

Slutbetänkande och rekommendationer

Bakgrund och uppdrag

Elbilladningsgrupp bildades efter uppmaning vid årsmötet 2020 i Samfälligheten Iskarlen. Syftet och uppdraget var att studera och främja förutsättningarna för att införa möjligheter till laddning av elbilar samt hybridbilar vid samfällighetens parkeringar.

Gruppen bestod av följande medlemmar:

Lukas Wärend Rylander

Micael Gylling

Vanja Cvetojevic

Utförda aktiviteter

Gruppen började med ett antal träffar då vi diskuterade hur vi skulle lägga upp och organisera arbete. Vi beslutade att utföra följande aktiviteter:

- Genomgång av gällande lagstiftning och regler
- Genomförande av en enkät rörande intresse och behov för elbilladdning i samfälligheten
- Samtal och intervjuer med olika leverantörer
- Delgivning av information till samfällighetens medlemmar vid flera olika tillfällen (bland annat vid årsmötet 2021).
- Sammanfattning av slutsatser och rekommendationer (detta dokument).

Resultat och samlad fakta

Juridiska betänkligheter

Lantmäteriet är styrande myndighet för samfälligheter och gemensamhetsanläggningar. Lantmäteriet genomförde också under 2020 en översyn av lagstiftningen och tillämpningen av samma i området elbilsladdning. Därför har mycket av det juridiska läget hämtats från lantmäteriets hemsida.

Vårt nuvarande gemensamhetsanläggning omfattar inte laddning av elbilar. Om detta säger lantmäteriet följande:

“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.”

Slutsatsen vi drar är att införande av elbilsladdning inte kan beslutas av årsmötet, utan måste ske genom en omprövning av 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.”

Härur följer att omprövning kan begäras både av styrelsen (efter stämmobeslut) men även av enskilda medlemmar i samfälligheten.

<https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/samfalligheter/gemensamhetsanlaggningar/laddningsplatser-for-elfordon-pa-gemensam-parkeringsplats/>

En ansökan om omprövning har en kostnad kopplad till sig. Följande kan påverka hur hög denna kostnad kan bli:

“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 krävs; tex behov av samråd med myndigheter*
- *Om det finns andra beslut som samtidigt bör omprövas*
- *Hur många fastigheter som berörs*
- *Om fastighetsägarna är överens eller inte”*

Lantmäteriet ger även exempel av olika kostnader vid omprövningsbeslut:

Bilda ny anläggning - alla är överens: 75000:-

Bilda ny anläggning - delvis motstridiga åsikter: 300000:-

Ändra beslut - alla är överens: 150000:-

<https://www.lantmateriet.se/sv/fastigheter/Andra-fastighet/vad-kommer-det-att-kosta/kostnadsexempel-for-gemensamhetsanslaggningar/>

Innebörden av omprövningen och utsikter att få den godkänd

När en ny anläggning läggs till i gämensamhetsanläggningsbeslutet, då är samfälligheten skyldig att gemensamt sköta om den anläggningen på ett ansvarsfullt sätt. Styrelsen kan och måste efter stämmobeslut ta ut en skälig avgift från alla medlemmar för att kunna drifta och operera anläggningen på ett säkert och tillförlitligt sätt.

“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 elbilsaddning. 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.”

Hur kan man då bedöma utsikterna att få anläggningsbeslutet ändrad, om någon eller några i samfälligheten motsätter sig ändringen? Lantmäteriet resonerar att flera grundläggande förutsättningar är uppfyllda när det gäller behov av elbilsaddning:

“Det mest centrala kravet för att bilda en gemensamhetsanläggning är att anläggningen är gemensam för flera fastigheter och, som det uttrycks i AL, 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.”

Dessutom slår de fast att omprövningsbeslutet kan antas även om motstånd finns:

“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.”

Därmed drar vi slutsatsen att ömprövningsbeslutet sannolikt kommer gå igenom även om motstånd finns, dock till en väsentligt högre kostnad än om vi alla är överens.

