

Remissvar avseende Ds 2025:13 – Rätt att installera laddpunkt hemma

RISE Research Institutes of Sweden AB (**RISE**) uppskattar möjligheten att lämna synpunkter på promemorian Ds 2025:13 *Rätt att installera laddpunkt hemma*.

Allmänt

RISE tillstyrker, med mycket starka betänkligheter, att förslaget genomförs. RISE ser över lag positivt på att regeringen nu går vidare med en lösning för att gå ytterligare ett steg i en riktning mot att säkerställa tillgång till hemmaladdning för boende som inte bor i egen villa. Svårigheten att ladda bil hemma är för allt för många något som gör det svårt att gå över till elbil. Förslaget till hur detta ska lösas är dock problematiskt och de flesta av våra betänkligheter skulle lösas av att ansvaret att tillhandahålla laddmöjligheter istället läggs på den som upplåter parkering.

RISE delar, på en principiell nivå, promemorians syn att den föreslagna lagstiftningens genomslag i praktiken kan komma att begränsas på grund av att investeringen i laddinfrastruktur upplevs som osäker för den som inte äger en parkeringsplats. RISE vill även tillägga att även förslagets komplexitet och otydlighet om konsekvenserna av en enskild installation i linje med vad som föreslås kommer försvåra för enskilda och riskera att skapa en onödig administrativ börda.

RISE ser därför med oro på att vald lösning, jämförd med att låta den som upplåter parkeringen tillhandahålla en lösning, kan hämma utbyggnaden av effektiva helhetslösningar där elbilsaddning samordnas med annan elförbrukande eller producerande utrustning i fastigheten och istället driva fram suboptimala individuella lösningar. Vi ser att den föreslagna modellen är en nödlösning för enskilda som idag inte kan ordna laddning på bättre sätt och inte kan förmå den som sköter om en upplåten parkeringsplats att installera en samfällad lösning där så är rimligt. Vi ser att de två främsta fördelarna med lagstiftningen är

- Att den förhoppningsvis *inte* tillämpas utan utgör en påtryckning på hyresvärdar, bostadsrättsföreningar och samfälligheter m.fl. att när krav framställs om enskild laddutrustning istället ordna kollektiva lösningar under hotet om en mycket krånglig lösning som kan försvåra vettiga kollektiva lösningar i framtiden och orsaka mer besvär än att ta tag i lösningar för kollektiva laddningsmöjligheter, och
- Som verkande tydligt normerande genom att sätta en tydlig bild i samhället att parkeringsplatser för mer långvarig parkering ska förseras med laddningspunkter (och på så sätt kan påverka även utanför det formella tillämpningsområdet).

Vidare bör det framför en rätt att installera laddningspunkt för enskilt bruk tydligare övervägas en ordning med rätt att kräva tillgång till laddning. Det förefaller avsevärt lättare att reglera

RISE Research Institutes of Sweden AB

Postadress
Box 857
501 15 BORÅS

Besöksadress
Lindholmspiren 7 A
417 56 GÖTEBORG

Telefon / Telefax
010-516 50 00
033-13 55 02

Konfidentialitetsnivå
K2 - Intern
E-post / Internet
info@ri.se
www.ri.se

Org.nummer
556464-6874

detta som en rätt att, om det inte finns starka skäl däremot, vid aktuella slag av parkering få tillgång till laddning i upplåtarens regi och att låta denna skyldighet följas av subventionering så att fastighetsägarkollektivet med beaktande av möjlighet till intäkter från att tillhandahålla dessa inte går med förlust.

RISE skulle även gärna se att regeringen tydliggör om ett genomförande av förslaget kommer kombineras med en rätt till subvention motsvarande skattereduktionen för grön teknik även om installationen inte sker på den egna fastigheten eller i den egna bostadsrätten alternativt att det införs en ny annan stödform för installation av laddningspunkt med stöd av i promemorian föreslaget system.

Särskilt om smarta laddlösningar.

