade laddinfrastrukturen är beroende av enskilda mikrosystem eller om byggnaderna är belägna i de yttersta randområdena¹¹ och det skulle kunna leda till väsentliga problem för driften av det lokala energisystemet och äventyra det lokala nätets stabilitet.

I tillämpningen av tidigare direktiv har Sverige bedömt att dessa typer av mikrosystem är ytterst ovanliga och randområden, så som de definieras av EU, inte förekommer i Sverige, varför undantaget inte har varit aktuellt.

3.4.2 Undantag utifrån kostnaden vid ombyggnad

Om kostnaden för laddinfrastruktur skulle överstiga 10 procent av totalkostnaden för en ombyggnad kan undantag från kraven vid ombyggnad ges.

Mot bakgrund av att Sverige använt definitionen ombyggnad enligt 1 kap. 4 § PBL som kriterium när kravet ska börja tillämpas, så har 10 procent-regeln hittills inte varit aktuell i Sverige. Detta eftersom ombyggnad normalt är förknippat med stora kostnader och kraven i det tidigare direktivet inte är så omfattande. En sådan reglering kan också vara svår att tillämpa och kontrollera.

3.4.3 Nuvarande möjligheter till undantag

Motsvarande undantag är möjliga enligt dagens direktiv, dock skiljer sig kriterierna något, 7 procent av totalkostnaden i stället för 10 procent.

Möjlighet finns även i det tidigare direktivet att göra undantag för små och medelstora företag enligt EU:s definition, vilket saknas i det omarbetade direktivet.

3.4.4 Jämförelse med det tidigare direktivet

Möjligheterna till generella undantag är i princip samma som tidigare. Sverige har hittills bedömt att dessa undantagsmöjligheter inte är aktuella i Sverige.

3.5 Tekniska krav på laddinfrastruktur

3.5.1 Krav på ledningsinfrastruktur

Tomrör och framdragna kablar för framtida laddningspunkter ska utföras så de har kapacitet för samtidig laddning av samtliga parkeringsplatser.

¹¹ Med de yttersta randområdena avses vissa särskilt utpekade områden, som exempelvis Azorerna, Madeira och Kanarieöarna. (Jfr. artikel 349 EUF-fördraget.)

3.5.1.1 Nuvarande krav på ledningsinfrastruktur

I nuvarande regler ställs inga detaljkrav på ledningsinfrastrukturens utformning.

3.5.1.2 Jämförelse med nuvarande krav

Kravet att samtliga platser med ledningsinfrastruktur ska kunna användas samtidigt kommer att påverka nya byggnaders elsystem i stor omfattning.

När kraven ska uppfyllas vid ombyggnad motsvarar dagens kriterier på att det dels ska ske en ombyggnad av byggnaden, dels ska parkeringen eller parkeringens elektriska infrastruktur beröras.

3.5.2 Krav på laddningspunkter

Laddningspunkter ska kunna använda så kallad smart laddning och om så är lämpligt, dubbelriktad laddning. De ska även drivas på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt.

Operatörer för allmänheten inte tillgängliga laddningspunkter ska uppmuntras att driva dem likt kommersiella laddningspunkter med avseende på information om pris m.m.

3.5.2.1 Nuvarande krav på laddningspunkter

I nuvarande krav på laddningspunkter anges enbart att de ska följa tillämpliga standarder enligt AFIR-direktivet.¹² I praktiken har det inneburit att kravs ställs på laddare med anslutning av typ2/combo 2 för växelström respektive likström.

3.5.2.2 Jämförelse med nuvarande krav

Det nya direktivet ställer betydligt högre och mer detaljerade krav på hur laddningsplatser ska utformas och deras tekniska kapacitet.

Å andra sidan är vissa krav som dubbelriktad laddning uttryckt som att det ska kunna ske om så är lämpligt vilket kan vara svårt att definiera och reglera i tvingande regler. Detsamma gäller kravet att uppmuntra icke publika laddoperatörer att driva sina laddningspunkter i likhet med publika vad det gäller att informera om pris m.m.

3.6 Stöd till byggnadsägare

När det gäller bostadsbyggnader ska medlemsstaterna överväga att införa ekonomiska stödsystem för installation av laddningsstationer, förinstallerad kabeldragning eller tomrör för parkeringsplatser i proportion till det antal lätta motorfordon med batterieldrift som är registrerade på deras

¹² Upphävt genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU.

territorium. Medlemsstaterna ska också säkerställa att det finns tillgång till tekniskt stöd för byggnadsägare och hyresgäster som vill installera laddningspunkter och cykelparkeringsplatser.

3.6.1 Nuvarande stödsystem

De befintliga stöd som finns för att bygga ut laddinfrastruktur för elfordon är följande:

Naturvårdsverket

- Laddning för boende och anställda (Ladda bilen, bygga laddstationer för boende i flerbostadshus och anställda (AC-laddning).
- Laddning för allmänheten (Klimatklivet).
- Laddinfrastruktur i verksamheter (Klimatklivet, åtgärden inte uppfyller förutsättning för bidrag från Ladda bilen).

Energimyndigheten

- Regionala elektrifieringspiloter (tungt fordon).

Trafikverket

- Stöd till snabbladdningsstationer för elfordon (publika laddstationer för lätta fordon längs vägnät med gles utbyggnad av laddstationer).

Skatteverket

- Grön teknik (avdrag för grön teknik, privatpersoner icke-publik laddinfrastruktur).

4 Nuvarande regler om laddinfrastruktur och cykelparkering

I detta avsnitt beskrivs gällande regler i plan- och bygglagstiftningen som berör laddinfrastruktur och cykelparkering/förvaring.

4.1 Plan- och bygglagen

4.1.1 Krav på tekniska egenskaper, utformning och tomter

I 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL anges krav på att byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon. Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla kravet framgår av föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigande i lagen.

I 8 kap. 1 § 1 och 4 § första stycket 7 PBL finns övergripande utformnings- och tekniska egenskapskrav på att byggnader ska vara lämpliga för ändamålet.

Kraven i 8 kap. 1 § och 4 § PBL ska uppfyllas vid nybyggnad, ombyggnad och annan ändring av byggnad, om inte annat följer av föreskrifter som meddelats med stöd av bemyndigande i lagen, 8 kap. 2 och 5 §§ PBL.

I 8 kap. 7 § PBL anges att vid ändring eller flyttning av en byggnad får utformningskraven och de tekniska egenskapskraven anpassas och avsteg från kraven göras med hänsyn till ändringens omfattning eller flyttningens syfte samt med hänsyn till byggnadens förutsättningar och till bestämmelserna om varsamhet och förbud mot förvanskning i 8 kap. PBL.

I 8 kap. 9 § PBL anges krav på obebyggda tomter som ska bebyggas. Tomten ska bland annat ordnas så att det på tomten eller i närheten av den i skäligen utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering av fordon. Enligt lagen (2011:559) om vägtrafikdefinitioner räknas även cyklar som fordon. Det som gäller i fråga om utrymme för parkering ska i skäligen utsträckning också tillämpas om tomten är bebyggd, 8 kap. 10 § PBL. Om ändringar av en byggnad som kräver lov eller åtgärder som kräver anmälan sker på en bebyggd tomt ska kraven i 8 kap. 9 § PBL tillämpas i den utsträckning som är skäligen med hänsyn till kostnaderna för arbetet och tomtens särskilda egenskaper, 8 kap. 11 § PBL.

4.1.2 Bemyndiganden

Enligt bemyndigande i 16 kap. 2 § 3 PBL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bland annat meddela föreskrifter om

vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla kraven på lämplighet för ändamålet och laddning av elfordon i 8 kap. 1 och 4 §§ PBL. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får också meddela föreskrifter om att vissa krav trots 8 kap. 2 och 5 §§ eller vid tillämpning av 8 kap. 7 och 8 §§ PBL inte behöver uppfyllas vid nybyggnad, ombyggnad eller annan ändring av en byggnad, 16 kap. 2 § 5 PBL.

Enligt 16 kap. 2 § 7 PBL får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddela föreskrifter om att kraven på laddning av elfordon trots 8 kap. 5 § PBL alltid ska uppfyllas i fråga om andra byggnader än bostadshus.

4.2 Plan- och byggförordningen

4.2.1 Krav på laddinfrastruktur vid nybyggnad och ombyggnad

I 3 kap. 20 b § PBF preciseras det övergripande kravet på laddning av elfordon i PBL.

Krav gäller för bostadshus med parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till byggnaden. Varje parkeringsplats ska vara utrustad med ledningsinfrastruktur för laddning av elfordon.

Krav gäller också för lokalbyggnader med parkeringar med fler än tio parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till byggnaden. Parkeringen ska vara utrustad med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon samt ledningsinfrastruktur för sådan laddning till minst en femtedel av parkeringsplatserna.

Kraven på laddinfrastruktur gäller vid nybyggnad och vid särskilt angivna ombyggnadsfall, 3 kap. 22 § PBF. I de fall då parkeringen är belägen i byggnaden gäller kraven vid ombyggnad som omfattar byggnadens elektriska infrastruktur. I de fall då parkeringen är belägen på tomten till byggnaden gäller kraven vid ombyggnad som sker i samband med att ändringsåtgärder vidtas på parkeringen.

Kraven gäller endast för byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Byggnader avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet undantas från kraven.

4.2.2 Retroaktivt krav på laddinfrastruktur för lokalbyggnader

I 3 kap. 20 c § PBF anges krav på befintliga lokalbyggnader med parkeringar med fler än tjugo parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till byggnaden. Parkeringen ska vara utrustad med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon. Kravet trädde i kraft den 1 januari 2025.

Kravet gäller inte byggnader som ägs och används av en ideell organisation, trossamfund eller registrerad organisatorisk del av ett trossamfund som är ett litet eller medelstort företag i den mening som avses i artikel 2.1 i bilagan till kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag. Även det retroaktiva kravet är avgränsat till att gälla byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Byggnader avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet är också undantagna från kravet.

4.2.3 Krav på förvaring i bostäder

I 3 kap. 1 § och 17 § PBF anges utformnings- och egenskapskrav avseende bostäders lämplighet för det avsedda ändamålet. Bestämmelserna anger vilka funktioner som ska finnas i en bostad. Bostäder ska bland annat i skäligen utsträckning ha avskiljbara utrymmen för förvaring.

4.2.4 Bemyndiganden

Boverket får enligt 10 kap. 1 och 3 §§ PBF meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna utformningskrav avseende lämplighet i 3 kap. 1 § PBF, egenskapskrav avseende lämplighet för det avsedda ändamålet i 3 kap. 17 § PBF och egenskapskrav avseende laddning av elfordon i 3 kap. 20 b och 20 c §§ PBF.

4.3 Boverkets föreskrifter

4.3.1 Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon

Boverket har gett ut föreskrifter och allmänna råd om sådan fast utrustning för laddning av elfordon som omfattas av kraven i 3 kap 20 b och 20 c §§ PBF, Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon. I författningen finns bestämmelser om vad som vid tillämpning av bestämmelserna i PBF avses med bostadshus och parkeringsplats. Vidare finns bestämmelser med tekniska krav på laddningspunkter, krav på uttag eller anslutningsdon, samt bestämmelser om placering och utformning av laddningspunkter för att dessa ska vara lättåtkomliga och användbara. Det finns också krav på dimensionering av ledningsinfrastruktur och allmänna råd om hur kravet på ledningsinfrastruktur kan uppfyllas.

