

Motion till riksdagen 2025/26:3954

av **Amanda Palmstierna m.fl. (MP)**

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 att fastighetsägaren ska stå för de kostnader som laddningsinfrastrukturen medför och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att boendes rätt till laddinfrastruktur begränsas till laddning med låg effekt och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att även parkeringsplatser som är gemensamhetsanläggningar och delas mellan två eller flera bostadsrättsföreningar ska omfattas av bestämmelserna för ökade möjligheter till hemmaladdning av elfordon, och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

I propositionen (2025/26:148) Ökade möjligheter till hemmaladdning av elfordon föreslår regeringen ett antal bestämmelser i syfte att “fler ska få möjlighet att ladda sitt elfordon i närheten av hemmet”. Miljöpartiet ser positivt på utbyggnad av infrastruktur som gör laddinfrastruktur tillgängligt för fler. Regeringen har dessvärre under flera år slagit undan benen för elektrifieringen av fordonsflottan. Försäljningen av laddbara

fordon i Sverige har bromsat in och det nuvarande tempot är enligt alla bedömare för lågt för att Sverige ska kunna klara klimatmålen till 2030. Samtidigt kan vi konstatera att det numera enbart är EU-krav som driver svensk klimatpolitik.

Miljöpartiet ser en tydlig risk med att fastighetsägare som idag ansvarar för laddinfrastruktur framöver kan förhålla sig mer avvaktande till laddinfrastruktur. Nu får boende ett tydligt kostnadsansvar för laddinfrastruktur och det kan i stället innebära att fastighetsägare väntar in förfrågningar från boende och låter boende ta den kostnad som egentligen åligger fastighetsägaren. Först tvärbromsade regeringen försäljningen av laddbara fordon och nu skapar regeringen nya osäkerheter – den här gången för utbyggnaden av hemmaladdning.

En rättvis och ändamålsenlig kostnadsmodell

Det mest effektiva är att fastighetsägaren anlägger laddinfrastruktur på hela eller en större del av sina parkeringsplatser vid ett och samma tillfälle, och kan förbereda för de ytterligare platser som senare får laddinfrastruktur. Att enbart anlägga punktvisa laddplatser utifrån enskilda boendes önskemål är varken kostnadseffektivt eller ändamålsenligt. Vid nyproduktion och ombyggnation ska det vara en självklarhet att fastighetsägaren anlägger laddinfrastruktur. Propositionen omfattar dock inte nyproduktion och ombyggnationer, utan hanterar enbart förutsättningarna när boende efterfrågar en laddplats.

En rättvis omställning kräver att enskilda individer som vill ställa om ska kunna göra det. Därför ska laddinfrastruktur bekostas av fastighetsägare och inte enskilda individer. Att låta hyresgäster eller bostadsrättshavare stå för kostnaden riskerar att slå ut den drivkraft som finns hos både mer och mindre köpstarka hushåll att byta till eldrivna fordon. Det är en brist att regeringen i propositionen inte ens reflekterar över den ekonomiska belastning som drabbar enskilda hushåll som behöver ställa om.

Poängteras bör även att den bostadsrättsförening eller hyresvärd som bygger laddinfrastruktur gör en långsiktig investering genom en värdehöjande åtgärd, något som en hyresgäst eller bostadsrättsinnehavare inte kan dra nytta av på längre sikt vid eventuell flytt. Dessutom kan fastighetsägaren ansöka om pengar från Klimatklivet för investeringen, en möjlighet som de boende inte har. Genom detta kan fastighetsägaren få upp till halva kostnaden betald genom den reform som Miljöpartiet tidigare drev igenom i regering.

Fastighetsägare kan även planera långsiktigt och med ett helhetsperspektiv som enskilda boende inte kommer att göra när det gäller investeringar i fastigheten. Genom att lägga ansvaret på fastighetsägaren kan suboptimala lösningar undvikas, där en laddplats anläggs utan att ta hänsyn till en fortsatt installation av laddinfrastruktur. En fastighetsägare kan till exempel förbereda infrastruktur för framtida hyresgäster eller bostadsrättshavare. Det är en kostnad som ett enskilt hushåll inte ska, eller i många fall inte ens har möjlighet att bära.

Rätt till låg effekt med möjlighet till hög effekt

Det finns farhågor om att elsystemet i en fastighet inte klarar belastningen. I vissa fall kan detta vara korrekt, men det finns i många fall möjligheter att hantera det.

Laddinfrastruktur med låg effekt ställer inte alls lika höga krav på elen i en fastighet, och de parkeringsplatser som berörs kommer till största delen att ladda på natten. En grundregel bör vara rätt till låg effekt, med möjlighet till hög effekt. Det innebär konkret att fastighetsägare enbart ges skyldighet att installera laddinfrastruktur för normalladdning, där laddningen även oftast sker på natten då elpriserna är lägre och det finns gott om tillgänglig el såväl i elnätet som i den egna fastigheten. Genom att bygga laddinfrastruktur punktvis kommer de som tvingas anlägga sin laddinfrastruktur sent att få stå med de eventuella kostnader som kan uppstå när effektfrågan inte har hanterats samlat. Det kommer att bli dyrt där och då och det är sannolikt lättare att hantera denna fråga samlat.

Olika prismodeller kan även användas för att styra laddning till önskade tider på dygnet. Med befintlig teknik kan även laddade fordon som står parkerade och inkopplade fungera som lastbalanserare under effekttoppar. Det skulle ge fastighetsägaren en flexibel möjlighet att nyttja prisvariationer under dygnet till att använda el till ett lägre pris.

Gemensamhetsanläggningar mellan bostadsrättsföreningar ska omfattas av samma regler

Miljöpartiet anser att det som anförs i propositionen ska gälla även parkeringsplatser som är gemensamhetsanläggningar och delas mellan två eller flera bostadsrättsföreningar. På så sätt omfattas alla bostadsrättsföreningar av de nya reglerna. Sådana gemensamma parkeringslösningar (gemensamhetsanläggningar) är tämligen vanliga.

Att installera laddinfrastruktur på en parkeringsplats som är en gemensamhetsanläggning ska inte betraktas som en ändring av ändamålet med gemensamhetsanläggningen, varför en ny förrättning av lantmäterimyndigheten inte ska vara nödvändig vid önskemål om installation av laddinfrastruktur. I stället ska samfällighetsföreningen själv kunna besluta i frågan, i enlighet med betänkandet (SOU 2024:97) Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet.

Finansiering genom nyttjandet av parkeringen

Med ovan i beaktning finns det inget som hindrar fastighetsägare att indirekt överföra kostnader på boende med en parkeringsplats. I grunden är det rimligt att de boende som nyttjar parkeringsplatser långsiktigt också tar fastighetsägarens kostnader för parkeringsplatserna. Det vanligaste förfarandet är en avgift kopplat till nyttjandet av parkeringsplatsen – men inte investeringskostnaderna. Genom att använda Klimatklivet kan fastighetsägaren få upp till halva kostnaden för investeringen, och på så vis kan de boendes månadsavgift för laddning hållas på en rimlig nivå.

Amanda Palmstierna (MP)

Linus Lakso (MP)

Katarina Luhr (MP)

Rebecka Le Moine (MP)

Emma Nohrén (MP)