En förutsättning för att tillvarata den smarta laddningens potential är att elen debiteras på ett kostnadsriktigt sätt och inte genom exempelvis en fast avgift per kWh som dessvärre får anses vara normalt idag för den som inte laddar vid egen villa (och normalt valt timprisavtal). Regeringen bör överväga lämpliga initiativ för att främja en utveckling där elanvändning och effektuttag prissätts på ett kostnadsriktigt sätt vid elbilsaddning. Detta såväl vid boendeparkering som laddning på stan i övrigt. Det får anses vara ett marknadsmisslyckande att vi har långsamladdningspunkter exempelvis längs kommunala gator och på parkering på kvartersmark som står outnyttjade för att prissättningen är fast och högre än snabbaddning som belastar elnätet mer.

Den som laddar hemma bör kunna kräva att få ett fullt ut rörligt elpris (kvartspris). Att kräva att det ska vara en laddare med smartladdningsfunktionalitet utan att ens kunna säkerställa fullt ut rörlig prissättning är inte rimligt.

Särskilt om stämmobeslut

Det är tveksamt om krav på att beslut ska beslutas på stämma ger möjligheter att tillräckligt snabbt och smidigt få tillgång till laddning.

Uppgradering av fastigheters elsystem m.m.

Det finns enligt promemorian inte förslag om en rätt att påkalla skälig uppgradering av fastighetens generella elsystem. Av detta skäl kommer lagstiftningen inte gå att tillämpa i många fall (den tillgängliga effekten blir för låg och den som installerar egen laddningspunkt kan se sin investering bli värdelös genom att effekten späds ut) eller ett "först till kvarns-system behöva tillämpas". Det är rimligt att fastighetsägaren behöver uppgradera elsystemet om det är möjligt och kostnaden kan föras vidare till kollektiven elbilsägare, bilägare eller boende generellt. I många fall är sannolikt en uppgradering av elsystemet, beroende på vad som läggs i det, i någon form en förutsättning för att smart elbilsaddning ska kunna anpassas efter fastighetens övriga behov.

Det är en lång väg att gå för en enskild att låta rättsligt pröva villkor för installation där en installation kan kosta dryga 10 000 kr. Det är därför angeläget att så många som möjligt kan komma överens på ett enkelt sätt där inte någon part ställer orimliga krav på grund av en felaktig förväntansbild. Samtidigt är hur villkoren för de närmare detaljerna avseende installationen sannolikt viktiga för båda parter varför tydligare vägledning i förarbeten och myndighetsinformation behövs.

Det är även otydligt i vad mån upplåtaren har rätt att begränsa laddeffekten med hänvisning till annan förbrukning på fastigheten för att exempelvis begränsa effektagift. Det är för vidare

otydligt hur upplåtaren har rätt att föra vidare kostnaden för effektagift och effektbaserad residual avgift (särskilt hur det ska beräknas). Enstaka högre effekttoppar kan beroende på nätägarens avgiftsmodell resultera i en avsevärt högre avgift för anslutningspunkten i flera år efteråt även för laddare som brukats en kortare tid. Vi har svårt att överblicka hur komplicerat detta kan bli, om fastighetsägaren i praktiken kan få kostnadstäckning och om den som vill ladda bilen kommer kunna hantera detta på ett bra sätt för att undvika orimliga kostnader.

Särskilt om laddning av personbil för eget bruk

Att laddningspunkten primärt är för eget bruk bör dock inte ge upplåtaren rätt att förbjuda att laddningspunkten delas av flera genom ett privat upplägg tillsammans med exempelvis grannar så länge det inte skadar den som upplåtit parkeringsplatsen. Även om det inte följer av direktivet bör det övervägas en ordning där det är möjligt för boende gemensamt ordna en kollektiv lösning och inte endast hänvisas till individuella anläggningar om ordningen att det inte är parkeringsplatsens upplåtare som ska ordna med laddning. Att boende gemensamt, exempelvis genom en ekonomisk förening, bygger och förvaltar laddningspunkterna ihop förefaller bättre än att ett stort antal boende ska ha egna lösningar som kan vara svåra att koordinera.

