

Förstudie laddstationer för elbilar i Samfällighetsföreningen Västerängen 1



Innehåll

Sammanfattning	3
1 Arbetsgruppens sammansättning	4
2 Beslut från årsstämma	4
3 Uppdrag	4
4 Bakgrund garage/parkering	4
5 Inledande inhämtning av fakta	5
5.1 Inriktning beträffande Riksdagens klimatmål	5
5.2 Nationell nivå	5
5.2.1 Hur ser det nationella läget ut idag rörande laddboxar och elbilar?	5
5.2.2 Vilka utredningar pågår och finns resultat från dessa?	6
5.2.3 Hur stöttas investeringar i laddstationer?	7
5.2.4 Undersöka om subventioner även gäller samfällighetsföreningar?	8
5.3 Lantmäteriet	8
5.3.1 Lantmäteriets roll	8
5.3.2 Hur ser Lantmäteriet på frågor om laddstationer idag?	8
5.3.3 Vad krävs för att Lantmäteriet ska godkänna förändringar i samfällighetens anläggningsavtal?	9
5.3.4 Förrättningskostnader, ändringskostnader av anläggningsavtal?	9
5.3.5 Vad krävs för att en årsstämma ska kunna fatta ett principbeslut om laddstationer?	9
5.4 Villaägarna	9
5.4.1 Vad har Villaägarna sagt i om laddning av elbilar i samfälligheter så här långt?	9
5.4.2 Får en enskild medlem i samfälligheten sätta upp en egen laddstation?	10
5.5 Håbo kommun	10
5.5.1 Har Håbo kommun regler/krav/åsikter rörande utförande av laddboxar/laddstolpar för elhybrid- eller elbilar?	10
6 Slutsatser	12

Sammanfattning

Riksdagen har antagit klimatmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen för transporter ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010. Senast 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären.

Inriktningen innebär att hela vårt samhälle på en förhållandevis kort tid måste ställa om bl. a transportsektorns fossila förbränningsmotorer till andra sätt att färdas utan att släppa ut koldioxid till atmosfären. En stor satsning pågår därför att övergå till bl. a transportfordon som drivs med elektricitet (elbilar). Redan idag har flera fordonstillverkare långtgående planer på att helt ersätta dagens förbränningsmotorer med elektriska.

Frågan om laddstationer i vår samfällighets gemensamma garage har också väckts under 2020 och styrelsen fick i uppdrag på årsstämman att utreda möjligheterna. Av denna anledning tillsattes under våren 2021 en arbetsgrupp för att genomföra en förstudie med början på det aktuella läget på nationell, myndighets och lokal nivå (Håbo kommun).

Resultatet av förstudien har visat på omfattande problem på flera nivåer i samhället. En sak som uppmärksammas är att ouppvärmda garage inte omfattas av kraven på laddstationer i Plan- och bygglagen och Plan- och byggförordningen.

En annan, för vårt vidkommande viktigare och i dagsläget helt avgörande skrivning, är Anläggningslagens 1 § om att det som kan komma på fråga i en gemensamhetsanläggning ska vara av väsentlig och stadigvarande betydelse. Detta villkor kan inte heller avtalas bort.

Det här har nu Regeringen uppmärksammas på och därför har en utredning tillsatts, där Energimyndigheten, tillsammans med Boverket och Lantmäteriet, ska ta fram en rapport som belyser vad som måste förändras i lagtexter, föreskrifter mm. Utredningsrapporten ska läggas på Regeringens bord senast 30 augusti 2021.

Efter en trolig remissomgång, där slutligen Lagrådet också kommer att få titta på frågan om ändringar i lagtexter, för vår del främst Anläggningslagen, kan ett förslag komma att läggas i Riksdagen för beslut. Tidshorisonten för detta är högst oklar.

När frågan om Lantmäteriet eventuellt kommer att kunna tillämpas Anläggningslagen på ett sådant sätt, att den inte blockerar omprövningar av anläggningsavtal för införande av laddstationer, är i dagsläget oklart.

Beträffande Samfällighetsföreningen Västerängen 1, har därför arbetsgruppen funnit att en ytterligare fördjupning i frågor om hantering och placering av laddstationer, kapacitet på elöverföring, kostnader mm inte är aktuell i dagsläget.

Arbetsgruppen föreslår därför att en fortsatt utredning inte bör inledas förrän våra myndigheter fått nya direktiv som ger möjligheter för införande av en laddinfrastruktur även för samfällighetsföreningar.

