

Regelrådets uppgift är att granska och yttra sig över kvaliteten på konsekvensutredningar till författningsförslag som kan få effekter av betydelse för företag.

Justitiedepartementet

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

Regelrådets ställningstagande

Regelrådet bedömer att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2024:183) om konsekvensutredningar.

Motivering till Regelrådets ställningstagande

Delar i konsekvensutredningen redovisas på ett tillräckligt sätt. Delaspekterna problem och syfte, nollalternativet, alternativa lösningar, särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser, hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas och om förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven beskrivs tillräckligt.

Det är möjligt att förslaget har mer marginella direkta effekter för företag. Som framgår nedan har Regelrådet funnit brister i beskrivningen av berörda företag, och förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter saknar uppskattningar. Regelrådet har därmed inte tillräckligt underlag för att kunna göra en bedömning av förslagets effekter för företag. Det saknas därutöver redovisning av följande delasppekter: konkurrenspåverkan för berörda företag, om särskilda hänsyn kan tas till små och medelstora företag och åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter.

Innehållet i förslaget

Promemorian har föranletts av ett uppdragsdirektiv från regeringen 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 att installera en laddningspunkt från den som upplåter parkeringsplatsen.

De relevanta bestämmelserna återfinns i artikel 14.8 andra och tredje meningen i EPBD. Bestämmelserna går i korthet ut på att den som saknar möjlighet att själv besluta om installation av en laddningspunkt (i sammanhanget benämnt rådighet) ska kunna begära att få utgöra åtgärden. Den som har möjlighet att själv besluta om åtgärden får bara neka om han eller hon har allvarliga och berättigade skäl till det.

Utredningen har med detta som grund föreslagit lagändringar som rör hyresgäster, bostadsrättshavare och fastighetsägare som har parkeringsplats ordnat gemensamt med andra fastighetsägare genom gemensamhetsanläggning, samt hyresvärdar, bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar som förvaltar sådana gemensamhetsanläggningar. Lagförslaget rör i huvudsak 12 kap. jordabalken (den så kallade hyreslagen), bostadsrättslagen, anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter.

Eftersom hyresgäster och bostadsrättshavare kan ha parkeringsplats upplåten som lägenhetsarrende har lagändringar också föreslagits i 8 kap. JB.

Lagändringarna innebär att berörda hyresgäster, bostadsrättshavare och fastighetsägare får rätt att installera en laddningspunkt för eget bruk. De berättigade parterna ska stå kostnaderna för installation, drift och underhåll av sina laddningspunkter.

Lagändringarna innebär att en ny typ av sakrätt införs som saknar motsvarighet i det befintliga fastighetsrättsliga systemet. Det innebär att nyttjanderättshavare får rätt att nyttja delar av fastigheten som inte ingår i deras upplåtelse, om det behövs för att en laddningspunkt ska kunna anslutas till elnätet.

På en principiell nivå innebär alltså lagändringen en förändring. 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. Anledningen till det är bland annat att vissa nyttjanderättshavare saknar besittningsskydd till sin parkeringsplats. Det ligger inte inom utredningens uppdrag att föreslå några ändringar i sådana frågor.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 29 maj 2026.

Bedömning av delasppekter

Problembeskrivning och syftet med förslaget

Det anges i remissen att EPBD är en integrerad del av EU:s ramverk för klimatomställningen som antogs till följd av Parisavtalet från år 2015. Parisavtalet innebär att parterna ska hålla ökningen av den globala medeltemperaturen under 2 grader över förindustriella nivåer samt fortsätta ansträngningarna för att begränsa temperaturökningen till 1,5 grader över förindustriella nivåer. För att klara detta åtagande ska EU uppnå klimatneutralitet i unionen senast år 2050 och minska de inhemska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till år 2030. Dessa bindande mål finns fastslagna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 (även benämnd den europeiska klimatlagen). I beaktandesatserna till EPBD anges bland annat att elfordon väntas spela en avgörande roll för att minska koldioxidutsläppen och att laddning i anslutning till byggnader är särskilt viktigt eftersom det är där elfordon parkeras regelbundet och under längre tid. Sverige är bunden till EU:s regler och till Parisavtalet genom sitt medlemskap i EU.

