

Justitiedepartementet
Enheten för fastighetsrätt och associationsrätt
ju.remissvar@regeringskansliet.se
ju.L1@regeringskansliet.se

Stockholm den 29 september 2025

Remissyttrande över promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma (Ds 2025:13)

Diarienumr: Ju2025/01361

Fastighetsägarna är branschorganisationen som arbetar för en väl fungerande fastighetsmarknad. Våra 15 000 medlemmar äger och hyr ut bostäder och lokaler över hela landet. Vi representerar såväl de största börsnoterade fastighetsbolagen, kommunägda bostadsbolag som privata fastighetsföretag och bostadsrättsföreningar

Fastighetsägarna Sverige ("Fastighetsägarna") har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på förslagen i rubricerad promemoria.

Bakgrund och förslag

Promemorian har föranletts av ett uppdrag att ta ställning till hur det reviderade direktivet 2024/1275/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) ska genomföras i Sverige, i de delar som gäller möjligheterna för den som nyttjar en parkeringsplats i anslutning till sin bostad att få tillstånd av den som upplåter parkeringsplatsen att installera en laddningspunkt. Bestämmelsen finns i 14.8 andra och tredje meningen i EPBD och lyder: "Medlemsstaterna ska undanröja hinder för installation av laddningspunkter i bostadsbyggnader med parkeringsplatser, särskilt kravet på att få tillstånd från hyresvärdar 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."

I promemorian föreslås lagändringar i 8 och 12 kap. jordabalken, bostadsrättslagen, anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter. Förslagen berör därmed hyresvärdar, jordägare, bostadsrättsföreningar, samfällighetsföreningar, hyresgäster, bostadsrättshavare och delägare i gemensamhetsanläggningar. De föreslagna lagändringarna innebär att hyresgäster, bostadsrättshavare och delägare i gemensamhetsanläggningar får rätt att installera en laddningspunkt för eget bruk. Genom förslagen får nyttjanderättshavare rätt att nyttja delar av fastigheten som inte ingår i deras upplåtelse.

Fastighetsägarnas synpunkter

Fastighetsägarna anser att det saknas behov av att införa av en rätt för nyttjanderättshavare att installera egen laddningspunkt.

Fastighetsägarna föreslår att rätten till att installera egen laddningspunkt avgränsas till att gälla parkeringsplatser inuti bostadsbyggnader.

Fastighetsägarna avstyrker förslaget till ändringar i 8 kap. jordabalken, lagen om förvaltning av samfälligheter och anläggningslagen.

Fastighetsägarna avstyrker förslaget till 7 kap. 7 c § bostadsrättslagen om rätt att installera laddningspunkt på gemensam parkering.

Fastighetsägarna avstyrker förslaget till ändringar i 9 kap. 15 § bostadsrättslagen om att styrelsen ska fatta beslut om boendes ansökan om att få installera en laddningspunkt.

Fastighetsägarna anser att upplåtaren inte ska tvingas acceptera en rätt att installera laddningspunkt eller göra andra ingrepp utanför den upplåtta ytan.

Fastighetsägarna föreslår att den föreslagna fasta administrativa avgiften ska kunna ändras av upplåtaren, åtminstone en gång om året.

Fastighetsägarna anser att det behövs ytterligare tydliggöranden rörande kostnaderna för elförbrukning.

Fastighetsägarna föreslår att bestämmelserna om när en boende ska ha rätt att installera en laddningspunkt kompletteras med ett villkor om att upplåtarens villkor rörande installationen ska vara uppfyllda.

Fastighetsägarna avstyrker förslaget om upplåtarens skyldighet att ge den boende digital tillgång till upplåtarens system.

Fastighetsägarna föreslår att det tydliggörs i lagstiftningen att återställande ska ske när upplåtelsen upphör.

Fastighetsägarna anser att utbyggnaden av laddningsinfrastruktur är en viktig del i den gröna omställningen. När elbilar blev vanligare var såväl hyresvärdar som bostadsrättsföreningar tidiga med att installera och erbjuda elbilsladdning. Det bedömdes redan från början vara en lämplig service att erbjuda vid upplåtelse av parkeringar. Inledningsvis var det största hindret mot utbyggnaden bristande efterfrågan. Med tiden när efterfrågan ökat har frågan om elnätkapacitet blivit mer aktuell och något som kan utgöra ett hinder mot utbyggnad av laddningsinfrastruktur. Det finns även regulatoriska hinder. Till exempel behöver en gemensamhetsanläggnings ändamål många gånger ändras för att en samfällighet ska kunna installera elbilsaddare. Fastighetsägarnas bild är emellertid att hyresvärdar och bostadsrättsföreningar i stor utsträckning erbjuder elbilsaddning och att utbyggnaden går snabbt.

