

Regeringskansliet  
Justitiedepartementet  
Enheten för fastighetsrätt och associationsrätt  
103 33 Stockholm

Ju2025/01361

[ju.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:ju.remissvar@regeringskansliet.se)  
[ju.L1@regeringskansliet.se](mailto:ju.L1@regeringskansliet.se)

## **Riksbyggens synpunkter på promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma (Ds 2025:13)**

### **Riksbyggen avstyrker förslaget**

Riksbyggen ser positivt på förslaget som är att underlätta för boende att få tillgång till laddpunkter i närheten av sina bostäder. Tillgången till laddpunkter är en viktig förutsättning för att fler hushåll ska välja elbil och därigenom bidra till ett mer hållbart samhälle.

Riksbyggen anser dock att förslaget, i dess nuvarande form, inte är ändamålsenligt. Vi ser en risk att förslaget kan medföra betydande juridiska, ekonomiska och praktiska utmaningar för bostadsrättsföreningar, hyresvärdar, samfälligheter och andra fastighetsägare. Riksbyggen avstyrker därför förslaget i de delar där förslaget går längre än direktivet.

Nedan lämnas Riksbyggens synpunkter utifrån ämnesområden snarare än utifrån enskilda paragrafer. Detta då vår kritik är av mer övergripande karaktär.

### **Ej motiverad överimplementering**

Enligt det reviderade direktivet 2024/1275/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) ska medlemsstaterna undanröja hinder för installation av laddningspunkter i bostadsbyggnader med parkeringsplatser. En begäran från hyresgäst eller delägare om att installera laddningsinfrastruktur får endast nekas om det finns allvarliga och berättigade skäl till detta.

Utredningen går dock längre än direktivet genom att inkludera parkeringsplatser även utanför bostadsbyggnader. I promemorian motiveras denna överimplementering med att behovet av hemmanära laddning även gäller utomhusparkeringar samt att nyttjanderättshavare ska bekosta installation, drift och underhåll av laddpunkten.

Riksbyggen motsätter sig denna utvidgning av direktivets tillämpningsområde. Dels är den föreslagna lagstiftningen inte nödvändig för att uppnå direktivets mål, dels har utredningen inte visat på tillräckliga skäl för de omfattande avsteg från centrala fastighetsrättsliga principer som föreslås. Utredningen har inte kartlagt behovet av hemmanära laddning eller hur frågan hanteras hos fastighetsägare i dagsläget.

Riksbyggens uppfattning är att utbyggnaden av laddinfrastruktur redan sker och att många fastighetsägare erbjuder laddningsmöjligheter i dagsläget. Att nyttjanderättshavaren ska bekosta sin egen laddpunkt är inte ett tillräckligt starkt skäl för att motivera överimplementering, eftersom en sådan kostnadsfördelning är utgångspunkten även annars.

Riksbyggen anser att det aktuella lagförslaget bör begränsas till parkeringsplatser inne i bostadsbyggnader, i linje med direktivets ursprungliga avgränsning och syfte.

### **Förslaget innebär ett intrång i fastighetsägares äganderätt**

Förslaget innebär att fastighetsägare tvingas acceptera upplåtelser av nyttjanderättshavare på delar av fastigheten som går utöver den ursprungliga upplåtta ytan. Riksbyggen framhåller att förslaget innebär en inskränkning av äganderätten som inte är proportionerlig.

Att ge nyttjanderättshavare rätt att installera en laddpunkt för eget bruk begränsar fastighetsägares möjligheter att fatta beslut om sin egen mark. Riksbyggen ställer sig negativt till denna typ av tvångsupplåtelse. Riksbyggen menar att förslaget riskerar att försämma förutsättningarna för fastighetsägare att utveckla kollektiva och delade lösningar för laddning, som är mer hållbara och kostnadseffektiva. Det finns betydligt mer hållbara alternativ som främjar utbyggnad av laddinfrastruktur än att införa en rätt att nyttja laddpunkt för eget, privat bruk. Vi ser inte att förslaget tillför någon reell nytta.

### **Förslaget är inte praktiskt förankrat**

Förslaget tar heller inte hänsyn till de praktiska förutsättningarna hos fastighetsägare. Exempelvis saknas tydliga riktlinjer för hur kostnader för elabonnemang, löpande driftskostnader och investeringar för att bygga ut elsystemets kapacitet ska fördelas. Det framgår att nyttjanderättshavaren ska ersätta fastighetsägaren för el, men det framgår inte klart hur fastighetsägaren får beräkna elpriset. Exempelvis saknas information om hur fastighetsägare ska göra för det fall att effekten från en laddningspunkt påverkar effekttaxan och därmed nätkostnaderna för gemensamma delar av huset och övriga boende. Det framgår inte heller hur kostnader i samband med installationen ska fördelas; exempelvis kostnader för tekniska utredningar, faktiska kostnader för att lämna tillträde för besiktningar vid projektering osv.

I praktiken kan förslaget innebära att fastighetsägare måste hantera ansökningar som inte är tekniskt eller ekonomiskt genomförbara, och i vissa fall tvingas anlita juridisk hjälp för varje enskilt ärende. Ansökningar om att få installera laddpunkter kommer att utgöra en administrativ börda oavsett om den boende till slut får rätt att installera sin laddpunkt eller inte. Det föreslås att en fastighetsägare ska ha rätt att ta ut en avgift av nyttjanderättshavare vid ansökan. Den föreslagna avgiften omfattar emellertid inte de faktiska kostnaderna, som kan förändras över tid. Riksbyggen föreslår att den fasta administrativa avgiften ska kunna justeras.