4.3.2 Boverkets föreskrifter om bostäders lämplighet för sitt ändamål

Boverkets föreskrifter (2024:11) om bostäders lämplighet för sitt ändamål anger bland annat preciserade krav om bostadsfunktionen förvaring. Föreskrifterna träder i kraft den 1 juli 2025 och ersätter bestämmelser om bostadsutformning i BBR. Äldre bestämmelser i BBR får tillämpas under en övergångsperiod fram till den sista juni 2026.

I 2 kap. 6 § i föreskrifterna finns regler om förvaring av sådant som är avsett att kunna användas dagligen och som är skrymmande. Exempel på sådant som ska kunna förvaras kan vara cyklar, barnvagnar, rollatorer och rullstolar. Det ska kunna förvaras i ett rum som kan vara placerat utanför bostaden.¹³ Rummet kan delas av flera bostäder. Det ställs krav på att rummet ska vara dimensionerat för de bostäder som delar funktionen, men regleringen anger inte något mått på minsta antal cyklar per bostadslägenhet.

¹³ Rum: ett utrymme i en byggnad, som kan beträdas och är avgränsat på alla sidor av golv, väggar och tak. 1 kap. 5 § Boverkets föreskrifter om bostäders lämplighet för sitt ändamål.

5 Problembeskrivning och alternativa lösningar

I följande avsnitt beskrivs varför nuvarande svenska regler inte uppfyller det omarbetade direktivet samt olika alternativ för att införliva direktivets krav och hur laddinfrastrukturen skulle förändras utan anpassningar till direktivet.

5.1 Beskrivning av nuläge

Investeringar i laddinfrastruktur i byggnader genomförs kontinuerligt. Dels som följd av fri vilja, dels för att möta marknadens efterfrågan, dels som följd av de krav som finns i svensk lagstiftning. Efterfrågan påverkas av de styrmedel som syftar till att påverka människors och företags val av fordonstyp, främst skatter på bensin och diesel. Efterfrågan på laddinfrastruktur påverkas indirekt även av utsläppskrav på fordonstillverkarens produktportfölj eftersom sådana krav påverkar tillverkarnas incitament att skifta försäljning från förbränningsfordon till laddfordon.

Boverket har inte uppgifter om hur mycket laddinfrastruktur som skulle installeras i byggnader utan kraven i det omarbetade direktivet. Sannolikt skulle dock en betydande mängd laddinfrastruktur installeras även utan direktivets utökade krav, som följd av faktorerna som har nämnts.

Det omarbetade direktivet bedöms framför allt påverka installationstakten vid byggnader där det inte finns fastighetsekonomisk lönsamhet för investeringar i laddinfrastruktur eller av annat skäl saknas möjlighet eller vilja att investera.¹⁴ Tvingande regler kan därför driva fram investeringar i byggnader där det i nuläget inte finns lönsamhet för sådana investeringar. Det gäller såväl förberedelse av byggnader som installation av laddningspunkter. Direktivet kan även bidra till att tidigarelägga investeringar som kanske skulle göras vid ett senare tillfälle än vad direktivet kräver.

När föregående direktivs krav på laddinfrastruktur utreddes 2019 genomförde Boverket branschdialoger.¹⁵ De visade att när investeringar väl görs så är det vanligt att fastighetsägare installerar och förbereder något mer än samhällskravens miniminivå eftersom det är kostnadseffektivt att till exempel installera mer än en laddningspunkt när man ändå måste göra kabeldragning för att uppfylla kravet på minst en laddningspunkt. Man kan därför förutsätta att det finns byggnader som redan nu uppfyller de högre krav som följer av det omarbetade direktivet.

¹⁴ Lönsamhet för laddinfrastruktur beror i hög grad på beläggningsgraden på en laddningspunkt och den varierar bland annat med byggnadens geografiska läge.

¹⁵ Boverket (2019). Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon. Rapport 2019:15.

Slutsatsen är att utbyggnad av laddinfrastruktur görs även utan det omarbetade direktivets krav men Boverket bedömer att direktivet kommer bidra till att framför allt fastighetsekonomiskt olönsamma investeringar genomförs. En delmängd av investeringarna kan dock vara samhällsekonomiskt lönsamma om värdet av möjlig utsläppsminskning är större än investeringskostnaden.¹⁶ Direktivet kommer troligen att leda till mer laddinfrastruktur, åtminstone vid tidpunkterna när kraven ska ha trätt i kraft, än vad som hade varit fallet utan direktivets höjda krav. Direktivet kan därför antas bidra till elektrifieringen av transportsektorn och därmed miljönytta.

5.2 Vad ska uppnås?

Det omarbetade direktivet innehåller utökade och även nya krav jämfört med föregående direktiv. Bland annat krävs det fler laddningspunkter och mer förberedelse med kabeldragning och tomrör. Krav på cykelparkeeringsplatser är helt nytt. Befintliga regler i PBL, PBF och Boverkets föreskrifter behöver därför anpassas för att uppfylla direktivets krav på Sverige.

Regeringens uppdrag till Boverket anger bland annat att Boverket ska ta fram förslag om hur det går att anpassa kraven på antalet cykelparkeeringsplatser.¹⁷ Alla förslag som lämnas ska bidra till ett samhällsekonomiskt effektivt genomförande och direktivet och risken för olönsamma investeringar för hushåll och företag ska minimeras.

Målet med utredningen är att lämna underlag och författningsslag på hur artikel 14 kan genomföras i svensk lagstiftning så att direktivets krav på hållbar mobilitet uppfylls.

5.3 Varför uppnår nuvarande nationella regler inte målet?

Direktivet anger att medlemsstater ska säkerställa att kraven för nya byggnader och vid ombyggnad i artikel 14.1 och 14.4 uppfylls senast den 29 maj 2026. De retroaktiva kraven i artikel 14.2 ska uppfyllas senast den 1 januari 2027 respektive den 1 januari 2033. Boverket bedömer att det krävs bestämmelser i svensk lagstiftning utöver de som redan finns, för att säkerställa att det omarbetade direktivets krav uppfylls.

¹⁶ En analys finns i Boverkets rapport ”Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur”, 2020:18.

¹⁷ Ett sådant förslag kommer att tas fram i arbetet med Boverkets föreskrifter till hållbar mobilitet.

5.4 Nollalternativet

Som följd av medlemskap i EU behöver EU-direktiv införlivas i medlemsstaternas lagstiftning. Utrymmet är därför starkt begränsat för att inte införliva ett direktivs bestämmelser.

Nollalternativet är att de krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som nu finns i svenska byggregler inte förändras, det vill säga att de ändrade och nya krav som följer med det omarbetade direktivet inte införs i svensk lagstiftning.

En uppenbar konsekvens är 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 utökade krav på byggnader för med sig inte skulle uppstå. Därutöver är det troligt att delar av den utbyggnad av laddinfrastruktur i byggnader som direktivets krav kan antas leda till, inte kommer att ske i samma takt om kraven inte införs. Det skulle kunna leda till något långsammare elektrifiering av transportsektorn och därför att positiva miljöeffekter av elektrifiering senareläggas.

5.5 Alternativ 1 – precisering i Boverkets föreskrifter

Alternativ 1 innebär att det omarbetade direktivets förändrade grundkrav om hållbar mobilitet införs som ett egenskapskrav i PBL och PBF och ersätter det nuvarande egenskapskravet om laddning av elfordon. Motivet är att det nuvarande egenskapskravet behöver anpassas till att direktivet ställer krav på cykelparkeringsplatser, något som inte finns i föregående direktiv. Alternativ 1 innebär vidare att direktivets detaljerade krav, till exempel när krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser utlöses samt tekniska krav på laddningspunkter och kablar regleras i Boverkets föreskrifter.

5.6 Alternativ 2 – precisering i förordning

Alternativ 2 innebär att stora delar av det omarbetade direktivets förändrade krav och nya krav införs genom ändring i PBF. Bland annat införs bestämmelser om när krav utlöses och bestämmelser om möjliga undantag. En nackdel med alternativet är att det blir en betydligt mer omfattande reglering i PBF än vad det är i nuvarande förordning som följd av att det omarbetade direktivet innehåller betydligt fler krav än vad det tidigare direktivet innehåller.

5.7 Boverket föreslår alternativ 1 – precisering i Boverkets föreskrifter

Det omarbetade direktivet innehåller relativt detaljerade krav på medlemsstaterna. För att kraven ska kunna genomföras i svensk lagstiftning och för att byggherrar och byggnadsägare ska ha en god förutsägbarhet behövs preciseringar av direktivets krav. Boverket bedömer att den mest lämpliga regleringsnivån för sådana relativt detaljerade regler är myndighetsföreskrifter. Det stämmer väl överens med PBL-systemets utformning där detaljregler ofta finns på föreskriftsnivå. Se till exempel nuvarande regler om energihushållning i BBR. Det skapar även goda förutsättningar för att utforma alla regeländringar som följer av det omarbetade EPBD på ett likriktat och sammanhängande sätt. Processuellt bedöms det vara mer kostnadseffektivt att förvalta regler i föreskrift än i lag eller förordning. En positiv sidoeffekt är att till Boverkets föreskrifter finns det författningskommentarer och i de flesta fall en konsekvensutredning, något som inte alltid är fallet när det gäller förordningar.

6 Förslag till ändrade regler på lag- och förordningsnivå

I följande avsnitt beskrivs Boverkets förslag till ändrade regler på lag- och förordningsnivå.

6.1 Reglerna om hållbar mobilitet införs som ett tekniskt egenskapskrav i PBL

Direktivets krav på hållbar mobilitet är krav riktat mot byggnader. Kraven gäller för nya byggnader och vid större renovering av byggnader. För lokalbyggnader anges retroaktiva krav. Gällande krav på laddning av elfordon är införlivade som ett tekniskt egenskapskrav i PBL.

I det omarbetade direktivet tillkommer, utöver krav på laddinfrastruktur, krav på visst antal cykelparkeringsplatser för både bostads- och lokalbyggnader och för lokalbyggnader även retroaktiva krav. Regler om utrymme för cyklar finns i plan- och bygglagstiftningen idag dels som tomtkrav i 8 kap. 9 § 4 PBL, dels som utformningskrav om bostäders lämplighet för det avsedda ändamålet genom en precisering i byggreglerna av vad som innefattas i bostadsfunktionen förvaring.¹⁸ Kraven anger ingen skarp nivå till antalet cykelparkeringsplatser.

Krav på cykelparkeringsplatser är visserligen av en annan karaktär än övriga tekniska egenskapskrav i 8 kap. 4 § PBL. Det handlar i grund och botten om ett krav på yta, vilket i normalfallet prövas i bygglovet. Det gäller exempelvis tomtkraven i 8 kap. 9 § PBL och utformningskraven i 8 kap. 1 § 1 och 3 samma lag om lämplighet för sitt ändamål och tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Boverket finner dock att övervägande skäl talar för att välja samma författningstekniska lösning som för kraven på laddinfrastruktur. Krav som berör yta, kopplat till tillgänglighet och användbarhet samt lämplighet för sitt ändamål, fanns med som tekniska egenskapskrav enligt den numera upphävda lagen (1994:847) om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk, m.m. och prövades inte i bygglov enligt äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL. Jfr. 8 kap. 11–12 §§ ÄPBL. Det är därför inte helt främmande att ha ett krav som berör yta som ett tekniskt egenskapskrav, sett till hur det såg ut enligt tidigare lagstiftning, även ifall det i normalfallet inte ser ut så idag i PBL. Direktivets krav på

¹⁸ Kravet avser rum för förvaring av cyklar, barnvagnar, utomhusrullstolar, rollatorer och liknande (avsnitt 3:23 BBR). De nya föreskrifterna om bostäders lämplighet för ändamålet anger krav på rum för skrymmande föremål för dagligt bruk. Rummet ska vara dimensionerat för de bostäder som delar funktionen. Se 2 kap. 6 § Boverkets föreskrifter om bostäders lämplighet för sitt ändamål. Föreskrifterna träder i kraft den 1 juli 2025.

hållbar mobilitet utgår från byggnaden i sig, både i de delar de avser parkeringar i själva byggnaderna och i de delar som avser parkeringar i anslutning till byggnaderna. Samma förutsättningar, som utlöser krav på laddinfrastruktur, byggnader med bilparkering med visst antal platser, utlöser också krav på cykelparkeringsplatser. Det är därför ändamålsenligt med en sammanhållen reglering i PBL, PBF och anslutande föreskrifter om både laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser.

