

Rätt att installera laddpunkt hemma Ds 2025:13 - Remissvar från 2030-sekretariatet

Sammanfattning av förslaget

I ”[En rätt för boende att begära samtycke eller tillstånd att installera laddinfrastruktur](#)” föreslår regeringen hur EU:s reviderade direktiv om byggnaders energiprestanda (EPBD) ska genomföras i Sverige, i de delar som gäller rätten att kunna installera elbilsaddare i anslutning till sin bostad. I korthet ska den som saknar möjlighet att själv besluta om installation av en laddningspunkt kunna begära att få utgöra åtgärden, vilket endast får nekas om det finns allvarliga och berättigade skäl.

Lagändringar föreslås som rör hyresgäster, bostadsrättshavare och fastighetsägare som har parkeringsplats ordnat gemensamt med andra fastighetsägare, samt hyresvärdar, bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar som förvaltar sådana gemensamhetsanläggningar. Jordabalken (den s.k. hyreslagen), bostadsrättslagen, anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter föreslås alla ändras.

2030-sekretariatets synpunkter

Hemmaladdning står för huvuddelen av privatbilisters laddning och möjligheten att ladda hemma är central för att fler ska kunna äga och köra elbil. Därför har 2030-sekretariatet länge påpekat vikten av att den som önskar inskaffa eller etablera laddning för elfordon inte ska hindras av att bostadsrättsföreningen eller ägaren till hyresrätten säger nej utan sakliga skäl.

Denna ”rätt att ladda” har införts i en rad andra länder och det är glädjande att den nu, som en följd av EU-krav, också ska införas i Sverige. Vi delar dock utredningens egen insikt att ”Den föreslagna lagstiftningen bedöms dock få ett begränsat genomslag i praktiken.” Vi menar att regeringen i den fortsatta behandlingen av utredningens förslag behöver säkra ett bättre genomslag, med följande justeringar:

Vem omfattas?

EU anger att ”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.” Vi menar att detta tydligt måste vägleda den nationella utformningen, och anser inte att det kan anses uppfyllt om exempelvis en ordinarie bostadsrättsföreningsstämma väljer att avslå en önskan om laddning.

Utredningen anger att de ”valt att inte genomföra direktivets definition av bostadsbyggnad, utan i stället avgränsa tillämpningsområdet med avseende på bostäder i bostadslägenheter, ägarlägenhetsfastigheter och enfamiljshus som inte ingår i en affärsmässigt bedriven uthyrningsverksamhet (se avsnitt 4.2.4).” Utan att ha juridisk spetskompetens avseende den juridiska innebörden av begrepp som bostad, hus, lägenhet, etc, menar vi att Sverige inte bör frångå EU-direktivets definition.

Utredningen anger också att ”En bostadsrättsupplåtelse kan i praktiken inte omfatta en parkeringsplats på gården, en bit ifrån föreningens hus, till följd av hur 1 kap. 4 § andra stycket BRL är utformad. Om föreningen har upplåtit en sådan rätt tillsammans med lägenheten kan kategoriseringen av denna vara något oklar.” Vi menar att EU-direktivets intentioner är klara och att en avgränsning som exkluderar parkering på gården strider mot dessa. Det skulle dessutom utesluta en stor grupp boende, vilket vore olyckligt.

Vilka fordon omfattas?

”Utredningen bedömer därför att artikel 14.8 i EPBD endast tar sikte på laddningspunkter för laddning av personbilar. Den parkeringsplats som hyresgästen eller delägaren förutsätts ha rätt att använda måste därför vara avsedd för personbilar. Det ska alltså vara fråga om en bilparkeringsplats.” Vi gör en delvis annan bedömning; när EU-direktivet inte specificerar vilken typ av parkeringsplats som avses bör det gälla för laddbara fordon där också mindre fordon (formellt L5e, L7e) bör ingå – det är positivt att fler väljer mindre fordon och det bör inte försvåras med en snäv tolkning av EU-direktivet. Också mindre lätta lastbilar av typen skåpbil bör inkluderas så att inte t.ex. en hantverkare får nej på sin ansökan för att fordonet formellt sett inte klassas som personbil.

Beslutsregler

Centralt för att rätten att ladda ska få effekt är att beslutsprocessen är förutsägbar, enkel och rimligt snabb. Det är *inte* säkrat med utredningens förslag, att beslut om att tillåta laddning ”förbehålls stämman”, vilket normalt innebär en gång per år. En så lång väntan vore förödande, särskilt som det med utredningens förslag tillåts att ärendet bordläggs, skickas tillbaks med begäran om mer information eller delegeras till styrelsen, vilket kan ge ytterligare väntan på upp till ett år. Vi menar att ärendet ska anses vara av så pass löpande karaktär att det kan hanteras av styrelse eller annat mer återkommande beslutsföra. Det är också viktigt att sådana beslut kan fattas med vanlig, enkel majoritet.