Enkätresultat

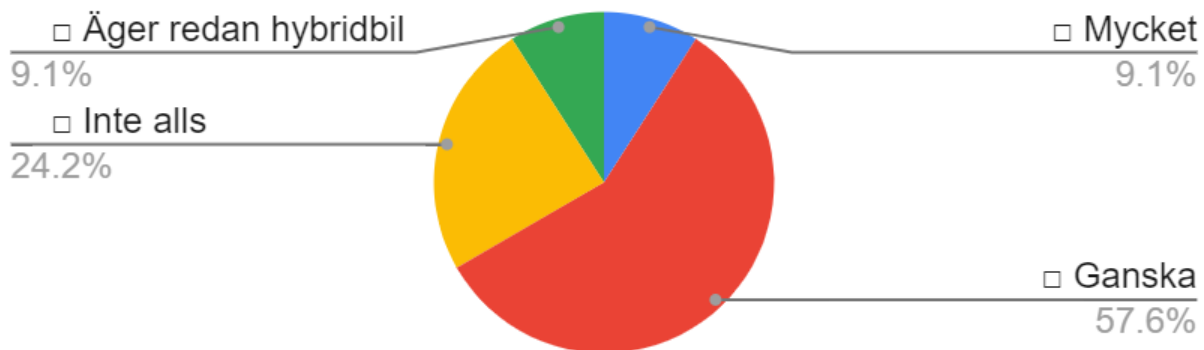
Enkäten genomfördes i Januari 2021 med syftet att ta reda på intresset och behovet och generella inställningen till elbilsladdning. Enkäten var utformad som en anonym enkät med 7 flervalsfrågor.

Enkäten besvarades av ca två tredjedelar av alla hushåll (34 av 50).

Redovisning av frågor och svar

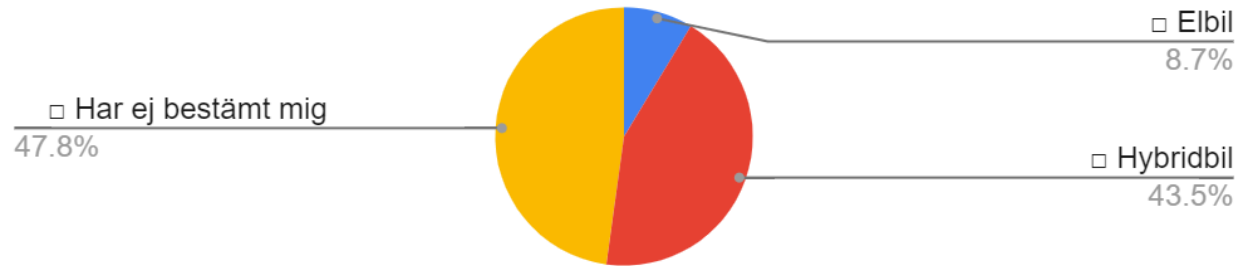
Fråga 1

Hur intresserad är du av att skaffa el- eller hybridbil?	
☐ Mycket	3
☐ Ganska	19
☐ Inte alls	8
☐ Äger redan hybridbil	3
☐ Äger redan elbil	0



