

Justitiedepartementet
JU2025:01361

Remissvar av promemorian "Rätten att installera laddpunkt hemma"

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden tackar för möjligheten att komma med synpunkter och inspel till promemorian "Rätt att installera laddpunkt hemma" (DS 2025:13) från Justitiedepartementet.

Sammanfattning

Mobility Sweden tillstyrker förslagen i promemorian. Vi ser dem som viktiga och välavvägda steg för att underlätta elektrifieringen av vägtransporter i Sverige, i synnerhet för privatpersoner i flerbostadsboenden, men för att förslagen ska få ett reellt genomslag i praktiken behöver vissa justeringar övervägas, dels för att infrastrukturen skall vara framtidssäker samt tekniskt och estetiskt enhetligt, men också för att säkerställa att fastighetsägarna också tar sitt ansvar.

Bakgrund och övergripande synpunkter

En av de viktigaste förutsättningarna för att kunna köra elbil är möjligheten att ladda den där den vanligtvis parkeras – i synnerhet vid hemmet. Dagens juridiska och praktiska hinder för installation av laddpunkter i bostadsrätts- och hyresfastigheter skapar osäkerhet och försvårar elektrifieringen av fordonsflottan, trots att tekniken finns och efterfrågan växer.

Mobility Sweden ser därför positivt på de föreslagna lagändringarna som syftar till att ge boende i flerbostadshus och med nyttjanderätt till parkeringsplats en tydlig och rättssäker möjlighet att installera laddinfrastruktur för eget bruk. Det är också positivt att förslagen innebär en balans mellan den boendes rättigheter och fastighetsägarnas möjligheter att neka endast vid allvarliga och berättigade skäl. Likaså välkomnar vi att kostnadsansvaret läggs på den boende, vilket är rimligt och förväntat.

Tillämpningsutmaningar och behov av förtydliganden

Eftersom de aktuella lagändringarna innebär att en ny typ av sakrätt införs och som saknar motsvarighet i det befintliga fastighetsrättsliga systemet uppstår också ett antal frågetecken.

Ett sådant frågetecken är hur skrivelsen "allvarliga och berättigade skäl" ska tolkas när det kommer till att fastighetsägare, föreningar eller upplåtare kan neka installation. Konsekvensen av denna otydlighet kan leda till rättsosäkerhet och ökad belastning på hyres- och arrendenämnder när ärenden prövas. Det finns därmed risk för att det skapas praxisfall som kan bli utdragna eller som kommer tolkas inkonsekvent. Det vore därför önskvärt med en vägledning eller exempel på vad som räknas som berättigade skäl, exempelvis tekniska begränsningar, fastighetens ålder, säkerhetsrisker etcetera.

Ett annat frågetecken är vem som ska ansvara för den tekniska samordningen i de fall där flera boende vill installera laddpunkter. Detta kan komma att leda till konflikter eller praktiska svårigheter. Det bör därför övervägas om det behövs reglering sådant att installationer samordnas och där fastighetsägaren eller föreningen får ett visst ansvar i att ta fram de tekniska riktlinjerna.

Som utredningen själv påpekar kan nyttjanderättshavare sakna besittningsskydd för sin parkeringsplats. Det gör att den som investerar i en laddpunkt kan tvingas ta bort den kort efter installationen. Detta kan avskräcka många från att installera laddpunkter, trots att lagen ger dem rätt. Regeringen bör därför överväga hur detta kan balanseras, till exempel genom att uppmuntra längre avtal eller skyddande klausuler vid investering i laddinfrastruktur.

Utredningen skriver upprepade gånger att "lagstiftningens genomslag i praktiken kan komma att begränsas", särskilt på grund av begränsade rättigheter i vissa boendeformer, låg besittningsrätt till parkeringsplatser, och att investering i laddinfrastruktur kan uppfattas som osäker. Förslaget skapar alltså förväntningar hos de boende, men riskerar att i praktiken leda till få installationer. En rättighet som alltså inte är möjlig att utöva i praktiken, på grund av juridiska eller praktiska hinder. Detta riskerar att underminera förtroendet för omställningen och försvåra elektrifieringen i det segment där hemmaladdning är mest avgörande. Regeringen bör därför överväga om ytterligare incitament, tydligare skydd eller förstärkt rätt till installation krävs, särskilt för de som saknar besittningsskydd till sin parkeringsplats.

