**Elbilsladdning**

**Juridik**

**https://www.lantmateriet.se/sv/fastighet-och-mark/samfallighet--aga-och-anvanda-gemensamt/gemensamhetsanlaggningar/laddningspunkter-for-elfordon-pa-gemensam-parkeringsplats/**

**Olika alternativ hur elbilsladdning kan möjliggöras**

1. Laddstolpe med nuvarande anläggningsbeslut (Installera privat laddstolpe)

* Med grund i beslutet den 6 december 2022 från Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt. Se vidare nedan under punkt 1.

2. Laddstolpe genom att nuvarande anläggningsbeslut ändras

* Ändrat anläggningsbeslut är kostsamt och varierar beroende på antalet samfällighetsmedlemmar och huruvida avvikande åsikter finns.
* Att beskriva hur processen att ändra ett anläggsningsbeslut ser ut. Finns bra information på bl.a. länken ovan. Se även nedan under punkt 2.

3. En ny gemensamhetsanläggning skapas för enbart elbilsladdning där fastigheter som vill ha elbilsladdning ingår

* Hittade ett sådant förslag från en annan samfällighet: https://www.apelsingatan.se/onewebmedia/Elbilspresentation.pdf
* Behöver utredas mer.

 4. Övrigt - avvakta tills mer flexibel reglering är på plats

* Utredning från regeringen är tillsatt för att göra det enklare för samfälligheter att sätta upp laddstolpar, ska vara klar 31 december 2024.
* Innebära att en lagstiftning kan vara på plats om ett par år, med en kostnad som förmodligen är billigare än att ändra nuvarande anläggningsbeslut.

För att samfälligheten ska kunna inkludera elbilsladdning i samfälligheten krävs i regel en ändring av anläggningsbeslutet att inkludera elbilsladdning samt möjligheten att debitera detta för medlemmarna.

1. **Möjligheter utan att ändra anläggningsbeslut**

Mark- och Miljööverdomstolen vid Svea hovrätt har tagit ställning i ett rättsfall. Domen överklagades till Högsta Domstolen som 2022-12-06 beslutade om att ej meddela prövningstillstånd.

Mark- och Miljööverdomstolens ställningstagande är att **en förening som genom sitt anläggningsbeslut förvaltar garage och elledningar med elcentraler, också har rätt att besluta om att installera en lastbalanserare (laddmodul).**Lastbalanseraren gör det möjligt att styra effektuttaget och förhindra att elsystemet överbelastas. Domstolen anser inte att lastbalanseraren är ett nytt ändamål utan gör bedömningen att det är fråga om en **uppgradering av befintlig teknisk utrustning.** Genom att installera lastbalanserare blir det möjligt för delägarna att på egen bekostnad installera en laddningspunkt (laddbox) för elbilsladdning vid sin parkeringsplats.

Domen öppnar en möjlighet för föreningar med liknande förutsättningar att **genom stämmobeslut uppdatera befintlig teknisk utrustning med en lastbalansering.**
Det skapar möjlighet för medlemmarna att ladda sina elbilar med privat laddningspunkt.

Det hanteras dock inte möjligheten till att debitera medlemmar för förbrukning.
Troligtvis behöver ändå anläggningsbeslut ändras för möjligheten att debitera medlemmarna för förbrukning, men det kan tänkas att det är enklare att ALLA medlemmar är överens om att de som laddar skall debiteras, vilket kan ge lägre kostnader. Alternativt kan kanske debitering ske direkt via laddboxen och ett tredjepartsföretag som gör inbetalningar till samfälligheten som har kostnaden för elen. Det behöver utredas mera.

**Behövs alla vara överens?**Det mest centrala kravet för att bilda en gemensamhetsanläggning är att anläggningen är gemensam för flera fastigheter och, som det uttrycks i lagen, *”att den tillgodoser ett ändamål av och stadigvarande betydelse för fastigheterna”* (1 § AL).

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. Eftersom samhällsutvecklingen går mot allt fler laddningsbara personbilar och tillgången till hemmaladdning är betydelsefull, bör tillgången på laddinfrastruktur anses vara av väsentlig och stadigvarande betydelse.

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

I en gemensamhetsanläggning kan fastigheter tilldelas olika andelstal, eller så kan det bildas olika sektioner för olika ändamål, till exempel en sektion för laddningspunkter. De fastigheter som har nytta av att ingå i en sektion, tilldelas andelar i den, så att ansvar och kostnader kan hänföras till just dessa fastigheter.