6.2 Uppförande av ny byggnad

En följd av att kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser införs som tekniska egenskapskrav är att kraven gäller vid nybyggnad (8 kap. 5 § första stycket 1 PBL). Begreppet nybyggnad definieras i 1 kap. 4 § PBL som ”uppförande av en ny byggnad eller flyttning av en tidigare uppförd byggnad till en ny plats”. I direktivet anges krav på hållbar mobilitet för nya lokalbyggnader och nya bostadsbyggnader. Direktivets lydelse synes inte omfatta fall då befintliga byggnader flyttas. Gällande krav på laddinfrastruktur i PBL och PBF gäller vid nybyggnad och således även vid flyttning. Författningsförslaget innebär att de preciserade kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser anges i Boverkets föreskrifter som en del av Boverkets övriga byggregler. Se avsnitt 6.5.2. Tillämpningsområdet för Boverkets byggregler är i övrigt uppförande av nya byggnader och inkluderar således inte flyttning. Att göra en motsvarande avgränsning i Boverkets föreskrifter om hållbar mobilitet bedöms vara förenligt med direktivet.

6.3 Ombyggnad

Kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för lokal- och bostadsbyggnader i artikel 14.1 och 14.4 i direktivet gäller även om byggnaden genomgår en större renovering. Begreppet ”större renovering” definieras i artikel 2.22 som ”renovering av en byggnad där:

- a) totalkostnaden för renoveringen av klimatskalet eller byggnadens installationssystem överstiger 25 procent av byggnadens värde, exklusive värdet av den mark där byggnaden är belägen, eller
- b) mer än 25 procent av klimatskalets yta renoveras.

Definitionen överensstämmer med hur begreppet definierades i det tidigare direktivet.

Begreppet ”större renoveringar” förekommer inte i svensk bygglagstiftning. Där förekommer i stället begreppet ”ombyggnad”, vilket i 1 kap. 4 § PBL definieras som ”ändring av en byggnad som innebär att hela byggnaden eller en betydande och avgränsbar del av byggnaden påtagligt förnyas”. Vid införandet av de nu gällande kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen ersattes begreppet ”större renovering” med begreppet ”ombyggnad” för att ansluta till det begrepp som redan

används i svensk rätt. Så har även gjorts vid andra direktivgenomföranden, exempelvis vid genomförandet av EU:s utbyggnadsdirektiv och kraven på bredbandsanslutning i 8 kap. 4 § första stycket 10 PBL och 3 kap. 20 a § PBF. Begreppet "omfattande renoveringsprojekt" ersattes här av ombyggnadsbegreppet. Jämför 8 kap. 5 § PBL och 3 kap. 22 § PBF.

Boverket anser att det underlättar rättstillämpningen om befintliga begrepp används i så stor utsträckning som möjligt och finner inte skäl att frångå ombyggnadsbegreppet specifikt för kraven på hållbar mobilitet. Vad som sägs i artikel 14.1 och 14.4 i direktivet om krav vid större renoveringar bör alltså aktualiseras vid ombyggnad.

Kraven på hållbar mobilitet gäller för sådana ombyggnadsfall som i anges i artikel 14.1 andra stycket a) och b) och artikel 14.4 tredje stycket a) och b) i direktivet och kan innebära krav på åtgärder utanför ändrad del av byggnaden. I gällande reglering preciseras detta i 3 kap. 22 § tredje stycket PBF. I 3 kap. 22 § tredje stycket PBF i författningsförslaget anges i stället att kraven på hållbar mobilitet ska uppfyllas vid ombyggnad när detta behövs till följd av direktivet. Regeringens bemyndigande för en sådan reglering finns enligt Boverkets bedömning i 16 kap. 2 § 4 jämförd med 8 kap. 5 § andra stycket PBL.

6.4 Tillsyn och kontroll

Enligt förslaget i denna rapport införs direktivets krav på hållbar mobilitet, dvs. krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser, som ett tekniskt egenskapskrav i PBL.

Kraven kommer att gälla dels för nya byggnader och vid ombyggnad, dels som retroaktiva krav. För nya byggnader och för byggnader som genomgår ombyggnad ansvarar byggherren för att kraven uppfylls, och byggnadens ägare ska se till att de retroaktiva kraven uppfylls.

Som tekniska egenskapskrav på byggnader kommer kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser att omfattas av kontroll under byggprocessen i form av byggnadsnämndens bedömning inför startbeskedet vid uppförande av ny byggnad och ombyggnad. För åtgärder som kräver bygglov eller anmälan gäller att de enligt 10 kap. 3 § PBL inte får påbörjas förrän kommunens byggnadsnämnd har lämnat startbesked. En förutsättning för att startbesked ska få ges är enligt 10 kap. 23 § samma lag att åtgärden kan antas komma att uppfylla de krav som gäller enligt den lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen. I dessa fall utövar det allmänna således en viss kontroll av de tekniska egenskapskravens efterlevnad i samband med att byggåtgärder utförs. Den som utan att ha fått startbesked påbörjar en åtgärd som kräver startbesked kan åläggas att betala en byggsanktionsavgift (Jfr. 11 kap. 51 § PBL och 9 kap. PBF).

De retroaktiva kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser, som börjar gälla 2027, kommer att gälla för befintliga byggnader, och ska alltså uppfyllas oberoende av om ändring av byggnaden sker eller inte. Boverket ser ingen anledning att föreskriva att tillsynen av de retroaktiva kraven ska ligga på någon annan myndighet än byggnadsnämnden. I likhet med vad som gäller för befintligt retroaktivt krav på en laddningspunkt för vissa lokalbyggnader, kommer det således enligt 11 kap. 5 § PBL att bli en uppgift för byggnadsnämnden att utöva tillsyn över att de nya retroaktiva kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser efterlevs för befintliga byggnader.

Av 11 kap. 5 § PBL följer att byggnadsnämnden ska ingripa med tillsynsåtgärder så snart det finns anledning att anta att någon inte har följt en bestämmelse i PBL eller i regler som grundas på den lagen. Ett tillsynsämmande kan aktualiseras efter en anmälan utifrån eller på byggnadsnämndens eget initiativ. För att vidta åtgärder när brister har upptäckts har byggnadsnämnden olika ingripandemöjligheter som finns angivna i 11 kap. PBL. Dessa åtgärder kan till exempel innebära åtgärds- eller rättelseförelägganden, som kan förenas med vite.

6.4.1 Förhållandet mellan tomt- och utformningskrav i PBL och direktivets krav på cykelparkeringsplatser

I lovprocessen prövas kraven på obebyggda tomter som ska bebyggas enligt 8 kap. 9 § PBL (Jfr. 9 kap. 30–31 §§ PBL). I samband med denna prövning tar byggnadsnämnden bland annat ställning till att det på tomten eller i närheten av den i skälig utsträckning finns lämpligt utrymme för parkering, lastning och lossning av fordon (Jfr. 8 kap. 9 § 4 PBL). Enligt 2 § lagen om vägtrafikdefinitioner räknas cyklar som ett fordon. Om det inte finns tillräckliga utrymmen för att ordna både friyta och parkering, anges det också i PBL att man i första hand ska ordna friyta (Jfr. 8 kap. 9 § andra stycket).

Direktivets krav på cykelparkeringsplatser utgår från byggnaden i sig, både i de delar de avser bilparkeringar i själva byggnaden och i de delar som avser bilparkeringar i anslutning till byggnaden. De krav som ställs på cykelparkeringsplatser i 8 kap. 9 § PBL utgår i stället från tomten, inte byggnaden i sig. Dock gäller tomtkraven för tomter som ska bebyggas, dvs. förses med en eller flera byggnader. Det finns därmed ett visst samband mellan tomtkraven i 8 kap. 9 § PBL och direktivets krav på cykelparkeringsplatser. Men kraven har olika utgångslägen, vilket är en av anledningarna till att Boverket föreslår att direktivets krav på cykelparkeringsplatser införs som ett tekniskt egenskapskrav i 8 kap. 4 § PBL och inte som ett krav kopplat till tomt i 8 kap. 9 § PBL.

De cykelparkeringsplatser som krävs enligt 8 kap. 9 § PBL kan enligt den bestämmelsen antingen anordnas på tomten eller i närheten av tomten. Enligt definitionen av tomt i 1 kap. 4 § PBL avses med tomt sådan mark

som är avsedd för en eller flera byggnader och sådan mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål. Om cykelparkeringsplatserna anordnas på tomten så innebär det då att de anordnas antingen utanför byggnaden på tomten eller i byggnaden som ligger på tomten. Tomtkraven enligt 8 kap. 9 § PBL innebär därmed inte att cykelparkeringsplatserna måste vara placerade utanför byggnaden för att kraven ska vara uppfyllda.

Vad gäller kraven på cykelparkeringsplatser i direktivet ställs det inte några särskilda krav på var cykelparkeringsplatserna ska placeras för att kraven ska vara uppfyllda. Enligt Boverkets uppfattning kan därmed de cykelparkeringsplatser som krävs enligt direktivet placeras antingen i byggnaden eller på marken utanför byggnaden inom dess tomt.

Detta innebär att även ifall kraven på tomt enligt 8 kap. 9 § PBL och kraven på byggnader enligt direktivet har olika utgångspunkter så är lösningarna för att uppfylla kraven lika i den meningen att de cykelparkeringsplatser som krävs för att uppfylla båda kraven antingen kan placeras i byggnaden eller utanför byggnaden inom dess tomt.

Men eftersom tomtkraven och direktivskraven har olika utgångspunkter så är frågan om det innebär att det ställs dubbla krav på cykelparkeringsplatser för att båda kraven ska vara uppfyllda? Till exempel att det då skulle krävas att ett flerbostadshus som uppförs på en obebyggd tomt ska ha minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet för att uppfylla tomtkraven och minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet för att uppfylla direktivskraven, vilket då sammanlagt innebär att varje bostadslägenhet behöver ha minst fyra cykelparkeringsplatser för att uppfylla båda kraven.

Utifrån hur kraven i direktivet är ställda så är det dock Boverkets uppfattning att direktivet inte ställer några utökade krav på att det ska anordnas fler cykelparkeringsplatser än de som redan har anordnats, eller ska anordnas, med stöd av tomtkraven. Det betyder att om det enligt tomtkraven krävs att ett flerbostadshus ska ha minst två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet så har också kravet enligt direktivet uppfyllts eftersom det inte ställer något högre krav på att det ska finnas fler cykelparkeringsplatser för varje bostadslägenhet än just två stycken.

Skillnaden mellan kraven i direktivet och kraven på tomt blir dock i det fall det ställs lägre krav på cykelparkeringsplatser i antingen direktivet eller i tomtkravet. Om det till exempel ställs krav på att anordna en cykelparkeringsplats per bostadslägenhet, för att uppfylla tomtkravet, så innebär detta att det krävs ytterligare en cykelparkeringsplats per bostadslägenhet, för att uppfylla direktivskravet, så att det sammanlagt finns två cykelparkeringsplatser per bostadslägenhet.

