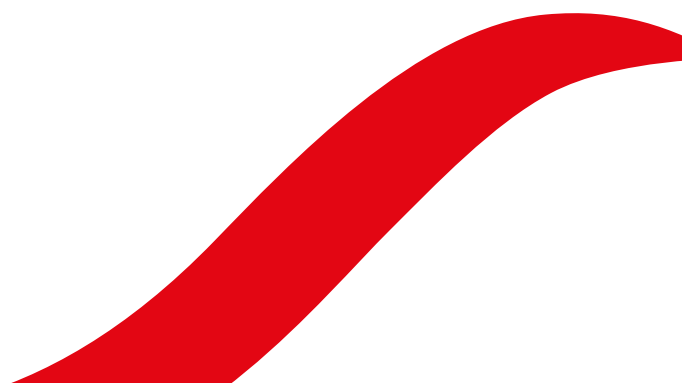




Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform

ER 2021:24



Energimyndighetens publikationer kan laddas ner eller
beställas via www.energimyndigheten.se

Statens energimyndighet, november 2021

ER 2021:24

ISSN 1403-1892

ISBN (pdf) 978-91-7993-032-5

Tryck: Arkitektkopia AB, Bromma

Förord

Elektrifieringen av transportsektorn är en avgörande del i att nå ett fossilfritt modernt välfärdssamhälle. Infrastrukturen för att ladda elfordon, inte minst personbilar och lätta lastbilar, behöver säkras både i städer och på landsbygden. Möjligheten att kunna ladda hemma och på arbetsplatserna kommer vara särskilt viktigt för att främja och accelerera elektrifieringen av transportsektorn. Att kunna ladda fordonet när man parkerar en längre tid, privatbilen i anslutning till bostaden över natten eller vid arbetsplatsen för verksamhetsfordon behöver fungera när allt fler elfordon finns i fordonsparken.

I och med hemmaladdningens ökande betydelse framöver är det av yttersta vikt att undanröja dagens hinder för att kunna snabba på omställningen till elektrifierade fordon. Denna rapport ger en beskrivning av de olika hinder som finns och ger ett antal förslag som behövs för att undanröja dem och därmed förbättra situationen. Uppdraget är genomfört i samarbete med Boverket och Lantmäteriet där Sveriges Kommuner och Regioner har givits möjlighet att lämna synpunkter.

Inom uppdraget har även en kartläggning av hinder genomförts och hindren har stämts av vid en öppen hearing den 4 maj 2021. Energimyndigheten är tacksam för alla synpunkter som lämnats under tiden för uppdraget. Hinderanalysen har resulterat i ett antal förslag till förbättringar av möjligheten till laddning i olika boendeformer.

Eskilstuna oktober 2021

Robert Andrén
Generaldirektör

Innehåll

Ordlista	4
Sammanfattning	7
1 Inledning	8
1.1 Bakgrund	8
1.2 Uppdraget	9
1.3 Koppling och kommentarer till andra uppdrag och utredningar	9
1.4 Arbetsmetod och samarbeten	15
1.5 Läsanvisning	16
2 Hinderanalys	17
2.1 Vilka saknar rådighet?	18
2.2 Alternativ för de som inte har rådighet	19
2.3 Situationen i olika boendeformer	20
2.4 Hinder för den som har rådighet	25
2.5 Hinder för publik laddning	38
2.6 Potentiella hinder som framförts till utredningen men som inte bearbetats vidare	44
3 Förslag till åtgärder	45
3.1 Förslag kopplade till de hinder som är utgångspunkt för redovisningen enligt uppdraget:	45
3.2 Ytterligare förslag på åtgärder utifrån redovisade hinder	48
Bilaga 1 – Hinder mot etablering av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar	53
B1.1 Inledning	54
B1.2 Berörda lagregler	55
B1.3 Är laddstationer över huvud taget en godtagbar anläggningstyp?	56
B1.4 Betydelsen av anläggningsbeslutets innebörd	57
B1.5 Omprövningsförrättning	62
B1.6 Fördelning av kostnader	68
B1.7 Betydelsen av att laddning av elfordon är ett tekniskt egenskapskrav	71
B1.8 Handläggningstid och förrättningskostnader	72
B1.9 Avslutande kommentar	73

Bilaga 2 – Förrättningsexempel	75
B2.1 Batteriet GA:1	75
B2.2 Sektionsindelning	76
B2.3 Gränsdragning mellan sektionerna	76
B2.4 Bidrag	76
B2.5 Antalet laddningspunkter	76
B2.6 Fördelning av förrättningskostnader	76
Bilaga 3 – Exempel på protokoll	77
Bilaga 4 – Right to charge	81
Introduktion	81
Norge	82
Spanien	87
Frankrike	93
Bilaga 5 – Utmaningar för kommunerna när det gäller att anordna och reglera laddning	99
Inledning	99
Laddning sker huvudsakligen vid parkering	99
Regler för laddplats	100
Regler för parkering	101
Utmaningar när det gäller att anordna och reglera laddning på allmän platsmark respektive kvartersmark	106
Exempel på hur olika kommuner arbetar med laddinfrastruktur	117
Exempel från andra städer i Europa	120

Ordlista

Allmän plats

En gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov.

Elbil

En bil som enbart drivs av el och laddar sitt batteri från elnätet. Den engelska motsvarigheten är Battery Electric Vehicle (BEV).

Elfordon

Samlingsbegrepp för fordon som på något sätt kan drivas med en elmotor till exempel laddfordon, hybridfordon och bränslecellsfordon.¹

Gemensamhetsanläggning

Anläggning som är gemensam för flera fastigheter och som tillgodoser ett gemensamt behov för dem.

Hemmaladdning

Det som i rapporten definieras som hemmaladdning är laddning som sker vid fordonets hemvist, alltså där fordonet vanligtvis parkerar under en längre tid. Detta kan vara till exempel nära bostaden för privata fordon eller vid arbetsplatsen för verksamhetsfordon.

Icke-publik laddning

Laddning vid en laddstation som inte är tillgänglig för alla. Laddstationen kan vara placerad vid en bostad eller vid en arbetsplats.

Kvartersmark

Mark som enligt en detaljplan inte ska vara allmän plats eller vattenområde.

Laddbox

En laddutrustning som monteras på vägg eller på en stolpe. Laddboxar finns med fast laddkabel monterad eller med ett uttag där du kan koppla in fordonets egen laddkabel.

Laddeffekt

Den mängd energi per tidsenhet som överförs vid laddning av ett laddfordon, från elnät till fordonets batteri. Enheten för laddeffekt är kilowatt, kW.

¹ I Plan-och-bygglagen (PBL) förekommer begreppet Laddning av elfordon som ett tekniskt egenskapskrav. I det fallet syftas enbart på elfordon som kräver särskild laddutrustning och inte producerar elen i fordonet.

Laddfordon

Ett begrepp som innefattar alla fordon som kan laddas från elnätet, det vill säga både elbilar och laddhybrider (på engelska Plug-in Electric Vehicle, PEV)

Laddhybrid

Ett fordon som kan ladda batteriet från elnätet men som också har ett annat bränsle till exempel diesel eller bensen. Kallas också för plug-in-hybrider (på engelska Plug-in Hybrid Electric Vehicle, PHEV).

Laddinfrastruktur

Ett samlingsbegrepp för teknisk utrustning för laddning av laddfordon.

Laddningspunkt

Ett eluttag där möjlighet finns att ansluta ett laddfordon för laddning eller mer formellt² ett gränssnitt där ett fordon i taget kan laddas eller där ett batteri på ett fordon i taget kan bytas ut.

Ledningsinfrastruktur

Med ledningsinfrastruktur avses förberedande åtgärder för att underlätta framtida installation av laddningspunkter, exempelvis tomrör i mark och byggnader. Begreppet används i bygglagstiftningen när det ställs krav på sådana förberedande åtgärder.

Laddoperatör

En laddoperatör är ett tjänsteföretag som erbjuder drift, underhåll och andra tjänster. En laddoperatör kan mäta elförbrukningen och debitera användaren.

Laddstation

Geografisk plats med möjlighet till laddning. Består av en eller flera laddningspunkter där du kan ladda ett eller flera fordon.

Laddutrustning/laddare

En teknisk utrustning som har en eller flera laddningspunkter för att ladda ett eller flera laddfordon.

Laststyrning

Laststyrning eller lastbalansering innebär att minska eller jämna ut effektbehovet. Man kan antingen styra effekten som laddutrustningen ger laddfordonet alternativt styra effekten på andra elförbrukare i fastigheten. Laststyrning kan ofta väljas till som funktion i laddutrustningen.

Normalladdning

När ett fordon laddas med en effekt på lägst 3,7 kW och högst 22 kW.

² Se definition i 4§ Lag (2016:915) om krav på installationer för alternativa drivmedel.

Publik laddning

Laddning vid en laddstation som står placerad där vem som helst kan ladda bilen, till exempel utmed landsvägar, i parkeringshus, vid köpcentrum, vid infartsparkeringar eller resecentrum.

EU har, i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, (det så kallade AFID-direktivet) definierat publik laddning som: för allmänheten tillgänglig laddningspunkt eller tankstation: en laddningspunkt eller tankstation för påfyllning av alternativt bränsle till vilken användarna har icke-diskriminerande åtkomst i hela unionen. Icke-diskriminerande åtkomst kan innefatta olika villkor för autentisering, användning och betalning.

Samfällighet

Markområde som är samfällt, dvs. ägs gemensamt, av två eller flera fastigheter.

Samfällighetsförening

Förening som förvaltar en samfällighet eller en gemensamhetsanläggning.

Snabbladdning

Laddning med en effekt på mer än 22 kW. En laddstation med en 3-fas och 32 A anslutning anses som en laddstation för snabbladdning enligt EU:s klassificering.³ Snabbladdare finns ofta utmed större vägar och gör det möjligt att ladda exempelvis medan man stannar för att äta.

³ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Bilaga 2, punkt 1.

Sammanfattning

Energimyndigheten har haft i uppdrag av regeringen att redovisa hinder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform och om lämpligt att analysera och föreslå åtgärder. Uppdraget har genomförts i samarbete med Lantmäteriet och Boverket och Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) har getts möjligheter att lämna synpunkter.

Ett av de viktigaste resultaten från uppdraget är bedömningen som Lantmäteriet gör kring samfälligheter och den information som Lantmäteriet förmedlar kring detta. Lantmäteriet gör bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaden utan några ändringar i relevanta regelverk. Dock föreslår myndigheterna gemensamt att det behöver undersökas om förrättningskostnader ska ingå som stödgrundande kostnad i de olika stöd som finns, för att ytterligare minska kostnaderna och förenkla för samfällighetsföreningar som vill etablera laddinfrastruktur.

