

Justitiedepartementet

E-post: ju.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia: ju.L1@regeringskansliet.se

Stockholm 2025-09-30

Remissvar avseende:

Promemorian Rätt att installera laddpunkt hemma (Ds 2025:13), diarienummer Ju2025/01361

Riksförbundet Bostadsrätterna Sverige ekonomisk förening, nedan Bostadsrätterna, är en intresse- och serviceorganisation för bostadsrättsföreningar med cirka 10 200 bostadsrättsföreningar som medlemmar i hela Sverige med sammanlagt cirka 385 000 hushåll. Bostadsrätterna har beretts tillfälle att inkomma med yttrande över rubricerat förslag och får framföra följande.

Sammanfattning

Bostadsrätterna anser att det är viktigt att skapa goda förutsättningar för att ladda elfordon och därmed bidra till klimatomställningen. Intresset är stort hos bostadsrättsföreningar och många föreningar har och fortsätter att successivt utrusta bilplatser med laddningspunkter, ibland i högre grad än som motsvaras av efterfrågan. Initiativet till installationen kan komma från såväl föreningens styrelse som enskilda medlemmar genom en motion till föreningsstämman. Mot bakgrund av detta är vi tveksamma till om det finns ett faktiskt behov av att tillsäkra nyttjanderättshavare individuell rätt att installera laddningspunkt och befarar att en sådan rätt kan minska incitamentet för fastighetsägare att installera laddningspunkter samtidigt som nyttjanderättshavarna sannolikt kommer att avskräckas av de kostnader som förslaget medför för dem. Vi delar

därför utredningens bedömning att förslaget förmodligen kommer ha begränsat genomslag. Vi anser vidare att det är problematiskt att fastighetsägares rådighet över sin fastighet minskar och att utredningen inte närmare har utrett förutsättningarna för kollektiva lösningar, exempelvis att två nyttjanderättshavare vill dela på en laddningspunkt. Bostadsrätterna delar emellertid utredningens bedömning att de relevanta delarna i det reviderade direktivet 2024/1275/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) behöver genomföras i svensk lagstiftning. De problem som förslaget medför och den tveksamma nyttan motiverar i vår mening en minimal implementering av direktivets krav. Utredaren har dock i stället föreslagit att överimplementera genom att i förslaget även omfatta bilplatser utanför bostadsbyggnader, trots att detta inte krävs enligt direktivet. Vi avstyrker detta. Slutligen anser vi att det är mindre lyckat att sprida ut omfattande författningsförslag över flera olika lagar och kapitel. Bostadsrätterna anser att bestämmelserna bör samlas i en sammanhållen lag.

Bostadsrätterna:

- Delar utredningens bedömning att de för remissen aktuella delarna av det reviderade direktivet 2024/1275/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) behöver genomföras i svensk lagstiftning,
- Avstyrker förslaget om att lägenhetsarrende enligt 8 kap. jordabalken ska omfattas,
- Avstyrker förslaget om att samfällighetsföreningar ska omfattas annat än i fråga om ägarlägenheter,
- Avstyrker förslaget om att bilplatser upplåtna med lokalhyresavtal enligt 12 kap. jordabalken ska omfattas när de är belägna *utanför* bostadshus,
- Avstyrker förslaget om att bilplatser som ingår i en bostadsrätt, bilplatser som är upplåtna som separata bostadsrätter och bilplatser på gemensamma ytor i en bostadsrättsförening ska omfattas när de är belägna *utanför* bostadshus.

- Avstyrker förslaget om att bestämmelser om rätt att installera laddningspunkt ska föras in i de lagar och kapitel som reglerar den rättighet parkeringsplatsen är upplåten genom,
- Anser att en samlad lag om rätt till laddningspunkt ska införas,
- Anser att förslaget ska begränsas till minsta omfattning som uppfyller kraven i EPBD,
- Anser att förslaget i fråga om nyttjanderättshavarens kostnadsansvar behöver förtydligas i flera avseenden och
- Anser att förslaget behöver kompletteras med bestämmelser om att nyttjanderättshavare på egen bekostnad ska återställa utrymmet när upplåtelsen upphör och att fastighetsägaren i annat fall får göra det på nyttjanderättshavarens bekostnad.