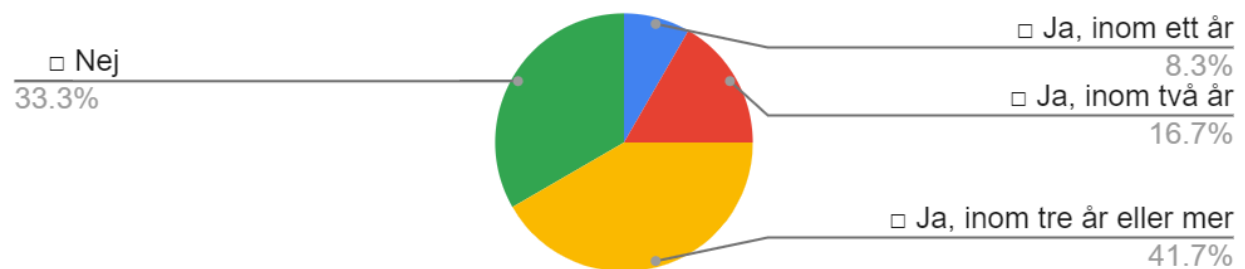
Fråga 2

Om svaret ovan är Mycket eller Ganska intresserad: Gäller ditt intresse el- eller hybridbil?	
☐ Elbil	2
☐ Hybridbil	10
☐ Har ej bestämt mig	11



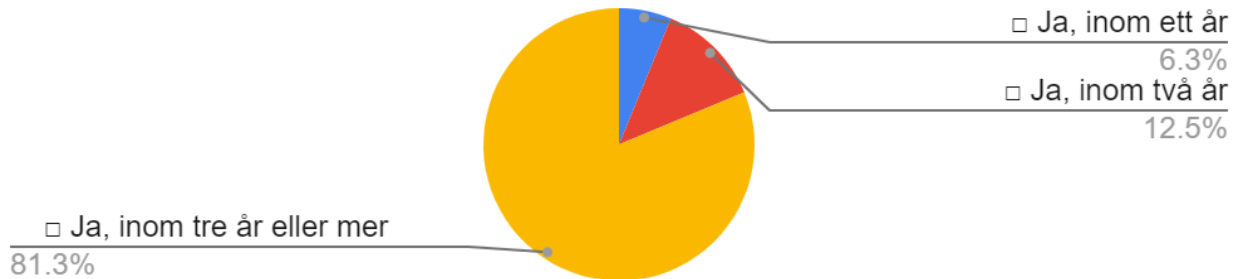
Fråga 3

Om svaret ovan är Elbil: Har du planer på att skaffa elbil?	
☐ Ja, inom ett år	1
☐ Ja, inom två år	2
☐ Ja, inom tre år eller mer	5
☐ Nej	4



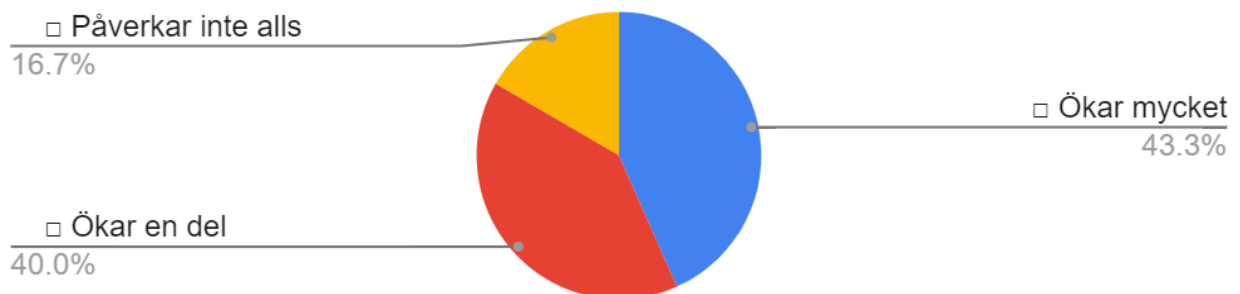
Fråga 4

Om svaret är Hybridbil: Har du planer på att skaffa hybridbil?	
☐ Ja, inom ett år	1
☐ Ja, inom två år	2
☐ Ja, inom tre år eller mer	13
☐ Nej	0



