

Politik och kommunikation
Martin Olin, 08-677 26 35
martin.olin@energiforetagen.se

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se
kopia till: ju.L1@regeringskansliet.se

Energiföretagen Sveriges synpunkter på Ds 2025:13 Rätt att installera laddpunkt hemma

Energiföretagen Sverige samlar och ger röst åt omkring 500 företag som producerar, distribuerar, säljer och lagrar energi. Vårt mål är att utifrån kunskap, en helhetssyn på energisystemet och i samverkan med vår omgivning, utveckla energibranschen – till nytta för alla.

Energiföretagen Sverige ("Energiföretagen") har tagit del av Ds 2025:13 Rätt att installera laddpunkt hemma och vill framföra följande synpunkter.

Bakgrund

Koldioxidhalten i atmosfären överstiger nu 430 ppm, och flera rapporter från OECD, Klimatpolitiska rådet, Trafikverket och Naturvårdsverket visar att Sveriges klimatomställning har tappat tempo. Transportsektorn är avgörande för att nå utsläppsmålen. Elektrifiering är det mest kostnadseffektiva verktyget, och varje elbil som ersätter en fossilbil ger betydande utsläppsminskningar.

Att installera en laddbox är enkelt i villor och snabbladdningen längs med motorvägarna har byggts ut i hög takt de senaste åren. Den stora utmaningen framöver finns i flerbostadshus, här blir tillgången till hemmaladdning en nyckel för att fler ska kunna välja elbil. Eftersom omkring 60 % av svenskarna bor i flerbostadshus måste även dessa hushåll ges en reell rätt till laddning – till rimlig kostnad och inom skäligen tid. Annars riskerar byråkratin att hindra klimatomställningen.

Övergripande synpunkter

Energiföretagen välkomnar att en rätt till hemmaladdning införs i svensk lagstiftning. Det är ett viktigt steg för att öka elektrifieringen av bilflottan. Hemmaladdning står för huvuddelen av laddningen och möjliggör lågeffektladdning under lång tid, vilket är fördelaktigt för elsystemet.

Vi ser dock stora utmaningar med det föreslagna upplägget vad gäller att ägande och ansvar för de laddpunkter som installeras läggs på enskilda boende i stället för på fastighetsägaren¹. Detta riskerar att göra processen långsam, dyr och

¹ "Fastighetsägare" avser i detta remissvar exempelvis hyresvärd, bostadsrättsförening eller samfällighet

svårhanterlig, i direkt motsats till EU:s syfte: att boende i flerbostadshus snabbt och enkelt ska få tillgång till laddning.

Tekniska utmaningar

Det finns ett antal tekniska utmaningar med att lägga ansvaret på den boende:

- **Komplexitet i flerbostadshus** – Till skillnad från i villor, där en laddbox oftast kan kopplas in direkt på husets befintliga elsystem, kräver flerbostadshus en samlad planering. Varje fastighet har unika tekniska förutsättningar vad gäller till exempel tillgänglig kapacitet, säkringsstorlek, elcentraler och kabeldragning. Om laddinfrastruktur installeras styckevis av enskilda boende riskerar det att ske utan hänsyn till dessa förutsättningar. Det kan leda till ojämn belastning, höga kostnader för nätförstärkning, och i värsta fall att elsystemet överbelastas. För att undvika detta behövs en helhetssyn redan från början, där fastighetsägaren ansvarar för att installationerna dimensioneras och planeras för framtida behov. På så sätt kan man säkerställa både kostnadseffektivitet, elsäkerhet och möjlighet att bygga ut i takt med att fler skaffar elbil.
- **Lastbalansering och effektstyrning** – För att hålla nere kostnaderna och undvika effekttoppar krävs att laddningen styrs smart inom hela fastigheten. Lastbalansering gör det möjligt att använda befintlig kapacitet mer effektivt och undvika dyra effekttoppar och abonnemangsökningar. Om olika boende installerar egna laddboxar utan samordning blir det i princip omöjligt att i efterhand bygga ett gemensamt system för lastbalansering. Resultatet blir högre kostnader för alla, inklusive de boende som inte ens äger elbil. Om detta blir utbrett i samhället kan det också få negativa konsekvenser för ett redan ansträngt elnät.
- **Produktkompatibilitet** – Marknaden för laddboxar är fragmenterad och produkter från olika tillverkare är inte alltid kompatibla. Om boende själva får välja fritt kan resultatet bli ett lapptäcke av hård- och mjukvara som inte går att styra tillsammans. Detta försvårar framtida effektstyrning, ökar underhållskostnaderna och gör fastigheten mer sårbar för tekniska problem. Ett samlat ansvar hos fastighetsägaren gör det möjligt att välja standardiserade, öppna lösningar som kan byggas ut och utvecklas över tid.
- **Flyttproblematik och ägande** – När boende flyttar uppstår frågor om vem som äger, ansvarar för eller ska underhålla en laddare som redan är installerad. Om laddaren tas bort kan hela systemet påverkas, särskilt om den ingår i ett större nätverk av laddare i fastigheten. Om den lämnas kvar uppstår istället frågor om drift, försäkring och underhåll. Denna osäkerhet skapar onödiga konflikter och risk för höga kostnader. Om

laddinfrastrukturen däremot planeras, ägs och förvaltas gemensamt av fastigheten undviks dessa problem och långsiktigheten säkras.

Slutsats: Laddinfrastruktur i flerbostadshus måste ses som ett gemensamt system, där fastighetsägaren ansvarar för helheten och investeringarna.

Ytterligare skäl för att fastighetsägaren ska ha huvudansvar

- **Systemets hållbarhet** Om varje boende installerar egna laddare blir det snabbt ett lapptäcke av olika tekniska lösningar som inte går att styra eller underhålla på ett effektivt sätt. Fastighetsägaren är den enda aktör som kan säkerställa att helheten fungerar långsiktigt.
- **Investering i fastighetsvärde** Laddinfrastruktur höjer fastighetens attraktivitet och marknadsvärde. Därför bör kostnaden betraktas som en investering för fastigheten som helhet, inte som en individuell utgift för enskilda boende.
- **Rättvis kostnadsfördelning är redan möjlig** – Utredningen lägger stor vikt vid att investeringar i laddinfrastruktur inte ska belasta de boende som inte använder den. Slutsatsen blir att enskilda boende själva ska stå för hela investeringen. Men denna utmaning är redan välkänd och hanteras i många bostadsrättsföreningar och samfälligheter idag, till exempel genom att införa differentierade avgifter. Det kan ske genom en något högre månadsavgift för dem som har tillgång till laddning, eller genom ett påslag på kilowattpriset för den som laddar. På så sätt kan investeringen successivt återbetalas till föreningen av de boende som faktiskt använder laddinfrastrukturen. Detta visar att det finns praktiska och rättvisa lösningar även om laddinfrastrukturen ägs och finansieras gemensamt.
- **Rättvisa över tid** – Elektrifieringen är ofrånkomlig. Förr eller senare kommer i princip alla bilägare behöva laddmöjligheter. Att fastigheten gemensamt planerar och bygger ut infrastrukturen är därför mer rättvist än att några få får bära hela kostnaden i början.
- **Minskad risk för konflikter** – När laddare ägs individuellt uppstår otydlighet kring ansvar, underhåll och ägande vid flytt. Det leder till tvister och onödiga kostnader. Om infrastrukturen ägs och förvaltas gemensamt undviks dessa problem. Standardiserade avtal kan ytterligare minska risken för konflikter.
- **Ekonomiska incitament:** Om ansvaret läggs på fastighetsägaren underlättas även tillgången till det ekonomiska stöd som behövs, exempelvis genom att Klimatklivet kan användas för detta ändamål. Det är

därför viktigt att investeringsstödet via Klimatklivet fortsatt finns tillgängligt under kommande år.