Energimyndigheten påpekar i en rapport¹ att det saknas tillräcklig statistik och underlag för att bedöma hur allvarligt problemet med nekad laddning egentligen är. Myndigheten framhåller vidare att marknaden sannolikt i stor utsträckning kommer lösa dessa frågor i takt med ökad efterfrågan. De exempel på "Right-to-Charge" som finns från andra länder är inte absoluta rättigheter och har dessutom gett upphov till svåra frågor kring kostnadsfördelning och ansvar.

Fastighetsägarna ser stora problem med att införa en rätt för nyttjanderättshavare och delägare i samfälligheter att installera egna laddningspunkter. Först och främst innebär en sådan rätt att äganderätten inskränks på ett orimligt sätt. Vidare är en sådan rätt svårförenlig med lagstiftningen om upplåtelse av fast egendom. Det finns också många praktiska problem. Laddningspunkter kräver stark strömstyrka och installation av sådana har därför stor inverkan på fastighetens elsystem och dess dimensionering. En laddningspunkt med 22 kw kapacitet motsvarar strömstyrkan av 5 500 normallampor med led-teknik eller motsvarar 22 tvättmaskiner genomför en 60-graders tvätt samtidigt. En laddningspunkt är en fast installation som ställer krav på elsystemets skick och dimensionering. Felaktiga el-installationer kan leda till omfattande sak- och personsador. Det är i Fastighetsägarnas mening olämpligt och riskabelt att någon annan än fastighetsägaren får rådighet över elsystemet.

Ett annat problem är kostnaden för elnät. Uppsäkring och uppgradering av elnätet är dyrt och kräver stora investeringar. Det innebär att elanvändningen i en fastighet behöver optimeras för att undvika onödiga kostnader. Exempelvis används lastbalansering när fler laddningspunkter installeras för att säkerställa att inte mer ström används än vad systemet kan hantera. En sådan lastbalansering och andra åtgärder kräver en sammanhållen plan för elanvändning i fastigheten. Reformen rörande energianvändning under senare år, till exempel införandet av effekttaxa har vidare komplicerat frågan om ersättning avsevärt. En enskild elavändares användning påverkar kostnaderna för elnätet på ett sätt som är mycket komplicerat att beräkna och i praktiken kräver särskilt systemstöd i den tekniska utrustningen. Även detta talar för att fastighetsägaren behöver kontroll över såväl utrustning som ersättningsmodell för elbilsaddning.

Fastighetsägarna anser därför att det saknas behov av ett införande av en rätt för nyttjanderättshavare att installera egen laddningspunkt. Det är vidare olämpligt av såväl principiella som faktiska skäl att införa en sådan rätt. Samtidigt förstår vi att kravet i EU-direktivet innebär att Sverige som medlemsland blir tvungen att införa bestämmelsen i nationell rätt. Fastighetsägarna har dock synpunkter på hur detta föreslås ske.

Överimplementering av direktivet

Enligt direktivet ska medlemsstaterna undanröja hinder för installation av laddningspunkter i bostadsbyggnader med parkeringsplatser, särskilt kravet på att få tillstånd från hyresvärden eller delägare för en privat laddningspunkt för eget bruk. En begäran från hyresgäster eller delägare om tillåtelse att installera laddningsinfrastruktur på en parkeringsplats får nekas endast om det finns

¹ Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform (ER 2021:24).

allvarliga och berättigade skäl till detta. I promemorian (s. 60 f.) konstateras att direktivet tar sikte på parkeringsplatser som finns inuti bostadsbyggnader. Utredningen väljer dock att vidga tillämpningsområdet för lagändringarna i svensk rätt till att omfatta även parkeringar som ligger utanför bostadsbyggnaden. Detta motiveras med att behov av hemmanära laddning även finns när parkeringsplatsen finns utomhus och att utredningen kommit fram till att det är den boende som ska bekosta installation, drift och underhåll av laddningspunkten.