Det anges att Svensk klimatpolitik styrs också av flera nationella mål. Ett av dessa är Miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan, som har formulerats och preciserats i enlighet med Parisavtalet. Riksdagen har också antagit etappmål som bland annat innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären samt att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, ETS) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010.

Det anges att omställning från fossila bränslen till förnybara drivmedel och elektrifiering är centralt i ansatsen att uppnå miljömålen. Utsläppen från inrikes transporter står för en tredjedel av Sveriges totala växthusgasutsläpp. År 2022 uppgick transportsektorns utsläpp till ungefär 13,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter, vilket är 28 procent lägre än år 1990.

Huvuddelen av utsläppen uppkommer i vägtrafiken, främst från personbilar och tunga fordon¹.

Det anges vidare att i den senaste klimathandlingsplanen har regeringen slagit fast att det ska vara lätt att ladda elfordon oavsett boendeform. I klimathandlingsplanen, som meddelades innan den senaste versionen av EPBD trädde i kraft, bedömde regeringen att det borde utredas om och hur principen tillträde till laddning ska kunna införas i Sverige. Hemmaladdning står för huvuddelen av privatbilisters laddning och möjligheten att ladda hemma är central för att fler ska kunna äga och köra elbil.

Det uppges att förutsättningar för privatpersoner att få tillgång till hemmaladdning beror på två grundläggande förutsättningar, den enskildes möjlighet att 1) bekosta och finansiera installationen, samt 2) rättighet att låta installera laddningspunkt vid sin parkering. För att underlätta finansiering av installation av laddningspunkt har privatpersoner idag möjlighet att få en skattereduktion motsvarande 50 procent av kostnaden för installation och material. Det hinder mot möjlighet att installera laddningspunkt i form av begränsad rådighet, som nu adresseras och regleras genom Artikel 14.8, har däremot inte tidigare varit föremål för utredning eller reglering i Sverige.

Det beskrivs vidare att villa- och småhusägare med rådighet över sin parkeringsplats har som utgångspunkt möjlighet att själv bestämma över och besluta om eventuell installation av laddningspunkt för fordon vid bostaden. Dessa privatpersoner omfattas därmed inte av den personkrets som möter hinder i form av begränsad rådighet i den mening som här avses. För boende i flerbostadshus, som exempelvis hyr eller på annat sätt nyttjar en parkeringsplats som ägs av någon annan, krävs däremot i regel samtycke från den som upplåter parkeringsplatsen för att installera en laddpunkt. Detsamma gäller till exempel även för små husägare som har parkering inom gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening.

Det anges att den här utredningen, och de förslag som lämnas i den, syftar till att förbättra möjligheterna till och tillträdet till laddning för den personkrets som berörs av regleringen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att omställning från fossila bränslen till förnybara drivmedel och elektrifiering är centralt i ansatsen att uppnå EU:s miljömål. Det beskrivs att två grundläggande förutsättningar möjliggör privatpersoners tillgång till hemmaladdning. Det handlar om finansiering och rättighet att installera laddningspunkt vid sin parkering. Det anges att förutsättningarna för hemmaladdning har underlättats av att privatpersoner idag möjlighet att få en skattereduktion motsvarande 50 procent av kostnaden för installation och material. Det är hindret mot möjlighet att installera laddningspunkt i form av begränsad rådighet som nu adresseras. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner att redovisningen av problem och syfte med förslaget är godtagbar.

¹ se Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter - Sveriges miljömål (sverigesmiljomal.se).