Nedan lämnar vi synpunkter på förslaget utifrån rubriksättningen i förslaget.

4.2.3.3 Parkeringsplatsens förhållande till bostadsbyggnaden

Bostadsrätternas avstyrker förslaget att även bilplatser utanför bostadsbyggnader ska omfattas av förslaget.

Enligt artikel 14.8 i det reviderade direktivet 2024/1275/EU om byggnaders energiprestanda (EPBD) omfattas bilplatser inuti bostadsbyggnader. Utredningen har dock valt att även omfatta bilplatser utanför bostadsbyggnader. Bostadsrätternas anser att det är fråga om en omotiverad överimplementering av direktivet som innebär en inskränkning i fastighetsägarens rätt att förfoga över sin fastighet och som medför omfattande administration. Bestämmelserna riskerar att minska fastighetsägarens incitament att installera laddningspunkter, vilket negativt kan påverka boende utan ekonomisk kapacitet att själv installera en laddningspunkt. Till detta kommer att bilplatser som är upplåtna med lägenhetsarrende eller allmän nyttjanderätt saknar besittningsskydd. För nyttjanderättshavare innebär detta en stor osäkerhet som sannolikt kommer att hämma användandet av möjligheten till installation av egen laddningspunkt. Installation av

laddningspunkter utomhus kommer i många fall även att bli oproportionerligt dyrt då ledningsinfrastruktur ofta saknas och schaktning kan behövas. I utredningen framgår också att förslaget sannolikt kommer få begränsat genomslag. Trots detta menar utredningen att fördelarna överväger nackdelarna. Bostadsrätternas delar inte den uppfattningen, utan anser att överimplementeringen medför påtagliga nackdelar för fastighetsägaren samtidigt som förslaget sannolikt inte kommer att medföra att laddningspunkter installeras i någon större utsträckning, kanske riskerar till och med mängden nyinstallationer att minska. Vår uppfattning är således att nackdelarna tydligt överväger fördelarna och att förslaget ska begränsas till bilplatser inuti bostadsbyggnader.

När vi nedan kommenterar sådana delar av förslaget som avser bilplatser utanför bostadshus ska kommentarerna läsas mot bakgrund av vårt avstyrkande och ses som kommentarer om regeringen ändå väljer att gå vidare med förslaget i dessa delar.

5.5 Genomförande av direktivet i svensk rätt

Bostadsrätternas avstyrker förslaget att bestämmelser om rätt att installera laddningspunkt ska föras in i de lagar och kapitel som reglerar den rättighet parkeringsplatsen är upplåten genom. Den föreslagna lösningen är oöverskådlig för såväl den boende som för fastighetsägaren och innebär att nyttjanderättshavaren måste känna till vilken upplåtelseform dennes bilplats nyttjas med för att veta vilka bestämmelser som ska tillämpas. För exempelvis en bostadsrättshavare 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. Till detta kommer att förslaget innebär att i huvudsak identiska bestämmelser införs i flera olika lagar och kapitel. Vi anser att en mer rationell lösning vore att reglera rätten att installera laddningspunkt i en separat lag. Det skulle innebära att bestämmelser inte behöver upprepas flera gånger och för de nyttjanderättshavare som lagstiftningen är tänkt för är det avsevärt mycket enklare att hitta en lag om rätt till laddningspunkt än att försöka ta ställning till upplåtelseform och sedan hitta rätt lag och kapitel. En samlad lagstiftning innebär dock inte att det blir enklare att bedöma vilken bestämmelse som ska tillämpas på en viss bilplats.

5.5.1 Tillämpning på parkeringsplatser enligt 12 kap. jordabalken

Bostadsrätternas avstyrker förslaget att bilplatser som är belägna utanför det bostadshus som den boendes lägenhet finns i ska omfattas. Enligt ovan anser vi att detta utgör en omotiverad överimplementering av direktivet.

