

Motion till riksdagen 2025/26:3957

av **Alireza Akhondi m.fl. (C)**

med anledning av prop. 2025/26:148 Ökade möjligheter till hemmaladdning av elfordon

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förtydliganden som innebär att fastighetsägaren i praktiskt hänseende kan göra investeringen medan den boende står för drift och avskrivningar i skälig utsträckning och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med lagförslag som förtydligar tidsfrister för bostadsrättsföreningar att hantera begäranden om installationer och skäl att neka desamma och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma till riksdagen med lagförslag som förtydligar möjligheterna till hemmaladdning av fler fordonstyper och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Regeringens proposition 2025/26:148 Ökade möjligheter till hemmaladdning av elfordon är ett välkommet och nödvändigt steg för att påskynda elektrifieringen av Sveriges fordonsflotta. Att underlätta för fler att kunna ladda sitt elfordon i anslutning till hemmet är en av de viktigaste förutsättningarna för att fler ska våga köpa ett

elfordon. Ungefär 85–90 procent av all laddning sker i anslutning till hemmet eller på arbetsplatsen, vilket understryker vikten av välfungerande hemmaladdning.

Propositionen adresserar den centrala problematiken att boende i hyres- och bostadsrätter i dag saknar rådighet att själva besluta om installation av en laddpunkt. Att ge dessa grupper en lagstadgad rätt att begära installation är därför i grunden positivt. Förslaget har dock vissa brister som riskerar att minska dess effektivitet och leda till såväl praktiska orättvisor som svårigheter att tolka bestämmelserna i enskilda fall. Inte minst menar vi att regeringen inte i tillräcklig utsträckning strävat efter att skapa en lagstiftning som utifrån EU-direktivet skapar långsiktiga spelregler som både tar hänsyn till de olika upplåtelseformernas förutsättningar och samtidigt åstadkommer största möjliga klimatnytta. Vår bedömning är att regeringen prioriterat ett skyndsamt lagstiftningsarbete framför att utforma en verkningsfull lagstiftning. Vi anser att det är av stor vikt att genomföra EU-direktivet, och frågan om hemmaladdning av elbilar för hyresrätts- och bostadsrättsinnehavare brådskar mycket riktigt. Däremot finns skäl att tro att den lagstiftning som nu kommer på plats i närtid kan behöva förändras och förbättras, och det hade varit önskvärt om genomförandet av direktivet hållit högre kvalitet redan i detta skede.

Vi noterar att regeringen avser återkomma till riksdagen med besked gällande hur man avser reglera rätten till hemmaladdning för boende i ägarlägenhet eller friköpt bostadshus/radhus med parkering upplåten i samfällighet. Det är viktigt att lagstiftning skyndsamt kan komma på plats i den delen. En fråga som skulle behöva få ett tydligare svar handlar exempelvis om eventuella krav på en lantmäteriförrättning och om det kan behövas särskilda undantag för installation av laddpunkter.

För att den nu föreslagna lagstiftningen ska få avsedd effekt och på riktigt accelerera omställningen ser vi behov av att den kompletteras på tre centrala punkter: balanserad risk- och värdedelning, tydligare tidsfrister för bostadsrättsföreningar samt större tydlighet gällande inkludering av fler fordonstyper.

Balanserad risk- och värdedelning

Enligt propositionen ska den boende stå för samtliga kostnader som laddningspunkten medför, inklusive installation, drift och underhåll. Samtidigt konstateras i underlagen att investeringen kan upplevas som ”dyr och osäker”, särskilt för den som saknar besittningsskydd till sin parkeringsplats, till exempel vid lägenhetsarrende. Till saken hör oklarheterna om laddpunkten är att betrakta som ett fastighetstillbehör eller inte.

Den modell som regeringen valt för att fördela kostnaderna kan sägas öka riskerna kopplat till just detta.

Hela den ekonomiska risken läggs enligt propositionen på den boende. Om den boende flyttar är det alltså oklart vad som händer med investeringen. Denna osäkerhet riskerar att avhålla många, särskilt de med små ekonomiska marginaler, från att utnyttja den nya rätten. Det faktum att den som bor i hyres- eller bostadsrätt inte äger fastigheten får konsekvenser för tryggheten i investeringen. I synnerhet som man inte med självklarhet kan sägas äga den laddpunkt man betalar för.