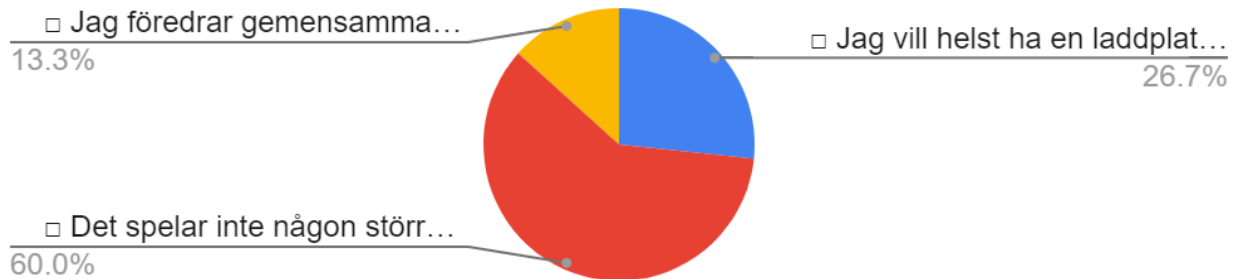
Fråga 5

Kommer ditt intresse eller sannolikheten för att skaffa el- eller hybridbil att påverkas om du med säkerhet vet att du kommer att kunna få tillgång till en laddplats?	
☐ Ökar mycket	13
☐ Ökar en del	12
☐ Påverkar inte alls	5



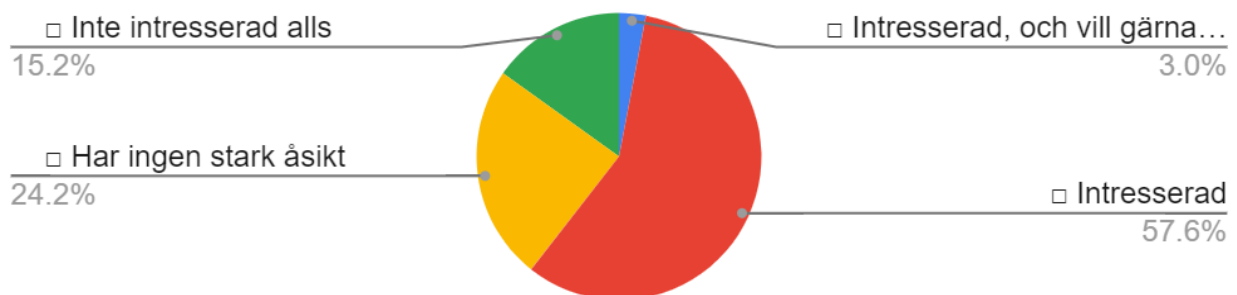
Fråga 6

Hur viktigt är det för dig att laddplatsen är tillgänglig i egen garage, jämfört med att få tillgång till gemensamma laddplatser på samfällighetens parkeringsplats?	
☐ Jag vill helst ha en laddplats i egen garage, även om kostnaden blir högre	8
☐ Det spelar inte någon större roll, bara jag kan ladda när det behövs	18
☐ Jag föredrar gemensamma laddplatser utomhus.	4



Fråga 7

Slutligen, hur intresserad är du överlag av att det tas fram en lösning för laddning av elbilar inom samfälligheten?	
☐ Intresserad, och vill gärna vara med i arbetet (ange telefon/email/ namn för kontakt)	1
☐ Intresserad	19
☐ Har ingen stark åsikt	8
☐ Inte intresserad alls	5



Slutsatser dragna från enkäten

- Det finns betydande intresse för elbilsladdning i samfälligheten, framför allt på 3 års eller längre sikt.
- Intresset för elbil är starkt kopplat till möjligheten att ladda bilen och kommer öka om laddning är tillgänglig.
- Det finns också ett antal personer som inte är intresserade alls.
- Det finns önskemål om både laddplatser i garage och på uteparkeringar, men majoriteten bryr sig inte om var laddstolpar installeras så länge det fungerar.
- Majoriteten har ett intresse att frågan löses över tid.

Brister i enkätens utformning

Följande kan vara bra att tänka på vid utformning av eventuella kommande enkter:

- Frågorna fångade och behandlade intresse för elbilsladdning, men utan att ta upp några kostnader eller åtaganden.
- Det är svårt att tolka viljan hos den tredjedelen som inte besvarade enkäten.
- Ingen fråga behandlade medlemmarnas vilja att lägga till elbilsladdning som gemensam anläggning.