5.5.2 Tillämpning på parkeringsplatser enligt bostadsrättslagen

Bostadsrätternas avstyrker förslaget att bilplatser som är belägna utanför det bostadshus som den boendes lägenhet finns i ska omfattas. Enligt ovan anser vi att detta utgör en omotiverad överimplementering av direktivet.

Förslaget skiljer på bilplatser som ingår i bostadsrätten för personens bostad (7 kap. 7 a § bostadsrättslagen) och bilplatser som utgör separata bostadsrätter (7 kap. 7 b § bostadsrättslagen). Därutöver förekommer även allmänna nyttjanderätter (och givetvis lägenhetsarrende och lokalhyra). I förslaget framgår att gränsdragning mellan olika sorters bostadsrättsupplåtelser inte torde föranleda några praktiska svårigheter då mark och andra utrymmen som upplåtelsen avser ska framgå i upplåtelseavtalet. I praktiken är det dock inte ovanligt att det i upplåtelseavtal förekommer otydliga formuleringar som gör det svårt att bedöma med vilken rätt en bilplats hör till en bostadsrätt (se prop. 2021/22:171, s. 55). Till detta kommer oklarheter i hur långt ifrån bostaden en bilplats får vara belägen för att anses ”vara belägen i anslutning till föreningens hus” enligt 1 kap. 4 § bostadsrättslagen. Den nyttjanderättshavare som vill göra en ansökan kan alltså komma att behöva tolka vaga uppgifter i upplåtelseavtalet, förutsatt att det över huvud taget är tillgängligt, och försöka bedöma huruvida bilplatsen ingår i bostadsrätten, om den är en separat bostadsrätt eller en allmän nyttjanderätt. Både för den boende och föreningens styrelse är detta svårt. Genom vår medlemsrådgivning får vi ofta frågor om hur bilplatser är upplåtna och kan konstatera att det ofta är oklart om de ingår i bostadsrättsupplåtelsen eller utgör allmänna nyttjanderätter.

5.5.2.2 Parkering i garage upplåten som bostadsrätt

Bestämmelsen gäller när en person innehar ett garage som är upplåtet med bostadsrätt och samtidigt hyr en bostadslägenhet eller innehar en bostadsrätt till en bostadslägenhet.

Enligt förslaget blir en beviljad rätt att installera och ha en laddningspunkt vid parkeringsplatsen en del av bostadsrättsupplåtelsen. Det framgår emellertid inte om rätten blir en del av bostadsrättsupplåtelsen för bostaden eller för lokalen (garaget). Systematiskt förefaller det rimligast att den, på samma sätt som förslaget om lokalhyra (12 kap. 24 c § jordabalken) blir en del av bostadsrättsupplåtelsen för lokalen. Samtidigt medför det att rätten kan överlåtas tillsammans med bostadsrätten för lokalen, möjligen till någon som inte innehar bostad i föreningen. Det kan ifrågasättas om det är rimligt att en rätt till laddningspunkt ska följa med bostadsrätten till ett garage utan tydlig koppling till en viss bostad i föreningen. Vi anser att detta behöver utredas ytterligare.

5.5.2.3 Parkeringsplats på gemensamma ytor tillhörande en bostadsrättsförening enligt bostadsrättslagen

Bostadsrätterna avstyrker förslaget och menar att bilplatser på gemensamma ytor inte bör omfattas. Dels innebär förslaget en omotiverad överimplementering av direktivets krav, dels skulle förslaget i praktiken innebära att en bostadsrättshavare kan privatisera en del av gemensam parkering. För åtminstone allmänna nyttjanderätter saknar också besittningsskydd och sådana kan, beroende på omständigheterna, vara möjliga att säga upp. För nyttjanderättshavaren är det alltså förenat med osäkerhet att installera en laddningspunkt på sådan plats. Den praktiska nyttan av förslaget kan således ifrågasättas samtidigt som det inskränker bostadsrättsföreningens rådighet över gemensamma parkeringar. Vi konstaterar också att det i utredningen framstår som något oklart i vilken mån en bilplats som på något sätt hör till en bostadsrättsupplåtelse måste vara lokaliserad. Det framgår i aktuellt avsnitt att ”de enskilda parkeringsplatserna inte behöver ha en bestämd lokalisation” (s. 96), men senare framgår i avsnitt 5.6 att ”det för bostadsrätter råder ett ovillkorligt krav på lokalisation” (s. 104). Bostadsrätterna anser att i den mån förslaget i denna del genomförs bör det förutsätta att bilplatserna är lokaliserade. En ordning som innebär att enskilda bostadsrättshavare genom installation av en laddningspunkt kan göra anspråk på specifika platser som tidigare har varit tillgängliga för vem som helst riskerar att medföra stora konflikter mellan medlemmar.