1 Arbetsgruppens sammansättning

Jan-Olof Jigler, ordförande och sammankallande

Christer Persson

Berndt Wendt

Lars Wallentin

2 Beslut från årsstämma

Styrelsen fick på årsstämman den 20 september 2020 se över möjligheterna att erbjuda möjligheter för laddstationer för elhybrid/elbilar i Samfällighetens gemensamma anläggning (garage eller annan plats). Detta är en komplex fråga som måste utredas innan ett eventuellt förslag kan lämnas till antingen en ordinarie eller en extra sammankallad stämma.

En utredning bör utmyнна i en skriftlig rapport som ger medlemmarna en möjlighet att fatta ett beslut på en kommande stämma hur frågan ska behandlas.

3 Uppdrag

I en förstudie sammanställa det övergripande dagsläget för laddboxar/laddstolpar, fortsättningsvis kallade **laddstationer**, för elhybrid- alt. elbilar i Sverige.

Undersöka olika möjligheter att förse Samfällighetsföreningen Västerängen 1 med lämplig struktur för laddning av elhybrid/elbilar. En förutsättning är att förändringar i anläggningsavtal väntas kunna godkännas av Lantmäteriet.

I en förlängning undersöka och sammanställa risker, kostnader och preliminärt tidsflöde för ev. implementering i gemensamhetsanläggningen.

Redogöra för arbetsgruppens resultat på årsstämma 2021.

4 Bakgrund garage/parkering

Sedan villaområdet på Västerängen byggdes i början av 1970-talet, behövde ansvaret för skötseln av de gemensamma ytorna, som inte tillhörde respektive villafastighet, läggas över på en nybildad förening, Samfällighetsföreningen Västerängen 1. Genom av Lantmäteriet upprättat anläggningsbeslut, har föreningen sedan svarat för skötseln genom åren.

I anläggningsbeslutet står i korthet beträffande garage:

...."skall följande gälla: a) Gemensamhetsanläggning skall omfatta: 204 garageplatser och 204 biluppställningsplatser, en av varje i gemensamhetsanläggningen delaktig fastighet".....

Under åren som gått har mycket hänt i samhället. Vårt anläggningsavtal bygger på lagtexter i Anläggningslagen. I 1 § i denna står att anläggningen ska inrättas för att tillgodose ändamål av *stadigvarande betydelse* för *gemensamhetsanläggningen*. Det här har idag blivit ett hinder för Lantmäteriet vad gäller möjligheterna att bevilja nya anläggningsbeslut rörande laddstationer efter en begäran om omprövning. Mer om detta i den kommande texten.

5 Inledande inhämtning av fakta

Det inledande arbetet har inriktats på att titta på de övergripande frågor som finns på nationell nivå, myndighetsnivå (Lantmäteriet) och var vi står i frågan i Håbo kommun. Kontakter har också tagits med [Villaägarna](#), som samfällighetsföreningen har avtal med.

Till vissa nyckelord ([understruken blå text](#)) finns också länkar till ytterligare information (*använd Ctrl-knapp och musknapp*)

5.1 Inriktning beträffande Riksdagens klimatmål

Bakgrunden är i korthet:

”Riksdagen har antagit ett klimatmål för transportsektorn som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes luftfart, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen har även beslutat att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från flera sektorer, inklusive transportsektorn, i princip kommer att behöva vara noll senast 2045.

En ökad elektrifiering av transportsektorn är en av flera åtgärder som behövs för att kunna uppnå de målen. I regeringens klimatpolitiska handlingsplan anges att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i sådan takt att den inte blir ett hinder för elektrifieringen av transportsektorn. För att öka tillgången till hemmaladdning för boende i olika boendeformer angav regeringen i den klimatpolitiska handlingsplanen att en myndighet bör få i uppdrag att analysera om åtgärder behöver vidtas.

Regeringen har inlett ett arbete med att ta fram en elektrifieringsstrategi med utgångspunkt att bidra till förutsättningar för en snabb, smart och samhällsekonomiskt effektiv elektrifiering som bidrar till att uppnå klimatmålen 2030, 2040 och 2045. Regeringen har även tillsatt en elektrifieringskommission som bl.a ska skynda på omställningen till elektrifiering av transportsektorn.”