I lovprocessen prövas också utformningskravet på att en byggnad ska vara lämpligt för sitt ändamål enligt 8 kap. 1 § PBL. För byggnader som innehåller bostäder ska dessa vara projekterade och utförda på ett sådant sätt att bostäderna i skälig utsträckning har avskiljbara utrymmen för sömn och vila, samvaro, matlagning, måltider, hygien och förvaring enligt 3 kap. 1 § PBF. Detta krav på bostäder är sedan preciserat i avsnitt 3:2 BBR om bostadsutformning. I avsnitt 3:23 BBR finns en särskild regel om att det i bostadslägenhetens närhet ska finnas ”rum för förvaring av barnvagnar, cyklar, utomhusrullstolar, rollatorer och liknande samt utrymme för postboxar”.¹⁹ Det krav som ställs i BBR på att det ska finnas ett rum för förvaring av bland annat cyklar är inte i sig ett direkt krav på att det ska finnas parkeringsplatser för cyklar. Men att det finns ett rum för förvaring av cyklar utesluter inte att det också kan användas som en plats för parkering av cyklar. I likhet med vad Boverket ovan har beskrivit om kravet på cykelparkeringsplatser utifrån tomtkravet så anser Boverket att om ett rum för förvaring av cyklar i en byggnad också används som en parkeringsplats för cyklar, så innebär det att direktivets krav på cykelparkeringsplatser är uppfyllda, om det går att få plats med minst två cyklar per bostadslägenhet i rummet.

6.5 Särskilt om regleringsnivå och bemyndiganden

6.5.1 Övergripande krav i PBL och PBF

Boverket föreslår att det elfte tekniska egenskapskravet, "laddning av elfordon", i 8 kap. 4 § PBL breddas och ändras till "hållbar mobilitet" för att därmed även innefatta krav på cykelparkering enligt artikel 14 i direktivet. De föreskrifter som behövs för att genomföra de krav som följer av artikel 14 i direktivet kan meddelas med stöd av de befintliga bemyndigandena i 16 kap. 2 § PBL och kräver således inget nytt bemyndigande.

Gällande regler om laddning av elfordon på förordningsnivå, i PBF, preciserar bland annat vilket antal parkeringsplatser som utlöser krav och vilken utrustning som krävs vid nybyggnad, ombyggnad och retroaktivt för befintliga lokalbyggnader. En motsvarande reglering i PBF med utgångspunkt i det nya direktivets krav skulle innebära en relativt omfattande reglering på förordningsnivå som till sin detaljeringsgrad skulle skilja sig från övriga krav på byggnadsverk i 3 kap. PBF. Boverket föreslår därför att endast en allmänt hållen reglering anges på förordningsnivå. Den valda regleringsmodellen innebär att PBF hålls på en generell

¹⁹ I den nya författningen, Boverket föreskrifter om bostäders lämplighet för sitt ändamål, som börjar gälla den 1 juli 2025 så finns motsvarande krav i 2 kap. 6 § och uttryckt som ”Rum för förvaring av skrymmande föremål för dagligt bruk, får placeras utanför bostaden och får delas av flera bostäder. Rummet ska vara dimensionerat för de bostäder som delar funktionen”.

och likriktad nivå. Förslaget avseende kravet på hållbar mobilitet ligger också i linje med det förslag till reglering på förordningsnivå som lämnas i Boverkets andra EPBD-uppdrag om metoder och definitioner samt krav på solenergi.²⁰

Enligt förslaget preciseras i 3 kap. 20 b § PBF att kravet på hållbar mobilitet avser utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser och att kraven är beroende av ett antal kriterier, bland annat antalet bilparkeringsplatser och byggnadens användning. Bestämmelsen kan inte tillämpas utan tillämpningsföreskrifter och Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 3 § 13 PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

Byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet undantas från kraven. Ett sådant undantag finns i gällande bestämmelser i PBF om laddning av elfordon. Undantaget har sin grund i artikel 4.2 i fördraget om Europeiska unionen. (3 kap. 20 b § andra stycket PBF i författningsförslaget.)

Vidare preciseras i 3 kap 22 § PBF i författningsförslaget att krav på hållbar mobilitet ska uppfyllas vid nybyggnad och endast vid sådana ändringar som är ombyggnad i PBL:s mening. Vid ombyggnad ska kraven uppfyllas när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen., dvs. i de särskilda ombyggnadsfall som i anges i artikel 14.1 andra stycket a) och b) och artikel 14.4 tredje stycket a) och b) i direktivet. Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

Kraven är retroaktiva för lokalbyggnader när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, dvs. i den uträkning som det krävs enligt artikel 14.2 i direktivet. (3 kap. 22 § fjärde stycket PBF i författningsförslaget.). Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 3 § 13 och 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

6.5.2 De preciserade kraven anges i Boverkets föreskrifter

Förslaget innebär att det i Boverkets föreskrifter behöver preciseras vilka byggnader som omfattas av kraven, undantag från kraven och vad som krävs för att uppfylla kraven. I detta innefattas de förutsättningar och avgränsningar för kravens tillämpning som följer av direktivet. Det handlar bland annat om den generella avgränsning för tillämpningen som i direktivet anges till byggnader för vilka energi används för att påverka

²⁰ Boverkets rapport 2025:3 Metoder, definitioner och krav inom solenergi i direktivet om byggnaders energiprestanda – delredovisning, dnr 3894/2024.

inomhusmiljön.²¹ Boverkets föreskrifter behöver också innehålla preciseringar av det antal bilparkeringsplatser som utlöser krav, vilka bilparkeringsplatser som omfattas av krav vid uppförande och ombyggnad ("fysiskt angränsar till byggnaden") respektive retroaktivt samt precisering av vid vilka ombyggnadsfall kraven ska uppfyllas²². Vidare innebär förslaget att det i Boverkets föreskrifter behöver regleras vilken laddinfrastruktur som krävs och hur mycket samt hur många cykelparkeringsplatser som krävs.

6.5.3 Det gällande retroaktiva kravet

Förslaget får också till följd att det nu gällande retroaktiva kravet på en laddningspunkt för lokalbyggnader med fler än tjugo parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten, som trädde i kraft den 1 januari 2025, får överföras till och i stället regleras i Boverkets föreskrifter. Boverket bedömer att kravet behöver finnas kvar oförändrat även efter det att kraven i det omarbetade direktivet börjat tillämpas. Det kan inte ersättas av de nya retroaktiva kraven för lokalbyggnader. De nya skarpare retroaktiva kraven behöver inte innebära krav på någon laddningspunkt. Kraven innebär att man i stället kan välja att ha ledningsinfrastruktur, tomrör, till hälften av platserna. De gällande och nya retroaktiva kraven är heller inte överlappande avseende vilka bilparkeringar som omfattas av krav.

6.6 Möjligheter till undantag

6.6.1 Undantag utifrån elnätets kapacitet

Undantaget enligt artikel 14.5 a) i det omarbetade direktivet kan endast tillämpas om byggnaderna är belägna i de yttersta randområdena eller om den nödvändiga laddinfrastrukturen är beroende av enskilda mikrosystem. Med de yttersta randområdena avses vissa särskilt utpekade områden, som exempelvis Azorema, Madeira och Kanarieöarna. (Jfr. artikel 349 EUF-fördraget.) Undantaget skulle därmed inte kunna åberopas på andra platser i Europa. Enskilda mikrosystem, dvs. områden med lokala energisystem som inte är sammankopplade med det svenska elnätet, är ytterst ovanliga i Sverige. Boverket bedömer därför att undantaget enligt artikel 14.5 a) i det omarbetade direktivet inte behöver eller bör tillämpas i svensk lagstiftning.

²¹ Avgränsningen ligger i direktivets definition av byggnadsbegreppet i artikel 2.1, vilken skiljer sig från PBL:s definition av byggnad enligt 1 kap. 4 § PBL.

²² Ombyggnadsfall som i anges i artikel 14.1 andra stycket a) och b) och artikel 14.4 tredje stycket a) och b) i direktivet.

6.6.2 Undantag utifrån kostnaden vid ombyggnad

Artikel 14.5 b) i det omarbetade direktivet medger undantag för fall då kostnaderna för laddnings- och ledningsinstallationer överstiger 10 procent av den totala kostnaden för en ”större renovering” av byggnaden.

I samband med införlivande av kraven på laddinfrastruktur enligt det tidigare direktivet bedömde Boverket att undantaget inte behövde eller borde införas i svensk lagstiftning. Utifrån innebörden av begreppet ombyggnad bedömde Boverket att kraven på laddinfrastruktur sällan skulle komma att överskrida 7 procent av ombyggnadskostnaden.²³ Det omarbetade direktivet ställer betydligt högre krav på laddningsinfrastruktur. Boverket får mot denna bakgrund överväga om undantagsmöjligheten bör utnyttjas. Enligt den föreslagna regleringsmodellen med en allmänt hållen reglering i PBF görs preciseringar av vilka ombyggnadsfall som omfattas av krav på hållbar mobilitet i Boverkets föreskrifter.

²³ Boverket (2019). Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon. Rapport 2019:15. s. 37 ff.

7 Bedömning av konsekvenser av de föreslagna reglerna

Konsekvensbeskrivningen är avgränsad till en bedömning av konsekvenser som följer av författningsförslaget som beskrivs i avsnitt 6. En konsekvensutredning bör göras i proportion till ett förslags eller besluts omfattning och effekter.²⁴ Eftersom författningsförslaget inte innehåller några förändringar i vilka faktiska krav som en byggnad ska uppfylla eller krav på hur någon berörd aktör ska agera är konsekvenserna för de som berörs marginella. För de som berörs, till exempel en byggherre, saknar det betydelse om de krav som föreslås i den här utredningen ställs på lag-, förordnings- eller föreskriftsnivå.

Boverket kommer att göra en fullständig konsekvensutredning när direktivets krav införlivas, enligt förslaget, genom föreskrifter.

7.1 Vilka avsedda effekter uppnås?

Författningsförslaget bedöms vara det mest ändamålsenliga sättet att på lag- och förordningsnivå skapa en grund för att implementera det omarbetade direktivet. Skälet är att en regleringsmodell där detaljerade regler läggs i föreskrift skapar goda förutsättningar för att utforma alla regeländringar som följer av det omarbetade direktivet på ett likriktat sätt. Processuellt bedöms det vara mer kostnadseffektivt att förvalta regler i föreskrift än i lag eller förordning.

7.2 Begränsning av kostnader givet målet som ska uppnås

Syftet med förslaget är att skapa en grund för att kunna implementera direktivet på det mest ändamålsenliga sättet som är möjligt. Det inbegriper ett likriktat regelsystem som bör underlätta tillämpningen för bland annat byggherrar och tillsynsmyndigheter. Förslaget är förvaltningsmässigt också mer kostnadseffektivt än den alternativa lösningen som beskrivs i avsnitt 5.6. Boverkets bedömning är därför att författningsförslaget inte orsakar högre kostnader för företag, stat, kommun och andra berörda, givet det syfte som ska uppnås med förslaget, än en lösning där en större andel av den nödvändiga regleringen hade gjorts på förordningsnivå.

²⁴ Förordning (2024:183) om konsekvensutredningar.

7.3 Aktörer som påverkas

Aktörer som äger en byggnad eller låter uppföra en byggnad som omfattas av de föreslagna kraven påverkas eftersom de har ansvar för att byggnaden uppfyller kraven i författningsförslagen. Det är framför allt företag men det är även till exempel kommuner, regioner, bostadsrättsföreningar, stiftelser och ideella föreningar.