Konsekvenser om ingen åtgärd vidtas

Det anges i konsekvensutredningen att den boende saknar trygghet i sin investering. Det är en följd av att direktivet inte avser att tilldela rättigheter till parkeringsplatsen som den boende inte redan har. Boende som innehar parkeringsplats med lägenhetsarrende har inget besittningsskydd till detta och kan därmed sägas upp. Detsamma gäller i någon mån för den som innehar en garageplats som lokal enligt hyreslagen. Den personen har bara ett indirekt besittningsskydd och är många gånger endast tryggad genom en rätt att få ersättning motsvarande en årshyra, vid obefogad uppsägning från hyresvärdens sida. Bristen på besittningsskydd kan verka avhållande för viljan att investera i laddinfrastruktur hos dessa kategorier av boende.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår att om ingenting görs består problematiken med bristen på rådighet, vilket kan verka avhållande för viljan att investera i laddinfrastruktur.

Regelrådet finner att redovisningen av konsekvenser av om ingen åtgärd vidtas är godtagbar.

Alternativa lösningar

Det anges att utredningen har övervägt förslaget att göra upplåtelser av parkeringsplatser upplåtna som lägenhetsarrende och hyreslokal tidsbestämda så att den boende kan förutse hur lång tid han eller hon kommer kunna ha nytta av investeringen. Det skulle kunna röra sig om 5 eller 10 år. Utredningen har övervägt att låta givande av samtycke eller tillstånd att installera laddningspunkt, medföra att det underliggande hyres- eller arrendeavtalet förändras på nu angivet sätt. Utredningen anser att regler med nu angiven innebörd skulle ge balans mellan avtalsparterna och att det kan förväntas öka den boendes benägenhet att begära att få installera laddningspunkt.

Det anges att en annan regel som skulle kunna utgöra visst skydd mot uppsägningar från hyresvärdens sida, är om den boendes ansökan om installation av laddningspunkt ges den verkan att jordägaren eller hyresvärden förbjuds eller begränsas i sin möjlighet att kräva för den boende ofördelaktigare villkor eller säga upp avtalet. En sådan regel finns för hyresvärdar i lokalhyresförhållanden, när hyresgästen säger upp avtalet för villkorsändring.

Det anges vidare att enligt utredningens uppdrag bör dock en utgångspunkt vara att i största möjliga mån bibehålla de principer som gäller i dag enligt de regelverk som berörs. Utredningen kan konstatera att regler om konvertering till tidsbestämt avtal skulle medföra att arrendatorer och hyrestagare fick en tryggad ställning i sin nyttjanderätt, som inte står i överensstämmelse med de principer som gäller enligt de regelverk som berörs, dvs. bestämmelserna om lägenhetsarrenden i 8 kap. JB och bestämmelser om lokaler enligt hyreslagen. Att låta ansökningar om att få installera laddningspunkt medföra att jordägaren eller hyresvärden inte kan säga upp avtalet skulle inte strida mot de befintliga regelverken lika mycket. Tryggheten som den boende erhåller på det sättet skulle å andra sidan bli illusoriskt om upplåtaren återfick möjligheten att säga upp avtalet så snart samtycke getts eller tillstånd beviljats. Om förbudet mot uppsägning sträcktes ut längre än så skulle det strida mot principerna för berörda regelverk på samma sätt som angetts ovan. Utredningen föreslår därför inte att bestämmelser med nu diskuterad innebörd ska införas.

Regelrådet bedömer att förslagsställaren övervägt möjliga alternativ. Beskrivningen är tillräcklig.

Regelrådet finner att redovisningen av alternativa lösningar är godtagbar.

Berörda företag

Det anges i konsekvensutredningen att enligt Power Circle fanns det närmare 660 000 laddbara personbilar registrerade i Sverige i januari 2025. De utgjorde därmed 13 procent av personbilsflottan.