Ett andra resultat av uppdraget är att kommunens roll och förutsättningarna för laddinfrastruktur på allmän platsmark och kvartersmark belyses och tidigare oklarheter om till exempel möjligheten för kommunen att ta betalt för el reds ut. Förutsättningarna att ta betalt finns men ser olika ut för kommunen som förvaltning och dess olika bolag. Inom området allmän platsmark finns det också förslag till förbättringar och förtydliganden i regelverken.

Ett tredje resultat rör möjligheten att minska risken för den som inte har egen rådighet att bli nekad tillgång till laddning. Uppdraget har här gjort en genomgång av andra länders lagstiftning på området, ofta kallat Right-to-Charge eller Right-to-Plug, som kan ligga till grund för fortsatt arbete, vilket är ett av förslagen.

I rapporten ges även en mer övergripande analys av hinder för laddning i olika boendeformer samt även till viss del för arbetsplatsladdning. Vidare föreslås ett antal ytterligare åtgärder eller förslag för att förbättra den nuvarande situationen. Dessa är:

- Samordna myndighetsinformation kring laddinfrastruktur
- Utveckla kunskap och ta fram bättre underlag
- Förenkla förmånsbeskattning av el
- Vidareutveckla utformningen av stöd till laddinfrastruktur
- Säkerställ tillgänglighet vid laddningspunkter i tillräcklig omfattning

Det är sammantaget många hinder som beskrivs men det är svårt att prioritera mellan dessa. Det är svårt att bedöma hur allvarliga de olika hindren är då det saknas kunskap om hur ofta och för hur många hindren utgör ett verkligt problem. Grundläggande är att det saknas statistik över så kallad icke-publik laddning men också att det saknas uppgifter eller statistik över parkeringsmöjligheter i de olika boendeformerna kopplat till hur ägandeformen ser ut av parkeringen.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Omställningen av transportsektorn mot fossilfrihet är ett viktigt nationellt mål. I det tidigare uppdraget SOFT⁴, som pågick år 2016–2019 och som Energimyndigheten genomförde tillsammans med Transportstyrelsen, Trafikverket, Trafikanalys, Naturvårdsverket och Boverket, pekade myndigheterna tydligt på tre huvudområden för omställningen till fossilfrihet – ett mer transporteffektivt samhälle, energieffektiva och fossilfria fordon och farkoster samt högre andel förnybara drivmedel. Detta uppdrags resultat ska ses i det ljuset där det inte är sannolikt att omställningen till ett helt elektrifierat transportsystem kan göras utan kraftfullt bidrag från delområdet transporteffektivt samhälle. Det är också viktigt att en elektrifiering av transportsystemet heller inte bidrar till ökat transportarbete eller ett mindre transporteffektivt samhälle, till exempel genom att en elbilsanvändare behöver köra till arbetet i hög utsträckning för att kunna ladda bilen i stället för att cykla eller gå.

Det finns några övergripande hinder som med dagens marknadsmässiga och tekniska lösningar utgör extra utmaningar för ett elektrifierat transportsystem, om man med detta menar helelektriska fordon. Tre stora sådana, utan inbördes rangordning, är bristen på möjlighet att ladda hemma, möjligheten att förse alla elbilar och tunga fordon med snabbbladning under de stora resdagarna (semestertider och högtider) samt att i tillräckligt snabb takt skala upp alla delar i batterivärdekedjan på ett hållbart sätt. Där utmaningarna i batterivärdekedjan främst rör brytning av nödvändiga metaller och mineral, raffinering av dessa, tillverkning av battericeller samt systemen för återvinning i tillräckligt snabb takt som krävs för dessa fordon. Det första området ges en fördjupning i denna rapport och det sista är ett område där Energimyndigheten redan har uppdrag.⁵

En initial bedömning, utgående från de uppgifter om boendeformer som presenteras i kapitel 2, är att så många som 30–50 % av användare av fordon idag kan sakna möjlighet till laddning hemma, detta trots att sannolikt många av dessa har förutsättningar i form av en ”egen” parkeringsplats. Med dagens teknik bedöms hemmaladdning i de flesta fall som en förutsättning för att äga, eller dagligen använda, en elbil och för att en laddhybrid ska köras mycket på el. Bakgrunden till att det är viktigt att identifiera hinder för boende som saknar möjlighet eller har svårt att få till stånd laddning är att det kan upplevas opraktiskt att inte kunna ladda där bilen normalt parkerar för natten.

En nyligen publicerad undersökning⁶ av Norsk Elbilsförening, där man också undersöker förhållandena i Sverige, visar att det näst största hindret för att köpa en elbil i Sverige är bristen på laddningsmöjligheter hemma. Det största hindret är fortfarande inköpspriset, att det anses för dyrt. En annan ny studie från USA⁷ pekar på att så många som

⁴ Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Naturvårdsverket, anslag 1:16 Klimatinvesteringar (Ramanslag), anslagspost 8

⁵ Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Statens energimyndighet, bilaga, uppdrag 40

⁶ Nordic EV barometer 2021. Norwegian EV Association. <https://www.nordicenergy.org/wordpress/wp-content/uploads/2021/05/Nordic-EV-barometer-2021-ENG-1.pdf>. Hämtat 2021-08-12.

⁷ Hardman, Scott and Gil Tal (2021). Discontinuance Among California’s Electric Vehicle Buyers: Why are Some Consumers Abandoning Electric Vehicles?. Institute of Transportation Studies, University of California, Davis, Research Report UCD-ITS-RR-21-07

var femte ägare till en elbil väljer att inte köpa ett laddbart fordon nästa gång man köper en ny bil. En faktor för detta är bristen på möjlighet att ladda hemma. Detta är inte de enda förklaringarna men pekar på vikten av att laddning kan göras på ett bekvämt sätt för individen.

Görs elektrifieringen genom bränslecellsfordon har detta andra utmaningar som beskrivs i ett annat uppdrag till Energimyndigheten.⁸

1.2 Uppdraget

I uppdragsbeskrivningen⁹ skriver regeringen följande:

”Regeringen uppdrar åt Statens energimyndighet (Energimyndigheten) att redovisa vilka hinder som finns för att ladda bilen för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra i exempelvis samfälligheter. De hinder som identifierades i rapporten Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, Boverkets rapport 2019:15, ska vara en utgångspunkt för redovisningen. Tillgång till laddning vid boendeparkering på gatumark ska särskilt belysas. Energimyndigheten ska i uppdraget även analysera och redovisa hinder för tillgång till icke-publik laddning vid befintliga byggnader som inte är bostäder, exempelvis vid arbetsplatser.

Om redovisningen visar att det föreligger hinder för en snabb, smart och samhälls-ekonomiskt effektiv elektrifiering ska Energimyndigheten i de fall det bedöms lämpligt lämna förslag på samhälls-ekonomiskt effektiva åtgärder som underlättar för dem som har ett laddbart fordon att kunna ladda det i närheten av bostaden eller vid arbetsplatsen.

Energimyndigheten får även lämna förslag till författningsändringar, om syftet med ändringarna inte bedöms kunna uppnås med mindre ingripande styrmedel. Alla förslag och åtgärder ska åtföljas av en konsekvensanalys. I konsekvensanalysen ska klimat-effekter och andra relevanta nyttor, kostnader, övriga samhälls-ekonomiska konsekvenser och fördelningseffekter ingå. Inspiration kan tas från andra länder. Eventuella andra förslag och handlingsalternativ som analyserats ska också redovisas samt skälen till varför dessa har valts bort. Ekonomiska konsekvenser av förslagen ska redovisas och beräknas för stat, kommuner, regioner och företag. Om förslagen påverkar den kommunala självstyrelsen, ska de konsekvenser och de särskilda avvägningar som föranlett förslagen särskilt redovisas, se 14 kap. 3 § regeringsformen.

Uppdraget ska genomföras i samarbete med Boverket och Lantmäteriet. Sveriges Kommuner och Regioner ska ges möjlighet att lämna synpunkter. Vid uppdragets genomförande ska dialog ske med Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) för att beakta arbetet med regeringens elektrifieringsstrategi och elektrifieringskommissionens arbete.”

1.3 Koppling och kommentarer till andra uppdrag och utredningar

Andra underlag och uppdrag som detta uppdrag har beaktat är:

⁸ Uppdrag att ta fram förslag till en strategi för vätgas och elektrobränslen, Regeringsbeslut 2021-01-28, I2021/00332

⁹ Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform, Regeringsbeslut 2021-01-14, I2021/00109

1.3.1 Boverkets rapport Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon¹⁰

I rapporten har Boverket identifierat tre specifika situationer som kan försvåra en utbyggnad av laddningspunkter samt andra hinder och dessa utgör en grund för utformningen av detta uppdrag:

- Risk för en boende att bli nekad när man vill installera laddningspunkt.
- Bilparkeringen förvaltas av en samfällighet.
- Laddning för hushåll med boendeparkering utanför tomt.

Samtidigt kan man förvänta sig att marknaden löser dessa problem efterhand som laddfordon blir vanligare och behov av laddningspunkter uppstår. Boverket föreslår att en uppföljning görs om några år för att bedöma om ett marknadsmisslyckande föreligger som kan motivera ytterligare styrmedel.

Andra generella hinder för en utbyggnad av laddningspunkter kan vara av teknisk och ekonomisk karaktär till exempel affärsmodeller, befintliga byggnaders standard på elinstallationer eller nätbolagens förmåga att tillhandahålla effekt. Dessa hinder har inte analyserats inom detta uppdrag.

Dessa situationer och hinder har varit en grund för uppdraget och behandlas i rapporten och de återfinns såväl under hinder som åtgärder i senare kapitel.

1.3.2 Lantmäteriets parallella uppdrag Kommunikation om laddpunkter

Lantmäteriet har ett parallellt uppdrag i sitt regleringsbrev relaterat till detta uppdrag. Det lyder:

Kommunikation om laddpunkter

Sedan den 15 maj 2020 är laddning av elfordon ett nytt tekniskt egenskapskrav i plan- och bygglagen (2010:900). Med anledning av det ska myndigheten redovisa hur dess interna och externa kommunikation har förtydligats i fråga om hur detta krav påverkar handläggningen av förrättningar enligt anläggningslagen (1973:1149).

Lantmäteriet har därför parallellt arbetat med att förtydliga intern och extern kommunikation relaterad till regeringsuppdraget om laddning i olika boendeformer.