Process och beslutsordning

- **Ansvarsförskjutning** Det finns en risk att förslaget leder till att bostadsrättsföreningar och samfälligheter inte tar ansvar för att bygga ut laddinfrastrukturen, utan i stället lutar sig tillbaka och säger att de boende själva får ordna och betala för installationer. I praktiken kan det leda till att utbyggnaden inte blir av – eftersom det är tekniskt komplicerat och kostsamt för den enskilde att lösa på egen hand. Regelverket bör därför utformas så att föreningar och fastighetsägare aktivt måste ta ansvar för att laddningen byggs ut på ett samordnat och långsiktigt hållbart sätt.

Vi föreslår att lagförslaget uppdateras så att fastighetsägaren får huvudansvaret för att planera, bygga ut och underhålla laddinfrastrukturen i takt med de boendes ökande behov. Detta bör kombineras med tydliga principer för hur ansvar och kostnader hanteras, exempelvis:

- **Starkare rätt för boende** Lagen måste säkra att hyresvärdar, bostadsrättsföreningar och samfälligheter endast kan säga nej till boende som efterfrågar laddning vid tungt vägande skäl, annars finns en risk att rättigheten blir teoretisk. Tydliga kriterier för när avslag får ges är därför avgörande.
- **Snabbare beslut** Utredningen föreslår att beslut i samfälligheter ska tas av årsstämman. Detta kan innebära väntetider på upp till ett år, vilket gör lagen i praktiken tandlös. Beslut bör istället kunna tas av styrelsen eller motsvarande, med enkel majoritet.
- **Förutsägbar process** Den som ansöker till sin fastighetsägare om laddpunkt behöver veta när besked kan förväntas. Lagstiftningen bör innehålla tidsgränser (exempelvis utredningens föreslagna tre månader) så att boende inte fastnar i utdragna processer.

Övrigt

- **Dubbelriktad laddning (V2G)** Utredningens argument för att inte beakta V2G bygger på att konsumenter saknar kunskap. Detta är missvisande – tekniken kommer att styras av tjänstebolag och aggregatorer. I framtida marknad antas konsumenter kunna delta med V2G utan att själva ha kunskapen om detaljerna. Trots detta kan det vara rimligt att undvika obligatoriska krav på V2G i den laddinfrastruktur tills tekniken är mogen.

Ytterligare åtgärder för att öka elektrifieringen

Tillgången till hemmaladdning för boende i flerbostadshus är en viktig pusselbit för elektrifieringen. Men för att elektrifieringen verkligen ska ta fart behövs också kompletterande styrmedel som generellt sett gör det mer attraktivt att köpa elbil:

- **Rätt prissättning av fossila bränslen** Se över bränsleskatterna och stärk reduktionsplikten så att fossila drivmedel inte fortsätter vara bland de billigaste i EU. Detta är avgörande för att elbilar ska kunna konkurrera på rättvisa villkor.
- **EU:s styrmedel** Säkerställ ett ambitiöst och effektivt införande av ETS2 och stå fast vid EU:s beslut om utfasning av fossildrivna bilar till 2035. Det ger industrin långsiktiga spelregler och hushållen trygghet i sina investeringar.
- **Ekonomiska villkor för el** Genomför liggande förslag om sänkt elskatt och gör skattefri arbetsplatsladdning permanent. Utred även förmåner som reducerade trängselavgifter och parkeringsfördelar för elbilar.
- **Samfälligheter** Förenkla installation av laddpunkter genom att minska Lantmäteriets krav och kostnader, i linje med SOU 2024:97. Det skulle undanröja ett stort praktiskt hinder.
- **Delad mobilitet** Underlätta för bilpooler och gemensamma laddlösningar i flerbostadsområden. Det minskar behovet av individuella bilar samtidigt som det ger fler tillgång till laddning.



David Freed
Gruppchef Eldistribution & marknad