Ekonomiska betänkligheter

Utöver kostnaden att ompröva gemensamhetsbeslutet, som diskuterades i tidigare kapitel och är en förutsättning för införande, så tillkommer även kostnader för inköp och installation av anläggningen, samt kostnader för operation och drift av anläggningen.

För att ta reda på dessa kostnader (bland annat) kontaktades flertal leverantörer av laddinfrastruktur. Vi fick kontakt med tre av dessa leverantörer, och kunde också få deras högnivå estimat för kostnaden.

Eways

Eways är ett företag som hjälper till med projektering, installation och drift av laddinfrastrukturen. De fungerar som en helhetsentreprenör som organiserar alla underleverantörer och levererar en turnkey lösning. De opererar, underhåller och sköter debiteringar för förbrukad el.

Eways kräver 50% betalning i förväg, och 50% vid färdigställande. De bedömde att kostnad för installation av infrastrukturen skulle vara mellan 20 till 30 tusen kronor per anslutningspunkt (totalkostnad innan några bidrag).

Eways tar också en administrativ avgift per förbrukad kWh för att drifta och underhålla lösningen.

Chargenode

Chargenode är ett företag som installerar en egen laddlösning med centraliserad laddbox. Från den centrala laddboxen går endast typ2 uttag till laddplatserna. 10-tal bilar kan anslutas till samma centrala punkt (varierande på laddbehovet), men de delar på tillgänglig effekt i den mån de laddar samtidigt.

Detta innebär potentiellt något mindre installationskostnad, men kan också leda till begränsning i hur mycket man kan ladda samtidigt.

Chargenode lämnade inte någon estimat för installation men antydde att det skulle rymmas inom gränsen för naturvårdsbidraget, som ersätter projekt för upp till 30000 kronor.

Chargenode opererar och driftar lösningen och tar en administrativ avgift per förbrukad kWh för detta.

Tekniska Verken / Mer

MER är tekniska verkens lösning för elbilsladdning i fastigheter. Vi hade diskussioner med två olika säljare.

Deras översiktliga bedömning var att priset per laddpunkt inkl installation, ink moms efter bidrag är ca 15-18 000 kr (30 000-33 000 före bidrag). Stora siter med kanske 60-70 platser kan komma under dessa siffror.

Under driften fungerar det på följande sätt:

- Mer fakturerar slutanvändarna för de kWh som de laddar.
- Vid fakturering till slutanvändaren är Mer's tillägg 10 öre/kwh.
- Som Brf brukar man lägga ett påslag för elen. T.ex. 1 kWh kostar 1 kr då kan man lägga på 90 öre för användarna dvs 1.90 kr/kWh.
- Vanligt att brfen även lägger på en extra avgift/månadskostnad för parkeringsplatsen som har laddplats för att täcka de investeringskostnader man haft.
- Mer skickar sedan en kick back för den rörliga elkostnaden för laddning till Brfen.

Mer skickar månadsvis via e-post en statistikrapport på laddning som skett på era laddare och skickar även ett ekonomiskt underlag med sammanställning för era elkostnader halvårsvis. Utifrån detta underlag så fakturerar ni Mer och blir på så sätt kompenserade för laddning som skett genom just era laddare.

Rörliga kostnader:

Service- och administrationsavtal: 98 kr/uttag/månad.

Mobilkommunikation inkl. datatrafik: 99 kr/site/månad

Naturvårdsverkets bidrag

Naturvårdsverket ger för närvarande ett engångsbidrag för organisationer som installerar laddinfrastruktur. Bidraget utgör 50% av kostnaden, upp till 15000:- per installerad laddstolpe. Alla bolag vi har pratat med estimerar att kostnaden per laddstolpe skulle rymmas inom detta område (eller nästa rymmas i fallet MER), vilket gör att bidraget effektivt är 50% av den totala installationskostnaden.