Enligt förslaget ska rätten att installera och ha en laddningspunkt på en bilplats av aktuellt slag anses ingå i bostadsrättsupplåtelsen. I åtminstone den mån det är fråga om en allmän nyttjanderätt framstår detta som osystematiskt när motsvarande rätt knuten till lägenhetsarrende och hyrd bilplats enligt förslaget ska anses ingå i bilplatsupplåtelsen. En bostadsrättsupplåtelse är obegränsad i tid men en allmän nyttjanderätt kan däremot vara möjlig att säga upp. Det framstår mot bakgrund av detta som olämpligt att knyta rätten att få installera en laddningspunkt på en bilplats utan besittningsskydd till en bostadsrättsupplåtelse. Om föreningen skulle säga upp bilplatsen riskerar oklarheter att uppstå om den därigenom vållat hinder och men i nyttjanderätten till bostadsrätten. Systematiskt framstår det i dessa fall som rimligare att anse att rätten hör till avtalet om allmän nyttjanderätt.

5.5.3 Tillämpning på parkeringsplats enligt 8 kap. jordabalken

Bostadsrätterna avstyrker förslaget att bilplatser som är upplåtna med lägenhetsarrende ska omfattas. Enligt ovan anser vi att detta utgör en omotiverad överimplementering av direktivet.

5.5.4 Tillämpning på parkeringsplats genom gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen

Bostadsrätterna avstyrker förslaget. Vi menar att förslaget innebär en omotiverad överimplementering av direktivets krav. Flertalet gemensamhetsanläggningar med bilplatser är antingen belägna utanför bostadshus eller belägna på sådant sätt att det i praktiken bara är hyresvärdar och bostadsrättsföreningar som är medlemmar. Det är exempelvis vanligt när underjordiska garage byggs under flerfamiljshus. De privatpersoner som bor i en sådan flerfamiljsbyggnad kommer inte att vara medlemmar i samfällighetsföreningen och omfattas då inte av förslaget. Det enda fall där det kan vara motiverat att överväga rätt till installation av laddningspunkt i samfällighetsförening är i vår mening fastigheter med ägarlägenheter då de boende i de fallen också är medlemmar i den samfällighetsförening som förvaltar den gemensamma fastigheten och eventuella bilplatser inuti bostadshuset.

Vidare bedömer vi att förslaget sannolikt endast i ett fåtal fall kommer att innebära att laddningspunkter installeras. För en privatperson som är medlem i en samfällighetsförening kommer det vara svårt eller kostsamt att ta fram förslag på nya andelstal och eventuell sektionsindelning. För att skapa bättre möjligheter att förse gemensamhetsanläggningar med laddningspunkter är det i vår mening betydligt viktigare att genomföra de förslag om att underlätta för samfällighetsföreningar som finns i SOU 2024:97 *Mot en effektiv elektrifiering av transportsystemet*.

5.6 Utformningen av rätten att installera laddningspunkt

Bostadsrätternas tillstyrker utredningens bedömning att det för bostadsrätter bör råda ett ovillkorligt krav på att bilplatsen är lokaliserad. Enligt ovan, se avsnitt 5.5.2.3, förefaller utredningen dock även framföra en annan uppfattning i frågan.

5.7 Kostnadsfördelning

Bostadsrätternas tillstyrker att den som begär att få installera en laddningspunkt ska bära samtliga kostnader för installation, drift och underhåll. Vi anser dock att förtydliganden krävs i flera avseende.