Det anges att utredningens lagförslag är utformat så att direktivsbestämmelserna införs bland de bestämmelser som rör parkeringsupplåtelsen. Utredningen väljer i stället att redovisa bedömningen avseende de berörda aktörerna som innehar en bostadslägenhet med hyresrätt och bostadsrätt utifrån deras bostadsinnehav. Anledningen till det är att det finns mer tillgänglig statistik med avseende på bostad än med avseende på parkering.

Det anges avseende hyresvärdar och hyresgäster att i Sveriges finns drygt 3 500 juridiska och fysiska personer som är registrerade för moms, F-skatt eller som arbetsgivare, under näringsgrenen fastighetsbolag, bostäder (SNI-kod 68.201) och som har anställda. Därutöver finns något fler än 21 000 bolag utan anställda. En förklaring till att de företagen är så många är att gruppen utan anställda även omfattar bostadsrättsföreningar som av SCB klassas som inaktiva i företagsregistret. Dessutom lägger många fastighetsbolag enskilda fastigheter i egna bolag (källa: Fastighetsägarna).

Utredningen syftar till att genomföra artikel 14.8 i direktivet såvitt avser undanröjande av det hinder mot installation av laddinfrastruktur som består i att hyresgäster har bristande rådighet. Om utredningens förslag antas kommer det hindret att bli undanröjt genom att hyresgäster med parkeringsplats kommer få rätt att installera laddningspunkt på en fastighet på liknande villkor som en ägare, trots att de varken äger bostaden eller parkeringsplatsen. Ställningen för dessa hyresgäster närmar sig därmed den hos de som själva äger sin bostad med tillhörande parkeringsplats. Det innebär i sin tur att hyresvärdar som omfattas av lagförslaget kommer behöva tåla en begränsning i äganderätten i motsvarande mån. Det är dock inte fråga om en större begränsning än vad som är nödvändigt för att uppfylla kraven i direktivet.

Det anges vidare, avseende effekten för elbolag och elnätsföretag, att den föreslagna lagstiftningens genomslag korresponderar med en ökad användning av elnätet. Utredningen kan inte närmare bedöma hur många laddningspunkter som kommer installeras med stöd av den föreslagna lagstiftningen. På det stora hela bedöms dock effekten på elnätet som marginell.

Avseende aktörer på marknaden för laddinfrastruktur och elbilar, anges det att genomslaget för den föreslagna lagstiftningen korresponderar med en ökad efterfrågan på laddinfrastruktur. Utredningen kan inte närmare bedöma hur många laddningspunkter som kommer installeras med stöd av den föreslagna lagstiftningen. Om fler personer kan ladda en elbil hemma kan det bli attraktivare att köpa eller leasa en elbil. På det stora hela bedöms dock effekten för aktörer på marknaden för laddinfrastruktur och elbilar som marginell utifrån vad utredningen har anfört i avsnitt 8.3.1–3 i konsekvensutredningen sida 174-181.

Regelrådet gör följande bedömning. Såvitt Regelrådet uppfattar förslaget riktar det sig till de som önskar installera laddpunkt men ej har rådighet över sin parkeringsplats. Det framgår vilka branscher som påverkas. Det är oklart hur många av de berörda som är privatpersoner och hur många som är företag. Det saknas beskrivning av hur stora de berörda företagen är. Elbolag, elnätsföretag, aktörer på marknaden för laddinfrastruktur och elbilar berörs enligt förslagsställaren marginellt. Det är möjligt, men eftersom det saknas en beskrivning av dessa berörda företag går det inte att göra en bedömning.

Regelrådet finner att redovisningen av berörda företag är bristfällig.

Förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter

Det anges i konsekvensutredningen att utöver skattereduktion eller bidrag, som enligt statistik från Skatteverket och Naturvårdsverket, har utgått för installation av 430 000 laddningspunkter har dessutom bidrag utgått avseende cirka 60 000 laddningspunkter till bolag. Naturvårdsverket har uppgett att det finns bostadsrättsföreningar även bland dessa bidragsmottagare men dessa har inte kunnat filtreras ut eller få verksamhetstyp ändrad i det material som utredningen har fått del av.