Källa: Infrastrukturdepartementet

5.2 Nationell nivå

5.2.1 Hur ser det nationella läget ut idag rörande laddboxar och elbilar?

I [Plan- och bygglagen \(2010:900\)](#) står i korthet i **8 Kap. 4 §** att för ett byggnadsverks tekniska egenskaper som är väsentliga, ska laddning av elfordon ingå. Andra delar som är betydelsefulla är att det ska ge säkerhet vid bl.a. brand och vara lämpliga för avsett ändamål.

I [Plan- och byggförordningen](#) har lagen förtydligats och i **3 kap. Krav på byggnadsverk**

under rubriken **Särskilda krav avseende laddning av elfordon i redan uppförda byggnader** står

”20 c § /Träder i kraft 1:2025-01-01/ För att uppfylla det krav på laddning av elfordon som anges i 8 kap. 4 § första stycket 11 plan- och bygglagen (2010:900) ska parkeringar med fler än tjugo

parkeringsplatser som finns i, eller på tomten till, andra byggnader än bostadshus vara utrustade med minst en laddningspunkt för laddning av elfordon.

Första stycket gäller dock endast byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. Kravet ska då alltid uppfyllas.”

Här är det nu viktigt att poängtera det sista stycket som säger att det i dagsläget endast gäller byggnader för vilka energi används för att påverka inomhusklimatet. **Kan inte tolkas på annat sätt än att samfällighetens kallgarage idag inte omfattas av kraven.**

En annan viktig notering rörande 20 c § är att den inte träder i kraft förrän 2025-01-01.

5.2.2 Vilka utredningar pågår och finns resultat från dessa?

I en skriftlig fråga från Richard Nordin (C) till statsrådet Per Bolund (MP) har frågan om de juridiska oklarheterna för samfälligheter och laddplatser tagits upp. Frågeställningarna är en bra sammanfattning över dagsläget.

Här återges frågeställningen:

[”2018/19:451 Lantmäteriet och laddstolpar](#)

*Det finns juridiska otydligheter gällande hur samfälligheter kan/ska agera för att korrekt reglera laddplatser inom samfälligheten. Problemet består i att det eventuellt behövs en ny kostsam lantmäteriförrättning och att Lantmäteriet dessutom anser att laddmöjligheter över huvud taget inte kan ingå i **samfälligheter**. Enligt Lantmäteriet är laddutrustning inte av väsentlig och stadigvarande betydelse för fastigheten. Endast ändamål av stadigvarande betydelse får enligt anläggningslagen ingå i en samfällighet. Huruvida laddstolpar uppfyller kraven för att kunna utgöra en gemensamhetsanläggning är inte fastställt. Lantmäteriet har vid upprepade tillfällen sagt att de inte anser att ladduttag är av stadigvarande betydelse för en fastighet, men de medger samtidigt att det är en gråzon.”*

”Det vore därför önskvärt med ett förtydligande kring detta så att det står klart att det går att inkludera laddutrustning i en gemensamhetsanläggning.”

”För att få ladda elbilar i samfällighetens garage krävs ett nytt anläggningsbeslut från Lantmäteriet, vilket beräknas kosta ca 50 000–100 000 kronor. En sådan ansökan kräver enighet i samfälligheten, vilket aldrig kommer att ske; de med bensin- och dieselbilar vill ju inte betala en avgift för att andra ska kunna köpa elbilar. Det här är helt enkelt ett stort onödigt hinder som enkelt bör kunna tas bort.

Att hävda att en samfällighetsförening eventuellt kan välja att inte göra en omprövning av gemensamhetsanläggningen trots att de utökar med laddutrustning är ingen bra lösning. Det skulle kunna betraktas som att laddutrustningen ingår i den anläggning som redan finns enligt vissa. Det skulle dock göra att osäkerheten kvarstår, och onödiga och osäkra regelhinder är det sista vi behöver i omställningen av fordonsflottan.”

Med ovan medtagna kärnfrågor ställde Richard Nordin (C) följande fråga till Per Bolund (MP):

"Kommer ministern och regeringen att agera för att inkludera laddmöjligheter i samfälligheter utan omprövning av gemensamhetsanläggningen och i så fall när?"

Hur har då Regeringen reagerat på skrivelsen och problematiken för boende i bl.a. en samfällighet?