Det framgår att nyttjanderättshavaren ska ersätta fastighetsägaren för el, men det framgår inte tydligt inom vilka ramar fastighetsägaren får beräkna elpriset. Utredningen synes antyda att faktisk kostnad ska debiteras, men det kan vara praktiskt svårt med rörliga elpriser och effekttaxa. I praktiken är det vanligt att fastighetsägaren debiterar ett beräknat genomsnittligt pris. Vidare behöver det klargöras i vilken mån fastighetsägaren kan kompensera sig för att effekten från en laddningspunkt påverkar effekttaxan och därmed nätkostnaderna för gemensamma delar av huset och övriga boende som eventuellt köper el av fastighetsägaren. Vår uppfattning är att nyttjanderättshavaren ska bära sådana merkostnader som dennes laddningspunkt medför indirekt genom exempelvis att ett höjt effektbehov medför en högre effekttaxa.

I många fall kommer förslaget att medföra att fastighetsägaren får kostnader på grund av en ansökan om att få installera laddningspunkt. Exempelvis kan fastighetsägaren behöva

lämna tillträde till olika utrymmen för att nyttjanderättshavarens tänkta entreprenör ska kunna lämna en offert på installationen. Vidare kan tekniska utredningar krävas för att fastighetsägaren ska kunna ta ställning till om tillstånd kan lämnas eller om sådana skäl finns som motiverar avslag. Av förslaget framgår inte i vilken mån nyttjanderättshavaren ska ersätta sådana kostnader. Vi anser att det behöver förtydligas att en förutsättning för tillstånd även är att nyttjanderättshavaren ersätter de skäligena kostnader som fastighetsägaren med anledning av ansökan har innan tillstånd har lämnats eller nekats.

Fastighetsägarens kostnader för administrativ drift och övriga driftskostnader som inte avser elektricitet kommer att förändras över tid. För att fastighetsägaren ska kompenseras behöver kostnader som ursprungligen avtalades med nyttjanderättshavaren kunna ändras. Av förslaget framgår emellertid inte tydligt när och hur detta kan ske. Vi menar att detta behöver förtydligas.

5.7.2 Överväganden som rör kostnadsansvar vid installation av laddinfrastruktur på parkering upplåten genom hyra, bostadsrätt eller lägenhetsarrende

I förslaget finns bestämmelser om att fastighetsägaren under vissa omständigheter kan uppmana nyttjanderättshavaren att återställa utrymmet för laddningspunkten och också vidta åtgärderna på nyttjanderättshavarens bekostnad. Det är däremot inte lika tydligt vilka rättigheter fastighetsägaren har om nyttjanderättshavaren överger laddningspunkten när upplåtelsen upphör. Utredningen behandlar framför allt situationen att fastighetsägaren kan tillgodogöra sig laddningspunkten om den överges och att detta utgör en risk för nyttjanderättshavaren. Ett sådant resonemang förutsätter att laddningspunkten har ett icke obetydligt restvärde. Lika gärna kan en situation uppstå då laddningspunkten av ålder eller av annat skäl är obrukbar eller nära nog värdelös och det för nyttjanderättshavaren är lättare och billigare att lämna den utan lösen. För fastighetsägaren innebär då övergivandet ett praktiskt problem som medför kostnader. Givet utgångspunkten att den som får installera laddningspunkt ska bära kostnaderna anser vi att det behöver införas en bestämmelse om att nyttjanderättshavaren ska återställa utrymmet när upplåtelsen upphör och att fastighetsägaren annars får göra det på nyttjanderättshavarens bekostnad. En återställning behöver dock inte ske om en ny

nyttjanderättshavare har förvärvat laddningspunkten, kan godtas av fastighetsägaren och accepterar de villkor som tidigare har gällt för tillstånd.

5.8 Allvarliga och berättigade skäl att neka den boende att installera

Många bostadsrättsföreningar och hyresvärdar tillhandahåller bilplatser med laddningspunkter eller planerar att installera sådana. Om fastighetsägaren har bilplatser med laddningspunkt med viss kötid eller om fastighetsägaren planerar att installera laddningspunkter inom överskådlig tid menar vi att det bör utgöra ett godtagbart skäl för att neka tillstånd. Som utgångspunkt bör en boende få acceptera en lösning – om än med viss väntetid – som fastighetsägaren själv ombesörjer i sin fastighet. Utredningen har i annat sammanhang ansett att en medlem i en samfällighetsförening får acceptera att vänta något år på att en föreningsstämma ska behandla dennes ansökan/ärende om att få installera en laddningspunkt. Vi menar att motsvarande väntetid är rimlig att få acceptera även när parkeringskö finns eller när fastighetsägaren planerar att installera laddningspunkter.