Vidare skriver utredningen att beslut om att installera laddningspunkt i samfälligheter eller bostadsrättsföreningar förbehålls föreningsstämman. Det kan alltså innebära att de boende måste vänta upp till ett år eller mer innan frågan ens behandlas. Därmed urholkas den enskildes rätt att installera laddpunkt kraftigt, beroende på stämmans tidplan eller om föreningen aktivt fördröjer frågan. Det riskerar i praktiken att skapa ett nytt slags veto, särskilt hos föreningar som inte prioriterar elektrifieringen. Det bör därför övervägas att medge kortare beslutsfrister, möjliggöra beslut på extra stämma eller ge boende rätt att begära prövning av nämnd utan att först passera årsstämma, om beslutet inte behandlas inom rimlig tid.

Lagändringarna medger också att medlemmar i samfälligheter kan installera laddpunkter på egen bekostnad, men att detta kan påverka fördelningen av andelstal och brukningsavgifter. Detta är något som kan bli svårhanterligt för styrelser att administrera och göra en rättvis kostnadsfördelning över tid, särskilt när fler väljer att installera laddpunkter eller när laddpunkter eller laddpunkterna övergår till samfällid egendom. Här behövs någon typ av vägledning från exempelvis Lantmäteriet eller Boverket för att underlätta praktiskt genomförande.

En annan faktor som kan komma att bli ett hinder för den som bor i en samfällighet är kostnaden för Lantmäterimyndighetens prövning på att stämmobeslutet överensstämmer med lagen. Detta kan göra att förslaget om "rätten att installera laddpunkt hemma" får ett mycket begränsat genomslag när det gäller just boende i samfällighetsföreningar.

Promemorian slår fast att den boende får installera en laddningspunkt för eget bruk, och att denne ansvarar för kostnad, drift och underhåll. Det framgår dock inte tydligt vad som händer om den boende flyttar från bostaden och parkeringsplatsen upphör att nyttjas. I ett sådant fall uppstår flera osäkerheter. Bland annat vem som övertar ägandet av laddpunkten? Vem som ansvarar för fortsatt drift, underhåll och eventuellt demontering? Om ny hyresgäst eller bostadsrättsinnehavare har rätt eller skyldighet att ta över utrustningen? Om fastighetsägaren eller föreningen är skyldig att erbjuda laddmöjlighet till nästa boende? Detta leder i sin tur till praktiska och rättsliga tvister i och med att laddpunkten är fast installerad och inkopplad till det gemensamma elnätet. Det bör därför klargöras att parterna bör reglera äganderätt och villkor för fortsatt nyttjande i samband med installationen, exempelvis genom avtal som beskriver om laddpunkter får överlåtas, tas bort eller övergår i föreningens eller förvaltningens ägo vid flytt.

En annan utmaning som uppstår är ansvarsfördelningen vid exempelvis skador på fastighet, elfel, brandskador kopplade till laddutrustningen och försäkringsansvaret för laddpunkten. Dessa utmaningar kan leda till rättsliga oklarheter om något skulle gå fel och det finns därmed en risk för att fastighetsägare eller föreningar kräver onödigt höga krav eller undviker att medge installationer för att slippa riskerna. Det bör därför tas fram en vägledning om hur ansvaret kan regleras avtalsmässigt mellan parterna. Det vore även önskvärt att rekommendera att installationen omfattas av boendes hemförsäkring med tillägg eller att fastighetsförsäkringen ses över vid införandet av laddinfrastruktur.

En aspekt som saknas i promemorian är den estetiska och tekniska samordningen. Om varje boende väljer laddbox fritt, vad gäller färg, form, storlek och placering, finns risk att parkeringsmiljöer och fasader snabbt får ett rörigt och visuellt störande intryck. Detta kan skapa oreda i garage eller på gårdar samt leda till klagomål från andra boende och urholka fastighetsägares möjligheter att bevara enhetlig estetik i bostadsområdet. Det kan också bli praktiskt svårare att framtidssäkra anläggning om olika laddboxar inte är kompatibla med samma lastbalanseringssystem eller kan hanteras i samma backend-system.