I en vidare bemärkelse påverkas även till exempel företag inom fastighetsförvaltning, byggnadsentreprenad, installatörer av laddinfrastruktur och potentiellt även leverantörer och tillverkare av laddinfrastruktur. Även boende och användare av byggnader påverkas, särskilt de som har användning för laddningspunkter och cykelparkeringsplatser.

Sammantaget kommer det omarbetade direktivet att direkt eller indirekt påverka stora delar av samhällsbyggnadssektorn²⁵. En fullständig redogörelse och beräkning görs när Boverkets föreskrifter tas fram eftersom utformningen av föreskrifterna kommer att styra vilka aktörer som faktiskt berörs.

7.4 Konsekvenser för företag och andra organisationer som uppför eller äger byggnader

7.4.1 Allmänna konsekvenser för företag

Företag som uppför, ändrar och i vissa fall äger byggnader berörs av krav på hållbar mobilitet. Kraven är avgränsade till byggnader som använder energi för att påverka inomhusmiljön vilket innebär att det finns företag och organisationer i gruppen som inte berörs. Författningsförslaget innebär att de som berörs får delvis nya krav att uppfylla. De kommer att behöva informera sig om förändringarna i bygglagstiftningen.

7.4.2 Kostnader och intäkter för företag

Författningsförslagen innebär ingen påverkan vad gäller kostnader och intäkter. De nya, högre kraven i det omarbetade direktivet kommer, enligt förslaget, att införlivas genom ändringar i Boverkets föreskrifter, som även kommer att omfatta retroaktiva krav i vissa befintliga byggnader. Det kommer att innebära högre investeringskostnader för de aktörer som träffas men också i vissa fall högre intäkter från till exempel uthyrning av laddplatser. Den faktiska kravnivån kommer att fastställas i Boverkets föreskrifter. Vid utformningen av föreskrifterna kommer monetarisering

²⁵ Se sammanställning av aktörer som kan påverkas i Boverkets konsekvensutredning till BFS 2024:8 – Boverkets föreskrifter om skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö samt hushållning med vatten och avfall.

och lönsamhetsbedömningar göras som ett underlag till hur direktivets bestämmelser ska införlivas.

7.4.3 Andra relevanta konsekvenser

Nya krav i bygglagstiftningen innebär alltid en viss börda för de som ska uppfylla kraven i form av informationsbehov, administration och vad gäller krav på hållbar mobilitet även investeringskostnader och driftkostnader. Olika typer av företag och organisationer kan ha olika förutsättningar att hantera en ökad regelbörda. Höjda krav bör kunna motiveras med samhällsnyttor som är större än kostnaderna för de som ska uppfylla kraven.

Det är viktigt att kraven så långt möjligt givet direktivets krav anpassas så att konsekvenserna för olika typer av aktörer kan minimeras. Boverket kommer att utforma föreskrifterna så att risken för olönsamma åtgärder minimeras med bivillkoret att direktivets krav måste uppfyllas.

7.5 Konsekvenser för enskilda och hushåll

Enskilda och hushåll har inte ansvar för att kraven på hållbar mobilitet uppfylls. De påverkas däremot indirekt genom att de kan få nytta av direktivets höjda krav på bland annat laddningspunkter och cykelparkeringsplatser. En analys och beskrivning av konsekvenser görs när Boverket tar fram de föreskrifter som kommer att precisera kravnivån och som är nödvändiga för att införliva direktivet.

7.6 Konsekvenser för ideella organisationer

Enligt regeringsuppdraget ska konsekvenser för aktörer i civilsamhället särskilt beaktas. Det kan vara organisationer som till exempel äger byggnader för idrott, andakt eller föreningar som äger bygdegårdar. Enligt uppgift till Boverket kan det handla om ca 14 000 byggnader som potentiellt kan påverkas. Boverket kommer att ta hänsyn till ideella organisationer när precisering av kravnivån görs i föreskrifterna. Det är framför allt i utformningen av de retroaktiva kraven för lokalbyggnader som tolkning av direktivet kan ha betydelse. I avsnitt 10 finns en översiktlig bedömning av hur ett sådant krav kan utformas och potentiella konsekvenser av olika alternativ.

7.7 Konsekvenser för kommuner och regioner

En kommun berörs dels om den är byggherre och byggnadsägare, dels som myndighetsutövare. Påverkan som byggherre är densamma som för företag, se avsnitt 7.4. Även regioner berörs i egenskap av byggherre och byggnadsägare.

För en kommun som myndighetsutövare blir påverkan densamma oavsett var i regelhierarkin direktivets bestämmelser placeras. En fullständig

analys och beskrivning av konsekvenser görs när Boverket, enligt förslaget, tar fram de föreskrifter som kommer att precisera kravnivån och som är nödvändiga för att införliva direktivet.

7.7.1 Allmänna konsekvenser för kommuner och regioner

Sedan 2021 finns det ett tekniskt egenskapskrav på laddning av elfordon. Nuvarande förslag är i huvudsak en utökning av befintliga krav och påverkar därför endast marginellt kommunernas myndighetsutövning och tillsåtgång för beredning jämfört med nuvarande regler.

Nytt är kraven på cykelparkeringsplatser och att byggnadsnämnden i vissa fall kan bedöma om undantag från krav på att bland annat nya bostadsbyggnader ska ha två cykelparkeringsplatser per lägenhet. Eventuellt kommer viss vägledning om detta kunna tillhandahållas vilket i så fall skulle kunna underlätta kommunernas arbete.

Kommunernas byggnadsnämnder behöver informera sig om de nya kravnivåerna och att det nu även kommer att finnas krav på cykelparkeringsplatser i vissa fall. Personalen behöver känna till reglerna så att de kan tillämpa dem i myndighetsutövningen samt kunna utföra sitt informationsuppdrag gentemot företag och allmänhet. Detta ingår i de tillstånds- och tillsynsprocesser som redan finns.

I den utsträckning en kommun har informationsmaterial om byggande och byggregler, till exempel på en webbplats, behöver det uppdateras i enlighet med de nya reglerna.

7.7.2 Förslaget i förhållande till den kommunala självstyrelsen

Författningsförslaget påverkar inte den kommunala självstyrelsen.

7.8 Konsekvenser för staten

Författningsförslaget innebär att en stor andel av direktivets bestämmelser genomförs av Boverket på föreskriftsnivå. Boverkets nuvarande föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon kommer att behöva omarbetas. Det är ett merarbete men föreskrifter hade i någon utsträckning behövts även med en regleringsstruktur där en större andel regler hade lagts i lag och förordning varför det valet inte har någon större betydelse för Boverket. För staten är det på sikt troligen mer kostnadseffektivt att större andel bestämmelser finns på lägre nivå eftersom förfarandet med att skapa eller ändra regler i föreskrift är enklare än att göra det i lag eller förordning. Energiprestandadirektivet har omarbetats flera gånger sedan det trädde i kraft 2003 och med allt högre politiska miljö- och klimatmål kan det blir fler omarbetningar.

En logisk följd av författningsförslagen är att kravnivån, i de fall den kan anpassas, bestäms av Boverket utifrån bland annat bestämmelser som finns i 9 och 10 §§ förordningen om konsekvensutredningar.

När staten äger byggnader som omfattas av kraven påverkas den på samma sätt som andra fastighetsägare, till exempel företag och bostadsrättsföreningar.

7.9 Miljöeffekter

Författningsförslaget innebär i sig ingen miljöpåverkan. Valet av regleringsnivå bör inte ha någon påverkan på olika aktörers beteende och beslut, till exempel val mellan olika tekniker, eller val mellan olika investeringar, som kan ha såväl positiv som negativ miljöpåverkan.

Det övergripande syftet med krav på hållbar mobilitet är att sänka utsläppen från transportsektorn, dels genom att underlätta användning av laddfordon, dels genom att öka tillgången på cykelparkeringsplatser. Givet att användarna av de byggnader som träffas ändrar sina vanor vad gäller mobilitet kommer direktivet troligen leda till positiva miljöeffekter, till exempel minskning av utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Det behöver inte betyda att det är ett kostnadseffektivt styrmedel för att nå transportsektorns utsläppsmål. Miljöeffekter kommer att analyseras närmare i arbetet med föreskrifterna.

7.10 Bedömning av samhällsekonomisk effektivitet

Valet av regleringsmodell bedöms inte ha någon väsentlig samhällsekonomisk betydelse. Modellen skapar dock goda förutsättningar för att skapa ett sammanhängande och likriktat regelsystem vilket bör underlätta tillämpningen för byggherrar och tillsynsmyndigheter. Detta bedöms bidra till regeringens önskemål om ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt effektivt genomförande av direktivet.

Graden av samhällsekonomisk effektivitet avgörs i de preciseringar som behöver göras av direktivets, i vissa delar, opreciserade krav. Dessa val görs i utformningen av föreskrifterna och samhällsekonomiska effekter kommer att beaktas i den utredningen. Eftersom valet av styrmedel, genom antagandet av energiprestandadirektivet redan är gjort, kommer Boverkets arbete främst handla om att implementera direktivets bestämmelser på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt. Det vill säga att utföra implementeringen så att direktivets minimikrav uppnås till lägsta möjliga samhällskostnad, vilket sannolikt inte är samma sak som att välja ett styrmedel som styr mot ett samhällsekonomiskt effektivt tillstånd.

8 Särskild hänsyn vad gäller tidpunkt för ikraftträdande

Artikel 35 i direktivet anger att kraven på hållbar mobilitet i artikel 14 ska vara genomförda senast den 29 maj 2026.

Lag- och förordningsändringen som genomför kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser föreslås därför träda i kraft vid detta datum. Till skillnad mot det tidigare direktivet²⁶ innehåller det omarbetade direktivet inte någon bestämmelse om att medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa kraven på hållbar mobilitet om bygglovsansökan eller anmälan gjorts före ett visst datum. Någon sådan övergångsbestämmelse föreslås därför inte.

De retroaktiva krav för lokalbyggnader som följer av artikel 14.2 ska enligt direktivet gälla senast den 1 januari 2027²⁷. Det retroaktiva kravet på förinstallerad kabeldragning som gäller för byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ska gälla senast den 1 januari 2033. Enligt förslaget preciseras de retroaktiva kraven i Boverkets föreskrifter och ikraftträdandetidpunkten för dessa krav kommer således att regleras i dessa föreskrifter.

²⁶ Jämför artikel 8.6 i det tidigare direktivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda: ”6. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa punkterna 2, 3 och 5 på specifika kategorier av byggnader om a) med beaktande av punkterna 2 och 5, bygglovsansökningar eller motsvarande ansökningar har lämnats in senast den 10 mars 2021.” Jämför också artikel 7.4 i det omarbetade energiprestandadirektivet.

²⁷ Möjlighet finns att i vissa fall skjuta upp genomförandet av dessa krav till den 1 januari 2029. Jfr. artikel 14.2 tredje stycket.

9 Utvärdering av konsekvenser

En samlad utvärderingsplan kommer att göras när artikel 14 och övriga artiklar i direktivet som har förändrats är implementerade i svensk lagstiftning. Valet av regleringsmodell i förslaget innebär att de materiella kraven kommer att regleras i Boverkets föreskrifter. En plan för utvärdering av reglerna och dess konsekvenser kommer att tas fram under arbetet med föreskrifterna som Boverket kommer genomföra 2025.

10 Behov av myndighetsföreskrifter

I avsnittet ges en översiktlig beskrivning av behovet av myndighetsföreskrifter för att uppfylla direktivets krav på medlemsstaterna. Eftersom det inte är formella förslag till regeringen tillämpas inte förordningen om konsekvensutredningar fullt ut i denna del. En särskild konsekvensutredning enligt förordningen kommer att tas fram inför Boverkets remiss och beslut om sådana föreskrifter.