Givetvis finns det tillfällen då det är rimligt att avslå en önskan om att få installera laddare, och utredningen anger att det kan ”t.ex. vara att det redan finns sådana installationer, att installationsarbetena är omöjliga att utföra eller att ägaren eller kretsen av delägare har tagit ett beslut att utföra installationsarbetena inom rimlig tid.” Vi delar utredningens inriktning att detta kan vara legitima skäl, men menar att sådana skäl bör preciseras så att det inte upplevs vara ett smörgåsbord av möjliga ursäkter för fastighetsägaren att ta till. Vi delar också bilden att ”Skulle fastighetsägaren redan ha, eller planera för, en kollektiv lösning för laddning av elbilar så bör det däremot kunna utgöra skäl att neka den boendes begäran”, men menar att det måste preciseras med ett konkret och tidssatt beslut maximalt ett halvår in i framtiden för att kunna utgöra grund för avslag.

Utredningen anger att ”Om en boende påstår att en rätt att parkera på ospecifik plats är att betrakta som lokalhyra eller lägenhetsarrende får det bedömas i varje enskilt fall om nyttjanderätten kan kategoriseras på det sättet.” Vi menar, med stöd av i utredningen apostroferade domstolsutslag, att denna rätt är etablerad och ser det som otillfredsställande att det föreslås avgöras från fall till fall – här behövs vägledning med utgångspunkt i direktivets intentioner.

Ekonomi och teknik

För att rätten att ladda ska få genomslag i praktiken, måste ekonomin vara rimligt positiv och förutsägbar för den enskilde. Därför bör krav hållas nere och preciseras, så att direktivets krav på att laddningen ska ”stödja smarta laddningsfunktioner” inte blir onödigt kostnadsdrivande eller en möjlighet för fastighetsägaren att i onödan kräva dyr teknik. Avseende att laddningen

ska kunna ”stödja dubbelriktade laddningsfunktioner” ser vi det som en inriktning för fastighetsägarens investeringar – i annat fall kan det bli så kostnadsdrivande att det i praktiken omöjliggör etableringen av ny laddning. Vår inriktning är i linje med utredningens insikt att målgruppen är ”privatpersoner som inte kan förväntas ha den kunskap som krävs för att bidra till elsystemet genom dubbelriktad laddning.”

Till ekonomin hör också frågan om vems laddutrustningen är när den väl installerats. Utredningen konstaterar att ”Lagstiftningens genomslag kan i praktiken komma att begränsas av att hyresgäster avhåller sig från att investera i laddinfrastruktur då investeringen upplevs som osäker, dels på grund av att de i förekommande fall kan sakna besittningsskydd för parkeringsplatserna, dels på grund av att det kan vara svårt att sälja laddningspunkten till någon annan vid flytt.” För bostadsrättsinnehavaren är problemet likartat; de saknar oft besittningsskydd för parkeringsplatsen. Vi delar utredningens bedömning att ”Detta kan upplevas som negativt” och ser det som otillfredsställande att det inte adresserats.

Övergripande mandat

Utredningen konstaterar återkommande att ”Den föreslagna lagstiftningens genomslag i praktiken kan dock komma att begränsas på grund av att investeringen i laddinfrastruktur upplevs som osäker för den som inte äger parkeringsplatsen.” Orsaken anges i huvudsak vara att de lagändringar som skulle behövas för ett bättre genomslag inte ligger inom utredningens uppdrag. Vi beklagar detta och föreslår att det hanteras i den sedan länge efterfrågade översynen av den föråldrade parkeringslagstiftningen.

Ikraftträdande

I artikel 35 i EPBD anges att medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa bland annat artikel 14, senast den 29 maj 2026. Vi förutsätter att detta sker, och hoppas att det inkluderar de förslag till revideringar som vi angett ovan.

Övriga förslag

Utredningen konstaterar att lagstiftningen kan ”få större genomslag på längre sikt, om priserna för elfordon, laddinfrastruktur och/eller elektricitet minskar till den graden att investering i laddinfrastruktur med stöd av lagen bedöms löna sig.” Just en sådan förändring har redan skett exempelvis i Danmark, och vi stöttar helt ett liknande initiativ för Sverige. Mer övergripande är det också viktigt att det blir mer lönsamt att välja bort fossila drivmedel – omställningen försvåras kraftigt av att Sverige de senaste åren så starkt fokuserat på sänkta priser på bensin och diesel.

Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjlighet att ge synpunkter på det remitterade förslaget. Vi bistår fortsatt gärna i arbetet med att nå nationella klimatmål, EU:s klimatkrav och internationella klimatöverenskommelser, på ett sätt som bidrar till att konkurrenskraften stärks, sårbarheten minskar och hela landet utvecklas.

För 2030-sekretariatet den 20 september 2025

Mattias Goldmann