

Bakgrund.

Vid förra stämman beslutades att tillsätta en arbetsgrupp som sonderar möjligheter för samfällighetens medlemmar att ladda elbilar i garage samt laddning på gästplatser. Intresserade ombads anmäla sitt intresse, två namn inkom. Ulric Erlèn och Hans Andersson.

Under året har vi försökt bygga på oss kunskap om vad det innebär att som samfällighet skaffa laddplatser. Hört med andra föreningar som redan har skaffat laddare. Haft kontakt med en leverantör av helhetslösning. Arbetet är påbörjat men när vi går vidare behöver en grupp skapas som tar tag i det fortsatta arbetet. En enkät där intresset för laddare efterfrågas har gjorts. Resultatet presenteras separat.

Frågeställningar att jobba vidare med.

Då laddplatser idag inte ingår i vårt anläggningsbeslut kan vi inte på egen hand besluta och gå vidare utan att vårt anläggningsbeslut omprövas av Lantmäteriet. Detta är dyrt och krångligt. Politikerna har insett problemet och lättnad/genväg kommer men ingen vet när. Vi bör vänta ut detta och inte påbörja omprövning av anläggningsbeslutet. Det kan ev. finnas en öppning i nya PBL, detta behöver isåfall undersökas vidare.

Alternativt kan en ekonomisk förening bildas som genom avtal med samfälligheten etablerar, äger och driver våra laddplatser. Detta kräver några eldsjälar som tar på sig detta .

Man får bidrag från Naturvårdsverket för etablering av laddplatser. Vi bör redan nu söka bidrag. I vårt fall ca 2 milj. Naturvårdsverket äskar pengar och det är då bra att dom vet hur mycket. Utnyttjar vi inte bidraget inom av oss förslagen tid kan man söka igen.

Det finns på marknaden firmor som kan leverera en helhetslösning. Infrastruktur (kablar och strömförsörjning), laddare och betallösning, där den som tar ström betalar sin förbrukning. Vi har varit i kontakt med Mölndal Energi men fler alternativ behöver kollas.

Etablering kräver grävning och kabeldragning. Vi föreslår att när detta görs förbereds alla garage för laddare. Ett antal uteplatser förbereds/förses med laddpunkter. Detta skapar förutsättning att efter behov skapa fler laddpunkter både ute och inne utan nya grävningar och kabeldragning.

Finansiering.

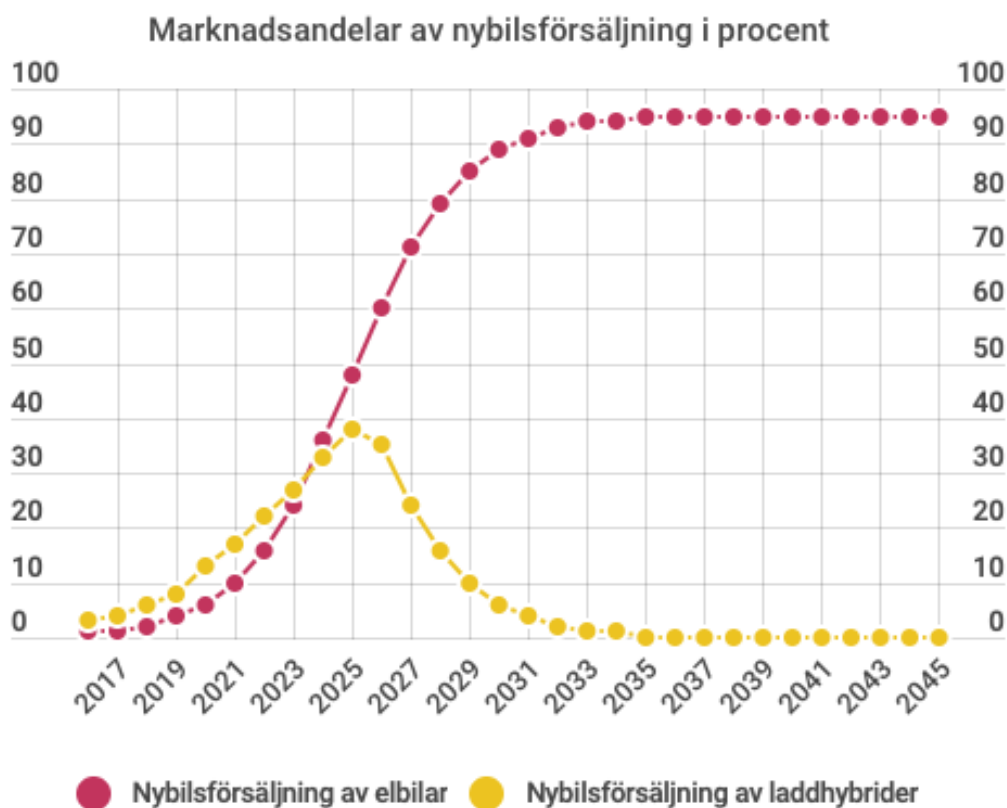
Enl. Mölndal Energi (skall presentera offert) kostar det ca 30 tkr/hushåll, efter bidrag ca 15 tkr. Hur skall detta finansieras?