Nya bostadsrättsföreningar omfattas i regel av garanti under de första fem eller tio åren. Ingrepp i installationer kan påverka fastighetsägarens möjlighet att åberopa garanti. Vi menar att en installation som riskerar att påverka eventuella garantier menligt bör kunna nekas.

5.9 Tekniska specifikationer beträffande laddningspunkten

Bostadsrätterna tillstyrker att laddningspunkten ska stödja smart laddning. I förslaget verkar dock incitamentet till smart laddning framför allt finnas hos nyttjanderättshavaren, som därigenom kan påverka sina kostnader. Vi menar att fastighetsägaren också har ett stort intresse av att kunna utöva inflytande över när och hur laddning sker eftersom laddning av elfordon medför ett högt effektuttag, vilket kan påverka möjligheten att använda annan utrustning i huset och även kostnader för effekttaxa. Fastighetsägaren är bäst lämpad att bedöma vad som är teknisk möjligt och lämpligt i fastigheten och bör därmed kunna påverka när laddning sker och till vilken effekt. Mot bakgrund av detta

menar vi att fastighetsägaren bör ha rätt att ställa krav på hur eventuell smart laddning och integration med övriga installationer kan och får ske.

5.10.1 Bilparkeringsplatsen ska ligga i närheten av det hus som bostadslägenheten ligger i

Bostadsrätterna avstyrker förslaget att bilplatser som är belägna utanför det bostadshus som den boendes lägenhet finns i ska omfattas, oavsett avstånd. Enligt ovan anser vi att detta utgör en omotiverad överimplementering av direktivet.

5.10.4 Den boendes ansvar för driftskostnader och underhåll

Bostadsrätterna avstyrker förslaget att den boende inte ska behöva betala mer än en skälig fast avgift för administration i upplåtarens verksamhet. Vi menar att utgångspunkten snarare ska vara att den nyttjanderättshavare som får installera en laddningspunkt ska ersätta samtliga sådana administrativa kostnader, åtminstone i den mån upplåtaren kan visa de faktiska kostnaderna. Först om kostnaderna inte är möjliga att fastställa kan kostnaden begränsas enligt en skälighetsbedömning.

5.10.9.4 Ersättningen för elektricitet och ersättningen för nyttjandet av parkeringsplats ska hållas isär

Enligt förslaget ska kostnader för elektricitet inte anses utgöra del av hyra, årsavgift eller arrendeavgift. Bland annat anförs att det kan förekomma bostadsrättsföreningar som i sina stadgar inte har bestämmelser om den del av årsavgiften som avser el och att stadgarna då kan behöva förändras, vilket utgör ett hinder. Samtidigt konstaterar utredningen att det saknas skäl att separera administrativa merkostnader eller övriga driftskostnader som inte avser elektricitet från den boendes skyldighet att betala hyra, årsavgift eller arrendeavgift. Det framstår emellertid som oklart om en bostadsrättsförening har rätt att debitera sådan (års-)avgift utan explicit stöd i stadgarna eller särreglering i 7 kap. 14 § bostadsrättslagen. Vi anser att det bör förtydligas att föreningen har rätt att debitera sådan avgift. En alternativ lösning kan vara att hantera sådana avgifter på samma sätt som el som används till laddningspunkten, det vill säga att anse att sådana kostnader inte utgör hyra, årsavgift eller arrendeavgift.

5.10.10 Förfallodag för betalning och påföljder när den boende inte fullgör sina åtaganden avseende laddningspunkten

Enligt förslaget får upplåtare inte skicka ett krav avseende elektricitet som denne ännu inte har blivit debiterad av elleverantören. Med denna utformning är det oklart om en fastighetsägare som har solceller på byggnaden får debitera el från dem som används till laddning av elfordon. För att fastighetsägaren inte ska gå miste om den alternativnytta som försäljning av egenproducerad skulle innebära behöver det i vår mening förtydligas att fastighetsägaren har rätt att debitera även sådan el.