1.3.3 Utfasningsutredningen

Utfasningsutredningen¹¹ föreslår i relation till laddinfrastruktur följande övergripande synpunkter i sitt betänkande:

- *Sverige bör stödja revideringen av AFID-direktivet så att direktivet bidrar till att laddinfrastruktur byggs ut på ett mer heltäckande sätt i hela EU. Direktivet bör utvidgas till att omfatta laddinfrastruktur även för tunga fordon*
- *En bred och långsiktig nationell plan för de statliga insatserna för laddinfrastruktur i transportsektorn och för arbetsmaskiner bör tas fram. Planen bör utgå från en målbild i linje med den snabba elektrifieringstakt som utredningen*

¹⁰ Boverket (2019). Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon. Rapport 2019:15. ISBN tryck: 978-91-7563-650-4

¹¹ *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040*. SOU 2021:48. ISBN 978-91-525-0130-6

bedömer är nödvändig för att nå målet om utfasning 2040 på ett kostnadseffektivt sätt. Nya planerings- och uppföljningsmått bör utvecklas som en grund för planeringen.

- Energimyndighetens och övriga myndigheters ansvar bör förtydligas och myndigheterna ges tillräckliga resurser när uppgifterna nu ökar i omfattning. Ansvarsfördelningen bör utgå från respektive myndighets övriga uppgifter och kompetensområden.*
- Förutsättningarna för hemmaladdning i olika boendeformer behöver förbättras. Detta bör bland annat innebära höjda krav eller ökat stöd för installation av laddinfrastruktur vid ny- och ombyggnationer; tydligare möjligheter för laddinfrastruktur inom ramen för samfälligheter och överväganden om s.k. "right to plug"-bestämmelser för boende i flerbostadshus.*
- Planering för laddinfrastruktur bör utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet.*

Utöver detta ger utfasningsutredningen följande inspel till denna utredning:

Särskilt om "hemmaladdning" för personbilar

Utredningens ger i korthet följande inspel till Energimyndighetens m.fl. myndigheters uppdrag om bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform:

Krav m.m. vid nybyggnation och ombyggnadstillfällen:

- 1. Kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen vid nybyggnation och större ombyggnadstillfällen är lågt ställda. Det finns skäl att överväga skärpningar, bl.a. att låta kraven omfatta ouppvärmda byggnader och skärpa kraven beträffande ledningsinfrastruktur för parkeringar som är avsedda att användas under längre tid.*
- 2. Som komplement till lagstiftningen bör berörda branschorganisationer uppmuntras att uppdatera sina färdplaner inom ramen för initiativet Fossilfritt Sverige.*
- 3. Boverket bör ges i uppgift att utforma vägledningen om de nya stöden till renovering av äldre bostadsområden, så att de som söker stöd för sådan renovering uppmuntras att samtidigt även investera i åtgärder som minskar beroendet av fossildrivna transporter, till exempel laddinfrastruktur.*
- 4. Planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället.*

Laddinfrastruktur i samfälligheter

- 5. Även om rättsområdet inte är helt klarlagt, tyder Lantmäteriets och lantmäterimyndigheternas tillämpning på att framkomliga alternativ finns för laddinfrastruktur inom ramen för gemensamhetsanläggningar. Dessa behöver tydliggöras.*
- 6. Kostnaderna för samfällighetsföreningars förrättningsavgifter beträffande laddinfrastruktur bör minskas.*

Enskilda boendes rätt i bostadsrätter och hyresrätter

- 7. Det bör övervägas om enskilda boendes rätt att få till stånd laddmöjligheter kan förstärkas genom "right to plug"-bestämmelser.*

1.3.4 Hantering av utfasningsutredningens inspel

När det gäller punkt 1 i avsnitt 1.3.3. angående krav m.m. vid nybyggnation och ombyggnadstillfällen behandlades frågan nyligen i Boverkets rapport (2020:18) Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur utifrån uppdraget att utreda konsekvenserna av ändrade kravnivåer på laddinfrastruktur för elfordon i byggreglerna. Nedan redovisas också Energimyndighetens remissvar på denna rapport:

Energimyndigheten menar att osäkerheten är stor om var det behövs tillkommande laddinfrastruktur och vilken typ av sådan som behövs. Utgångspunkten i direktivet för byggnaders energiprestandas krav på laddinfrastruktur är att förbereda för laddinfrastruktur när fastighetsägaren ändå bygger nytt eller bygger till. Att förbereda för laddinfrastruktur medför i regel mycket små kostnader. Att ställa krav på installation av laddningspunkter kan däremot bli kostsamt eller t o m mycket kostsamt. Sker installationen dessutom på en plats där det inte behövs laddinfrastruktur kan det vara en kostnad utan nytta, dessutom kan det bli så att laddningspunkten inte underhålls och därmed minskar dess driftsäkerhet. Energimyndigheten menar att det är svårt för någon annan än de berörda att bedöma om det behövs laddinfrastruktur i en viss fastighet och vilken typ av laddinfrastruktur det i så fall ska vara. Därför bedömer Energimyndigheten att det är svårt att formulera krav på fasta situationer där laddinfrastruktur ska vara ett krav. I stället kan det offentliga, om man så vill, hellre ge aktörer som önskar bygga laddinfrastruktur ett stöd.

Det här uppdraget bearbetar därför inte frågan ytterligare.

När det gäller punkt 4 i avsnitt 1.3.3 ser Energimyndigheten att i den fysiska planeringen ska olika intressen vägas mot varandra. Här är det av största vikt att den kraftfulla elektrifiering som samhället står inför får tillräcklig tyngd. Planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas för att även bli en integrerad del i den kommunala energiplaneringen enligt lag (1977:439) om kommunal energiplanering, likväl som i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen.

Boverket har sedan tidigare utvecklat sin syn på vissa av inspelen från Utfasningsutredningen och gjort det i ett underlag som publiceras här:

Boverkets synpunkter och slutsatser av utfasningsutredningens inspel till regeringsuppdraget

Kraven på laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen vid nybyggnad och ombyggnad är lågt ställda och det finns skäl att överväga skärpningar

Boverket har under 2020 på uppdrag av regeringen utrett konsekvenserna av skärpta krav vilket återges relativt omfattande i betänkandet från utfasningsutredningen. En slutsats i Boverkets rapport¹² var att det inte går att motivera ökade krav på laddinfrastruktur av miljöskäl då det är oklart i vilken omfattning utökade krav skulle leda till minskad användning av fossilt bränsle och då generella krav kan leda till att laddinfrastruktur installeras på platser där det inte finns något behov av en utbyggnad. Något som kan leda till ökade kostnader för såväl byggherrar som boende och i värsta fall även ge negativa miljökonsekvenser om byggåtgärder utförs som inte kommer att nyttjas. Ett flertal remissinstanser höll med om dessa slutsatser och menade att utbyggnad av

¹² Boverket (2020). Konsekvenser av ändrade kravnivåer för laddinfrastruktur, Rapport 2020:18.

laddinfrastruktur i stället bör ske på marknadens villkor och inte till följd av lagstiftning. En sådan marknadsstyrd utbyggnad kan också på ett mer effektivt sätt främja målet med tillgång till hemmaladdning oavsett boendeform då den inte knyts till uppförande av nya byggnader utan till befintliga parkeringsplatser där det finns behov av laddning.

Att höja kraven vid uppförande av nya byggnader skulle däremot ha en mycket begränsad effekt för det stora kollektivet av dem som idag bor i hyreslägenheter och bostadsrättslägenheter eller har parkering ordnad via en gemensamhetsanläggning då tillkomsten av nya bostäder är en mycket begränsad andel av det totala bostadsbeståndet.

Trots vad som framförts ovan kan det, som utfasningsutredningen föreslår, finnas skäl att se över regleringen av laddinfrastruktur i plan- och bygglagstiftningen. Främst skulle det i så fall gälla ouppvärmade byggnader som i dagsläget inte omfattas några krav då de inte ingår i EU:s direktiv för byggnaders energiprestanda. Ett argument för att trots det ställa krav på ouppvärmade byggnader är att det är logiskt och rimligt att ha samma krav för ouppvärmade garagebyggnader som särskilt är avsedda för parkering av bilar som för uppvärmda byggnader med tillhörande parkeringsplatser på tomten. Sådana regler kommer bli enklare att tolka och efterleva då man inte behöver avgöra om en parkeringsplats tillhör en uppvärmd huvudbyggnad eller ett uppvärmt garage på tomten. Dagens regler kan tolkas som att det ställs högre krav på parkeringsplatser i det fria som finns på en byggnads tomt än om samma parkeringsplatser byggs in under ett tak i en uppvärmd byggnad, vilket är svårt att motivera och förklara för byggherren.

Om undantaget för uppvärmda byggnader ses över bör man i så fall koncentrera det till kraven vid uppförande av nya byggnader och i samband med ombyggnad (påtaglig förnyelse). Att införa retroaktiva krav för befintliga byggnader är en ingripande åtgärd mot enskilda byggnadsägare, något man så långt som möjligt bör undvika om det inte finns särskilda omständigheter, exempelvis utifrån risk för människors hälsa och säkerhet eller för att uppfylla annan lagstiftning. För befintliga uppvärmda byggnader är det därmed rimligt att inte införa några retroaktiva krav.

Observera att ovanstående resonemang om uppvärmda byggnader gäller under förutsättning att kraven på laddinfrastruktur bibehålls på nuvarande nivå, det vill säga förberedelse till tjugo procent av parkeringsplatserna och endast en laddningspunkt. Om tvingande krav på den nivå som Boverket konsekvensutredde 2020 med faktiska laddningspunkter på tjugo procent av parkeringsplatserna införs, skulle kostnaden för uppvärmda garage däremot öka avsevärt vilket sannolikt inte kan motiveras för exempelvis parkeringsgarage där de parkerade fordonen i huvudsak står under en begränsad tid.

Boverket bör ges i uppgift att utforma vägledningen om de nya stöden till renovering av äldre bostadsområden, så att de som söker stöd för sådan renovering uppmuntras att samtidigt även investera i åtgärder som minskar beroendet av fossildrivna transporter, t.ex. laddinfrastruktur.

I den mån de nya stöden har en naturlig koppling till laddinfrastruktur exempelvis genom att byggnadens elsystem och energiförsörjning moderniseras, kan det vara lämpligt att även upplysa sökandena om att de samtidigt bör beakta tillkommande effektbehov av att installera laddinfrastruktur, samt även möjliggöra för en framtida utbyggnad. I det sammanhanget kan det även vara lämpligt att upplysa om att det finns andra statliga stödformer i form av stöd för installation av laddningsplatser.

Planering för laddinfrastruktur behöver utvecklas till att bli en integrerad del i den kommunala bebyggelse- och infrastrukturplaneringen och i arbetet för en ökad transporteffektivitet i samhället

Det är oklart vem denna punkt riktar sig till. Avses Boverket och andra centrala myndigheter i syfte att ta fram vägledningar och liknande planeringsunderlag eller är det en uppmaning direkt till kommunerna och möjligen SKR? Att kommunerna inom ramen för PBL bör arbeta, och i många fall redan arbetar, med dessa frågor finns det inga hinder för. Det får snarare anses som en naturlig och självklar del av en modern samhällsplanering utifrån dagens behov av transporter att laddinfrastruktur beaktas vid planeringen. I begreppet transporteffektivitet i planeringen inläses ofta även en strävan mot ett minskat behov av privata personbilar exempelvis genom att i stället arbeta med olika typer av så kallade mobilitetstjänster. Detta skulle i sig peka på ett minskat behov av parkeringsplatser och därmed även tillgång till laddinfrastruktur inom bostadsområden.