1. **Kostnader för ändringar av anläggningsbeslut.**

**https://www.lantmateriet.se/sv/fastighet-och-mark/forandra-lagg-ihop-eller-dela/vad-kommer-det-att-kosta/kostnadsexempel-for-gemensamhetsanslaggningar/**

Kostnaden uppskattas som ett exempel till ca 150 000 för att ändra ett anläggningsbeslut för att inkludera tex elbilsladdnig. Kostnaden kan bli högre om alla inte är överens eller ifall antalet medlemmar är stort. Detta exempel baseras på 25 medlemmar och vi är med 76 hushåll ca 3 ggr flera.

Det finns exempel på andra samfälligheter där på 90+ medlemmar där det har blivit cirka 150 tkr men där har samtliga i föreningen varit överens och lämnat fullmakt till en person som har haft kontakt med Lantmäteriet.

En uppskattning på 5000 - 10 0000 kr per medlem ifall alla inte är överens är rimliga.
Det skulle innebära ca 380 till 760 tkr för att uppdatera ett anläggningsbeslut.

**Brandrisker**

Sammanfattat finns det inga förbud mot laddning i garage.
En riskanalys och märkning bör ske. Man bör fundera om placering av laddstolpar mot underlag osv. Icke brännbart osv.

Våra garage har inga långa angreppsvägar och är fristående från övrig bebyggelse.

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/brandrisker-vid-laddning-av-elfordon/

https://www.storstockholm.brand.se/globalassets/dokument/vagledningsdokument-och-foreskrifter/2022/vl2019-05\_vagledning\_laddplatser-for-elfordon\_version\_221101.pdf

**Bidrag elbilsladdning samfälligheter.**

**https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/**

**https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/bidrag-till-samfallighet/**

Bidrag för kostnader som arbete, material, grävning, installation och liknande.
Bidraget täcker upp till 50 procent av kostnaderna, men med ett maxbelopp 15 000 kr per laddpunkt.

Bidraget kan inte delas ut till privatpersoner.
Det kan inte heller gå till laddstationer avsedda för allmänheten eller **laddstationer som måste installeras enligt lag, annan författning eller villkor i tillstånd.**

9 månader på sig från godkännande till sista fakturan som bidraget baserar sig på.
Relativt lång handläggningstid för Naturvårdsverket.
Samfälligheten behöver troligtvis låna pengar från en bank i väntan på utbetalning för Naturvårdsverket för att kunna betala kostnaderna för installationen.

**Retroaktiva krav från Boverket.**

Om det på tomten till en befintlig byggnad finns parkeringsplatser i till exempel ett radgarage.

Om garaget inte är uppvärmt ställs inga krav. Om garaget är uppvärmt och betjänar fler än 20 parkeringsplatser gäller däremot det retroaktiva kravet på en laddningspunkt senast 2025.

Om det finns parkeringsplatser i det fria i närheten av ett sådant uppvärmt garage kan det vara svårt att avgöra om de platserna tillhör garaget och finns på dess tomt. Det skulle i så fall kunna innebära att de utgör en del av underlaget för krav på en laddningspunkt. Alternativt kan sådana parkeringar anses vara kopplade till de enskilda bostadshusen eller helt enkelt bara vara parkeringsplatser som inte tillhör någon byggnad. Vad som gäller får avgöras i det enskilda fallet, och Boverket har inte möjlighet att ge någon närmare vägledning utan det får utvisas av rättstillämpning över tiden.

**Vad gäller för samfälligheter?**

Parkeringar på tomter till byggnader kan ibland finnas på mark som utgör en samfällighet. Då finns det ett anläggningsbeslut för samfälligheten som reglerar samfällighetens syfte och därmed vilka åtgärder som får vidtas för att uppfylla det syftet. Beroende på hur anläggningsbeslutet är formulerat, kan det möjligen innebära ett hinder mot att anordna laddningspunkter.

Kraven i PBL och PBF på laddinfrastruktur gör inga undantag för samfälligheter. Rättsläget är oklart i fråga om situationen då krav ställs på laddinfrastruktur men detta inte ryms inom samfällighetens anläggningsbeslut. Det finns visst stöd i rättspraxis för att anläggningsbeslut skulle kunna tolkas extensivt om det krävs för att uppfylla en laglig skyldighet (NJA 2015 s. 939). Det skulle i så fall innebära att anläggningsbeslutet inte kan anses utgöra ett hinder för att uppfylla lagstiftningen. Det är även möjligt att ansöka om omprövning av ett befintligt anläggningsbeslut hos Lantmäteriet.

https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/nar-kravs-laddinfrastruktur/