

Datum
2025-09-23

Diarienummer
Utr 2025/45

Ert diarienummer
Ju2025/01361

Justitiedepartementet
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma

I promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma lämnas förslag på hur det reviderade EU-direktivet 2024/1275/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) ska genomföras i Sverige för att den som nyttjar en parkeringsplats i anslutning till sin bostad även ska ges möjlighet att installera en laddningspunkt. Trafikanalys anser att utredningen är gediget utförd, men vill passa på att särskilt lyfta några aspekter.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

De regler som är i fokus i promemorian utgår från Artikel 14.8 i EPBD. Tillämpningen av denna berör även befintliga byggnader och leder till vissa rättigheter och skyldigheter för enskilda personer som innebär en ny typ av sakrätt i det befintliga fastighetsrättsliga systemet i Sverige. Förslagen berör flera befintliga lagar. Trafikanalys är positiva till förslagen då de kommer att förenkla möjligheterna för hyresgäster, bostadsättshavare och fastighetsägare att själva installera en laddningspunkt för att kunna ladda sin elbil hemma.

Att identifiera lämpliga vägar för att på ett genomtänkt sätt implementera EU-direktiv och därmed undanröja hinder för fortsatt elektrifiering är viktigt för den pågående klimatomställningen. Trafikanalys bedömer att förslagen är väl analyserade.

Behov av förtydliganden och vägledning

En begäran om tillåtelse att installera laddinfrastruktur får enligt direktivet nekas endast om det finns allvarliga och berättigade skäl till detta (avsnitt 5.8). I promemorian beskriver man de tre stegen i prövningen: ändamålsenlighet, nödvändighet samt proportionalitet i strikt mening. Att göra dessa bedömningar kan vara svårt. Förslaget innebär att det bland annat är medlemmar i bostadsrättsföreningar som primärt ska förstå sina rättigheter alternativt styrelseledamöter i föreningen som ska göra bedömningen. Mot bakgrund av detta ser Trafikanalys att det finns ett stort behov av vägledningar för att få en så lika tillämpning av frågan i hela landet. Lämplig myndighet bör få i uppdrag att ta fram en vägledning som täcker in den samlade bilden utifrån de lagar som berörs.

För gemensamhetsanläggningar är utredningens förslag att medlemmens begäran om installation av laddningspunkt ska hanteras av föreningens stämma (avsnitt 5.11.2). Här bedömer Trafikanalys att det finns en risk att det inte ligger i linje med en snabb hantering. Det riskerar snarare att skapa långdragna processer utan tydliga tidsfrister. I promemorian beskrivs möjligheten att hålla extra föreningsstämma om minst en femtedel av samtliga röstberättigade medlemmar begär det. En annan möjlighet skulle kunna vara att stämman, med tydliga riktlinjer till styrelsen, kan delegera beslutanderätten till styrelsen i dessa frågor. Trafikanalys vill understryka att det är viktigt att hitta processer som underlättar att förhållandevis snabbt kunna installera en laddningspunkt i anslutning till hemmet.

Vi ser även en otydlighet i formuleringen på sid. 68, som kan skapa osäkerhet i nästa led, där bland annat privatpersoner ska tolka innebörden: *”Avgränsningen för ägarlägenhetsfastigheter och fastigheter med enfamiljshus som inte ingår i en affärsmässigt bedriven uthyrningsverksamhet torde också i betydande mån medföra att fastigheter som tillhör bostadsrättsföreningar, hyresvärdar (dvs. de som hyr ut lägenheter enligt hyreslagen) eller andra upplåtare av bostäder, undantas från tillämpningsområdet.”* Vi föreslår att meningen delas upp för att möjliggöra en tolkning. Med den nuvarande formuleringen är det oklart vilka fastigheter som ingår eller inte ingår i tillämpningsområdet. Trafikanalys vill betona vikten av att en komplicerad lagstiftning ändå blir lättillgänglig.

Smart laddning med incitament för energieffektivisering

Enligt artikel 20a.4 i förnybartdirektivet¹ ska medlemsstaterna säkerställa att laddningspunkter som inte är tillgängliga för allmänheten kan stödja smarta laddningsfunktioner (avsnitt 5.9.3). Utredningen bedömer att krav på smart laddning är både hushållsekonomiskt, systemeffektivt och i linje med unionsrättens inriktning mot framtidssäkra och integrerade lösningar för laddinfrastruktur (sid. 121). Utredningen menar att laddningspunkten dock inte behöver stödja dubbelriktad laddning, eftersom det går utöver direktivets krav och skulle innebära merkostnader för den boende. Trafikanalys instämmer i dessa resonemang.

Utredningen hänvisar till befintliga regelverk som säger att den faktiska förbrukningen av en rad energislag ska tydliggöras för den enskilde hyresgästen eller bostadsrättshavaren (avsnitt 5.10.9.4). Det innebär att den boende ska åta sig kostnaderna för elektricitet. Utredningen resonerar vidare om bakomliggande skillnader i regelverk för olika upplåtelseformer som i vissa fall skulle kunna innebära enklare hantering, men landar i att en enhetlig utformning av reglerna är att föredra. Trafikanalys instämmer i detta och att tydliga incitament för energieffektivisering är viktiga.

Administrationen hos arrendenämnder och hyresnämnder, liksom hos andra instanser, kommer att öka vid prövning av installation av laddningspunkter som nekats. Utredningen bedömer att det rör sig om ett fåtal mål och ärenden. Trafikanalys konstaterar även att denna administration är en ofrånkomlig konsekvens av

¹ Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2023/2413 av den 18 oktober 2023 om ändring av direktiv (EU) 2018/2001, förordning (EU) 2018/1999 och direktiv 98/70/EG vad gäller främjande av energi från förnybara energikällor, och om upphävande av rådets direktiv (EU) 2015/652.

lagändringarna, men där fördelarna med att förbättra möjligheterna att ladda hemma överväger.

Statistik och utvecklingen framåt

I avsnittet om statistik av betydelse för hemmanära laddning och utredningens slutsatser står att det enligt Power Circle fanns närmare 660 000 laddbara personbilar registrerade i Sverige i januari 2025 (avsnitt 8.2). Enligt Trafikanalys korttidsprognoser förväntas antalet öka de kommande åren.² På Trafikanalys webbsida finns Sveriges officiella statistik på transportområdet.³

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Lisa Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Samuel Andersson och Eva Pettersson.

Mattias Viklund

Generaldirektör

² <https://www.trafa.se/vagtrafik/korttidsprognoser-for-vagfordonsflottan-2025-15418/>

³ <https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2025/fordon-i-lan-och-kommuner-2024.pdf>