Hantering av Utfasningsutredningens övriga inspel

Punkt 2 i Utfasningsutredningens inspel är inte en fråga som direkt belyses ytterligare i detta uppdrag då frågan inte tydligt ligger inom uppdragets ram. Punkterna 5–7 fördjupas i kapitel 2 och 3 samt i bilagorna i rapporten.

1.3.5 Trafikverkets rapport "Äga och köra elbil"¹³

Rapporten har ett bredare fokus än laddning för olika boendeformer men nämner ändå en del utmaningar med relevans för denna utredning. Man sammanfattar hinder, som är relaterade till den här utredningen med:

Även om laddning av elbilar till största del sker i hemmet eller vid arbetsplatsen är det viktigt att den publika laddinfrastrukturen upplevs tillräckligt utbyggd när längre resor ska genomföras. Något som också efterfrågas är en enhetlig betalningslösning och debiteringsmodell hos publika laddoperatörer för att få en större pristransparens och slippa använda olika betalbrickor och appar vid laddning.

Samt:

De främsta upplevda hindren för att uppföra publika laddstationer är investeringskostnaden och brist på lönsamhet där elbilsunderlaget fortfarande är lågt. Därtill är det svårt att bedöma den indirekta lönsamheten som erbjudandet av laddstationer medför. Brist på lönsamhet i att uppföra publika laddstationer resulterar i ett dilemma då ett av de upplevda hindren för att investera i en elbil är att inte känna en trygghet i en tillräckligt utbyggd laddinfrastruktur. Att övergå till en elektrifierad fordonsflotta handlar i hög grad om ett förändrat beteendemönster. Istället för att åka iväg till en drivmedelstation för att tanka bilen, normalladdas bilen i hemmet eller vid målpunkten. Detta är något som ska lyftas fram som en fördel

¹³ Trafikverket (2020). Äga och köra elbil. Kartläggning av hinder för att äga och köra elbil samt erbjuda laddning. TRV 2019/40079.

Utöver detta finns i rapporten intervjuer från fastighetsägares perspektiv som också relaterar till utredningen:

Nedan sammanfattas de upplevda hindren för utbyggnad av laddinfrastrukturen som framkommit vid intervjuerna med Bostadsrätterna (Sjöqvist, 2020) och Fastighetsägarna (Silverfur, 2020). Fastighetsägarna upplever generellt att bostadsrättsföreningarna ställer väldigt få frågor gällande uppförande av laddstationer i förhållande till antalet frågor de får inom andra områden. Antalet frågor ökar dock och det finns regionala skillnader där intresset är större i storstäderna och framförallt i Stockholm (Sjöqvist, 2020). Initiativet till att sätta upp laddstationer hos bostadsrättsföreningar kommer oftast från någon medlem som skaffat ett laddfordon och vill kunna ladda nära hemmet. Styrelsen i bostadsrättsföreningarna brukar överlag vara positiva till laddstationer när frågan lyfts av medlemmarna samtidigt som arbetet med att sätta sig in i och driva frågan kan vara betungade. Om ekonomiskt utrymme finns kan det därför vara värdefullt att hyra in en projektledare som är insatt i entreprenadjuridiska frågor och som sköter allt ifrån upphandling till ansökan om bidrag från Naturvårdsverket (Silverfur, 2020) (Sjöqvist, 2020). För mindre föreningar kan det vara ett hinder att det varken finns ekonomi att hyra in en projektledare eller någon medlem som är tillräckligt insatt för att kunna driva arbetet med projekteringen av laddstationerna. Mindre föreningar, framförallt på mindre orter, kan även uppleva det svårt att hitta lokala projektledare och entreprenörer som kan driva arbetet och utföra installationen (Sjöqvist, 2020). Dimensionering av antal laddningpunkter i bostadsrättsföreningen upplevs som en svår avvägning i planeringsfasen. Hur långsiktigt ska föreningen investera? Ska laddningspunkter enbart byggas för de som anmält intresse eller även för framtida laddfordonsägare? Medvetenheten om att efterfrågan på laddningspunkter lätt sprider sig i bostadsområdet när de första platserna börjar användas är stor och skalfördelar vid uppförandet vägs mot risken att bli stående med outnyttjade platser som inte genererar intäkter. Att det finns fördelar med att laddningspunkterna ligger bredvid varandra och nära elcentralen kan leda till tuffa diskussioner bland medlemmar som haft samma parkeringsplats i många år och som inte vill byta (Silverfur, 2020) (Sjöqvist, 2020). Efterfrågan på laddmöjligheter från boende i hyresrätter upplevs vara betydligt lägre än hos boende i bostadsrätter. En förklaring till detta skulle kunna vara att andelen laddfordonsägare idag generellt sett är lägre bland boende i hyresrätter än i bostadsrätter (Silverfur, 2020). Affärsmodeller och betalningslösningar för laddstationens investering och elförbrukning är något som tas upp av både Bostadsrätterna och Fastighetsägarna. Deras medlemmar funderar kring vad som är ett rimligt pris för en parkeringsplats med laddmöjlighet, om laddstationen ska ägas av dem eller leasas av en leverantör, om debiteringen ska ske till fast pris eller faktisk förbrukning, momsaspekten och vad det kostar med drift och underhåll (Silverfur, 2020) (Sjöqvist, 2020).

Trafikverkets underlag har beaktats i detta regeringsuppdrag.

1.4 Arbetsmetod och samarbeten

En arbetsgrupp har arbetat med uppdraget på Energimyndigheten. En arbetsgrupp från Lantmäteriet och en arbetsgrupp från Boverket har samverkat med Energimyndigheten. Även Sveriges Kommuner och Regioner har bistått Energimyndigheten under uppdraget.

Energimyndigheten har som huvudansvarig för uppdraget granskat samtliga texter där delar kommer från de samverkande myndigheterna, SKR och från RISE, som upphandlad tjänst.

Utredningen har under arbetets gång haft dialog med berörda branschaktörer och myndigheter i en hearing den 4 maj 2021 i syfte att ta in inspel, stämma av och förbättra den nulägesbild och problembeskrivning av hinder och potentiella åtgärder som preliminärt tagits fram av de samverkande myndigheterna. Resultatet från hearingen har integrerats i rapporten i kapitel 2 och 3.

RISE har på uppdrag av Energimyndigheten och Boverket sammanställt kunskap om vilken rådighet över sin parkering som fordonsanvändaren har inom olika boendeformer och parkeringssituationer samt hur lagstiftningen ser ut och har implementerats i olika länder inom det som kallas Right-to-plug eller Right-to-Charge. Detta handlar om att via regelverket stärka användarens position gentemot fastighetsägaren genom att fastighetsägaren inte får neka användaren installation av en laddningspunkt utan saklig grund. RISE har även gjort en fördjupande sammanställning över nuvarande regelverk och problem kopplat till laddning på allmän platsmark och kvartersmark.

Förslagen som tagits fram inom uppdraget har utgått från de hinder som pekats ut i uppdraget, samt utifrån de hinder som definierats i den kartläggning som gjorts i uppdraget. Behovsbilden utgår från de samverkande myndigheternas egen initiala kartläggning, befintlig kunskap som sammanställts om kartlagda hinder samt resultaten av Energimyndighetens hearing.

Vidare har det inom uppdraget inte lämnats några skarpa författningsförslag, utan majoriteten av de förslag som lämnas pekar mot vidare utredningar eller uppdrag. I vissa fall beror det på att hindret eller förslaget inte kunnat analyserats tillräckligt inom omfattningen av uppdraget, men det beror också till stor del på att kunskap saknas för att kunna göra kvantitativa analyser och bedöma omfattning och därmed prioritering av de olika problemen. Det senare beskrivs mer ingående i rapporten.

1.5 Läsanvisning

Kapitel 1 i rapporten berör bakgrund, uppdragsbeskrivning, samt en koppling till andra uppdrag och utredningar som uppdraget tagit särskild hänsyn till.

Kapitel 2 är innehåller en beskrivning och kunskapssammanställning kring hinder som kartlagts i uppdraget.

Kapitel 3 innehåller förslag på åtgärder och rekommendationer kring hur man kan arbeta vidare för att underlätta många av de hinder som beskrivits i kapitel 2.

En del av arbetet inom uppdraget har lagts i bilagor till rapporten.

- Bilaga 1,2 och 3 innehåller utredningen kring regelverket för gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening som utförts av Lantmäteriet.
- Bilaga 4 presenterar resultaten från den undersökning om olika system som beskrivs med begreppet *right to charge* i Norge, Spanien och Frankrike som tagits fram av RISE inom uppdraget.
- Bilaga 5 berör utmaningar för kommunerna när det gäller att anordna och reglera laddning, inklusive utmaningar kopplat till parkering och laddning på allmän platsmark och kvartersmark. Bilagan har tagits fram av RISE med hjälp av underlag från Boverket.

2 Hinderanalys

Enligt regeringsuppdraget ska Statens Energimyndighet redovisa vilka hinder som finns för att ladda bilen för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra. Det finns även flera mer eller mindre ovanliga boendeformer eller parkeringslösningar som av prioriteringsskäl inte närmare behandlas.¹⁴ Av detta skäl behandlas tomträttshavare som fastighetsägare och nämns inte särskilt.¹⁵ De identifierade hindren har i rapporten delats in i två huvudsakliga kategorier: hinder för aktörer som *har* respektive *inte har* egen rådighet. Med rådighet avses här den bestämmanderätt som krävs (över exempelvis mark, parkeringsplats, nödvändig infrastruktur etcetera) för att installera en laddningspunkt oberoende av tillstånd eller godkännande från andra. I fall där rådighet saknas har annan boende, sammanslutning av boende eller fastighetsägare beslutanderätt över om en boende får installera laddningspunkt. Utanför begreppet rådighet lämnas frågor om anläggningen kan kräva medverkan av för den som har rådighet utomstående part såsom elnätsleverantör, byggnadsnämnd med flera¹⁶ och att boende i egenskap av exempelvis medlem i en bostadsrättsförening har möjlighet att påverka.

I praktiken betyder detta att den med rådighet kan låta installera en laddningspunkt medan den som inte har rådighet för installationen är beroende av annans medverkan.