Den 15 januari 2021 publicerade Regeringskansliet följande:

"Förbättrade möjligheter för hemmaladdning av elfordon"

Regeringen ger i uppdrag till Energimyndigheten att föreslå åtgärder för att förbättra tillgången till laddning vid hemmet. Uppdraget ska genomföras i samarbete med Boverket och Lantmäteriet. Det bygger på en överenskommelse mellan regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna.

*Närmare 90% av laddningen av elfordon sker vid hemmet eller på jobbet när bilen står parkerad. Förutsättningarna för hemmaladdning skiljer emellertid sig åt mellan olika boendeformer. För boende i flerbostadshus, för boende med parkering i en **samfällighet** eller för dem som parkerar på gatan är det idag ofta svårare att få tillgång till laddinfrastruktur än för boende i villa med egen parkering.*

Regeringens uppdrag är brett och syftar till att ge en helhetssyn på de problem som idag föreligger samt att lägga fram skarpa förslag på hur tillgången till laddning kan förbättras.

- Det ska vara enkelt att ladda elbilar, också för dem som bor i flerbostadshus eller har gatuparkering. Vi ser hinder som ska lösas, säger energiminister Anders Ygeman.

Uppdraget ska redovisas senast den 30 augusti 2021."

När uppdraget är lämnat till Regeringen i augusti kommer den med all sannolikhet att sändas ut på remiss till olika myndigheter och andra intressenter och slutligen troligen Lagrådet. Därefter kan en inriktning komma att läggas på riksdagens bord för ett beslut.

När Riksdagen slutligen kan fatta någon form av beslut om ändrad lagstiftning, som underlättar för flera grupper i samhället att införa infrastruktur för laddning av elfordon, lär också olika myndigheters möjligheter, för vår del främst Lantmäteriet, komma att bli mer generösa än idag.

Där är vi inte än och tidshorisonten är oklar, men för att klara klimatmålet bör processen ändå bli rätt skyndsam. Dock är det så att om lagändringar blir aktuella, så brukar sådana inte stressas fram.

5.2.3 Hur stöttas investeringar i laddstationer idag?

Regeringen har för omställningen till hållbara transporter i Sverige gett Naturvårdsverket, om det finns medel, rätt att ge statligt stöd i form av bidrag enligt [Förordning för installation av laddningspunkter för elfordon \(2019:525\)](#).

5.2.4 Undersöka om subventioner även gäller samfällighetsföreningar?

Naturvårdsverket har idag på sin hemsida ett uppslag om bidrag med rubriken **Laddstation för organisationer och bostadsrättsföreningar** (not. samfällighetsföreningar likställs).

Här finns ett bidrag, som riktar sig till organisationer som vill installera laddpunkter som i huvudsak kommer att användas av boende och anställda.

[Bidraget](#) ges som ett engångsbelopp på högst 50 % i bidragsberättigade kostnaderna, dock högst 15 000 kr per laddpunkt.

Det här gäller allt, inklusive ny ledningsstruktur och laddpunkter, det gäller för närvarande och är ett led i att påskynda omställningen till ett samhälle med hållbara transporter.

Viktigt är att stödet söks innan en laddinfrastruktur beslutas och installeras.

5.3 Lantmäteriet

5.3.1 Lantmäteriets roll

Lantmäteriets främsta roll beträffande vad som ska gälla i en gemensamhetsanläggning är att se till att Anläggningslagen följs och att alla delägare i den gemensamma anläggningen delar både det juridiska och ekonomiska ansvaret.

”Anläggningen behöver vara av **väsentlig och stadigvarande betydelse** för de delägande fastigheterna. I praktiken innebär det att de boende ska ha behov av samfälligheten, både när den bildas och på längre sikt. Det får inte heller vara fråga om ett mer tillfälligt behov eller behov som är mer relaterat till en viss fastighetsägares personliga behov än till fastigheten som sådan, eller ett behov som kommer att uppstå längre fram i tiden.”

Vid den lantmäteriförrättning som genomförs inför ett anläggningsbeslut fastställs regler för hur fastigheterna ska samverka för att bygga, förvalta och fördela kostnaderna för anläggningen. Det kommer också att framgå vilket andelstal varje fastighet tilldelas i gemensamhetsanläggningen.

Det här är bindande för varje delägare och det går inte att avstå från att betala sin del i gemensamhetsanläggningens löpande kostnader. Det enda sättet är i så fall att sälja sin fastighet.

