



Folketingets Boligudvalg
Christiansborg
1218 København K

Albertslund, den 30. oktober 2025.

Henvendelse vedr.: L39 Forslag til lov om ændring af lejeloven,
almenlejeloven, ejerlejlighedsloven og andelsboligloven
(Ret til etablering af ladepunkt til elektrisk køretøj)

Andelsboligforeningen Milebuen var ikke omfattet af høringslisten til ovennævnte lovforslag, men afgav alligevel et høringssvar, der er gengivet på siderne 54-61 i det samlede høringssvar¹.

Vi har derfor med interesse læst det fremsatte lovforslag, men er noget forundrede over den meget store forskel, der er mellem det forslag, der blev sendt i høring og det, der er blevet fremsat. Det skal bemærkes, at Andelsboligforeningen Milebuen kun har ikke-eksklusive parkeringspladser og derfor i det følgende fokuserer på ikke-eksklusive ladepunkter samt på lovens § 4, der vedrører andelsboliger.

I det forslag, der blev sendt i høring, var der taget højde for beboerdemokratiet i såvel ejerforeninger (lovforslagets § 3) som andelsboligforeninger (lovforslagets § 4), hvor der blevet taget hensyn til såvel bestyrelser som generalforsamlinger. Vi anførte faktisk i vores høringssvar (side 56, 1. hele afsnit), at det måtte være en forglemmelse, at man så bort fra beboerdemokratiet i de almene boliger (lovforslagets §2).

Det undrer os derfor, at enhver reference til beboerdemokratiet i de forskellige boligtyper er fjernet fra lovforslaget, og at lejeren/ejerlejlighedsejeren/andelshaveren får en ret, der alene er begrænset af en sikkerhedsstillelse, til at få anvist en parkeringsplads, hvor de for egen regning kan etablere et ladepunkt.

Ved ejerlejligheder og andelsboliger forpligtes bestyrelserne til at udpege en sådan parkeringsplads så etableringen kan ske inden for 3 måneder, mens det tilsvarende gælder for udlejerne af private og almene lejligheder, hvor man igen brillierer ved helt af se bort fra afdelingsbestyrelser og organisations bestyrelse på det almene område.

Den der vil etablere et ladepunkt får altså en råderet overfor andres ejendom – udlejer, almen boligorganisation, ejerforening eller andelsboligforening – uden at generalforsamlingerne, der er ejerforeningernes og andelsboligforeningernes højeste myndighed, har noget at skulle have sagt. Det må siges at være i allerhøjeste grad på kanten af den grundlovssikrede ejendomsret.

Derudover indeholder såvel ejerlejlighedsloven (§ 4) som andelsboligloven (§ 7i) generalklausuler, der forhindrer generalforsamlingerne i at træffe beslutninger, der skaffer enkeltpersoner utilbørlige fordele eller er til utilbørlig ulempe for enkeltpersoner. Nu er det i L39 bestyrelserne, der skal anvise en placering, men de vil være underlagt samme generalklausuler, og det er nemt at forestille sig situationer, hvor enkelt ejere eller andelshavere føler sig udsat for en utilbørlig ulempe.

¹ <https://www.ft.dk/samling/20251/lovforslag/L39/bilag/1/3078758.pdf>

Vi finder det positivt at det for alle fire boligtyper i lovbemærkningerne slås fast at retskravet på at kunne etablere et ladepunkt for egen regning på de fælles parkeringsarealer bortfalder, hvis der er etableret eller planlagt etableret et passende antal ladepunkter, der i bemærkningerne fastsættes til 1 ladepunkt pr påbegyndt 10 parkeringspladser.

Det er endvidere positivt at lovbemærkningerne indeholder en definition af elektrisk køretøj "... som et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én ikkeperifer elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan oplades eksternt, og i overensstemmelse med lovbekendtgørelse nr. 1043 af 17. september 2024 om infrastruktur for alternative drivmidler til transport..."².

Vi er dog betænkelige ved, at mens denne definition udelukker f.eks. el-cykler, hvor batteriet tages af for opladning, så må den omfatte f.eks. elscootere og kabinescootere til f.eks. handicappede, der alene kan oplades med "mormorladere". Vi vil være betænkelige ved, at handicap elscootere m.v. indgår i opgørelsen af ladepunkter. Vi har haft og har handicap elscootere i Milebuen, hvor bestyrelsen i hvert tilfælde har givet tilladelse til, at der etableres mulighed for udendørsopladning i forhaven, som andelshaveren har eksklusiv brugsret til, hos den enkelte andelshaver trukket direkte fra den pågældende andels egen strømforsyning. Den praksis vil vi fortsætte med, uden at medregne disse ladepunkter som ladepunkter på foreningens arealer.

Vi hilser det velkommen at lovbemærkningerne slår fast, at et ladepunkt skal baseres på vekselstrøm (Alternate Current (AC)), hvilket udelukker hurtig- og lynladere, der er baseret på jævnstrøm (Direct Current (DC)) som ikke kan anvendes af hybridbiler, og som også prismæssigt udelukker enkeltborgere.