10.1 Allmänt

Författningsförslaget innebär att det på förordningsnivå, i PBF, endast anges övergripande krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser för byggnader. Detta skiljer sig från gällande reglering i PBF av egenskapskrav avseende laddning av elfordon. Den gällande regleringen anger vilka byggnader som omfattas av krav vid nybyggnad, ombyggnad samt retroaktivt, och vilken utrustning för laddning av elfordon som då ska finnas och hur mycket. Som framgår av avsnitt 4.3.1 innehåller Boverkets gällande föreskrifter om utrustning för laddning av elfordon i huvudsak endast krav på själva utrustningen.

Den valda regleringsmodellen i författningsförslaget innebär att den detaljerade retroaktiva bestämmelsen i 3 kap. 20 c § PBF, som har sin grund i det tidigare energiprestandadirektivet, upphävs i förordningen. Boverket bedömer dock att kravet bör finnas kvar och att bestämmelsen oförändrad bör överföras till Boverkets föreskrifter. Se avsnitt 6.5.3.

Enligt 10 kap. 3 § 13 PBF i författningsförslaget ges Boverket bemyndigande att meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelsen i 3 kap. 20 b § PBF om egenskapskrav avseende hållbar mobilitet.

10.2 Avgränsningar för kravens tillämpning

Författningsförslaget med övergripande krav på förordningsnivå innebär att det i Boverkets föreskrifter behöver preciseras vilka byggnader som omfattas av kraven och när kraven ska tillämpas. Det handlar om reglering av de avgränsningar som följer av direktivet, exempelvis

- att kraven endast omfattar byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusmiljön
- det antal bilparkeringsplatser som utlöser krav för bostadshus och lokalbyggnader vid uppförande och ombyggnad samt för lokalbyggnader retroaktivt

- vilka bilparkeringsplatser som omfattas av krav vid uppförande och ombyggnad ("angränsar fysiskt till byggnaden") och retroaktivt. Se nedan i avsnitt 10.2.1.
- undantag från krav på cykelparkering för vissa byggnader som man inte anländer till med cykel (lokalbyggnader) och med hänsyn till lokala särdrag (bostadshus)
- avgränsning i tillämpning till vissa ombyggnadsfall.

Det kan också finnas behov av preciseringar av vad som avses med kontorsbyggnader eller byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ²⁸.

10.2.1 Tillämpning av de retroaktiva kraven

I direktivet framgår tydligt att kraven vid uppförande av byggnader och vid ombyggnad ska tillämpas i såväl byggnaden som i byggnadens närhet (på tomten). För de retroaktiva kraven finns däremot ingen sådan precisering om bilparkeringsens placering i förhållande till byggnaden.

Mot bakgrund av att de retroaktiva kraven för 2027 och 2033 är betydligt mer omfattande än de för 2025 torde en snäv precisering av de retroaktiva kraven vara mest rationellt ur ett svenskt perspektiv. Boverket förordar därför att de tillkommande retroaktiva kraven införs på en miniminivå, nedan benämnt alternativ 1.

Boverket analyserar tre alternativa lösningar för implementering av de retroaktiva kraven.

10.2.1.1 Alternativ 1 Retroaktiva krav på vissa byggnader

Direktivets miniminivå 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 ligger i linje med regeringsuppdragets inriktning på att kostnader för företag och enskilda ska minimeras, samt att risk för olönsamma åtgärder ska minimeras, särskilt för ideella organisationer. Det minskar även risken för att omfattande åtgärder görs som inte är ekonomiskt försvarbara eller miljömässigt motiverade.

En tydlig avgränsning gör också reglerna enklare att tillämpa för den enskilde och underlättar byggnadsnämndernas tillsynsarbete. En nackdel är dock att avgränsningen skiljer sig mot kraven vid uppförande av nya byggnader och hur det retroaktiva kravet från 2025 har införlivats i Sverige, vilket kan göra det svårt att hålla reda på när tomten omfattas av

²⁸ Artikel 2.12 direktiv (EU) 2023/1791: *offentliga organ*: nationella, regionala eller lokala myndigheter och enheter som direkt finansieras och administreras av dessa myndigheter men som inte är av industriell eller kommersiell karaktär.

krav eller inte. Det kan även ifrågasättas om en sådan implementering är allt för snäv för att ligga i linje med direktivets syfte för hållbar mobilitet.

Alternativ 1 leder till att uppskattningsvis 8000–13000 byggnader kommer att omfattas av kraven och leda till 350–600 miljoner kr i investeringskostnad.²⁹

10.2.1.2 Alternativ 2 Retroaktiva krav som omfattar vissa byggnader och deras tomt

Direktivet tolkas som att lokalbyggnader som har fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden och på tomten, det vill säga fysiskt nära angränsande till byggnaden, ska förses med laddningspunkter på 10 procent av parkeringsplatserna eller förberedas med 50 procent. Detta ligger i linje med hur kraven ska tillämpas vid uppförande av byggnader och hur Sverige införlivat det tidigare direktivet.

Det innebär att avsevärt fler byggnader omfattas av kraven eftersom parkering på tomt är mycket vanligare än parkering inne i byggnader. Alternativet innebär att det skulle installeras betydligt fler laddningspunkter och mer förberedelser skulle göras men också väsentligt högre total investeringskostnad.

Alternativ 2 leder till att uppskattningsvis 29000–43000 byggnader kommer att omfattas av kraven och leda till 4,2–8 miljarder kr i investeringskostnad.³⁰ Alternativet kommer troligen leda till laddningspunkter som är företagsekonomiskt olönsamma eftersom beläggningsgraden på en del av platserna kommer att vara för låg.

10.2.1.3 Alternativ 3 Retroaktiva krav som omfattar vissa byggnader och delar av deras tomt

Ett mellanting mellan alternativ 1 och 2 är att ställa retroaktiva krav på parkeringsplatser så väl i byggnaden som på dess tomt, fast utifrån vissa fastställda kriterier. Exempelvis att parkeringsplatserna ska vara avsedda för de som nyttjar byggnaden permanent och undantag görs för större korttidsparkeringar för kunder eller gäster till exempelvis handelsområden eller idrottsarenor.

Detta alternativ blir då inte lika ekonomiskt betungande för fastighetsägarna som att samtliga parkeringsplatser ska ingå i underlaget för vilka åtgärder som ska vidtas. En sådan tolkning ligger mer i linje med övriga

²⁹ Beräknat på att laddningspunkter väljs. Beräkningen bygger på att dessa byggnader redan har minst en laddningspunkt som följd av nuvarande krav samt antagandet att byggnaderna har 30 bilparkeringsplatser. Det innebär att de ska ha ytterligare två laddningspunkter som följd av det omarbetade direktivet.

³⁰ Beräknat på att laddningspunkter väljs. Beräkningen bygger på att dessa byggnader redan har minst en laddningspunkt som följd av nuvarande krav samt antagandet att byggnaderna har 30 bilparkeringsplatser. Det innebär att de ska ha ytterligare två laddningspunkter som följd av det omarbetade direktivet.

delar av direktivets tillämpning där krav ställs på parkeringsplatser i byggnadens närhet. Dock följer den inte fullt ut definitionen för parkeringar i byggnadens fysiska närhet enligt artikel 2.65 i direktivet som innefattar även besökare till byggnaden. En annan nackdel med en sådan reglering är att den kan bli otydlig avseende vilka parkeringsplatser som omfattas och därmed svår att tillämpa för såväl fastighetsägare som tillsynsmyndigheter.

Investeringskostnad för alternativ 3 har inte varit möjligt att beräkna men kan förutsättas ligga någonstans mellan alternativ 1 och 3. Risken för olönsamma åtgärder är högre än i alternativ 1.

10.3 Krav på laddinfrastrukturen och cykelparkeringsplatserna

Boverkets föreskrifter behöver ange tekniska krav på själva laddinfrastrukturen. I direktivet anges krav på att laddningspunkter kan använda smart laddning och, om så är lämpligt, dubbelriktad laddning. Det anges också krav på att förinstallerad kabeldragning och tomrör är dimensionerade så att det antal laddningspunkter som krävs kan användas samtidigt och effektivt och, om så är lämpligt, stödda installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning.

Det kan också behöva preciseras vad som avses med cykelparkering. Direktivet anger bland annat att även det utrymme som krävs för cyklar med större dimensioner än standardcyklar ska beaktas.

Direktivet medger att kraven för cykelparkeringsplatser i lokalbyggnader kan ställas baserat på byggnadens genomsnittliga användarkapacitet eller baserat på den totala användarkapaciteten. Boverket behöver precisera hur beräkningen av antalet cykelparkeringsplatser får göras. Det finns flera sätt att beräkna den genomsnittliga användarkapaciteten. För framför allt byggnader med stor personkapacitet kan val av beräkningsmetod få stor betydelse för hur många cykelparkeringsplatser som måste tillhandahållas vilket medför utrymmesmässiga och ekonomiska effekter. Det kommer att beaktas i val av beräkningsmetod.

Direktivet medger även att kraven för antalet cykelparkeringsplatser får anpassas för särskilda kategorier av lokalbyggnader som cyklar vanligtvis inte har tillträde till. Boverket behöver analysera hur sådan anpassning ska få göras. Beroende på hur anpassningsmöjligheten utformas kan det särskilt för byggnader med stor personkapacitet få stor betydelse för hur många cykelparkeringsplatser som behöver tillhandahållas. Exempel på sådana byggnader är köpcentrum, arenor och flygplatser. Boverket behöver hitta ett sätt som medger en lämplig anpassningsmöjlighet. Utan en möjlighet till anpassning kan det bli långtgående konsekvenser vad gäller praktisk möjlighet och kostnader för att tillhandahålla stora mängder

cykelparkeringsplatser på till exempel arenor med stor personkapacitet men som används sällan.

11 Författningskommentar

11.1 Förslag till lag om ändring i plan- och bygglagen (2010:900)

8 kap.

4 §

Ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om

1. bärförmåga, stadga och beständighet,
2. säkerhet i händelse av brand,
3. skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljön,
4. säkerhet vid användning,
5. skydd mot buller,
6. energihushållning och värmeisolering,
7. lämplighet för det avsedda ändamålet,
8. tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga,
9. hushållning med vatten och avfall,
10. bredbandsanslutning, och
11. hållbar mobilitet.

Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla första stycket framgår av föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 §.

Paragrafens första stycke, som innehåller en uppräkningslista av de tekniska egenskapskraven på byggnadsverk, ändras på så sätt att kravet i punkt 11 laddning av elfordon byts ut till hållbar mobilitet.

Krav på hållbar mobilitet innefattar krav på dels laddinfrastruktur, dvs. fast utrustning som behövs för laddning av laddfordon, dels cykelparkeringsplatser enligt artikel 14 i det omarbetade direktivet.

Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla kravet framgår enligt andra stycket av de föreskrifter som har meddelats med stöd av 16 kap. 2 § PBL. Av den bestämmelsen framgår att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela sådana föreskrifter. De föreskrifter som behövs för att genomföra de krav som följer av artikel 14 i direktivet kan meddelas med stöd av de befintliga bemyndigandena i 16 kap. 2 § 3–5 och 7 PBL och kräver således inget nytt bemyndigande.