5.3.2 Hur ser Lantmäteriet på frågor om laddstationer idag?

Enligt anläggningslagen får endast ändamål av stadigvarande betydelse ingå i en samfällighet. Lantmäteriet kan alltså inte tillåta installation av laddinfrastruktur och [laddstationer](#) i t. ex. våra garage, om det inte uppfyller det som [Anläggningslagen](#) säger i 1 § om ”stadigvarande betydelse” och i dagsläget kan detta villkor inte avtalas bort.

På grund av detta fundamentala krav i Anläggningslagen har Lantmäteriet för närvarande varit väldigt restriktiva i frågan. De avvaktar för närvarande beslut från Regering och riksdag och har också 2021, tillsammans med Energimyndigheten och Boverket av Regeringen fått i uppdrag att komma

med förslag på hur laddning av elbilar i bl. a samfällighetsföreningar ska kunna påskyndas och lösas även 5.2.2.

5.3.3 Vad krävs för att Lantmäteriet ska godkänna förändringar i samfällighetens anläggningsavtal?

En slutsats av den "rävsax" som Lantmäteriet befinner sig i, är att en omprövning av gällande anläggningsavtal för vår samfällighetsförening om ett införande av laddstationer inte är möjligt idag.

För att detta ska vara möjligt kommer det att krävas nya direktiv från Regeringen. Dessa direktiv kommer att vara en följd av att ändringar i Anläggningslagen antagits av Riksdagen, vilket då underlättar för samfällighetsföreningar att kunna ompröva sina anläggningsavtal hos Lantmäteriet.

5.3.4 Förrättningskostnader, ändringskostnader av vårt nu gällande anläggningsavtal?

I diskussionerna med Lantmäteriet har anläggningsavtalet för de förrättningar som genomförts från 1970 fram till de senaste ändringarna den 28 mars 2020 i vår samfällighetsförening legat till grund.

Lantmäteriet anser att det, i de förrättningar som genomförts, saknas skrivningar om att våra garage ska innehålla elinstallationer för och laddstationer. Detta gäller också om [laddstolpar](#) på andra platser på fastigheten diskuteras. Här menar Lantmäteriet att det i sådant fall **föreligger ett krav för en omprövning av anläggningsavtalet**.

Vad en sådan förrättning kan komma att kosta samfälligheten är svår att beräkna i förväg, men kan uppgå till 50 000 kr eller mer.

En förutsättning för detta är att **frågan inte har prövats i någon domstol**.

5.3.5 Vad krävs för att en årsstämma ska kunna fatta ett principbeslut om laddstationer?

Som framgår ovan har vår samfällighet idag ingen möjlighet att fatta ett beslut om införande av laddstationer, vare sig i garage eller på annan plats.

5.4 Villaägarna

5.4.1 Vad har Villaägarna sagt i om laddning av elbilar i samfälligheter så här långt?

Vid kontakt med villaägarnas förbundsjurist Eric Bodin är frågan om installationer av laddinfrastruktur i en samfällighets gemensamhetsanläggning ännu inte prövad i rättsfall. Han hänvisar till de flesta bedömare, som anser att det i grunden inte är möjligt på grund av att det principiellt då blir frågan om en annan typ av anläggning än ursprunget.

Utgångspunkten är att samfällighetens anläggningsbeslut styr vilka åtgärder man kan vidta i anläggningen. Om, som i vårt fall, [anpassning av laddstationer för elbilar](#) inte omfattas av anläggningsbeslutet kan föreningen begära omprövning av detta.

Lantmäteriet kommer då att avgöra om det finns utrymme för detta i redan befintlig fastighetsbestämning, eller om en omprövning behöver verkställas. Det man bl. a kommer att

bedöma är om behovet är långsiktigt, om det kan tillgodoses på något annat sätt och överväga fördelarna och nackdelarna?

En föreningsstämma skulle kunna besluta att komplettera sin anläggning med laddstationer, men riskerar då, i brist på stöd i anläggningsbeslutet, att någon medlem i föreningen kommer att klandra beslutet. Detta kan då i en framtid innebära att en domstol kommer att ogiltigförklara beslutet.

5.4.2 Får en enskild medlem i samfälligheten sätta upp en egen laddstation?

Samfällighetsföreningen kan ge en enskild medlem rätt att [sätta upp en egen laddstation](#) för att ladda sin bil. Men det får inte innebära kostnader eller olägenheter för de andra medlemmarna, säger Karin Hägglöf, förbundsjurist på Villaägarna.