Det bör klargöras att det med eget bruk även avses laddning av tjänstebil eller förmånsbil som huvudsakligen används i näringsverksamhet. Det kan, med en rent språklig tolkning, exempelvis inte anses vara ett eget bruk för den boende att ladda en taxibil. RISE förespråkar att näringsverksamhet inte bör försvåras av att laddning av en enskild bil behöver ske vid bostaden. Det kan i det sammanhanget övervägas om fakturan för elräkningen kan behöva ställas till fordonets ägare (som kan vara annan än den boende).

På samma sätt kan det ifrågasättas om inte fordon som inte klassas som personbil i många fall bör ha motsvarande möjlighet till laddning. Det kan exempelvis handla om lätta lastbilar, motorcyklar (särskilt trehjuliga) och A-traktor/mopedbil. Det bör klargöras om även andra fordon än personbilar kan föranleda en rätt att installera laddningspunkt.

Särskilt om vissa parkeringsformer

RISE undrar hur förslaget förhåller sig till de allt vanligare uppläggen med s.k. parkeringsköp, där fastighetsägaren exempelvis åtagit sig att hyra parkeringsplatser i ett näraliggande parkeringshus. Det bör förtydligas hur denna situation ska hanteras för att säkerställa att det framöver finns tillgång till elbilsladdning finns även i dessa fall.

Vi ser även att det gärna får klargöras hur förslaget förhåller sig till situationen där en boende vill installera en laddningspunkt vid en parkeringsplats som hyrs av en bostadsrättsförening eller annan hyresvärd i andra hand och i grunden är en gemensamhetsanläggning som bostadsrättsföreningens eller hyresvärdens fastighet är del i. Delägarfastighetens (exempelvis bostadsrättsföreningen) nyttjande kan ju inte anses vara för eget bruk men speglar i allt väsentligt samma behov. Det är ju så att säga de boende på fastigheten (medlemmarna i exempelvis bostadsrättsföreningen) och inte fastighetsägaren som har ett eget behov. Är det i det läget tanken att även de som indirekt nyttjar parkeringsplatsen ska kunna installera laddningspunkter?

Delägarförvaltade samfälligheter

RISE ifrågasätter om det är skäligt att kräva av en enskild delägarfastighet att ta initiativ till att (tvångsvis) bilda en samfällighetsförening med sina grannar för att få rätt att installera en

laddningspunkt. Den administration en samfällighetsförening medför kan sannolikt inte motiveras beträffande mindre anläggningar. En sådan ordning kan, om än praktiskt genomförbar, spå på grannkonflikter. Det finns en ordning för hantering av konflikter i denna typ av samfälligheter – delägarsammanträde som medför en engångskostnad.

Oavsett kan här de administrativa kostnaderna överstiga installationskostnaderna med flera gånger. Det vore här avsevärt enklare att kräva av samfälligheten att ordna detta men fördela kostnaderna på de som nyttjar genom bruksavgifter eller sektionering.

Behov av informationsinsatser

Under alla omständigheter måste ett genomförande av förslaget kombineras med ett uppdrag till lämpliga myndigheter att hjälpa berörda att tillämpa förslaget på ett enkelt sätt. Det kan exempelvis bestå i att ta fram illustrativa exempel med typfall såväl administrativt som hur en praktisk installation kan gå till. Här kan utfärdandet av allmänna råd i samråd med installationsbranschen övervägas.

Det är för RISE svårt att överblicka hur hanteringen av installationerna i praktiken kan komma att fungera i avtal eller villkor från Hyres- och arrendenämnderna. Osäkerhet kring exempelvis i vilken omfattning slitage bör tillåtas efter att egen laddningspunkt monterats ner kan skapa osäkerhet kring kostnaden. Det skulle exempelvis kunna utvecklas en praxis där utrustning inklusive kablage ska monteras ner efteråt, håll spacklas och vägg målas på ett fackmannamässigt sätt. På samma sätt bör rimligen nedmonteringen i vart fall delvis skötas av ett elinstallationsföretag. Sammantaget är det inte säkert att laddningspunkten efter en tid har något som helst ekonomiskt värde varför det kan behöva regleras ställande av säkerhet för återställningskostnaderna.