Behöver vi skapa möjlighet till laddning.

Vi står inför en elbilsboom. År 2025 förväntas andelen elbilar utgöra 45-50 procent av nybilsförsäljningen för att sedan öka. Laddhybrider förväntas ha en topp ca 2026 för att sedan dala markant..

Prognosen bygger på att elbilen blir lika billig som en Bensin/Diesel-bil ca 2026. Efter det finns ingen anledning att inte välja en elbil eftersom driftskostnaden är lägre. År 2030 förväntas Sverige ha 2,5 milj. laddbara fordon. Regeringen vill att inga Bensin/Diesel-bilar säljs efter 2030 och biltillverkarna satsar för fullt på elbilar.

Prognosen bygger på data från biltillverkare, prognosinstitut och konsumentundersökningar.



Det finns faktorer till att alla, nästan, intresserar sig för laddbara alternativ nu.

- Miljön. Allt fler vill bidra till ett hållbart klimat.
- Större modellutbud med alternativ som täcker flera behov.
- Tekniken. Batterierna blir billigare, mindre och kraftfullare.
- Körupplevelsen. Mjukt, tyst och piggt.
- Ekonomin. Priset är högre men kompenseras av klimatbonus, lägre skatt, lägre förmånsvärde, lägre drifts och servicekostnader. Slutpriset blir därför jämförbart.

Fördjupning i förkortad version för den intresserade.

SVT Ekonomibyrå och experter tror att inom bara några år kommer elbilar att vara i prisnivå med Bensin/Dieslbilar. Tillverkarna ställer om till elbilstillverkning och runt 2030 har elbilen helt tagit över marknaden.

Batteripriset står för nästan hälften av priset på en elbil. Men man tror att det snart finns elbilar som kan mäta sig i alla prisklasser. Mellan 2025-2030 kommer troligen elbilen att vara det mest kostnadseffektiva alternativet i alla prissegment.

Några tror att ligger närmare än så, kanske redan om tre år är blir bilar med förbränningsmotor det dyra alternativet.

I Sverige vill regeringen att fossilbilar slutar säljas inom tio år men det krävs mycket av politikerna för att omställningen skall lyckas. Framför allt måste elnätet byggas ut.

Länstyrelsen. Scenario till 2030.

Elfordon bedöms öka mest, ca 2,5 miljoner år 2030. Laddhybriderna får stå tillbaka för rena elbilar och kommer minska kraftigt. 2030 bedömer man att 50-80 procent av nysålda lätta lastbilar och personbilar är elfordon.

Laddinfrastruktur.

Den infrastruktur som det finns störst behov av sett till antal är laddplatser. 80-95 procent av laddningen bedöms ske hemma eller på arbetsplatsen. Samtliga fordon behöver en laddpunkt där dom parkeras under längst tid under dygnet. Behovet av publik laddning varierar stort beroende på genomfartstrafik, turister, besöksantal, fler än en bil i hushållet m.m. klart är att efterfrågan kommer att öka kraftigt. Dom flesta laddsessioner använder mindre än 10 kWh. En genomsnittlig bilist som kör 4 mil om dagen behöver vid 3,7 kW (16A 230V) ladda ca 2 timmar om dagen (Baserat på en genomsnittlig förbrukning på 2 kWh/mil).

Lantmäteriet.

Laddningsplatser för elfordon på gemensam parkeringsplats

Det ökande behovet av laddningsplatser för elfordon har gjort att vissa samfällighetsföreningar överväger att installera laddningspunkter på sin gemensamma parkeringsplats. Här redogörs vad som gäller.

Grundläggande villkor för gemensamhetsanläggningar.

För att en fastighet ska kunna användas för sitt ändamål, t.ex. bostad, krävs ofta att fastigheten har tillgång till mark och anläggningar utanför sitt eget område. När flera fastigheter inom samma område har liknande behov kan man ibland bilda en så kallad gemensamhetsanläggning.