Bostadsrätterna anser även att förslaget bör ändras så att uppmaning om återställning av utrymmet ska få sändas på mottagarens risk enligt de bestämmelser som finns i 7 kap. 32 § bostadsrättslagen och 12 kap. 63 § jordabalken.

5.10.11 Parterna ska ge varandra digital tillgång

Bostadsrätterna anser som utgångspunkt att det är positivt att parterna ska ha rätt att integrera produkter för att möjliggöra smart laddning. Av säkerhetsskäl är det emellertid inte givet att en fastighetsägare kan eller vill lämna tillträde till en nyttjanderättshavare. Det är vanligt att de digitala nätverk som förekommer i fastighet omfattar väsentliga fastighetsinstallationer som bör skyddas. En fastighetsägare bör ha full frihet att själv bedöma vilken utrustning som kan och får anslutas till ett fastighetsnätverk. Vi anser att förslaget ska ändras så att fastighetsägaren ska kunna begära integration, men inte nyttjanderättshavaren.

5.11 Lagtekniska överväganden avseende gemensamhetsanläggningar

Bostadsrätterna anser att det behöver förtydligas att den person som får rätt att installera laddningspunkt även ska svara för de eventuella kostnader som krävs för genomförandet men som inte utgör kostnader för gemensamhetsanläggningens utförande eller drift. Exempelvis kan en konsult behöva anlitas för att upprätta förslag på nya andelstal och eventuell sektionsindelning. Sådana kostnader bör, liksom de kostnader som Lantmäteriets handläggning medför bäras av den person som vill installera en

laddningspunkt. Vidare bör personen svara för eventuella kostnader för skäligen tekniska utredningar som föreningen måste verkställa för att kunna ta ställning till medlemmens ansökan/förslag. Inför större kostnader bör föreningen ha rätt att ställa krav på att personen ställer rimlig säkerhet för sitt kostnadsansvar.

5.11.5 Laddningspunkten blir samfälld egendom

Om laddningspunkten blir samfälld egendom får föreningen ett praktiskt underhållsansvar, vilket innebär tillkommande arbetsuppgifter för styrelsen. Kostnaderna för sådant arbete blir det sannolikt i praktiken svårt att hålla berörd medlem ansvarig för.

6.1 Bestämd avtalstid för lägenhetsarrende och lokalhyra

Utredningen har övervägt att föreslå att samtycke eller tillstånd ska medföra att bilplatser som är upplåtna med lägenhetsarrende eller lokalhyra ska tidsbegränsas med fem eller tio år för att skydda nyttjanderättshavaren och dennes investering i en laddningspunkt. Utredningen anser att sådana bestämmelser skulle ge balans mellan avtalsparterna. Vidare framgår att utredningen även har övervägt att inskränka fastighetsägarens rätt att begära för den boende ofördelaktiga villkor eller säga upp avtalet. Bostadsrätterna delar inte utredningens uppfattning att den första lösningen skulle ge balans mellan parterna och anser inte heller att fastighetsägarens rätt att säga upp nyttjanderättsavtal ska inskränkas. I båda fallen är det fråga om allvarliga inskränkningar av fastighetsägarens rådighet över sin fastighet, vilka inte kan anses stå i rimlig proportion till det behov som ska tillgodoses. I praktiken skulle de innebära att fastighetsägaren förlorar kontrollen över bilplatserna under överskådlig framtid. Utredningen har valt att inte gå vidare med förslagen för att de inte faller inom ramen för uppdraget. Bostadsrätterna delar uppfattningen att förslagen inte ryms inom utredningens uppdrag, men vill enligt ovan också påpeka att förslagen innehåller allvarliga och orimliga nackdelar för fastighetsägare, vilka i sig motiverar att inte gå vidare med förslagen.

Med vänlig hälsning

Ulrika Blomqvist

VD