- Rådighet har normalt inte den som bor i till exempel en hyresrätt, kooperativ hyresrätt eller bostadsrätt; där är det oftast den formella fastighetsägaren som är den part som fattar beslut om installation av en laddningspunkt.¹⁷
- Rådighet har normalt fastighetsägaren eller i vissa fall den som på annat sätt äger eller kontrollerar parkeringsanläggningen, exempelvis genom ett bostadsarrende.

¹⁴ *Bostadsföreningar*: Bostadsföreningar är en äldre boendeform för, enligt uppgift från Bolagsverket, 269 föreningar som bildades senast år 1930. Formen ska inte i allt för stor utsträckning jämföras med bostadsrättsföreningar då friheten att i stadgarna ha särskilda regler är stor.

Ägarlägenheter: Med ägarlägenhet avses byggnad som hör till en tredimensionell fastighet och som är inrättad till bostad åt en enda familj. År 2020 fanns det drygt 2 000 ägarlägenheter i Sverige (<https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/boende-i-sverige/>). Dessa har i huvudsak ordnat de frågor som traditionellt hanterats genom en bostadsrättsförening genom en samfällighet.

Övrigt: Vi har inte heller närmare belyst ovanliga former som anges i 1 kap. 5 § fastighetstaxeringslagen (1979:1152) och i stort är att jämställa med ägd fastighet. Inte heller avtalslösningar såsom andelslägenheter eller hyrköp behandlas närmare. På samma sätt har vi inte närmare studerat situationen där tillgång till parkering sker via servitut. Servitut för väg är vanligt, men där är det oftast ett sätt att komma till tomtmark för att kunna parkera där. Det har inte heller i arbetet lyfts fram som ett problemområde.

¹⁵ Tomträtt beskrivs närmare i bl.a. 13 kap. jordabalken (1970:994).

¹⁶ Rapporten syftar inte till att reda ut alla andra tänkbara regelverk som kan komma att påverka i ett enskilt fall utan fokusera på de typiska situationerna. Exempel på frågor som inte behandlas är om byggnad pga. sin klassning som byggnadsminne kan vara svår att installera laddningspunkter i eller om elnätsleverantören på den aktuella platsen har svårare än vanligt att tillgodose önskemålen.

¹⁷ Även här kan det dock finnas specialfall, såsom ett radhusområde där laddning kan anordnas via bostadens elsystem och utan olägenhet för fastighetsägaren (såsom ingrepp i fasad). Även om bostadsrättshavare har rätt till ersättning genom skattereduktion för installation av grön teknik Sedan 1 januari 2021 (Se mer på Skatteverkets hemsida, <https://www.skatteverket.se/privat/fastigheterochbostad/gronteknik>. Hämtat 2021-09-23) är det inte säkert att situationen vid bostaden är sådan att det ger rätt till att installera laddningspunkt utanför bostaden utan bostadsrättsföreningens tillstånd. Även om platsen kan upplevas som enskild kan rådigheten vara inskränkt. Det rekommenderas av intresseorganisationer att en tillåtelse av egen installation på till exempel en fasad föregås av ett underhållsavtal.

Rapporten behandlar också arbetsplatsladdning eftersom dessa platser kan ha motsvarande hinder men också för att de som inte kan ladda vid bostaden ibland har möjlighet att ladda vid arbetet om bilen ändå tillbringar en längre tid stående där under arbetstid.

En fråga som kan behöva studeras närmare i annat sammanhang är om bristande tillgång till laddning vid bostäder kan leda till ökad biltrafik som inte skulle ske till och från arbetsplatser på grund av att laddning finns tillgänglig där. Detta undersöks dock inte vidare inom det här uppdraget.

Frågan om publik laddning tas också upp. Den kan finnas tillgänglig som alternativ för de som av något skäl är utan parkering på kvartersmark i anslutning till bostaden, även om publik laddning oftast är till för besökande eller som komplement till hemmaladdning via icke-publik laddning. De som saknar parkering på kvartersmark i anslutning till bostaden är hänvisade till publik laddning, till exempel på allmän plats vid från bostaden separerad parkering på gatumark, i parkeringshus på annan kvartersmark eller vid besök på andra platser såsom vid arbetsplatsen. Att ha enbart dessa alternativ kan dock medföra högre kostnader och mer krav på planering för den boende vilket minskar incitamenten att skaffa laddfordon. Rapporten beskriver även ett antal utmaningar och återkommande frågor för kommuner kopplat till etablering av publik laddning, till exempel frågor om markanvändning, hur laddning och parkering kan regleras genom lokala trafikföreskrifter och märkas ut (skyltning) samt om det går att ta betalt för elkostnaden vid laddning.

2.1 Vilka saknar rådighet?

Beskrivningen av vilka som har respektive inte har rådighet utgår från hur den boende härleder sin rätt till bostaden. De kan delas in i grupperna **äganderätt** (de som bor på egenägd¹⁸ fastighet, dvs. en vanlig villa eller radhus) eller **nyttjanderätt** (hyresrätt, kooperativ hyresrätt eller bostadsrätt – vanligtvis i flerbostadshus, men det kan även röra sig om till exempel bostadsrättsradhus).¹⁹ I de flesta fallen ger denna uppdelning tillräckligt med svar om rådighet föreligger eller inte, där de med äganderätt normalt har rådighet medan de med annan boendeform normalt inte har rådighet.

Det finns dock flera fall där det behövs en närmare analys av hur rätten till den parkering där laddningspunkten ska installeras härleds från bostaden. Bostäder upplåtna med **äganderätt** kan sakna egna möjligheter till parkering och parkeringsplatserna kan vara gemensamt ordnade för flera fastigheter, t.ex. i en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening.²⁰ Om bostaden är upplåten med **nyttjanderätt** kan detta delas upp i två fall. Det *första* där det finns parkeringsplatser på kvartersmark

¹⁸ Det bortses från komplicerande faktorer såsom i situationen där bostaden ägs av flera personer, exempelvis inom en familj eller genom ett dödsbo, som inte är överens.

¹⁹ Till detta kommer framför allt bostadsarrenden/byggnader på ofri grund. Det saknas uppgifter om antalet bostadsarrenden i landet men i betänkandet SOU 2014:32 uppskattades antalet till ca 90 000. Beroende på omständigheterna i det enskilda fallet kan denna grupps möjligheter vara ganska omfattande varför de inte behandlas närmare. Möjligheterna för den med byggnad på ofri grund kan även på många sätt jämföras med äganderätt, se bl.a. 2 § andra stycket 1 anläggningslagen (1973:1149).

²⁰ Se fotnot 14 ovan om att exempelvis servitut inte behandlas närmare.

och fastighetsägaren har rådigheten över möjligheten till laddning²¹ och det *andra* där inte fastighetsägaren har rådighet.²²

Som beskrivs i avsnitt 2.4 finns det utmaningar även om rådighet finns. Om rådighet saknas kan problematiken som ovan nämnts även finnas i flera led, exempelvis har en enskild boende inte rådighet i en bostadsrättsförening. Bostadsrättsföreningen kan i sin tur ha parkeringen ordnad genom fastighetens delaktighet i en samfällighet där bostadsrättsföreningen och därmed även den enskilda nyttjanderättshavaren, dvs. den boende, saknar rådighet. Den boendes möjlighet att påverka är då formellt mindre.

2.2 Alternativ för de som inte har rådighet

När enskilda inte har rådighet, alltså bestämmanderätt, för att själva ordna tillgång till laddning där fordonet står större delen av tiden (vanligtvis nära bostaden) utgör det såklart ett hinder för dessa enskilda som önskar tillgång till laddning. Möjligheten att använda ett laddfordon kostnadseffektivt begränsas då. Det finns samtidigt möjlighet för de boende att vända sig till den som har möjlighet att besluta om att installera en laddningspunkt. Exempelvis kan fastighetsägaren ge tillåtelse, att på vissa villkor, få installera en laddningspunkt. Detta är också uppmärksammat inom skattereduktionen för installation av grön teknik som sedan den 1 januari 2021 kan ge möjligheter till stöd för boende även i bostadsrätt och i ägarlägenhet att installera laddningspunkter.²³

I flera länder i Europa finns starkare verktyg riktade framförallt till boende i flerbostadshus att få tillträde till laddning. Samlingsnamnet för dessa lagstiftningar om rätt till laddning är de engelska begreppen *right to charge* eller *right to plug*. Direkt översatt är begreppen *rätt att ladda* eller *rätt att ansluta*. Det betyder generellt sett att den som har rätt att bestämma om att installera en laddningspunkt behöver åberopa en godtagbar grund, för att neka en boende en laddningspunkt. I rapporten använder vi begreppet *right to charge* som gemensam beskrivning för regelverket i andra länder, se avsnitt 2.3.3.

Det finns inte något sätt för den som saknar rådighet att kräva att få tillgång till en laddningspunkt vid parkeringsplatsen vid bostaden i Sverige idag. Om den enskilde inte kan ladda där man normalt parkerar eller om det inte finns parkeringsplatser på eller i anslutning till fastigheten där man bor är man beroende av att ladda till exempel på jobb eller på publika laddningsplatser. På samma sätt som för boende kan en kommersiell eller offentlig aktör sakna den rådighet som krävs för att installera laddningspunkter. Många gånger för att man inte äger fastigheten där verksamheten bedrivs eller att

²¹ Den som fått en parkeringsplats upplåten genom upplåtelseavtal om bostadsrätt, lägenhetsarrende eller lokalhyresavtal saknar ofta rådigheten över faktorer nödvändiga för att få laddning på plats såsom elanslutningar, brandsäkerhet m.m. Det finns dock exempel på fall där den boende har rådigheten över parkeringsplats även utan markägarens tillstånd. Ett sådant exempel är om det i anslutning till bostaden upplåtits en parkeringsplats där den boende själv kan sätta upp utrustningen, exempelvis på uppfarten till ett bostadsrättsradhus (del av upplåtelseavtalet eller sidoavtal). Här kan särskilt nämnas 7 kap. 6 § bostadsrättslagens krav på att föreningen endast får åberopa avvikelse i lägenheten från avsett ändamål om det är av avsevärd betydelse och 7 kap. 7 § som anger att styrelsens tillstånd krävs för åtgärd som innebär bl.a. ändring av "befintliga ledningar för avlopp, värme, gas eller vatten", det utan att ange elektricitet.

²² Bostadsarrende med besittningsskydd kan i vissa fall ges sådan rätt enligt 2 § andra stycket anläggningslagen (1973:1149).

²³ 67 kap. 36–45 § inkomstskattelagen (1999:122). Se mer på Skatteverkets hemsida, <https://www.skatteverket.se/privat/fastigheterochbostad/gronteknik>. Hämtat 2021-09-23.

parkeringen tillhandahålls genom en samfällighet alternativt att det saknas parkeringsmöjligheter helt. Detta kan vara ett problem då de anställda är i behov av laddning.