I korthet får en laddstation inte hindra användningen av anläggningen enligt anläggningsbeslutet. Kostnaderna (dels den fasta kostnaden som alla betalar, dels förbrukningen för den enskilde) måste regleras. Om säkringshöjning blir aktuell är det ett exempel på fast kostnad som ska tas med i beräkningarna. Att samfälligheten står för försäljning av el ligger sannolikt utanför anläggningsbeslutet.

Om föreningen kan tänka sig ge tillstånd till enskilda medlemmar gäller det att först ha konstaterat att anläggningen i sin helhet klarar en belastningsökning. Om några få nyttjar möjligheten är det kanske inte ett problem, men om många successivt vill göra likadant och nekas blir det ett problem enligt likhetsprincipen.

5.5 Håbo kommun



5.5.1 Har Håbo kommun regler/krav/åsikter rörande utförande av laddboxar/laddstolpar för elhybrid- eller elbilar?

Efter kontakt med Anna Atterlöf, miljöstrateg på Håbo kommun, återges nedan i korthet vad det är som styr och hur Håbo kommun arbetar med frågor om laddinfrastruktur i kommunen.

Boverket arbetar med föreskrifter som förväntas tidigt 2021 och förtydligar hur kraven ska efterlevas. Remissversionen av föreskrifterna innehåller i huvudsak att laddpunkter ska vara av **Typ2** eller **CCS** som är Europastandard men sätter ingen bestämmelse för minsta tillåtna elektriska effekt, dvs. laddhastighet.

Det finns [nya krav på laddinfrastruktur för elfordon](#). Det gäller för ansökningar och anmälningar från 11:e mars 2021. Ur innehållet med inriktning på vår samfällighets intressen:

Krav på byggnad utom bostadshus

- Retroaktivt krav på laddinfrastruktur, senast 1 januari 2025:
 - Vid fler än 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på byggnadens tomt gäller att minst en laddningspunkt skall installeras. Det gäller retroaktivt senast 1 januari 2025 och för byggnader som redan är uppförda, oberoende om ändringsåtgärder genomförs.

- Vid ny- eller ombyggnation av bilparkeringar, med fler än 10 parkeringsplatser i byggnaden eller på byggnadens tomt, gäller:
 - Bilparkeringen ska förses med minst en laddningspunkt.
 - Minst 20 % av parkeringsplatserna ska förses med ledningsinfrastruktur.

Förtydligande vid ny- och ombyggnation

Kraven som ställs vid ny- och ombyggnation av byggnader (inklusive bostadshus) gäller i följande fall:

- Krav på att förse bilparkering med laddinfrastruktur gäller alltid vid nybyggnation av byggnader, förutsatt att byggnaden har tillräckligt många parkeringsplatser för att omfattas av kraven.
- Krav på laddinfrastruktur vid ombyggnad gäller i följande fall:
 - Bilparkeringsplatser i en byggnad: Om byggnadens elektriska infrastruktur innefattas av ombyggnationen. Insatser för laddinfrastrukturen kan då vara att avlägsna hinder eller dra tomrör inför framtida matning av el mellan elcentral och garage.
 - Bilparkeringsplatser på en byggnadstomt: Om ändringsåtgärder utförs på bilparkeringen. Det handlar främst om grävarbeten, varpå kanaler för elektriska kablar enkelt kan dras i marken vid ombyggnationen.

Kommunens och byggnadsnämndens roll

- Byggnadsnämnden ska bedöma om kraven kommer att uppfyllas innan startbesked ges för åtgärder vid ny- och ombyggnation som kräver anmälan eller bygglov.
- Byggnadsnämnden ska genomföra tillsyn över det retroaktiva kravet, vilket innebär en ny deluppgift för nämndens tillstånds- och tillsynsprocess.

Definitioner

Laddinfrastrukturen som berörs av de nya kraven är av två typer:

- Ledningsinfrastruktur: Syftar på kanaler för elektriska kablar som dras i marken vid installation av laddningspunkter.
Elektriska kablar kan dras i kanalerna vid senare tillfälle. Enligt preliminära föreskrifter kan kravet om ledningsinfrastruktur uppfyllas med en yta (exempelvis vägg eller tak) där kabel enkelt kan dras.
- Laddpunkt: Syftar på laddningspunkter för laddfordon. Det är den installation som krävs för att kunna ladda ett elfordon.

