

## Remissvar gällande promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma (Ds 2025:13)

BioDriv Öst tackar för möjligheten att få inkomma med ett remissvar på ovanstående promemoria.

BioDriv Öst är en storregional expertorganisation som kraftsamlar ett åttiototal aktörer i sex län i östra Mellansverige och Stockholmsregionen i arbetet för en fossilfri transportsektor och en hållbar regional utveckling. Vår organisation för samman aktörer från offentlig sektor, näringsliv och akademi. Verksamheten kännetecknas av oberoende, öppenhet samt avsaknad av vinstintresse.

Inom BioDriv Östs verksamhet stöttar vi såväl offentliga organisationer som företag i deras transportrelaterade omställning och ser ett stort behov av en ändamålsenlig och konsekvent styrning på nationell nivå för att det ska vara möjligt att nå 2030-målet för transportsektorn.

### Vad handlar remissen om?

Promemorian lägger fram förslag på hur bestämmelserna om "rätt till laddning" som finns i det reviderade direktivet (2024/1275/EU) om byggnaders energiprestanda (EPBD) ska genomföras i svensk lagstiftning. Med "rätt till laddning" avses i direktivet att medlemsstaterna ska undanröja hinder för installation av laddningspunkter i bostadsbyggnader med parkeringsplatser. 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.

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.

### Synpunkter i korthet

- Vi anser att föreslagna lagändringar är viktiga för att undanröja hinder som vissa boende i flerbostadshus kan stöta på när det handlar om att få tillgång till laddning i anslutning till bostaden.
- Vi anser att lagstiftningen bör formuleras så att det tydligt framgår att rätten till laddning kan tillgodoses genom att en boende får tillgång till laddning vid en parkeringsyta som även kan nyttjas av andra.
- Reglerna om rätt till laddning bör gälla även när parkeringsplatsen finns på gården. Om så inte vore fallet skulle reglerna i så fall utesluta en stor grupp boende, vilket vore olyckligt och även strida mot direktivets intention.
- Utredningen gör bedömningen att rätten till laddning endast skulle omfatta laddning för personbilar, vilket vi anser är en för snäv tolkning av direktivet. Rätten till laddning bör omfatta alla typer av lätta fordon, annars exkluderas till exempel enmansföretagare som parkerar sin bil i anslutning till sitt boende rätt till laddning.

- Det är inte bara boende som kan möta motstånd från sin fastighetsägare i sin önskan att få tillgång till laddning, utan detsamma gäller även företag, offentliga organisationer och organisationer i civilsamhället. Det bör därför utredas vilka ändringar i lagstiftning som krävs för att även organisationer ska få motsvarande rätt till laddning som boende.

## Motiveringar och överväganden

### *Tillgång till hemmaladdning för boende i flerbostadshus är viktigt*

För att kunna möjliggöra en socialt hållbar och bred omställning till elfordon är det helt nödvändigt att boende i flerbostadshus får bättre tillgång till hemmaladdning. I Sverige sker runt 90 procent av all laddning av elfordon vid hem och arbetsplatser.

Utöver bekvämligheten med att laddningen sker medan fordonet står parkerat är den stora fördelen att den är billig. Den ger låg milkostnad, som gör att elfordon trots högre inköpspris kan konkurrera i totalkostnad med bensin- och dieselfordon. Tillgång till laddning i anslutning till hem och arbetsplatser är därför helt avgörande för att kunna byta till elfordon.

Det finns dock fortfarande väldigt många som inte har tillgång till denna laddning. I en undersökning uppgav en av tre bilägare att deras avsaknad till möjlighet att ladda hemma är ett hinder för att skaffa elbil.<sup>1</sup> Det är framför allt boende i flerbostadshus, bostadsformen för hälften av Sveriges befolkning, som saknar tillgång till hemmaladdning. Bostadsrättsföreningar och hyresvärdar som ännu inte installerat laddare behöver därför göra det, för att boende i flerbostadshus ska ha möjlighet att köra elbil.

Därför är bestämmelserna om "rätt till laddning" i EU:s direktiv om byggnaders energiprestanda ett viktigt steg på vägen i omställningen till elfordon och vi välkomnar att dessa regler ska införas i svensk lagstiftning.