2.3 Situationen i olika boendeformer

I detta avsnitt belyses situationen för boende i de tre boendeformer som har beaktats särskilt i denna rapport. För att det överhuvudtaget ska finnas möjlighet till att få parkeringsplats genom bostaden måste det också finnas kvartersmark, i garage eller utomhus, som kan användas för parkeringsplatser, något som inte är givet, i synnerhet inte i tätbebyggda områden.

2.3.1 Laddningspunkt i hyresrätt

Som hyresgäst är det inte möjligt att kräva tillgång till vare sig parkeringsplats eller laddningspunkt av hyresvärden. Det är sannolikt att det trots den snabba utvecklingen och stöd på området ännu ett tag kommer vara svårt för alla hyresgäster med parkering som vill att kunna ladda bilen vid bostaden.

En möjlighet att kräva åtgärder av hyresvärden är 12 kap. 18 a § jordabalken. Det handlar om en lägsta godtagbar standard. Bestämmelsen gör det möjligt för enskilda boende att genom ansökan om upprustningsföreläggande kräva att hyresvärden vidtar åtgärder men tar huvudsakligen sikte på själva bostadslägenhetens standard. Utanför bostadslägenheten krävs för att uppnå lägsta godtagbara standard ”att det finns tillgång både till förrådsutrymmen inom fastigheten och till anordning för hushållstvätt inom fastigheten eller inom rimligt avstånd från den, och att huset inte har sådana brister i fråga om hållfasthet, brandsäkerhet eller sanitära förhållanden som inte skäligen kan godtas.”

Även om dessa bestämmelser skulle utökas är de utan mer systematisk ändring inriktade på den lägsta godtagbara standarden – som alla i så fall ska ha tillgång till och därmed även betala för. Konsekvenserna av en förändring har inte kunnat analyseras närmare inom uppdraget och vi föreslår därför inte någon förändring av dessa bestämmelser.

Energimyndighetens erfarenhet är att det finns gott om exempel på enskilda boende i både hyresrätter och bostadsrätter som nekats laddningspunkt. Det har dock inte funnits möjlighet inom uppdraget att närmare belägga om hyresvärdar, utan rimliga skäl, avstår ifrån att göra nödvändiga investeringar, trots att visst ekonomiskt underlag finns genom ett uppvisat intresse från boende. Det kan exempelvis väcka frågor om i vilken mån de som vill ladda sitt fordon utöver elförbrukningen även ska betala för utrustningen eller om det ska betalas av hyresvärden – och i förlängningen betalas av alla boende genom hyran (att såväl de utan bil som de med bilar som inte är laddbara ska finansiera utrustning som kommer innehavare av laddbara bilar till del). Till det kommer även en risk för kostnader för utrustning som inte brukas under dess hela livslängd.

Den möjlighet som idag står öppen för hyresgäster är att genom information, underlag och genom eget arbete väcka intresset bland övriga boende för att övertyga hyresvärden om värdet av att installera laddningspunkter, alternativt i vissa fall övertyga hyresvärden om att låta den enskilda boende sätta upp endast en egen laddningspunkt.

Det finns i många kommuner allmännyttiga bostadsbolag som ägs av kommunen och därmed styrs genom de önskemål kommunen har på verksamheten i egenskap av ägare. För den stora grupp som bor i bostäder som ägs av dessa bostadsbolag finns därmed

även möjligheten att kontakta folkvalda i kommunen för att påverka hur bostadsbolaget styrs. En del i detta kan vara att samla in underlag från andra boende om hur stort intresset och betalningsviljan är. Information om hur olika intressenter kan gå tillväga finns på ett antal hemsidor med olika typer av inriktningar idag, men den skulle kunna förbättras och harmoniseras.

2.3.2 Laddningspunkt i en bostadsrättsförening eller kooperativ hyresgästförening

Den som bor i kooperativ hyresrätt eller bostadsrätt har större frihet att bruka lägenheten efter eget tycke än en vanlig bostadshyresgäst.²⁴ Det finns dock ingen möjlighet att (förutom i anslutning till den första upplåtelsen – då den ska vara fullt brukbar) kräva att föreningen ska sörja för viss lägsta godtagbara standard likt för hyresrätter.²⁵ Samtidigt finns det möjligheter att som medlem påverka fastighetsförvaltningen och investeringar utöver vad som är möjligt i en vanlig hyresrätt.

Den som vill att föreningen ska bygga ut laddningspunkter vid föreningens parkeringsplatser kan försöka påverka styrelsen, själv försöka bli invald i styrelsen eller lyfta frågan på en årsstämma. Om minst en tiondel av samtliga röstberättigade, eller det mindre antal som framgår av stadgarna, begär det ska styrelsen kalla till en extra föreningsstämma.²⁶ Till stöd för processen att få till stånd laddningspunkter finns det flera hemsidor med information för såväl förening som medlemmar.²⁷ Dessa inkluderar exempel på motioner, checklistor och intresseundersökningar, men nämner mycket sällan mer än de vanligaste situationerna på väg mot ett beslut för installation av laddningspunkter. Det har i hearingen som Energimyndigheten hållit den 4 maj framförts önskemål om en mer utbyggd och sammanhållen information som också hålls uppdaterad. Nuvarande informationsmaterial beskrivs som tillgänglig på många platser men är inte alltid av den aktualiteten, kvaliteten och lättillgängligheten som behövs.

²⁴ Lägenheten ska i alla tre fall inte användas för något annat ändamål än det avsedda. För hyresrätt får hyresvärden inte åberopa avvikelser som är utan betydelse för hyresvärden (12 kap. 23 § första stycket jordabalken [1970:994]) medan det för bostadsrätt och kooperativ hyresrätt gäller att avvikelsen behöver vara av avsevärd betydelse för föreningen eller annan medlem i föreningen (7 kap 6 § första stycket bostadsrättslagen [1991:614] och 3 kap. 8 § lagen [2002:93] om kooperativ hyresrätt).

Hyresgäster har enligt 12 kap. 24 a § rätt att på egen bekostnad i lägenheten utföra målning, tapetsering och därmed jämförliga åtgärder (lägenhetens bruksvärde därigenom minskar har hyresvärden rätt till ersättning för skadan). För kooperativ hyresrätt gäller istället att föreningen har rätt till ersättning för skada som beror på att åtgärden inte är fackmässigt utförd eller på annat sätt otillfredsställande (3 kap. 9 § lagen [2002:93] om kooperativ hyresrätt). För bostadsrätt gäller att det inte utan styrelsens tillstånd får utföras åtgärd som innefattar

1. ingrepp i en bärande konstruktion,
2. ändring av befintliga ledningar för avlopp, värme, gas eller vatten, eller
3. annan väsentlig förändring av lägenheten, men

att styrelsen inte får vägra att medge tillstånd om inte åtgärden är till påtaglig skada eller olägenhet för föreningen (7 kap. 7 § bostadsrättslagen [1991:614]).

²⁵ För kooperativ hyresrätt framgår detta direkt av lag, 3 kap. 5 § lagen (2002:93) om kooperativ hyresrätt. Gemensamma delar såsom avlopp och fasad sörjer föreningen för.

²⁶ Se 6 kap. 12 § lagen (2018:672) om ekonomiska föreningar.

²⁷ Se exempelvis, <https://energiradgivningen.se/paverka-i-din-brf/>. Hämtat 2021-06-01. Flera kommunala aktörer samarbetar och delar information.

Ett exempel som lyfts fram är avsaknaden av information om vad som gäller för föreningar där parkeringsplatser upplåtits med bostaden. I dessa fall är exempelvis en bostadsrättsförenings rådighet inskränkt då det till varje bostadsrätt hör en specifik parkeringsplats. I dessa fall är det exempelvis mycket svårt att mot en boendes vilja byta plats på parkeringarna för att kunna bygga laddningspunkterna mer samlad. Ett annat exempel är vägledning om vad som gäller t.ex. om beslut kan fattas av styrelsen i en bostadsrättsförening eller om det är att anse som beslut som är väsentliga förändringar av föreningens hus eller mark som ska fattas på en föreningsstämma.²⁸ Inte heller den av regeringen tillsatta statliga Utfasningsutredningen anser att gränsdragningen mellan styrelsens och föreningsstämmans beslutsrätt är klar.²⁹ Det förekommer att föreningar därför låter frågan godkännas på föreningsstämman för säkerhets skull. Detta kan dock medföra en tidsfördröjning beroende på när på året frågan aktualiseras och svårigheter när frågor av mer detaljerad karaktär behandlas av en föreningsstämma vilket kan kräva omfattande informationsinsatser för att ett informerat beslut ska kunna fattas. Inte heller finns någon närmare information vad som gäller för den som ska flytta in, dvs. ofta blivit godkänd som medlem men ännu inte tillträtt lägenheten. Beroende på hur beslutet om tillträde författats kan en blivande boende som medlem i en bostadsrättsförening påverka frågorna innan inflyttning.

2.3.3 *Right to charge i ett urval av andra länder*

Förutom arbetet med att göra en hindersanalys för Sverige har det inom ramen för uppdraget även undersökts hur andra länder arbetar för att underlätta laddning av laddbara bilar för boende i flerbostadshus. Detta skulle också kunna inkludera boende som har bilparkering ordnad gemensamt med andra (utan rådighet). Tyngdpunkten i jämförda länder är emellertid på flerbostadshus, se Bilaga 4 för ytterligare fördjupning. Samlingsnamnet för dessa lagstiftningar om rätt till laddning är de engelska begreppen *right to charge* eller *right to plug*. Direkt översatt vore begreppen *rätt att ladda* eller *rätt att ansluta*. I rapporten används begreppet *right to charge*. EU-kommissionen har uppmanat medlemsländerna att överväga implementering av *right to charge* för att säkerställa att hyrestagare eller delägare kan installera en laddningspunkt för ett elfordon. Detta utan att behöva inhämta samtycke från hyrestagarens hyresvärd eller från de andra delägarna (vilket beskrivs kunna vara svårt).³⁰

Översikt om lagstiftningen i andra länder

Inom ramen för uppdraget har det genom forskningsinstitutet RISE därmed undersökts (i bilaga 4), vad som kallas *right to charge* i Norge, Spanien och Frankrike. De intressenter RISE har intervjuat i dessa länder bekräftar EU-kommissionens bild av att *right to charge* kan vara ett viktigt verktyg för enskilda att få möjlighet att ladda, och därmed också främja köp av laddbara bilar för boende i flerbostadshus. Hur stor del av ökningen av laddbara fordons marknadsandel (som är tydligast i Norge) som beror på detta verktyg eller är resultatet av andra faktorer är dock svårt att avgöra i nuläget. Olika former av lagstiftningar för *right to charge* eller liknande system finns eller är på väg att introduceras

²⁸ 9 kap. 15 § bostadsrättslagen (1991:614).