Det uppges att statistiken från Skatteverket inte ger något besked om hur många av laddningspunkterna som hänförs till småhus, där ägaren typiskt sett har rådighet och hur många som hänförs till ägarlägenhetsfastigheter och bostadsrättslägenheter där ägaren typiskt sett saknar den rådigheten. Det finns däremot ekonomiska samband som talar för att personer som äger sin bostad oftare nyttjar laddningsbara fordon och därmed kan tänkas vara överrepresenterade både bland de personer som har installerat laddningspunkter och de personer som kan tänkas ha intresse av att göra det i den närmaste framtiden.

Det anges att utredningens förslag kan bidra till att påskynda omställning till att EU ska uppnå klimatneutralitet i unionen senast år 2050 och minska de inhemska utsläppen av växthusgaser med minst 55 procent till år 2030. Om fler personer kan ladda en elbil hemma blir det attraktivare att köpa eller leasa elbil. De föreslagna reglerna syftar dock endast till att undanröja de hinder mot hemmanära laddning som ligger i att boende saknar rådighet. Reglerna erbjuder inga ekonomiska incitament att installera laddinfrastruktur som inte funnits tidigare. Det kan tänkas begränsa effekten av de föreslagna reglerna. Utredningen kan inte närmare bedöma hur många laddningspunkter som kommer installeras med stöd av den föreslagna lagstiftningen. Utredningen kan därmed inte precisera vilken påverkan som reglerna kan få. Utredningens bedömning är ändå att förslaget skulle ge ett positivt bidrag till målen inom transportområdet. I linje med vad som anförts i avsnitt 8.3.1–3 i promemorian bedöms dock bidraget som marginellt.

Det anges att på längre sikt kan lagstiftningen dock tänkas få större genomslag, exempelvis om priserna för elfordon, laddinfrastruktur och/eller elektricitet minskar till den graden att investering i laddinfrastruktur bedöms löna sig trots de osäkerhetsfaktorer som är förknippade med att inte äga parkeringsplatsen. Det minskade antalet laddbara fordon under år 2024 talar dock för att ekonomiska faktorer än så länge håller tillbaka övergången till laddbara fordon vilket torde begränsa lagstiftningens genomslag.

Regelrådet gör följande bedömning. Regelrådet saknar en uppskattning av förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter och har därmed begränsad möjlighet att göra en bedömning. Regelrådet har förståelse för svårigheten att precisera vilket genomslag förslaget kan förväntas innebära på kort respektive lång sikt och det är möjligt att de direkta ekonomiska effekterna för företag är marginella. Samtidigt skulle en scenarioanalys baserat på skilda antaganden kunna ge en tydligare bild av alternativa utfall vilket i sin tur skulle kunna ge en tydligare bild av möjliga ekonomiska konsekvenser för företag. Sådan analys skulle också kunna vara användbar vid uppföljning eller utvärdering av förslagets konsekvenser.

Regelrådet finner att redovisningen av förslagets effekter för företagens kostnader och intäkter är bristfällig.

Påverkan på konkurrens och särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Påverkan på konkurrens

Det saknas en redovisning av förslagets konkurrenspåverkan för berörda företag.

Regelrådet finner att redovisningen av konkurrenspåverkan är bristfällig.

Särskilda hänsyn till små och medelstora företag

Det saknas redovisning av om särskilda hänsyn kan tas till små och medelstora företag.

Regelrådet finner att redovisningen av om särskilda hänsyn kan tas till små och medelstora företag är bristfällig.

Åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter

Det saknas redovisning av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter.

Regelrådet finner att redovisningen av åtgärder för att begränsa förslagets kostnader och andra effekter är bristfällig.

Särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser

Det anges i konsekvensutredningen att lagändringarna ska träda i kraft den 29 maj 2026.