### *Rätten till laddning bör omfatta delade laddplatser*

Vi anser att lagstiftningen bör formuleras så att det tydligt framgår att rätten till laddning kan tillgodoses genom att en boende får tillgång till laddning i anslutning till boendet, som inte nödvändigtvis är en privat parkeringsplats. Även kollektiva och flexibla lösningar som innebär tillgång till laddning vid exempelvis en gemensam parkeringsyta som kan delas mellan flera olika boende och/eller besökare bör räcka för att ha tillgodosett rätten till laddning. Utredningen skriver att en fastighetsägare som redan har, eller planerar för, en kollektiv lösning för laddning av elbilar kan neka en boendes begäran om en egen privat laddare, vilket vi håller med om. Men det vore även bra om det förtydligas i lagstiftningen.

### *Reglerna om rätt till laddning bör gälla även när parkeringsplatsen finns på gården*

Utredningen anger 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 anser att EU-direktivets intentioner är klara och att en avgränsning som exkluderar parkering på gården strider mot dessa. Då många bostads- och hyresrättsföreningar har parkeringsplatser på gården skulle reglerna i så fall utesluta en stor grupp boende, vilket vore olyckligt och skulle strida mot direktivets intention.

### *Reglerna bör omfatta alla laddpunkter, oavsett vilken typ av lätt fordon som laddas där*

Utredningen gör bedömningen att artikel 14.8 i EPBD endast tar sikte på laddningspunkter för laddning av personbilar. Och att rätten till laddning endast är avsedd för personbilar. EU-direktivet specificerar dock inte vilken typ av parkeringsplats som avses bör gälla för laddbara fordon. Därför bör rätten också omfatta mindre lätta fordon och fordon som klassas som lätta lastbilar, som skåpbilar och liknande. Annars skulle till exempel enmansföretagare som har en skåpbil parkerad vid hemmet inte kunna få rätt till laddning, vilket skulle försvåra möjligheten för den typen av yrkesutövare att ställa om till elfordon, vilket vore olyckligt.

Vi anser alltså att utredningen i detta fall har gjort en för snäv tolkning av EU-direktivet och att rätten bör omfatta alla typer av lätta fordon och inte bara personbilar.

### *Motsvarande regler bör även omfatta organisationer*

Det är inte bara privatpersoner som behöver ställa om till elfordon för att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska, utan givetvis även företag, kommuner, regioner, statliga myndigheter och föreningar i civilsamhället som äger fordon. De allra flesta av dessa organisationer som nyttjar lokaler för sin verksamhet hyr lokaler av en fastighetsägare. Vår erfarenhet från att ha stöttat både kommuner, regioner och företag i dessa frågor är att det i dessa fall kan vara så att en fastighetsägare nekar hyresgästen tillgång till laddning vid fastigheten. Vilket i dessa fall kraftigt försämrar dessa organisationers förutsättningar att ställa om till elfordon.

<sup>1</sup> [European Alternative Fuel Observatory. Consumer Monitor 2023, Country report Sweden.](#)

Vi anser därför att motsvarande regler om rätt till laddning som nu införs för boende även bör införas för organisationer. Ett första steg för att få sådan lagstiftning på plats bör vara att regeringen utreder vilka ändringar i lagstiftning som krävs för att även organisationer på begäran till sin fastighetsägare ska få tillgång till laddning.

*Beatrice Torgnyson Klemme*  
VD BioDriv Öst

*Ulf Troeng*  
Sakkunnig elektrifiering

**BioDriv Öst** förenklar omställningen till fossilfria transporter och en hållbar regional utveckling. Genom expertstöd och samverkan får offentlig sektor och företag hjälp att nå sina hållbarhetsmål. Organisationen är icke vinstdrivande och arbetar med alla fossilfria drivmedel. Verksamheten omfattar allt från strategiska frågor till konkreta insatser.

Läs mer på [www.biodrivost.se](http://www.biodrivost.se)

f X @BiodrivOst  
in BioDriv Öst



*BioDriv Östs kansli har mandat att under VDs ledning skicka in remissvar i enlighet med organisationens gemensamt fastställda mål. Detta påverkansarbete bedrivs fristående, vilket innebär att det inte direkt är styrelsen, styrelsens ledamöter eller enskilda medlemmar som står bakom samtliga synpunkter som framförs.*