I promemorian som ligger till grund för regeringens förslag föreslås att den boende inte ska behöva betala mer än en skälig fast avgift för de kostnader som hänförs till administration i jordägarens, hyresvärdens eller bostadsrättsföreningens verksamhet. Jämfört med regeringens förslag tydliggör promemorian att kostnaden inte bör betalas som en engångssumma utan i stället kan fördelas över tid, vilket med stor sannolikhet skulle sänka trösklarna för fler att köpa en elbil. Regeringen hänvisar till det inte finns lagliga hinder mot att hantera en investering i laddinfrastruktur genom hyreshöjning. I praktiken finns dock skäl att anta att sådana svårigheter kan uppstå varför vi ser det som problematiskt att regeringen valt en helt annan väg och föreslår att den boende ska stå för kostnaderna utan att närmare precisera vad det innebär.

Det är rimligt att den boende som begär laddpunkten står för drift och avskrivningar i skälig utsträckning, men att fastighetsägaren i praktiskt hänseende kan genomföra investeringen. Fastighetsägaren har sannolikt i många fall bättre förutsättningar att initialt genomföra investeringen och att förhandla fram ett bra pris för installationen. Mot bakgrund av detta ser vi behov av förtydliganden som i högre grad tar hänsyn till vad som föreslås i promemorian.

Tydligare tidsfrister för bostadsrättsföreningar

När det gäller tidsfrister för behandlingen av en boendes begäran om laddpunkt saknas tydliga tidsfrister med motiveringen att direktivet inte uppställer några sådana krav.

Detta riskerar inte minst att bli problematiskt för bostadsrättsinnehavare. I synnerhet om beslut kan behöva behandlas på föreningsårsmöte. Vi konstaterar att bland annat Fastighetsägarna Sverige i sitt remissvar pekar på möjligheten att stadgefästa styrelsens rätt att fatta beslut i ärenden av denna typ och menar att det förvisso är en smaklig lösning. Dock kan konstateras att ett stadegeärende i sig riskerar att dra ut på tiden och kan också det försena beslutet om laddpunkter. Utan en lagstadgad tidsfrist riskerar den

enskildes begäran med andra ord att dras i långbänk eller helt ignoreras av en passiv styrelse, utan att den boende har några verktyg för att driva processen framåt. Detta rimmar illa med direktivets syfte att ”förenkla, rationalisera och påskynda förfarandet”.

En tidsram på tre månader framstår som rimlig för att utreda förutsättningarna utan att processen förhålls oskäligt. I de fall den boende nekas laddplats med motiveringen att planer på installation av sådana redan finns menar vi också att behov av en tidsfrist för installationen bör ställas. Rimligen bör sådana planer realiseras inom 12 månader. En sådan tidsfrist är avgörande för att lösa planer inte ska användas som motiv för att förhålla genomförandet. Vad gäller övriga skäl för att neka installation menar vi att förtydliganden krävs, annars ser vi betydande risker för gråzoner med oklara motiveringar till varför den boendes begäran avslås.

Större tydlighet gällande inkludering av fler fordonstyper

Propositionens förslag fokuserar på ”bilverkställningsplats” och ”elfordon”, där diskussionen främst kretsar kring personbilar. Samtidigt konstaterar regeringen att reglerna inte utesluter andra elfordon, som lätta lastbilar.

Elektrifieringen av transportsektorn omfattar dock ett bredare spektrum av fordon. Lättare elfordon som elmopeder, A-traktorer och mikrobilar blir allt vanligare och utgör ett viktigt komplement till bilen för kortare resor. Dessa fordon kräver också tillgång till säker och ändamålsenlig laddning vid bostaden. Även fordon som används för den boendes yrkesutövande och lätta lastbilar behöver kunna laddas i hemmet för att förenkla för exempelvis hantverkare.

Den nuvarande utformningen av lagen, med sitt fokus på ”bilverkställningsplats”, skapar en osäkerhet kring huruvida dessa andra fordonstyper omfattas. För att skapa en teknikneutral och framtidssäker lagstiftning som stödjer hela bredden av elektrifierade transporter bör regelverket förtydligas och om möjligt breddas.

Alireza Akhondi (C)

Rickard Nordin (C)

Anne-Li Sjölund (C)

Martina Johansson (C)