²⁹ *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040*. SOU 2021:48. s. 449. ISBN 978-91-525-0130-6.

³⁰ Kommissionens rekommendation (EU) 2019/1019 av den 7 juni 2019 om modernisering av byggnader, avsnitt 3.4.3.3.

i andra länder och regioner som Tyskland, Österrike och i provinsen Ontario i Kanada. Dessa platser har emellertid inte undersökts i närmare detalj inom uppdraget.

Lagstiftningen rörande *right to charge* skiljer sig signifikant mellan Norge, Spanien och Frankrike. Men det finns även likheter. Alla tre lagstiftningarna har tillkommit för att adressera tilltagande konflikter i flerbostadshus rörande installationer av laddningspunkter. I Norge och Frankrike initierades lagstiftningen av civilsamhället för att minska dessa konflikter och skapa en ökad tydlighet. Det finns därmed en del intressanta aspekter och erfarenheter från andra länder som är värda att ta vara på i det fortsatta arbetet med att utforma åtgärder för att möjliggöra hemmaladdning i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra i Sverige. Följande avsnitt sammanfattar de huvudsakliga resultaten från undersökningen av *right to charge*. För en mer detaljerad beskrivning av *right to charge* i Norge, Spanien och Frankrike se Bilaga 4.

Rätt att parkera krävs för *right to charge*

En gemensam nämnare i alla tre undersökta länderna är att *right to charge* endast gäller för boende som har en existerande parkeringsmöjlighet inom fastigheten. Det finns dock viktiga skillnader som bör belysas. I Norge gäller *right to charge* för såväl boende med en fast parkeringsplats som för boende med tillgång till parkering på en gemensam parkeringsyta utan en fast parkeringsplats, en typ av parkering som ibland benämns som flytande parkering. I Spanien är *right to charge* mer begränsad. Endast boende som har en fast parkeringsplats i ett garage reserverat för boende i anknytning till byggnaden omfattas. I Frankrike gäller *right to charge* endast för boende med en fast boendeparkeringsplats, parkeringsplatsen behöver dock inte vara i ett enskilt garage.

I Norge och Spanien berörs endast boende som äger sin bostad (direkt eller genom en förening). I Frankrike omfattas även hyresgäster av *right to charge*. En möjlig orsak är att hyreslägenheter är mer vanligt förekommande i Frankrike än i till exempel Norge.

Sakliga grunder att neka laddning

Lagstiftningen i alla tre länderna medger fastighetsägaren eller föreningen att i vissa fall neka till en installation av en laddningspunkt. Det finns vissa skillnader mellan länder på vilka grunder ett sådant nekande kan ske. I både Norge och Frankrike har saklig grund för avslag preciserats. I Norge genom vägledning från ministeriet och i Frankrike i de lagtexter som berör *right to charge*:

- I Norge utgör i praktiken endast en oskäligt hög kostnad för installationen grund till att neka en installation, förutsatt att det är tekniskt genomförbart att installera en eller flera laddningspunkter.
- I Frankrike kan nekande ske endast i fall där det redan finns existerande laddningspunkter installerade eller om föreningen eller fastighetsägaren har beslut om en installation av laddningspunkter. Installationen måste då genomföras inom rimlig tid.
- I Spanien är det i teorin endast tekniska begränsningar som kan stoppa en installation när en boende har åberopat *right to charge*. I korthet kan detta ske när installationen av tekniska skäl kräver en koppling till en gemensam elcentral.

Att allmänt åberopa brandrisker utgör inte sakliga grunder till att neka *right to charge* i något av de undersökta länderna.

Fördelning av kostnader

Hur kostnaden för att installera en eller flera laddningspunkter ska fördelas kan vara en källa till konflikter mellan en fastighetsägare eller förening och dess boende.

I alla tre undersökta länder är den boende som åberopar *right to charge* ansvarig för kostnaden för laddningspunkten och den löpande elförbrukningen. Undantaget är Norge i fall där laddningspunkt installeras i garage utan fasta parkeringsplatser. Då kan föreningen betala för laddningspunkten som sedan avbetalas genom betalning för laddning.

När det gäller kostnader som berör installationen av det tekniska systemet (kablage, uppsäkring av elcentraler osv) så har Spanien och Frankrike bestämt att kostnaden ska belasta de boende som åberopar *right to charge*. Norge har valt en annan väg där installation och uppgradering av befintlig infrastruktur för att möjliggöra installation av laddningspunkter anses gynna alla boende. Kostnaden ska därför enligt tolkningsuttalandet från ministeriet i regel tas av kollektivet.³¹

2.3.4 Fortsatt om vägval för beredning av tillträde till laddning i Sverige

Regeringsuppdraget handlar om hinder och åtgärder för att ladda bilen för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra. Uppdraget är därmed bredare än den ansats som tagits i jämförda länders lagstiftningar. En *eventuell* kommande beredning av ett svenskt system med en starkare möjlighet för boende att få tillträde till laddning (likt det system med *right to charge* som finns i andra länder) måste hitta en balans för att även värna om dagens processer för inflytande som redan existerar för medlemmar i en förening, exempelvis den demokratiska beslutsprocessen som genomförs via föreningsstämmor.

EU-kommissionen har pekat ut *right to charge* som en åtgärd för att överkomma den ofta långa och komplexa processen att besluta om installation av laddningspunkter. I detta avsnitt används begreppet *tillträde till laddning* när en svensk kontext beskrivs, och inte EU-kommissionens begrepp *right to charge*. Det är bl.a. för att tydliggöra att ett eventuellt införande av liknande system i Sverige kan skilja sig mot andra länders system, där exempelvis en förstärkning av hyresgästens position gentemot hyresvärden inte nödvändigtvis behöver betyda en rättighet utan det kan finnas fler utformningar. Det ska även övervägas framöver om insatser för att ökade laddningsmöjligheter för boende i flerbostadshus och/eller boende som har bilparkering ordnad gemensamt med andra kan göras på annat sätt än att stärka enskildas rätt att vidta egna installationsåtgärder.

Särskilt om tillträde till laddning i det ägda respektive hyrda beståndet

Som framgått tidigare har andra länder tenderat att börja med att införa regler om *right to charge* i det ägda bostadsbeståndet, exempelvis ägarlägenheter och bostadsrätter. En ursprunglig anledning var bland annat konflikter i föreningar. Även här behöver det analyseras vad som kan och med fördel bör hanteras inom ramen för den föreningsinterna demokratiska processen i föreningarna – samt när ett regelverk skulle kunna behövas för att en enskild inte ska behöva vänta en orimligt lång tid för att få tillgång till laddning.

³¹ Etablering av ladepunkt – kostnadsfordeling ved leie av ladeinfrastruktur. Tolkningsuttalelse | Dato: 18.02.2021. Norges regering. <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/etablering-av-ladepunkt-kostnadsfordeling-ved-leie-av-ladeinfrastruktur/id2835317>. Hämtat 2021-10-26.

För det hyrda beståndet finns en risk att de boende hamnar på efterkälken och får luta sig mot andra drivmedel eller dyrare publik laddning. Detta förstärks ytterligare av att boende i det hyrda beståndet typiskt sätt är mindre köpstarka. Boende i hyresrätter saknar idag helt möjligheter att påverka på det sätt som finns i bostadsrätter och kooperativa hyresrätter varför det kan vara ett rimligt antagande att de egentligen kan ha ett större behov av åtgärder än boende i bostadsrätter och kooperativa hyresrätter.

Principiella utgångspunkter för eventuell reglering av tillträde till laddning

En *eventuell* kommande beredning av ett svenskt system med en starkare möjlighet för boende att få tillträde till laddning (jämförbart med det system med *right to charge* som finns i andra länder) för boende i flerbostadshus och boende i övrigt som har bilparkering ordnad gemensamt med andra behöver bl.a. analysera följande frågor vidare:

- Finns det möjlighet till andra lösningar än att stärka regelverket?
- Till vilken del får och ska kostnaden för vissa fasta kostnader, i vart fall under en tid där laddbara fordon är i minoritet, bäras av kollektivet istället för den som brukar laddningspunkten? Det kan tänkas en modell i likhet med Norges modell där kollektivet minst ska bära kostnaden för elsystemet och kablaget då värdet av dessa investeringar även tillkommer övriga boende i form av att möjligheten till laddning är förberedd. Samtidigt kan det finnas skäl att pröva om det är en lämplig ordning där personer utan egen bil ska betala för andras privata bilinnehav – vilket särskilt i nyproduktion sker i stor utsträckning.
- Ska det vara möjligt för enskilda att alls kunna kräva att få rätt till att installera egen utrustning (även om fastighetsägaren inte erbjuder gemensam lösning)? Hur påverkar en ordning där enskilda kan installera en utrustning som inte kan prata med övriga delar av systemet möjligheten till lastbalansering, smart styrning m.m.? Behövs det något minimumkrav och vem ansvarar för att det uppfylls? Inte minst med avseende på säkerhet.
- Ska det gälla samma eller olika krav för fasta respektive flytande parkeringsplatser? Ska regler för tillträde till laddning kunna villkoras av att enskilda är med på att lämna en fast parkeringsplats till förmån för en flytande?

2.4 Hinder för den som har rådighet

Den som har rådighet nekar ibland att ge andra, såsom boende, möjlighet att installera en eller flera laddningspunkter. Det kan bero på att denna trots rådighet i sin tur möter hinder av annat slag. Nedan beskrivs ett antal hinder.

2.4.1 *Parkering inom en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening*

Ibland är parkeringen anordnad inom ramen för en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en samfällighetsförening. Det kan uppstå situationer när fastighetsägare vill installera laddningspunkter men att detta inte är förenligt med anläggningsbeslutet som sätter ramarna för vilka ändamål, gemensamma nyttor, som ingår i gemensamhetsanläggningen och som föreningen får förvalta. Det kan då uppfattas som svårt eller till och med omöjligt att få installera laddningspunkter. Hindret blir mer framträdande när det inte är samtliga fastighetsägare som vill installera laddningspunkter, dvs. när det råder oenighet.