Reglerna kring gemensamhetsanläggningar finns i anläggningslagen (AL). AL innehåller ingen uppräknning eller begränsning av vilka anläggningar som kan bilda gemensamhetsanläggningar.

När en gemensamhetsanläggning för parkeringsplats ska bildas fattar Lantmäteriet ett så kallat anläggningsbeslut som bland annat talar om vilka fastigheter som får använda anläggningen, dess omfattning och möjligheter att installera eluttag för motorvärmare respektive laddningspunkter för elfordon.

Ska vara ett fastighetsanknutet och långsiktigt behov.

Det mest centrala kravet för att bilda en gemensamhetsanläggning är att anläggningen är gemensam för flera fastigheter och att den tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna (1 § AL). Detta villkor är inte dispositivt, dvs. det går inte att avtala bort.

I praktiken innebär det att de boende ska ha behov av anläggningen, både när den bildas och på längre sikt. Det ska vara relaterat till själva fastigheten och inte till fastighetsägarens specifika behov. Att ha tillgång till laddningspunkter anses vara ett fastighetsanknutet behov av stadigvarande betydelse.

Det ekonomiska och juridiska ansvaret fördelas mellan delägarna i anläggningen. Alla fastigheter i samfällighetsföreningen är delägare av gemensamhetsanläggningen och har både ett juridiskt och ekonomiskt ansvar att förvalta den.

Ansvaret att förvalta anläggningen fördelas mellan de fastigheter som är kopplade till anläggningen. Fastigheter kan ges olika andelstal eller så kan det bildas en egen sektion för elbilsladdning. De fastigheter som har nytta av att ingå i en sådan sektion tilldelas andelar i den så att ansvar och kostnader kan hänföras till just dessa fastigheter.

Om en fastighetsägare inte anser sig ha nytta av gemensamhetsanläggningen eller en viss del av den, och motsätter sig delaktighet, kan Lantmäteriet ta beslut om att fastigheten ändå ska anslutas.

För att ansluta en fastighet till en gemensamhetsanläggning mot ägarens vilja krävs det att anläggningen ska vara av väsentlig betydelse för fastigheten (5 § AL). Eftersom samhällsutvecklingen går mot allt fler laddbara personbilar och tillgången till hemmaladdning är betydelsefull, bör tillgången på laddinfrastruktur anses vara av väsentlig betydelse för åtminstone en viss andel av fastigheterna.

Avgöra om laddningspunkter omfattas av det befintliga anläggningsbeslutet

På en föreningsstämma förekommer det att samfällighetsföreningar beslutar att komplettera en anläggning med utrustning som inte tidigare har funnits, till exempel laddningspunkter. Om laddningspunkter inte ingår i det ursprungliga anläggningsbeslutet kommer ett sådant stämmobeslut strida mot anläggningsbeslutet. Därmed kan en befintlig eller ny medlem i föreningen ifrågasätta riktigheten i beslutet och frågan kan därför komma att bli föremål för prövning i domstol.

Ompröva anläggningsbeslutet

En omprövning av ett tidigare anläggningsbeslut kan göras för att lägga till nya ändamål till en befintlig gemensamhetsanläggning efter att det har tillkommit nya behov. Om anläggningsbeslutet inte omfattar förvaltning av laddningspunkter kan föreningens styrelse efter beslut på föreningsstämma ansöka om omprövning hos Lantmäteriet. Även enskilda berörda är behöriga att ansöka om omprövning. Omprövningen görs vid en lantmäteriförrättning där ansökan prövas mot villkoren i anläggningslagen. När prövningen är klar fattas ett anläggningsbeslut som gäller fram till dess att anläggningen upphör eller omprövas.

Kostnad för omprövning

En ansökan om omprövning medför en kostnad som fördelas mellan dem som har nytta av omprövningen. Kostnaden är svår att uppskatta på förhand, eftersom den beror på hur mycket arbete som krävs.

Det beror i sin tur bland annat på:

- I vilken mån olika typer av utredningar behövs; det kan tex finnas behov av samråd med andra myndigheter
- Om det finns andra beslut som samtidigt bör omprövas
- Hur många fastigheter som berörs
- Om fastighetsägarna är överens eller inte

Ansök om omprövning

Att ompröva en gemensamhetsanläggning sker via lantmäteriförrättning. För att ansöka fyller du i blanketten [Ansökan om Lantmäteriförrättning \(pdf\)](#).

Fastighetstidningen, 2020

Stelbent regelverk slår mot elbilsladdning

Samfällighetsföreningar, som äger parkeringsplatser eller garage, kan ha svårt att få bygga laddstolpar.