Byggnader som berörs av de nya kraven **ska vara uppvärmda**, och delas upp enligt följande:

- Byggnader utom bostadshus: Avser lokaler som inte används som bostad exempelvis affär, kontor etc.
- Bostadshus: Syftar på en byggnad avsedd för bostäder.

Arbetsgruppens bedömning är att det i dagsläget ska tolkas som att vår samfällighet med de uppvärmda garage vi förfogar över, INTE omfattas av de krav som framgår ovan. Däremot har regeringen tillsatt en utredning som bl. a. ska belysa hur även samfällighetsföreningar i framtiden kan komma att omfattas – se 5.2.1.

Håbo kommun erbjuder även [energi- och klimatrådgivning](#) för de som vill mejla eller ringa och prata med någon om detta. Energi- och klimatrådgivarna har generella råd om installationer av [laddstationer](#). Det finns också en steg för steg guide och checklista som kan vara användbar – se [Ladda elbilar i BRFeN](#).

Håbo kommun har en miljöstrategi som pekar ut att vi ska vara fossilbränslefri kommun. Elbilar är ett förnyelsebart alternativt om elen man köper är fossilfri och är i länets och kommunens drivmedelsprioritering nummer 1.

Det finns behov av behov av laddinfrastruktur för hemmaladdning (villa, BRF, hyresbostäder), destinationsladdning (arbetsplatser, shoppingcenter, restauranger, idrottsplatser, bio, teater) och laddning vid långresor (drivmedelsstationer, vägkrogar, rastplatser). Ca 90 % av all laddning kommer att ske hemma eller på arbetsplatsen så det är en grundförutsättning.

Håbo kommun har tittat på var strategiskt det behövs allmänna laddplatser som ska finnas tillgängliga när man tex handlar eller besöker ett besöksmål. Och det är i Bålsta vid centrum, vid stationen, motorvägsavfarterna samt Skokloster. Näringslivsaktörer ser intresse att sätta upp laddpunkter i den direkta närheten av dem. Andra strategiska platser där näringslivsaktörer inte gör det eller vid kommunala anläggningar så som simhall kan Håbo kommun behöva gå in och sätta upp laddstolpar. Just nu jobbar kommunen för laddning för kommunens egna fordon för att vår organisation ska kunna bli fossilbränslefri.

Ansvariga på Håbo kommun i dessa frågor:

Anna Atterlöf
Miljöstrateg
Tf Plan- och exploateringschef

Håbo kommun

Kommunstyrelsens förvaltning
Plan- och exploateringsavdelningen
746 80 Bålsta
Telefon: 0171-528 06
<http://www.habo.se/>

6 Slutsatser

Resultatet av förstudien har visat på omfattande problem på flera nivåer i samhället. En sak som uppmärksammats är att ouppvärmda garage inte omfattas av kraven på laddstationer i Plan- och bygglagen och Plan- och byggförordningen.

En annan, för vårt vidkommande viktigare och i dagsläget helt avgörande skrivning, är Anläggningslagens 1 § om att det som kan komma på fråga i en gemensamhetsanläggning ska vara av väsentlig och stadigvarande betydelse. Detta villkor kan inte heller avtalas bort.

Det här har nu Regeringen uppmärksammats på och därför har en utredning tillsats, där Energimyndigheten, tillsammans med Boverket och Lantmäteriet, ska ta fram en rapport som belyser vad som måste förändras i lagtexter, föreskrifter mm. Utredningsrapporten ska läggas på Regeringens bord senast 30 augusti 2021.

Efter en trolig remissomgång, där slutligen Lagrådet också kommer att få titta på frågan om ändringar i lagtexter, för vår del främst Anläggningslagen, kan ett förslag komma att läggas i Riksdagen för beslut. Tidshorisonten för detta är högst oklar.

När frågan om Lantmäteriet eventuellt kommer att kunna tolka Anläggningslagen på ett sådant sätt, att den inte blockerar omprövningar av anläggningsavtal för införande av laddstationer, är i dagsläget oklart.

Beträffande vår samfällighetsförening, har därför arbetsgruppen funnit att en ytterligare fördjupning i frågor om hantering och placering av laddstationer, kapacitet på elöverföring, kostnader mm inte är aktuell i dagsläget.

Arbetsgruppen föreslår därför att en fortsatt utredning inte bör inledas förrän våra myndigheter fått nya direktiv som ger möjligheter för införande av en laddinfrastruktur även för samfällighetsföreningar.