De tekniska egenskapskraven i 8 kap. 4 § gäller för alla byggnadsverk, dvs. både byggnader och andra anläggningar. Det är dock inte avsikten att kravet i fråga om hållbar mobilitet ska gälla alla byggnadsverk utan endast i den utsträckning som följer av de föreskrifter som kommer att meddelas av regeringen eller i Boverkets föreskrifter med stöd av bemyndigande i PBF.

Närmare överväganden finns i avsnitt 6.1 och 6.5.1.

Ikraftträdandebestämmelse

Denna lag träder i kraft den 29 maj 2026.

Lagen träder i kraft den 29 maj 2026. Ikraftträdandetidpunkten överensstämmer med den tid inom vilken kraven i artikel 14.1 och 14.4 i direktivet ska vara genomförda enligt artikel 35 i direktivet.

Närmare överväganden finns i avsnitt 8.

11.2 Förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen (2011:338)

3 kap.

Egenskapskrav avseende hållbar mobilitet

20 b §

För att uppfylla det krav på hållbar mobilitet som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska byggnader ha den utrustning för laddning av elfordon och det antal cykelparkeringsplatser som krävs utifrån

1. hur många bilparkeringsplatser byggnaden har,
2. byggnadens användning,
3. lokala förutsättningar för cykelparkering, och
4. möjligheten att nå byggnaden med cykel.

Första stycket gäller inte byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet.

Paragrafen ändras för att genomföra de krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser som följer av artikel 14.1, 14.2 och 14.4 i det omarbetade energiprestandadirektivet. Bestämmelsen innefattar således krav inte endast vid nybyggnad och ändring av byggnad, utan även retroaktiva krav för befintliga byggnader. Jämför föreslagen ny lydelse av 3 kap.

22 § fjärde stycket PBF. Rubriken närmast före paragrafen ändras till att avse egenskapskrav avseende hållbar mobilitet för att även innefatta direktivets nya krav på cykelparkeringsplatser. Enligt artikel 2.64 i direktivet avses med cykelparkeringsplats ett särskilt utrymme för att parkera minst en cykel.

Paragrafen innebär en allmänt hållen reglering av egenskapskravet i PBF utan de preciseringar som finns i nuvarande reglering av det antal bilparkeringsplatser som utlöser krav på laddinfrastruktur och den utrustning som krävs för bostadshus respektive lokalbyggnader. I linje med denna regleringsmodell innebär författningsförslaget därför även att det preciserade retroaktiva kravet i 3 kap. 20 c § PBF upphävs. Boverket får med stöd av 10 kap. 3 § 13 PBF meddela föreskrifter om vilka byggnader som omfattas av kraven, både vid uppförande och ombyggnad och för befintliga byggnader, och vad som krävs för att byggnaderna ska uppfylla kraven.

Punkten 1–4 i paragrafens första stycke ger uttryck för de avgränsningar i kravens tillämpning som följer av direktivet. Kraven på utrustning för laddning av elfordon och cykelparkeringsplatser gäller för byggnader som har en bilparkering. I direktivet anges det minsta antal bilparkeringsplatser som utlöser kraven. Kraven i direktivet är vidare beroende av byggnadens användning. Olika krav anges för bostadsbyggnader och lokalbyggnader med specifika krav för kontorsbyggnader och byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ. Direktivet medger vidare

anpassning av antalet cykelparkeringsplatser för särskilda kategorier lokalbyggnader som cyklar vanligtvis inte har tillträde till och för bostadsbyggnader utifrån lokala särdrag.

Paragrafens andra stycke anger ett undantag från kraven för byggnader som är avsedda för totalförsvaret eller som annars är av betydelse för Sveriges säkerhet. Undantaget har sin grund i artikel 4.2 i fördraget om Europeiska unionen och motsvarande undantag finns i gällande reglering med krav på laddinfrastruktur.

Närmare överväganden finns i avsnitt 6.5.

22 §

Det som sägs om att uppfylla kraven på tekniska egenskaper i 8 kap. 5 § plan- och bygglagen (2010:900) ska gälla för uppfyllandet av egenskapskraven i 7–10, 13, 14 och 16–20 b §§ detta kapitel.

De krav som gäller bredbandsanslutning och hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 10 och 11 plan- och bygglagen och 20 a och 20 b §§ detta kapitel behöver dock inte uppfyllas vid annan ändring av en byggnad än ombyggnad.

De krav som gäller hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel ska uppfyllas vid ombyggnad när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

De krav som gäller hållbar mobilitet i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen och 20 b § detta kapitel ska alltid uppfyllas i fråga om andra byggnader än bostadshus när detta behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen.

Paragrafen innehåller bestämmelser om när de tekniska egenskapskraven ska uppfyllas. I paragrafens andra stycke görs ett tillägg som innebär att kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser inte behöver uppfyllas vid alla slags ändringar av byggnad utan endast vid ombyggnad. Begreppet ombyggnad definieras i 1 kap. 4 § PBL.

Av paragrafens tredje stycke följer att kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser ska uppfyllas endast i vissa fall av ombyggnad, om det följer av energiprestandadirektivet som ska införlivas i svensk rätt. I artikel 14.1 andra stycket och 14.4 tredje stycket i direktivet föreskrivs om kravens tillämpning vid ombyggnad. Ändringen innebär att dessa preciseringar av vilka ombyggnadsfall som utlöser krav inte längre anges på förordningsnivå. Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

I paragrafens fjärde stycke anges att kraven på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser i 8 kap. 4 § första stycket 11 och 20 b § PBF även har retroaktiv tillämpning om det behövs till följd av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen, dvs. om det följer av energiprestandadirektivet. Boverket får i enlighet med bemyndigande i 10 kap. 3 § 13 och 4 § PBF meddela de föreskrifter som behövs i detta avseende.

Närmare överväganden finns i avsnitt 6.3 och 6.5.

10 kap.

3 §

Boverket får meddela de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om

1. egenskapskrav avseende bärförmåga, stadga och beständighet i 3 kap. 7 §,
2. egenskapskrav avseende säkerhet i händelse av brand i 3 kap. 8 §,
3. egenskapskrav avseende skydd med hänsyn till hygien, hälsa och miljö i 3 kap. 9 §,
4. egenskapskrav avseende säkerhet vid användning i 3 kap. 10 §,
5. särskilda säkerhetskrav avseende redan uppförda byggnader i 3 kap. 11 och 12 §§,
6. egenskapskrav avseende skydd mot buller i 3 kap. 13 §,
7. egenskapskrav avseende energihushållning och värmeisolering i 3 kap. 14 och 15 §§,
8. egenskapskrav avseende lämplighet för det avsedda ändamålet i 3 kap. 17 §,
9. egenskapskrav avseende tillgänglighet och användbarhet i 8 kap. 4 § första stycket 8 plan- och bygglagen (2010:900) och 3 kap. 18 och 19 §§,
10. egenskapskrav avseende hushållning med vatten i 3 kap. 20 §,
11. egenskapskrav avseende hushållning med avfall i 8 kap. 4 § första stycket 9 plan- och bygglagen,
12. egenskapskrav avseende bredbandsanslutning i 3 kap. 20 a §,
13. egenskapskrav avseende hållbar mobilitet i 3 kap. 20 b §, och
14. genomförande av egenskapskraven vid senare tidpunkt i 3 kap. 21 §.

Paragrafen, som innehåller bemyndiganden för Boverket att meddela föreskrifter, ändras på så sätt att punkt 13 utökas till att omfatta hållbar mobilitet och de föreskrifter som behövs för tillämpningen av bestämmelserna om egenskapskrav i 3 kap. 20 b § PBF. Boverket får således möjlighet att meddela föreskrifter även om cykelparkeringsplatser.

Genom regleringen i 3 kap. 22 § fjärde stycket PBF innefattar bemyndigandet även retroaktiva krav på lokalbyggnader i enlighet med kraven i energiprestandadirektivet.

Ikraftträdandebestämmelse

Denna förordning träder i kraft den 29 maj 2026.

Förordningsändringen med krav på laddinfrastruktur och cykelparkeringsplatser träder i kraft den 29 maj 2026. Ikraftträdandetidpunkten överensstämmer med den tid inom vilken kraven i artikel 14 i direktivet ska vara genomförda. Några särskilda övergångsbestämmelser införs inte.

För de retroaktiva krav för lokalbyggnader som följer av artikel 14.2 anges i direktivet att de ska 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 retroaktiva kraven preciseras i Boverkets föreskrifter och ikraftträdandetidpunkten för dessa krav kommer att regleras i Boverkets föreskrifter.

Närmare överväganden finns i avsnitt 8.

Bilaga 1

Energiprestandadirektivet

artikel 14

Artikel 14

Infrastruktur för hållbar mobilitet

1. När det gäller nya lokalbyggnader med fler än fem bilparkeringsplatser och lokalbyggnader som genomgår större renovering, med fler än fem bilparkeringsplatser, ska medlemsstaterna säkerställa

- a) installationen av minst en laddningspunkt per fem bilparkeringsplatser,
- b) förinstallerad kabeldragning för minst 50 % av bilparkeringsplatserna och tomrör, dvs. kanaler för elektriska kablar, för de återstående bilparkeringsplatserna för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, eldrivna cyklar och andra fordonstyper i kategori L, och
- c) tillhandahållandet av cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 % av den genomsnittliga eller 10 % av den totala användarkapaciteten i lokalbyggnader, med beaktande av det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar,

Första stycket ska endast tillämpas om

- a) bilparkeringsplatsen är belägen inuti i byggnaden, och renoveringsåtgärderna, vid större renoveringar, innefattar bilparkeringsplatsen eller byggnadens elektriska infrastruktur, eller
- b) bilparkeringsplatsen angränsar fysiskt till byggnaden, och renoveringsåtgärderna, vid större renoveringar, innefattar bilparkeringsplatsen eller byggnadens elektriska infrastruktur.

Medlemsstaterna ska säkerställa att förinstallerad kabeldragning och tomrör som avses i första stycket b är dimensionerade så att det antal laddningspunkter som krävs kan användas samtidigt och effektivt och, om så är lämpligt, stödja installation av ett system för styrsystem för lastbalansering eller laddning, i den mån detta är tekniskt och ekonomiskt genomförbart och motiverat.

Genom undantag från första stycket a ska medlemsstaterna, för nya kontorsbyggnader och kontorsbyggnader som genomgår en större renovering och som har fler än fem parkeringsplatser, säkerställa att det installeras minst en laddningspunkt per två parkeringsplatser.

2. När det gäller alla lokalbyggnader och som har fler än 20 bilparkeringsplatser ska medlemsstaterna senast den 1 januari 2027 säkerställa

- a) installation av minst en laddningspunkt per tio bilparkeringsplatser, eller tomrör, dvs. kanaler för elektriska kablar, för minst 50 % av bilparkeringsplatserna, för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, och
- b) tillhandahållande av cykelparkeringsplatser som utgör minst 15 % av den genomsnittliga eller 10 % av den totala användarkapaciteten i byggnaden och med det utrymme som krävs även för cyklar med större dimensioner än standardcyklar.

När det gäller byggnader som ägs eller nyttjas av offentliga organ ska medlemsstaterna säkerställa förinstallerad kabeldragning för minst 50 % av bilparkeringsplatserna senast den 1 januari 2033.

Medlemsstaterna får skjuta upp genomförandet av detta krav till den 1 januari 2029 för alla lokalbyggnader och som har renoverats under de två år som föregår den 28 maj 2024 i syfte att efterleva de nationella krav som fastställdes i enlighet med artikel 8.3 i direktiv 2010/31/EU.

3. Medlemsstaterna får anpassa kraven för antalet cykelparkeringsplatser enligt punkterna 1 och 2 för särskilda kategorier av lokalbyggnader och som cyklar vanligtvis inte har tillträde till.