Fastighetsägarna är mycket negativa till denna överimplementering av direktivet. De motiv som anförs är enligt vår mening inte tillräckliga för att motivera överimplementeringen. Med hänsyn till de omfattande avsteg som görs från grundläggande principer inom fastighetsrätten krävs enligt vår mening mycket tungt vägande skäl för detta. Ökat behovet av hemmanära laddning utgör förslagen, som anförs ovan, inte en lämplig lösning för att öka möjligheten till hemmanära laddning. För att ett sådant skäl ska vara tillräckligt för lagändring krävs en mer omfattande utredning som kartlägger vilka behov som finns och vilka lösningar som lämpligtvis hanterar behoven. Att motivera avsteget med att den boende bekostar sin egen utrustning är märkligt. Det är helt naturligt att den boende bekostar sin egen utrustning vilket också är utgångspunkten i direktivet. Tillåtet avsteg kan bli aktuellt om fastighetsägaren kan säkerställa kostnadstäckning genom till exempel hyresintäkter vilket, som konstateras i promemorian, inte är möjligt till följd av nationella regler för bland annat hyressättning. Trots att den boende ska stå kostnaden kommer den föreslagna lagändringen innebära nya krav på upplåtaren och innebära kostnader och utökat ansvar för denne. Någon avvikelse från direktivet som motiverar en överimplementation i detta avseende föreligger därmed inte. Inte heller det faktum att bestämmelserna enligt utredningen sällan kommer att tillämpas utgör enligt vår mening skäl som talar för en överimplementation. Ansökningar från nyttjanderättshavare om att få installera laddningspunkter kommer utgöra en administrativ börda oavsett om nyttjanderättshavaren slutligen får rätt att installera laddningspunkt eller inte. Bland annat kommer elsystem behöva inventeras, många gånger av anlitad personal, när en ansökan kommer in. Detta kommer innebära en icke försumbar kostnad som, vad Fastighetsägarna förstår, inte ska bäras av den boende. Vi anser att förslaget går emot regeringens ambitioner att förenkla för företag². Det finns vidare en risk att fastighetsägare avvaktar med förberedelser inför framtida installation av laddningspunkter genom till exempel kanalisation till parkeringsplatser utomhus eftersom risken finns att nyttjanderättshavare då får möjlighet att installera egen utrustning innan fastighetsägaren blivit klar att installera sin egen utrustning.

Fastighetsägarna föreslår därför att förslagen avgränsas till att gälla parkeringsplatser inuti bostadsbyggnader. Det innebär att förslagen på ändringarna i 8 kap. jordabalken om lägenhetsarrende inte bör genomföras eftersom ett lägenhetsarrende endast är aktuellt utanför byggnader.

² <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/forenkla-for-foretagen/>

Utökning av upplåtelsen och intrång i upplåtarens äganderätt

Enligt promemorians förslag ska ett tillstånd till laddningspunkt innebära att upplåtelsen utökas till att omfatta andra delar av fastigheten än de som upplåtits. Fastighetsägarna är mycket negativa till denna typ av tvångsupplåtelse och ifrågasätter om den föreslagna bestämmelsen är förenlig med 2 kap. 15 § regeringsformen. Det kan i detta sammanhang påpekas att utredaren inte tycks föreslå en ersättning till upplåtaren för den nya yta som upplåts. Förslaget torde även i detta avseende strida mot regeringens ambitioner att stärka egendomsskyddet.³

Vidare anser Fastighetsägarna att förslaget leder till oklarheter rörande nyttjanderättsavtalet. När ett nytt hyresavtal som omfattar annan yta än tidigare har Högsta domstolen bedömt att det innebär att ett nytt hyresförhållande ersatt tidigare hyresförhållande (se NJA 2007 s. 303). Det påverkar bland annat preskriptionstider och därmed möjligheten att kräva skadestånd med anledning av hyresförhållandet. Det finns i vår mening en risk att samma sak kan bli följden av en förändrad upplåtelse enligt förslagen.

Fastighetsägarna anser därmed att upplåtaren inte ska tvingas acceptera en rätt att installera laddningspunkt eller göra andra ingrepp utanför den upplåtna ytan utan att förslagen avgränsas till att gälla redan upplåten yta.