Riksbyggen ser även en risk med att fastighetsägare kommer att behöva hantera olika tekniska lösningar om varje boende ges möjlighet att installera sin egen laddpunkt. I förlängningen kan även det leda till ökade kostnader för att administrera och underhålla olika system. Förslaget riskerar även att leda till att fastighetsägare skjuter upp eller avstår från planerade investeringar i gemensam laddinfrastruktur.

Vidare saknas tillräcklig information om vad som ska ske med en laddpunkt om den boende som har installerat den flyttar. Det finns en överhängande risk att valda laddpunkter blir föråldrade och inte används – ska då fastighetsägaren stå kostnaderna för hantering av kvarlämnade obrukbara laddpunkter? Riksbyggen anser att det bör framgå mer tydligt att återställande ska ske på den boendes bekostnad när upplåtelsen upphör.

En fastighetsägare ska kunna neka en begäran om installation om det finns allvarliga och berättigade skäl. Riksbyggen efterlyser förtydligande i denna del, om vad som kan utgöra ett skäl att neka. Enligt Riksbyggens uppfattning bör en förestående gemensam installation av laddplatser i fastighetsägarens regi utgöra ett sådant skäl. Även för det fall att det redan finns laddplatser, om än med viss kö. Ett annat skäl att neka bör enligt Riksbyggens mening vara om nyproduktions-garantier kan påverkas av installationen. Detta bör klargöras.

### **Särskilt om gemensamhetsanläggningar och samfälligheter**

Frågan om laddpunkter inom samfälligheter och gemensamhetsanläggningar är särskilt komplex. Riksbyggen framhåller att anläggningslagen redan möjliggör flera av de åtgärder som utredningen föreslår. Förslagen riskerar att urvattna det skydd som lagstiftningen i dagsläget ger delägarna, särskilt vad gäller andelstal och beslut om utökning av gemensamhetsanläggning.

Riksbyggen noterar att utredningen sammanblandat andelstal för utförande och andelstal för drift, som ska ses som en helhet för alla anläggningar inom den inrättade gemensamhetsanläggningen. Förslaget att andelstal ska kunna ändras för enskilda delägare står i strid med nuvarande regler där andelstal för utförande och drift utgör en helhet och baseras på beräkningsgrunder fastställda i anläggningsbeslutet, till exempel antalet parkeringsplatser. Vid en förändring av andelstal krävs en översyn av hela beräkningsgrunden – det är inte lämpligt att ändra vissa delägars andelstal isolerat, som utredningen föreslår. Installeras laddpunkten i privat regi kan det inte regleras genom andelstal då en enskild anläggning inte kan ingå i en gemensamhetsanläggning.

Utredningens förslag om att laddpunkter ska kunna installeras i ”närhet till bostaden” riskerar att skapa tolkningsproblem. Vidare är Riksbyggen tveksamt till förslaget att upplåtaren alltid ska vara skyldig att tillhandahålla el via sin anläggning med kompensation i efterhand. Fastighetens elkapacitet kan vara otillräcklig vilket kan kräva kostsamma uppgraderingar.

Ytterligare komplexitet tillkommer för det fall att en bostadsrättsförening är medlem i en samfällighetsförening, vilket inte är ovanligt men som det föreslagna regelverket inte synes ha beaktat.

### **En samlad lagstiftning föreslås**

Utredningen föreslår att regleringen ska införas genom ändringar i en mängd lagar; bl.a. 8 kapitlet och 12 kapitlet jordabalken, bostadsrättslagen, anläggningslagen och lagen om förvaltning av samfälligheter. Riksbyggen anser att det vore mer ändamålsenligt att samla regleringen i en särskild lag. Det skulle öka tydligheten och göra det enklare att överblicka vilka regler som gäller. Riksbyggen ställer sig tveksamt till en lekmans möjlighet att navigera rätt i det föreslagna regelverket, utifrån den egna typen av parkering. För exempelvis en bostadsrättsinnehavare som hyr en bilplats utomhus är det sannolikt svårt att förstå att det är fråga om ett arrende och att frågan inte är reglerad i bostadsrättslagen.

Vidare kan riktas kritik mot de språkliga formuleringarna. Paragraferna är onödigt omfattande och svårlästa, även för sakkunniga på området.

**Frågor**

Frågor med anledning av denna remiss kan ställas till bolagsjurist Emilia Fång, 08-698 42 45, [emilia.fang@riksbyggen.se](mailto:emilia.fang@riksbyggen.se).



Johanna Frelin

VD

Tfn: 08-698 41 06

e-post: [johanna.frelin@riksbyggen.se](mailto:johanna.frelin@riksbyggen.se)

*Riksbyggen är ett kooperativt företag som utvecklar bostäder i nyproduktion, både bostads- och hyresrätter. Riksbyggen är också en av Sveriges största fastighetsförvaltare med bostadsrättsföreningar samt kommersiella och offentliga fastighetsägare som kunder. Riksbyggens företagsidé är att skapa attraktiva och hållbara boenden för alla.*