Det beror på att en samfällighetsförenings investeringar begränsas av det anläggningsbeslut som skrevs när föreningen bildades, långt före elbilsboomen. För den förening som vill ändra i anläggningsbeslutet väntar en lång byråkratisk process som kräver att Lantmäteriet bedömer att elbilsladdning har väsentlig betydelse för alla fastigheter i föreningen eller att alla fastigheter ställer sig bakom beslutet. Det är en process som inte begränsas till enbart laddstolpar. Samma situation kan även uppstå om en samfällighetsförening exempelvis vill samordna avfallshantering.

En möjlighet för en samfällighetsförening är att begära en omprövning. Där skulle de kunna argumentera att syftet att tillhandahålla el för motorvärmare är i linje med att nu förse bilarna med el för laddning.

– Men det innebär en relativt hög kostnad. Frågan är om vi verkligen ska använda medlemmarnas pengar till ett omprövningsbeslut där det är osäkert hur det går. Det är inte ansvarsfullt.

Kurt Högnelid som är vd för CaCharge, ett bolag som tillhandahåller lösningar för elbilsladdning, har stött på problematiken ett flertal gånger. Han anser att regeringen borde fatta beslut om ett snabbspår där Lantmäteriet skulle ges mandat att tillåta begränsad ändring av anläggningsbeslut.

– Det måste kunna vara möjligt att kunna ladda sin elbil i en samfällighet utan att behöva ta sig igenom hela den långa komplexa processen, säger Kurt Högnelid.

Han pekar på det faktum att i år har 567 bostadsrättsföreningar, men bara 34 samfällighetsföreningar, fått del av de närmare 94 miljoner kronor i subventioner från Naturvårdsverket.

– Det ingår 1,1 miljoner svenska fastigheter i en samfällighetsförening. Det finns ingen anledning att den här gruppen ska missgynnas när myndigheter delar ut pengar. Med ett politiskt beslut som möjliggör ett standardiserat tillägg till anläggningsbeslutet skulle också den här gruppen kunna få tillgång till smidig hemmaladdning, säger Kurt Högnelid.

Att det skulle innebära problem med att alla i föreningen måste betala för anläggningen, oavsett om de vill eller inte, håller inte Kurt Högnelid.

– Investeringskostnaden kan, precis som driften, läggas på de som laddar sina bilar. Det behöver inte belasta övriga i föreningen.

Linda Sabel, som är forsknings- och utbildningssamordnare på Lantmäteriet, säger att man på myndigheten förstår problematiken och att frågan om tillstånd för laddinfrastruktur tenderar att vara mer eller mindre komplex beroende på situationen och om alla berörda fastighetsägare är överens eller inte.

Hon tror inte att det skulle vara helt enkelt att genomföra ett undantag.

– Det ligger i sakens natur att det måste vara väldigt strikta regler för att tvångsvis få ta någon annans mark i anspråk. Rätten till egendom har ett starkt skydd i grundlagen.

Jag upplever att rättsutvecklingen snarare går åt motsatt håll, att den privata äganderätten blir starkare, säger Linda Sabel.

Men hon påpekar att det finns en annan lösning. Ett alternativ till att söka omprövning av en befintlig gemensamhetsanläggning hos Lantmäteriet kan vara att bilda en ekonomisk förening och träffa avtal om nyttjande av samfällighetsföreningens mark och anläggningar.

Kanske en möjlig öppning.

Dock verkar det som om mycket av ovanstående problematik egentligen borde vara överspelad. Detta då Boverket gjorde en ny bedömning i somras. Rickard Nordin, ekonomiskpolitisk talesperson för Centerpartiet, har engagerat sig i frågan.

– Regeringen hävdar i samtal med oss att den grundläggande problematiken ska vara löst sedan i somras efter att Boverket ändrat sina riktlinjer. Det verkar dock inte ha gått fram till Lantmäteriet då det stadigt kommer rapporter om problem för samfälligheter. Vi vill därför att Lantmäteriet ska få i uppdrag i sitt regleringsbrev, där regeringen styr myndigheten, att se över sina vägledningar och kommunicera de nya reglerna tydligt, säger Rickard Nordin.

Bakgrunden är ett rättsfall i Högsta domstolen där en samfällighet blivit nekad att bygga ut sin anläggning. Men eftersom laddning av elfordon sedan den 15 maj 2020 är ett nytt krav i plan- och bygglagen, ett krav som även ska genomföras retroaktivt om det finns fler än 20 parkeringsplatser innan den 1 januari 2025, bedömer Boverket att samfälligheten har ansvar för att uppföra laddningspunkter inom anläggningsbeslutet.