Principerna för kostnadsfördelning och vem som bör installera

Tillgången till parkering för den som inte har parkering på den egna villatomten bygger på principen om att kostnaden slås ut på alla boende då kostnaden för att anlägga parkeringsplatser och värdet på den mark dessa upptar normalt inte kan finansieras genom hyran av parkeringsplatser. Boende utan bil subventionerar således bilinnehavare i många fall, dessutom med stora belopp i nyproduktion.

Kostnaden för att även lägga till laddningsutrustning (enstaka 10 000 kr per laddningspunkt) är i många fall försumbar jämfört med kostnaden att anlägga parkeringsplatsen (som kan gå på flera 100 000 kr).

Även om det inte legat i utredningens uppdrag förefaller det enklare och effektivare med en ordning i samhället där den som tillhandahåller långtidsparkering även tillhandahåller smart långsamladdning (mot ersättning för installationskostnaden så långt det är möjligt på samma sätt som för parkeringen i övrigt och mot ersättning för elanvändningen). Visserligen kan det leda till krav på installation av utrustning som kan stå delvis oanvänd, men det gäller även många andra anläggningar som förutsätts i anslutning till bostäder såsom lekutrustning till barn och för den delen parkeringsplatsen som sådan som krävs för bygglov. Förslaget att varje boende ska ta med sin fast installerade laddningspunkt och tillhörande kablage m.m. när de flyttar men hatthylla, diskmaskin, spis, tvättmaskin osv., som normalt inte är fast installerad utan kan kopplas ur med stickpropp, ska ingå i bostaden har inte motiverats tillräckligt. Det gäller särskilt för fast installerad elutrustning som normalt är fastighetstillbehör och som kräver auktoriserad elektriker för att installera och ta bort.

Tydliggöra att byte av parkeringsplats bör vara fullgott alternativ och att det är tillträde till laddning som är viktigt

Det bör tydliggöras att upplåtaren/fastighetsägaren bör kunna möta kravet på laddningspunkt genom att erbjuda byte av parkeringsplats till annan som erbjuder sådan (även om den parkeringsplatsen ligger något sämre till, kanske med kravet på skälig annan parkeringsplats med laddningspunkt) eller hänvisa till "friflytande" parkering som i tillräcklig omfattning möjliggör parkering på platser med laddningspunkt som i tillräcklig omfattning svarar mot den enskildes behov av att ladda när behov uppstår och så önskas. Det bör även tydliggöras att nära förestående eller planerad kollektiv lösning är godtagbart skäl att neka enskild laddningspunkt om sådan endast försenas av faktorer utom fastighetsägarens kontroll. Detta bör givet att lagstiftningen avses tillämpas av enskilda som inte kan förväntas läsa förarbeten framgå av lagtexten. Detta bör givet att lagstiftningen avses tillämpas av enskilda som inte kan förväntas läsa förarbeten framgå av lagtexten.

Det bör tydliggöras att det inte är ett skäl att neka laddning på den boendes parkeringsplats för att det i närheten finns möjlighet till korttidsparkering med laddning eller parkering med snabbbladdning. En förutsättning för att elektrifieringen av fordonsflottan ska bli av på ett sätt som fungerar med väderberoende elproduktion och elnätsbelastningar är det nödvändigt att elbilar står redo att ladda över längre tid och att laddningen på så sätt planeras på ett bra sätt. Det är också något som kräver mer, särskilt av de som kör längre sträckor, att ofta behöva flytta bilen av laddningsskäl vilket krävs vid korttidsparkering.

Politiskt ställningstagande om målsättning för laddinfrastruktur krävs

I promemorian anges att "*[u]tredningen anser inte att behovet av laddinfrastruktur har blivit så allmänt utbrett att det i sådana situationer kan förknippas med behovet av parkeringsplats.*" RISE menar att regeringen i denna del behöver ta ställning till en önskad inriktning för situationen om några år med en kraftig elektrifiering av fordonsflottan. Det förefaller mer adekvat att, oavsett ambitionsnivå, förbereda lagstiftningen för den önskade målbilden om några år istället för att låta det hämma utbyggnaden idag. Utan tillgång till laddning vid bostaden kommer övergången till en elektrifierad fordonsflotta sannolikt försvåras.

Med vänlig hälsning

RISE Research Institutes of Sweden AB
Digitala system

Paul Halle Zahl Pedersen