Ersättning

I promemorian föreslås att den boende ska åta sig att stå alla kostnader för laddningspunkten. Vad gäller kostnader för upplåtarens administration ska den boende endast åta sig att stå för en skälig fast avgift. Den fasta avgiften ska anges när tillstånd till installation meddelas.

Fastighetsägarna motsätter sig att den administrativa avgiften ska vara fast. Den administrativa avgiften ska enligt förslaget täcka upplåtarens kostnader vilka kommer förändras över tid. Fastighetsägarna föreslår därför att den fasta administrativa avgiften ska kunna ändras av upplåtaren, åtminstone en gång om året.

Fastighetsägarna efterlyser vidare tydliggöranden rörande kostnaderna för elförbrukning. Det är i vår mening viktigt att upplåtaren får fullständig kompensation för kostnaderna för elförbrukning. Utöver rena rörliga kostnader för elhandel och elnät, som beror på när elen konsumeras, innebär effektavgift (som alla elnätsföretag ska ta ut senast 1 januari 2027) att den rörliga elnätskostnadens storlek beror på hur mycket el som används och när den används. Laddning av elbil kan använda stora mängder elström (se ovan) och därmed få en reell påverkan på effektavgiften. Effektavgiften innebär att den rörliga elnätskostnaden blir högre för all el-användning under en period om vissa gränsvärden överskrids. Det innebär att upplåtarens kostnader för belysning, uppvärmning, användning av tvättstuga med mera kan öka om den boende väljer att installera en kraftig laddningspunkt och använda den för snabbladdning under den tid på dygnet som effektavgiften tar sikte på. Även andra boendes kostnader för till exempel elbilsaddning påverkas. Detta hanteras inte

³ Se bland annat Grundlagsskyddet för rätten till ersättning vid rådhetsinskränkningar (Dir. 2025:70).

av det föreslagna kravet på att laddningspunkten ska stödja smarta laddningsfunktioner. Upplåtaren kommer med största sannolikhet inte kunna styra användningen genom sådana smarta funktioner och enskilda laddningspunkter kommer inte heller kunna påverka, eller ha få information från andra tekniska system på fastigheten. I en sådan situation är det viktigt att hela den kostnadsökning som drabbar upplåtaren och andra kompenseras av den boende med egen laddningspunkt. I annat fall förfelas ändamålet med effektagift och någon kostnadsneutralitet för andra än den boende uppnås inte. Ett alternativ är att effektagiften i sig ska utgöra ett berättigat och alvarligt skäl för upplåtaren att motsätta sig installationen. Skrivningar i författningskommentaren tyder på att så kan bli fallet. Samtidigt kan Fastighetsägarna konstatera att effektagifter kommer vara en realitet i hela landet från och med 2027 därmed skulle det innebära att den föreslagna lagstiftningen aldrig kommer kunna tillämpas vilket gör en sådan tolkning mindre sannolik.

Krav på laddningspunkten

Fastighetsägarna föreslår att bestämmelserna om när en boende ska ha rätt att installera en laddningspunkt kompletteras med ett villkor i första stycket aktuella bestämmelser om att upplåtarens villkor rörande installationen ska vara uppfyllda. Av författningskommentaren framgår att kravet på att en överenskommelse ska träffas innebär att andra villkor kan tas in. Det är dock oklart i vilken mån hyres- eller arrendenämnden ska ta hänsyn till detta om överenskommelse inte har träffats. Exempelvis kan det vara viktigt för upplåtaren att laddningspunkt av viss modell används för det fall att upplåtaren har utrustning för lastbalansering eller avläsning som endast är kompatibel med vissa modeller. Det kan också vara viktigt att laddningspunkten har ett begränsat effektuttag för att minska risken för störningar i upplåtarens elnät enligt vad som beskrivs ovan.

Tillgång till digitala system

Enligt förslaget ska parterna ge varandra den digitala tillgång som krävs för att de smarta laddningsfunktionerna i laddningspunkten och eventuella andra laddningspunkter och elektriska apparater, ska kunna användas. Fastighetsägarna avstyrker förslaget vad gäller upplåtarens skyldighet att ge den boende digital tillgång till upplåtarens system. Fastighetsägarna är mycket tveksamma om detta är möjligt och rimligt ur en teknisk synvinkel. Frågan tycks inte vara utredd i någon mer omfattande mån. Vidare ger förslaget upphov till betänkligheter om dataskydd, IT-säkerhet och personuppgiftshantering.