Vi så til gengæld gerne, at der også blev lagt en bundrestriktion med en krav om at der skal kunne lades på 3-faser – ladepunkter med betegnelsen 11/22 kW- hvilket kan anvendes af såvel hybrid som elbiler, således at ladepunkter på 3,7 kW ("mormorladere"), der kun kan være relevante ved ladning i egen garage, udelukkes, idet disse også må betegnes som åbenlyst utilbørlige på grund af den lange ladetid de kræver.

Det vil endvidere være æstetisk og samfundsøkonomisk fordelagtigt hvis vi fik mulighed for at stille yderligere krav til ladepunkterne, f.eks. at ladestanderne skal have 2 udtag, så de kan placeres mellem 2 parkeringspladser, som kan betjenes samtidigt, samt krav om statisk eller dynamisk loadbalancing, således at den til rådighed værende kapacitet udnyttes bedst muligt.

På kapacitetsområder er det positivt, at lovbemærkningerne for alle 4 boligtyper slår fast, at retskravet om at kunne etablere et ladepunkt ikke samtidigt er en ret til udnytte en eventuelt uudnyttet strømtilførelse i ejendommen. Vi kan altså stille krav om, at den der ønsker at etablere et ladepunkt også skal afholde omkostningerne til at få etableret den nødvendige strømkapacitet til dette, herunder for ikke eksklusive parkeringspladser den nødvendige måler/bimåler installation, så der kan afregnes korrekt for den forbrugte strøm.

Andelsboligforeningen studser over følgende i lovbemærkningerne. "Såfremt etablering af ladepunktet vil medføre, at andelshaver eller andelsboligforeningen skal lave arbejder i andre boliger,..."³ når det senere i lovbemærkningerne fremgår "Bestemmelsens udformning gør, at andelsboligforeningen ikke vil have nogen pligter i forbindelse med andelshavers etablering af ladepunktet."⁴ Disse 2 sætninger, hvor lignende findes i bemærkninger til §§ 1-3, er i direkte modstrid med hinanden. Hvad er det for arbejder andelsboligforeningen evt. skal udføre, og, idet vi går ud fra at de direkte omkostninger betales direkte af den omhandlede andelshaver, hvorledes honoreres andelsboligforeningen for den hermed forbundne indsats/tidsforbrug som bygherre?

Andelsboligforeningen Milebuen skal påpege at følgende udsagn i lovbemærkningerne

"Efter etableringen vil andelshaverens rettigheder derfor være uforandret, og ejendommens øvrige andelshavere, lejere, beboere og brugere med elektriske køretøjer kan anvende parkeringspladsen og ladepunktet. Den foreslåede bestemmelse vil derfor medføre, at alle andelshavere, lejere, beboere og brugere fortsat vil have samme ret til at anvende den fælles parkeringsplads eller -areal og ladepunktet, selvom det alene er den

²https://www.ft.dk/ripdf/samling/20251/lovforslag/l39/20251_l39_som_fremsat.pdf, side 11, 1. spalte, sidste afsnit.

³https://www.ft.dk/ripdf/samling/20251/lovforslag/l39/20251_l39_som_fremsat.pdf, side 32, 2. spalte, 3. afsnit, 3. punktum.

⁴ https://www.ft.dk/ripdf/samling/20251/lovforslag/l39/20251_l39_som_fremsat.pdf, Side 33, 2. spalte, 3. afsnit, sidste punktum.

andelshaver, der har udnyttet retten til at opsætte ladepunktet, der er bundet af pligterne i henhold til bestemmelsen, og som har betalt for ladepunktet.”⁵

er uklare, idet 1. punktum angiver at brugsretten til en parkeringsplads med et ladepunkt begrænses til brugere af elektriske køretøjer – uanset om der lades eller ej – mens 2. punktum angiver at alle brugere, uanset køretøj, har samme brugsret, som de havde inden ladepunktet blev etableret. Det må i dette tilfælde være andelsboligforeningen, der træffer beslutning om, der skal lægges restriktioner på parkeringspladser med ladepunktet, herunder om de alene må anvendes af elektriske køretøjer under ladning og evt, en maksimal tilladt ladeperiode.

Andelsboligforeningen Milebuen er, som tror vi langt den overvældende majoritet af andelsboligforeninger, positivt indstillet overfor etableringen af ladepunkter på foreningens parkeringsarealer.

Et fælles andelshaver møder mellem de 3 andelsboligforeninger i Buerne i Albertslund i september 2024 viste dog ingen interesse eller behov for etablering af ladepunkter – selv blandt brugerne af elektriske køretøjer.

I Milebuen besluttede vi derfor at sætte spørgsmål på pause frem til bestyrelsens april 2026 møde.

Da ingen kan være interesseret i de Wild West tilstande med løbende etablering/reablering af ladepunkter, vil Milebuens bestyrelse formentligt beslutte en plan for etablering af 4 ladepunkter på foreningens parkeringsarealer.

Andelsboligforeningen Milebuen står gerne til rådighed for uddybende spørgsmål og dialog.

Med venlig hilsen

Andelsboligforeningen Milebuen



Jan Saltøft Andersen
Formand

⁵ https://www.ft.dk/ripdf/samling/20251/lovforslag/l39/20251_l39_som_fremsat.pdf Side 32, 1. spalte, næstsidsste afsnit, 2 sidste punktummer.