En liknande utmaning uppstår när det kommer till laddeffekt. Det finns inga krav på minimal eller maximal effekt av laddpunkten i promemorian, vilket i teorin skulle kunna leda till att de boende själva får välja vilken strömstyrka laddboxen skall installeras på och vilken effekt den ska leverera. Detta kan skapa snedfördelning, teknisk obalans och kapacitetsproblem i elsystemet för hela fastigheten eller garageanläggningen. Boende som installerar laddboxar först kan ta ut högre effekt än senare installatörer. Effekten kan snabbt bli otillräcklig om fler väljer att installera laddboxar utan samordning. Det blir svårt att införa gemensam lastbalansering eller effekttstyrning i efterhand och fastighetsägaren riskerar att tvingas uppgradera elanslutningen till höga kostnader, utan möjlighet att ta ut dessa proportionerligt. Vi ser därför gärna att fastighetsägare, samfällighet eller bostadsrättsförening ska ha rätt att ange ramar för val av laddbox. Exempelvis genom att rekommendera en viss modell eller färg, att kräva att laddboxen är kompatibel med befintlig teknik, att kräva att nya installationer ansluts till redan uppsatt laddinfrastruktur eller att det får ställas rimliga tekniska krav på högsta tillåtna effekt per laddpunkt, samt att framtida lastbalansering och effekttstyrning kan behöva införas gemensamt. Detta bör dock inte användas som ett omotiverat sätt att försvåra installationer, utan snarare som ett sätt att säkerställa långsiktigt enhetliga, trygga och tekniskt kompatibla lösningar. Ett enhetligt tekniskt ramverk minskar risken för konflikt, förbättrar elnätets hållbarhet och främjar rättvis tillgång till laddning för alla boende.

Om förslaget om "rätten att installera laddpunkt hemma" blir verklighet finns risken att fastighetsägarna backar från sitt ansvar att bygga ut laddinfrastrukturen och att de lägger allt ansvar på hyresgästerna. Det är därför avgörande att reformen inte får den oönskade effekten att fastighetsägare avsäger sig sitt ansvar för att planera, samordna och på ett kostnadseffektivt sätt bygga ut laddinfrastruktur i sina fastigheter. Om ansvaret helt läggs på enskilda boende riskerar processen att bli både försenad och fördyrad, vilket i förlängningen kan hämma utbyggnaden av laddinfrastruktur. För att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling bör det klargöras att fastighetsägaren fortsatt har ett huvudansvar för att möjliggöra laddning i fastigheten och att regelverket utformas så att utbyggnaden sker samordnat och på ett tekniskt och ekonomiskt optimalt sätt.

Flera av ovan nämnda frågetecken kan undvikas genom ett välarbetat, strukturerat och genomtänkt avtal. Kanske kan det vara en idé för en myndighet att ta fram en standardmall för den här typen av avtal där de olika scenarion och osäkerheter som kan uppstå regleras inom det finstilla. Om inte en sådan avtalsmall är möjlig ser vi gärna att relevant myndighet arbetar fram en vägledning för hur "rätten att installera laddpunkt hemma" skall fungera i praktiken.

Ytterligare kommentarer

Promemorians förslag ligger i linje med EU:s reviderade direktiv om byggnaders energiprestanda (EPBD) och är därmed också ett viktigt bidrag till genomförandet av Sveriges

klimat- och elektrifieringsmål. Vi noterar även med tillfredsställelse att hänsyn tagits till tekniska standarder och säkerhetskrav för laddpunkter, samt att promemorian inte tvingar på generella installationskrav utan möjliggör lösningar där behov och efterfrågan finns.

Avslutande synpunkter

Mobility Sweden anser att genomförandet av förslagen i DS 2025:13 är avgörande för att skapa ett rättvist, tekniskt ändamålsenligt och samhällsekonomiskt effektivt regelverk som främjar omställningen till eldrivna fordon. Vi tillstyrker därför förslaget i sin helhet, men önskar att det kompletteras med någon typ av vägledning för de parter som skall nyttja möjligheten att installera laddpunkt hemma.

Stockholm den 29 september 2025

Mobility Sweden

Mazdak Haghanipour

Teknisk specialist, laddinfrastruktur, servicemarknad och mobilitetstjänster