Upphörande av avtalet

Om upplåtelsen av parkeringsplats upphör bör nyttjanderättshavaren vara skyldig att ta bort sin utrustning. Att lös egendom ska bortföras följer redan av lag men det bör i Fastighetsägarnas mening tydliggöras att nyttjanderättshavaren också ska återställa ingrepp som skett eller ersätta upplåtarens kostnader för återställandet. En återställandeskyldighet finns enligt förslagen endast om den boende missköter sina åtaganden. Fastighetsägarna föreslår därför att det tydliggörs i lagstiftningen att återställande ska ske på den boendes bekostnad när upplåtelsen upphör.

Särskilt om bostadsrättsföreningar

Fastighetsägarna avstyrker förslaget till 7 kap. 7 c § bostadsrättslagen om rätt att installera laddningspunkt på gemensam parkering. Genom bestämmelsen skapas en helt ny exklusiv upplåtelse för en boende på yta som ska nyttjas gemensamt. Bestämmelsen riskerar leda till konflikter i föreningar eftersom elbilsladdaren kommer tillhöra någon som inte har exklusiv rätt till parkeringsplatsen. Det saknas skäl att införa en sådan bestämmelse i bostadsrättslagen.

Fastighetsägarna avstyrker vidare förslaget till ändringar i 9 kap. 15 § bostadsrättslagen. Det saknas enligt vår mening skäl till att göra avsteg i reglerna om kompetensfördelning i just denna fråga. I den mån föreningen önskar att beslut fattas av stämman bör föreningen kunna bestämma det i stadgarna. Den boendes rätt att hänskjuta frågan till hyresnämndens prövning kommer kvarstå.

Särskilt om samfällighet

Fastighetsägarna avstyrker förslaget om ändringar i lagen om förvaltning av samfälligheter och anläggningslagen.

I promemorian föreslås en lösning för samfälligheter som avviker från den lösning som föreslås för arrende, hyresrätt och bostadsrätt. Laddningspunkten ska bli en del i den samägda egendomen och inte utgöra lös egendom. Förvaltningen och ersättningen föreslås hanteras inom ramen för gällande regler för samfälligheter. Sektionsindelning lyfts fram som ett sätt att hantera detta.

Fastighetsägarna kan konstatera att den föreslagna lösningen innebär orimligt stora juridiska och administrativa utmaningar. Sektionering innebär stora kostnader för förrättning. Det är dessutom en olämplig lösning efter sektionering visat sig problematisk i praktiken och därför knappt används. Sammantaget kommer förvaltningen av samfälligheter försvåras avsevärt. Samfälligheter kommer drabbas av stora kostnader, många gånger flera hundra tusen kronor för förrättningar endast till följd av att en delägare vill installera en laddningspunkt. Detta motverkar syftet i andra förslag som syftar till att förenkla för samfällighetsföreningar vad gäller bland annat beslutsfattande och installation av laddningsinfrastruktur.⁴

Genom den föreslagna överimplementationen kommer betydligt fler samfälligheter omfattas än vid en direktivkonform implementering. Om implementeringen i stället sker enligt Fastighetsägarnas förslag ovan kommer i praktiken endast ägarlägenheter med parkering i huset omfattas. I ägarlägenheter, som kunde tillskapas först 2009 och endast genom nyproduktion, torde det vara ytterst ovanligt, om ens förkommande, att det finns parkering till varje bostad eller gemensamma parkeringar som alla delägare har tillgång till. Sannolikt tillhandahålls parkeringar ut på samma sätt som i nyproducerade bostadsrätter, det vill säga genom uthyrning. Dessa upplåtelser träffas av de

⁴ Se Några frågor om ersättning vid gemensamhetsanläggningar (Ds 2025:16) och Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet (SOU 2024:97)

föreslagna ändringarna 12 kap. jordabalken. De föreslagna ändringarna i lagen om förvaltning av samfälligheter och anläggningslagen torde därmed inte vara nödvändiga.

Fastighetsägarna Sverige

Anders Holmestig

Vd

Johan Kleveland

Förbundsjurist