4. När det gäller nya bostadsbyggnader med fler än tre bilparkeringsplatser och bostadsbyggnader som genomgår en större renovering, med fler än tre bilparkeringsplatser, ska medlemsstaterna säkerställa

a) förinstallerad kabeldragning för minst 50 % av bilparkeringsplatserna och tomrör, dvs. kanaler för elektriska kablar, för de återstående bilparkeringsplatserna för att i ett senare skede möjliggöra installation av laddningspunkter för elfordon, eldrivna cyklar och andra fordonstyper i kategori L,

b) tillhandahållande av minst två cykelparkeringsplatser för varje bostadsbyggnadsenhet.

När det gäller nya bostadsbyggnader med fler än tre bilparkeringsplatser ska medlemsstaterna även säkerställa installation av minst en laddningspunkt.

Första och andra styckena ska tillämpas om

a) bilparkeringen är belägen inuti byggnaden, och renoveringsåtgärderna, vid större renoveringar, innefattar bilparkeringen eller byggnadens elektriska infrastruktur,

b) bilparkeringen angränsar fysiskt till byggnaden, och renoveringsåtgärderna, vid större renoveringar, innefattar bilparkeringen eller bilparkeringens elektriska infrastruktur.

Genom undantag från första stycket får medlemsstaterna, efter en bedömning av lokala myndigheter och med beaktande av lokala särdrag, inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden, anpassa kraven för antalet cykelparkeringsplatser.

Medlemsstaterna ska säkerställa att förinstallerad kabeldragning som avses i första stycket a är dimensionerad för att möjliggöra samtidig användning av laddningspunkter på alla parkeringsplatser. Om det vid en större renovering inte är möjligt att säkerställa två cykelparkeringsplatser för varje bostadsbyggnadsenhet ska medlemsstaterna säkerställa så många cykelparkeringsplatser som möjligt.

5. Medlemsstaterna får besluta att inte tillämpa punkterna 1, 2 och 4 i denna artikel på specifika kategorier av byggnader om

a) den nödvändiga laddinfrastrukturen är beroende av enskilda mikrosystem eller byggnaderna är belägna i de yttersta randområdena i den mening som avses i artikel 349 EUF-fördraget, om detta skulle leda till väsentliga problem för driften av det lokala energisystemet och äventyra det lokala nätets stabilitet, eller

b) kostnaderna för laddnings- och ledningsinstallationer överstiger minst 10 % av den totala kostnaden för den större renoveringen av byggnaden.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att de laddningspunkter som avses i punkterna 1, 2 och 4 i denna artikel kan använda smart laddning och, om så är lämpligt, dubbelriktad laddning, och att de drivs på grundval av allmänt tillgängliga och icke-diskriminerande kommunikationsprotokoll och kommunikationsstandarder, på ett interoperabelt sätt och i överensstämmelse med eventuella Europeiska standarder och delegerade akter som antas enligt artikel 21.2 och 21.3 i förordning (EU) 2023/1804.

7. Medlemsstaterna ska uppmantra operatörer av för allmänheten inte tillgängliga laddningspunkter att driva dem i enlighet med artikel 5.4 i förordning (EU) 2023/1804, i tillämpliga fall.

8. Medlemsstaterna ska föreskriva åtgärder för att förenkla, rationalisera och påskynda förfarandet för installationen av laddningspunkter i nya och befintliga bostadsbyggnader och lokalbyggnader, särskilt i delägarföreningar, och undanröja eventuella regulatoriska hinder, bland annat tillstånds- och godkännandeförfaranden vid offentliga myndigheter, utan att det påverkar medlemsstaternas äganderätt och hyreslagstiftning. Medlemsstaterna ska undanröja hinder för installation av laddningspunkter i bostadsbyggnader med parkeringsplatser, särskilt kravet på att få tillstånd från hyresvärd eller delägare för en privat laddningspunkt för eget bruk. En begäran från hyresgäster eller delägare om tillåtelse att installera laddinfrastruktur på en parkeringsplats får nekas endast om det finns allvarliga och berättigade skäl till detta.

Utan att det påverkar medlemsstaternas äganderätt och hyreslagstiftning ska medlemsstaterna bedöma administrativa hinder gällande ansökningar om installation av en laddningspunkt i ett flerbildshus i en hyres- eller delägarförening.

Medlemsstaterna ska säkerställa att det finns tillgång till tekniskt stöd för byggnadsägare och hyresgäster som vill installera laddningspunkter och cykelparkeringsplatser.

När det gäller bostadsbyggnader ska medlemsstaterna överväga att införa stödsystem för installation av laddningsstationer, förinstallerad kabeldragning eller tomrör för parkeringsplatser i proportion till det antal lätta motorfordon med batterieldrift som är registrerade på deras territorium.

9. Medlemsstaterna ska säkerställa samstämmighet mellan strategier för byggnader, aktiv och grön mobilitet, klimat, energi, biologisk mångfald samt stadsplanering.

10. Senast den 31 december 2025 ska kommissionen offentliggöra vägledning om brandsäkerhet på bilparkeringar.

Bilaga 2: Regeringsuppdraget



Regeringen

Regeringsbeslut

18

2024-06-20
KN2024/01374

Klimat- och näringslivsdepartementet

Boverket
Box 534
371 23 Karlskrona

Uppdrag att ta fram underlag för genomförandet av krav inom hållbar mobilitet i direktivet om byggnaders energiprestanda

Regeringens beslut

Regeringen ger Boverket i uppdrag att ta fram vissa underlag för Sveriges genomförande av artikel 14 ”Infrastruktur för hållbar mobilitet” i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (omarbetning).

Boverket ska:

1. analysera och lämna förslag på genomförande av krav på laddningspunkter, förberedelse för installation av laddning samt tillhandahållande av cykelparkeringsplatser i artikel 14.1–14.5,
2. analysera och lämna förslag på genomförande av artikel 14.6, om bland annat användande av smart laddning och dubbelriktad laddning,
3. analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra artikel 14.7 om tillhandahållande av information m.m.,
4. analysera och vid behov lämna förslag för att genomföra de två sista meningarna i artikel 14.8 om tillgång till tekniskt stöd samt ekonomiska stödssystem, och
5. lämna nödvändiga författningsförslag.

Telefonväxel: 08-405 10 00
Webb: www.regeringen.se

Postadress: 103 33 Stockholm
Besöksadress: Herkulesgatan 17
E-post: kn.registrator@regeringskansliet.se

Närmare om uppdraget

Genomförandet av uppdraget ska ske i samverkan med Statens energimyndighet (Energimyndigheten), vilket innebär att Energimyndigheten löpande ska hållas uppdaterad och vid behov bidra med relevant sakkunskap.

När det gäller punkt 2 bör Energimyndigheten ta fram underlag för hur smart laddning, och om det bedöms lämpligt också dubbelriktad laddning, ska kunna säkerställas. I övrigt ska Boverket inhämta synpunkter i relevanta delar från berörda myndigheter, särskilt Naturvårdsverket.

Boverket ska inom uppdraget ta fram förslag om hur det går att anpassa kraven på antalet cykelparkeringsplatser efter bedömning av lokala myndigheter och med beaktande av lokala särdrag, inbegripet demografiska, geografiska och klimatmässiga förhållanden.

När det gäller kraven på förinstallerad kabeldragning bör Energimyndigheten ta fram underlag om vilka tekniska krav som ska gälla på kabeln för att säkerställa en ändamålsenlig och samhällsekonomiskt effektiv tillämpning av kraven.

I uppdraget ingår inte att utreda frågan om tillträde till laddning (eng: "right-to-charge") enligt artikel 14.8.

Boverket ska hålla sig informerad om och beakta pågående utredningar, särskilt Utredningen om elektrifierade transporter (LI 2023:04).

Boverket ska utforma förslagen så att de på en övergripande nivå bidrar till ett ändamålsenligt och samhällsekonomiskt effektivt genomförande av direktivet. Om myndighetens förslag innebär offentliga finansiella kostnader ska förslag till finansiering lämnas. En konsekvensutredning ska göras för att minimera risken för att olönsamma åtgärder behöver genomföras av hushåll och företag och för att översiktligt bedöma påverkan på miljön, se förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar. Myndigheten ska även beakta särskilda förutsättningar hos ideella organisationer som äger eller använder byggnader samt vikten av ett robust och leveranssäkert energisystem.

Boverket ska löpande informera Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet och Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) om hur arbetet med uppdraget fortskrider.

Boverket ska senast den 1 mars 2025 lämna en delredovisning som innehåller underlag med förslag på lämpliga författningsändringar, inklusive konsekvensbeskrivning. Senast den 1 juni 2025 ska myndigheten slutredovisa uppdraget. Redovisningarna ska lämnas till Regeringskansliet (Klimat- och näringslivsdepartementet).

Skälen för regeringens beslut

Den 28 maj 2024 trädde Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2024/1275 av den 24 april 2024 om byggnaders energiprestanda (omarbetning) (EPBD) i kraft. Direktivet är en del av 55-procentspaketet, som syftar till att EU senast år 2050 ska nå klimatneutralitet.

Bakgrunden till direktivet är att byggnader på unionsnivå i dag står för 40 % av den energi som används och 36 % av de energirelaterade direkta och indirekta växthusgasutsläppen och att energiförbättrande renovering av byggnader därför är viktigt för att minska EU:s energianvändning, klimatutsläpp och beroende av gasimport. Direktivet är också en del av genomförandet av ”renoveringsvågen” från 2020, som bland annat syftar till att fördubbla energirenoveringstakten fram till 2030.

I EPBD fastställs bland annat ett mål till 2050 att hela byggnadsbeståndet ska uppnå nollutsläppsbyggnadskriterierna. Det fastslås också krav på medlemsländerna att säkerställa en viss renovering av befintliga lokal- och bostadsbyggnader till 2030 och framåt. Utöver krav på renoveringar av byggnader så innehåller direktivet också särskilda bestämmelser om solenergi, laddinfrastruktur, energiklassning, energideklarationer, gemensamma kontaktpunkter, renoveringspass, smarthetsindikatorer för byggnader, finansiering och kompetensförsörjning.

Den fortsatta elektrifieringen av fordonsflottan är viktig för möjligheten att nå ett fossilfritt samhälle. Regeringen anser att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den bidrar till en snabb elektrifiering av transportsektorn.


Artikel 14 i EPBD syftar till att stödja utbyggnaden av laddinfrastruktur på bilparkeringar vid bostadsbyggnader och lokalbyggnader. Medlemsstaterna ska också sträva efter att undanröja hinder, såsom delade incitament och administrativa svårigheter, som enskilda ägare upplever när de försöker installera laddningspunkter. Artikel 14 syftar även till att underlätta för en snabb utbyggnad av laddningspunkter genom att ställa krav på förinstallerad kabeldragning och tomrör. Syftet är dessutom att möjliggöra för smart laddning och dubbelriktad laddning, som kan bli viktigt för att underlätta för integreringen av laddinfrastruktur i elsystemet.

Dessutom syftar artikel 14 till att underlätta för en övergång till aktiv mobilitet, såsom cykling, genom krav på tillhandahållande av cykelparkeringsplatser vid bostadsbyggnader och lokalbyggnader i proportion till byggnadens användarkapacitet.

På regeringens vägnar



Ebba Busch



Tobias Walla

Kopia till

Finansdepartementet/BA, SFÖ och KO,
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/BB, SPN, US och SMF
Regeringskansliets förvaltningsavdelning
Boverket
Statens energimyndighet
Naturvårdsverket
Trafikverket
Konjunkturinstitutet
Sveriges Kommuner och Regioner



Boverket

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