Mer information finns på Naturvårdsverkets hemsida:

<https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/att-soka-bidraget/>

Det finns vissa villkor kopplade till bidraget:

- För att försäkra sig att få bidrag ska ansökan göras
- Från att ansökan gjorts måste systemet vara klart för drift inom 9 månader.
- Betalning måste göras i sin helhet till entreprenören innan bidraget betalas ut.

Bidraget kan ej sökas för kostnader som inte är direkt kopplade till byggandet av laddinfrastrukturen.

Bidraget utgör en väsentlig del i finansieringen av byggandet och bör ses som en förutsättning för att komma igång (dvs alla villkor måste kunna respekteras).

Exempel - full kostnadsestimat

Då det fortfarande föreligger stor osäkerhet kring sättet att installera infrastruktur på, och hur många hushåll som kommer vilja ha laddstolpe, samt när i tid vi skulle vara beredda att börja så har ingen av de företag vi pratat med kunnat ge några exakta estimat. Dock har vi fått en del ungefärliga estimat som ligger till grund för detta estimat.

Scenario 1:

- Alla hushåll i samfälligheten går med på att samfälligheten lägger till elbilsladdning till sin gemensamhetsanläggningslista och signerar en ansökan till lantmäteriet om att ompröva GA.
- 40 hushåll väljer att installera laddstolpe i sin garage.
- Vi får ta del av naturvårdsverkets bidrag.

Då blir kostnader för införande av laddningsinfrastrukturen enligt följande:

Omprövning av Gemensamhetsanläggningsbeslutet (Naturvårdsverket): 150000:-

Kostnad för installation av laddstolpar: $(40 * 30000) = 1200000$:-

Total kostnad innan bidrag: 1350000:-

Kostnad per hushåll: 33750:-

Bidrag från naturvårdsverket: 600000:-

Kostnad efter bidraget: 750000:-

Kostnad per hushåll efter bidraget: 18750:-

Notera att kostnaden ovan delas endast av de hushåll som vill ha laddstolpar installerade.

Övriga hushåll har undantagits några kostnader.

De operativa kostnader, och pris för kilowattimme vid laddning skiljer sig mellan olika leverantörer och det finns olika upplägg att välja på. Gemensamt är att en månatlig kostnad alternativt påslag på elpriset tillkommer.

Om scenariot istället görs på att 20 hushåll vill installera laddstolpar (och allt annat samma) då skulle kostnad per hushåll som vill ha laddstolpe: 22500:-

Rekommendation

Då installation av laddinfrastrukturen innebär väsentlig kostnad, samt innebär en ökat ansvarstagande och arbete för samfälligheten (styrelsen framför allt) föreslås följande:

- En undersökning görs huruvida alla hushåll kan tänka sig stödja omprövning av anläggningsbeslutet, givet att ingen extra kostnad läggs på de hushåll som inte är intresserade av laddinfrastruktur.
- Om undersökningen pekar på att samsyn finns bör frågan lyftas som en motion på en vanlig alternativt extra årsstämma, där beslutet kan i så fall tas att styrelsen åläggs söka ompröva anläggningsbeslutet. Här behöver också beslutet tas huruvida ansökan ska bekostas av samfälligheten, eller endast de hushåll som vill ha anläggningen (och om de i så fall ska extradebiteras den kostnaden).
- När anläggningsbeslutet är omprövat ingår det i styrelsens mandat och ansvar att ta in anbud från olika leverantörer och välja den fördelaktigaste förslaget.

Samtidigt bör risken för att Naturvårdsbidraget dras in under processen beaktas. Utan det bidraget blir kostnaden i princip dubblerad.

Skulle det finnas motstånd hos flertal hushåll att ompröva anläggningsbeslutet, alternativt att färre än 50% av hushållen vill stödja motionen att ompröva anläggningsbeslutet så är vår rekommendation att pausa arbete med laddinfrastrukturen tills med fördelaktiga juridiska och tekniska lösningar finns.

Elbilladningsgruppen

Oktober 8, 2022