Förslagsställaren beskriver att 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. Berörda aktörer kan behöva tid på sig att anpassa sig till regleringen. Genomslaget för lagstiftningen torde å andra sidan inte bli allt för omfattande (se avsnitt 8). Med beaktande av remissförfarandet och den tid som behövs för den fortsatta beredningen inom Regeringskansliet samt riksdagsbehandlingen bedömer utredningen att ikraftträdandet lämpligen kan bestämmas till det datumet.

Det föreslås övergångsbestämmelser och det anges att de nya bestämmelserna ska gälla för bostadslägenheter och parkeringsplatser som upplåtits före ikraftträdandet. De nya bestämmelserna ska gälla när begäran om installation av laddningspunkt skickats till upplåtaren av en parkeringsplats eller begäran att få ärendet behandlat på stämman skickats till styrelsen för en samfällighetsförening efter ikraftträdandet.

Det anges att flera av utredningens lagförslag avser civilrättsliga rättsregler. Vid lagstiftning på civilrättens område gäller som huvudregel att en ny lag inte ska ges verkan på avtal som har ingåtts före den nya lagens ikraftträdande. Undantag från den principen har dock gjorts när starka skäl talat för det. Utredningens förslag tar delvis sikte på upplåtelser av bostadslägenheter och parkeringsplatser. Sådana avtalsförhållanden sträcker sig vanligtvis över en längre tid. Lagstiftningen skulle få en allt för begränsad omfattning om den bara tillämpades på upplåtelser som gjorts efter ikraftträdandet. Det gäller framför allt för bostadsrättslägenheter som typiskt sett bara upplåts en gång. Ett sådant genomförandet skulle sannolikt stå i strid med direktivet. Även om fastighetsägare har ett intresse av att deras förpliktelser inte ska utökas under löpande avtalstid, talar övervägande skäl för att

bestämmelserna även ska gälla för upplåtelser som gjorts före ikraftträdandet. Utredningen föreslår därför övergångsbestämmelser med den innebörden.

Det anges att för att skapa förutsebarhet bör det dock förtydligas respektive anges att de nya bestämmelserna ska gälla när begäran om installation av laddningspunkt skickats till upplåtaren av en parkeringsplats eller begäran att få ärendet behandlat på stämman skickats till styrelsen för en samfällighetsförening efter ikraftträdandet. För samfällighetsföreningar krävs i övrigt inga särskilda övergångsbestämmelser.

Vidare anges det att när det gäller bestämmelser om prövning i hyres- och arrendenämnd samt mark- och miljödomstol är utgångspunkten att ny processrättslig lagstiftning ska börja tillämpas genast efter ikraftträdandet. Några särskilda övergångsbestämmelser är därför inte nödvändiga i den delen heller.

Regelrådet finner redovisningen av särskild hänsyn till tidpunkt för ikraftträdande och behov av speciella informationsinsatser godtagbar.

Hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas

Det anges i konsekvensutredningen att författningsförslaget kan utvärderas inom ramen för Europeiska kommissionens översyn av EPBD, som ska ske senast den 31 december 2028 enligt vad som närmare framgår i artikel 28 i direktivet. Författningsförslaget kan också utvärderas inom ramen för den klimatredovisning som regeringen varje år ska lämna till riksdagen i budgetpropositionen (4 § klimatlagen [2017:720]) eller i den klimatpolitiska handlingsplan som regeringen ska ta fram året efter det att nästa ordinarie val har hållits, enligt 5 § i den lagen.

Regelrådet gör följande bedömning. Det framgår en tidpunkt och på vilket sätt konsekvenserna av förslaget kan utvärderas.

Regelrådet finner redovisningen av hur och när konsekvenserna av förslaget kan utvärderas godtagbar.

Förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven

Det anges i konsekvensutredningen att utredningen har kommit fram till att artikel 14.8 i direktivet omfattar personer som har rätt att nyttja en parkeringsplats som ligger inuti den bostadsbyggnad de bor i. Utredningen har också kommit fram till att direktivet medger att hänsyn tas till vissa särdrag i den nationella rätten, när direktivet genomförs. Med den utgångspunkten har utredningen utelämnat vissa former av rätt till parkeringsplats från lagförslaget. Utredningen bedömer att det överensstämmer med kraven i direktivet.

Det anges att i vissa avseenden har utredningen föreslagit ett genomförande som går utöver kraven i direktivet. Direktivet medger detta, då bestämmelserna är formulerade som minimikrav (artikel 3 i direktivet).

Det uppges att direktivet anger att hyresgäster och delägare ska ha rätt att installera laddningspunkter i en bostadsbyggnad. Enligt utredningens mening förutsätts därmed att parkeringsplatsen också ligger inuti den bostadsbyggnad som personen bor i (se avsnitt 4.2.7). Utredningens lagförslag innebär dock att boende ska ha rätt att installera laddningspunkt på parkeringsplatser, oavsett om de ligger inuti en byggnad eller inte (se

avsnitt 5.4.1). Det innebär att sannolikt betydligt fler situationer kommer omfattas än vad som skulle följa av en mer bokstavstrogen tolkning av direktivet.

Det uppges att parkeringsplatserna inte behöver avgränsas med hänsyn till fastighetsägarens ekonomiska intressen eftersom det är den boende som ska bekosta installation, drift och underhåll av laddningspunkten. Om installationer utomhus skulle medföra stora olägenheter för fastighetsägaren eller föreningen, till exempel på grund av att mark måste grävas upp, kan det beaktas inom ramen för den allmänna intresseavvägningen. Direktivets övergripande syfte att möjliggöra hemmanära laddning är dessutom lika angeläget, oaktat huruvida parkeringsplatsen finns inuti vad som utgör en bostadsbyggnad enligt direktivet. Därtill kommer att utredningen har valt att inte använda direktivets bostadsbyggnadsbegrepp över huvud taget i lagförslaget. Utredningen anser därför att fördelarna med att även involvera parkeringsplatser som ligger utomhus eller i byggnader som inte uppfyller kraven i direktivet, överväger nackdelarna med att göra en överimplementering.

Det anges att i lagförslaget görs ingen avgränsning för om den byggnad som bostaden finns i uppfyller kriterierna för att vara en bostadsbyggnad enligt direktivet. Det görs heller ingen avgränsning för om berörda rättighetshavare faktiskt använder byggnaden som sin bostad, även om utredningen i och för sig har tolkat det som ett krav enligt direktivet. Utifrån detta betraktelsesätt kan fler situationer komma att omfattas av lagförslaget än vad som omfattas av direktivet. Det kan samtidigt antas vara ett fåtal fall som stämmer in på lagen men inte på direktivet (se avsnitt 5.4.2 och 5.4.3). Utredningen bedömer att överimplementeringen endast rör sig på en teoretisk nivå. Den valda konstruktionen kommer förenkla prövningen och minimera behovet av att införa nya termer i de berörda regelverken. Utredningen anser därför att fördelarna med den valda lösningen överväger de eventuella nackdelarna.

Regelrådet finner att redovisningen av om förslagets överensstämmelse med EU-rätten och om förslaget går utöver minimikraven är godtagbar.

Övrigt av relevans för ärendet eller Regelrådets bedömning

Regelrådet har inte kunnat utläsa något annat än det som behandlats i tidigare avsnitt som varit relevant för rådets bedömning i ärendet.

Regelrådet behandlade ärendet vid sammanträde den 17 september 2025.

I beslutet deltog Anna-Lena Bohm, ordförande, Helena Fond, Hans Peter Larsson, Roland Sigbladh och Lars Silver.

Ärendet föredrogs av Josefina Brzezinska.



Anna-Lena Bohm
Ordförande



Josefina Brzezinska
Föredragande