Hindret avser i första hand den legala aspekten, att lagstiftningen kan tolkas på olika sätt samtidigt som rättspraxis som ska ge vägledning på området är begränsad. Utöver de lagliga frågetecknen påpekas det i hearingen att det förekommer långa handläggnings-tider vid fastighetsbildning och att en ny förrättning är förknippad med kostnader.³²

I Utfasningsutredningens betänkande³³ beskrivs närmare vilka utmaningar som finns för en samfällighetsförening som vill installera laddningspunkter när det inte tydligt framgår av anläggningsbeslutet att ändamålet elbilsladdning ingår i gemensamhetsanläggningen. Rättspraxis visar på att utrymmet för att tolka in nya ändamål i befintliga beslut är ytterst begränsat. Istället ska anläggningsbeslutet omprövas för att ett nytt ändamål, laddinfrastruktur, ska kunna inkluderas. Vid en omprövningsförrättning görs bedömningen utifrån ett antal villkor i lagstiftningen, bland annat om det är av väsentlig betydelse för de deltagande fastigheterna att ha tillgång till laddinfrastruktur på samfällighetens parkering. Om väsentlighetsvillkoret är uppfyllt finns det inget krav på att berörda fastighetsägare måste vara överens. När nya samfälligheter bildas i samband med nybyggnation av bostäder uppstår sällan problematik med oenighet. Då finns det dessutom regler för laddinfrastruktur i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, att luta sig mot.

I en separat rapport som Lantmäteriet har tagit fram inom ramen för detta regeringsuppdrag, Bilaga 1, lämnas en närmare redogörelse för det ovan beskrivna hindret med fokus på den legala aspekten. Av rapporten framgår att Lantmäteriet gör bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk.

Att ändra regelverket så att samfällighetsföreningar själva tillåts besluta om installation av laddinfrastruktur när det saknas stöd för detta i tidigare anläggningsbeslut, har inte utretts. Som sagts ovan visar nuvarande rättspraxis att tolkningsutrymmet avseende befintliga anläggningsbeslut är snävt. Att införa en speciallösning med undantag för ändamålet laddinfrastruktur skulle innebära en ändrad systematik i regelverket, något som inte förordas eftersom lagstiftningen ska fungera likartat över tid, oavsett vilka nya ändamål som kan komma i fråga att samverka kring. Laddinfrastruktur är ett ändamål som kan inordnas i den befintliga regelstrukturen. Lagstiftningens möjligheter att hantera markåtkomst, ersättning och samverkan i komplexa situationer, även när det råder oenighet, ger stöd för detta resonemang. Utvecklingen av rättspraxis bör dock följas även fortsättningsvis, exempelvis i fråga om tolkningen av anläggningsbeslutens innehåll och omfattning.

Lantmäteriet skriver (Bilaga 1, s. 2): ”Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd.” I bilagorna 2 och 3 finns förslag på förbättrat stödmaterial.

³² Inom ramen för detta regeringsuppdrag har privata samverkansalternativ och avtalslösningar, exempelvis bildandet av en ekonomisk förening, inte utretts. I stället har fokus legat på att hitta lösningar inom ramen för lantmäteriförrättningsinstitutet och befintliga regelverk som kan hantera markåtkomst, ersättning och betalningsansvar i komplexa situationer, även när de inblandade parterna inte är överens.

³³ *I en värld som ställer om – Sverige utan fossila drivmedel 2040*. SOU 2021:48. s. 440. ISBN 978-91-525-0130-6.

På Lantmäteriet pågår ett arbete med att se över den interna och externa kommunikationen kring laddningspunkter och samfälligheter, i enlighet med ett separat uppdrag i Lantmäteriets regleringsbrev för 2021.³⁴ Förutom de kommunikationsåtgärder som ingår i regleringsbrevsuppdraget föreslås Lantmäteriet ingå i den myndighetsgemensamma insats som följer av avsnitt 3.2.1.

Av Lantmäteriets yttrande³⁵ över utfasningsutredningens betänkande framgår att bidragsmedel är att föredra framför tidsbegränsade anslag för att minska förrättningskostnaden. Att använda anslag skapar ökad administration som i sig driver kostnader samt förutsätter en ändring i förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmäteriförrättningar.

Idag är det i förordningen för Ladda Bilen-stödet³⁶ tydligt att förrättningskostnader inte kan utgöra en stödgrundande kostnad i de fall installation av laddinfrastruktur kräver en ny lantmäteriförrättning. I Klimatklivets förordning³⁷ är detta däremot otydligt.

2.4.2 Tolkningen av reglerna för brandskydd ser olika ut hos olika aktörer

I detta fall utgörs hindret av att det finns olika tolkningar eller rekommendationer kring brandskydd. Det gäller främst frågan om placering av laddningspunkter inomhus i exempelvis underjordiska garage. Det är här skillnad mellan de nationella reglerna som inte ställer särskilda krav på en laddningspunkt inomhus via Boverkets regelverk utöver det som finns för t ex brandcellsindelning av garage och en del lokala brandskyddsmyndigheter som rekommenderar att laddning inte bör ske inomhus eller vara så nära en infartsöppning som möjligt. Dessa rekommendationer kan skilja mellan olika kommuner och kan därmed uppfattas som ett hinder även om det normalt inte finns några sådana formella hinder för laddning på andra platser inom ett garage. Det finns även olika syn på brandriskerna från olika försäkringsbolag som antingen kan ha en annan premie eller helt enkelt välja att inte försäkra. Utmaningen ligger i att de praktiska förutsättningarna ser olika ut på olika platser i Sverige och att möjligheten att anordna laddning minskar avsevärt om det uppfattas som att det inte kan ske inomhus.

Särskilt kan det vara problematiskt för räddningstjänsten att hantera bränder i laddfordon då de vid brand i batterierna behöver kylas med mycket vatten och sedan transporteras bort från platsen och bevakas så att återantändning inte sker. Det bildas även giftiga gaser, exempelvis vätefluorid, som utgör ett arbetsmiljöproblem för räddningspersonalen. Hur farliga dessa gaser är för en fullt utrustad brandman och i vilken omfattning de bildas i förhållande till bränder i traditionella bilar är i dagsläget relativt oklart och ett område för forskning och utveckling. Utifrån den statistik som finns tillgänglig hittills finns det däremot inget som pekar på att laddfordon skulle vara inblandade i fler bränder än andra fordonstyper.³⁸

³⁴ Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Lantmäteriet. Mål och återrapporteringskrav. Kommunikation om laddpunkter.

³⁵ Yttrande över utfasningsutredningens betänkande (SOU 2021:48), LM2021/022912, 2021-08-31

³⁶ Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon

³⁷ Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar

³⁸ RISE (2019). *Laddning av elbil i parkeringsgarage*. Rapport 2019:123.

I Energimyndighetens hearing 4 maj framkom en mängd synpunkter och farhågor om att brandskyddet i byggnader kan utgöra ett hinder för utbyggnad av laddningspunkter. Dessa farhågor bygger till viss del på missuppfattningar kring vilka regler som gäller och riskerna för bränder vid laddning av laddfordon, men grundar sig även på den speciella riskbild som finns i samband med bränder i laddfordon.

Sammanfattningsvis kan konstateras ett laddfordon innebär särskilda brandrisker och utmaningar för räddningspersonalen vid en brand, men så är fallet även för traditionella bensin- och dieslbilar, gasfordon och bränslecellsfordon.

Inga krav utöver ordinarie brandskyddsregler

Boverket har i samband med att kraven på laddning av laddfordon i plan- och bygglagen (2010:900), PBL, och plan- och byggförordningen (2011:338), PBF, införts konstaterat att det finns särskilda risker med laddfordon men att det inte föranleder att några nya krav på brandskydd ska ställas utöver redan gällande krav på brandskydd i byggnader enligt Boverkets byggregler (2011:6), BBR.³⁹ Motsvarande slutsats har även dragits i Norge⁴⁰ där man har stor erfarenhet av laddfordon.

Dagens krav i BBR innebär bland annat att garage ska utgöra en egen brandcell, och om garaget är placerat i källare ska det ha särskild brandgasventilation med mera. För befintliga byggnader gäller att de ska uppfylla de byggnadstekniska krav som gällde när de uppfördes. Kraven på garage har i det avseendet varit relativt likvärdiga under den tidsperiod som det byggts flerbilsgarage. Det kan dock vara lämpligt att se över sitt brandskydd i samband med installation av laddningspunkter så att brandcellsgränser och branddörrar med mera är i gott skick.

Framför allt är det viktigt att gå igenom elsystemet så att det är i fullgott skick och anpassat för den effekt som fordonsladdning innebär. Om laddning sker från vanliga jordade uttag (schuko) som är avsedda för motorvärmare, dammsugare och liknande kan det även utgöra en ökad brandrisk. Inte minst gäller det timrar till motorvärmare och liknande kringutrustning som inte alltid är avsedda för den belastning som laddning av fordon kan utgöra. Rätt utfört och använt finns det däremot inget som ur säkerhets-synpunkt hindrar att laddning kan ske från ett vanligt eluttag.

Information om brandrisker och laddning i garage finns på Boverkets webbplats PBL kunskapsbanken.⁴¹ Av information som tagits fram av Boverket i samråd med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) framgår tydligt att inga tillkommande brandskydds krav ställs vid laddning i garage utöver ordinarie brandskyddsregler. På kunskapsbanken ges även en del tips på hur brandriskerna kan minskas och vad som kan vara bra att tänka på för att minska riskerna för en omfattande skada på byggnaden på grund av brand.

³⁹ Boverket (2021). Konsekvensutredning BFS 2021:2. Boverkets föreskrifter och allmänna råd om utrustning för laddning av elfordon.

⁴⁰ *Elbil – lading og sikkerhet*. 2020. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Elbil – lading og sikkerhet | Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (dsb.no). Hämtat 2021-08-30.

⁴¹ *Regler för laddning av elfordon*. 2021. Boverket. www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/brandrisk-vid-laddning-av-elfordon/. Hämtat 21-08-30.

Olika besked från olika räddningstjänster

Utifrån de särskilda risker som finns med laddfordon har en del kommunala räddningstjänster tagit fram olika typer av PM med riktlinjer eller rekommendationer om hur laddningspunkter bör utformas för att minska skadorna vid brand och underlätta räddningsinsatser i deras kommun.⁴² I många fall rekommenderas i första hand laddning utomhus och andra fall laddningspunkter så nära en infartsöppning som möjligt. Ur ett räddningstjänstperspektiv är denna placering givetvis att föredra jämfört med en placering djupt in i en byggnad under mark. Det finns däremot inget som förbjuder någon annan placering, och de nya reglerna i PBF innebär bland annat att samtliga platser i ett garage av viss storlek i ett flerbostadshus ska förses med förberedelser i form av tomrör och liknande för eventuell framtida installationer av laddningspunkter. Detta pekar tydligt på att samtliga platser i ett garage är möjliga att förse med laddutrustning. Det går inte heller att reglera var laddfordon parkerar i exempelvis kommersiella parkeringsgarage när de inte laddar vilket innebär att räddningstjänsten behöver ha kunskap och taktik för att laddfordon kan finnas på samtliga platser i ett garage.

Den information och de rekommendationer som finns hos olika räddningstjänster får utifrån det som beskrivits ovan ses som en vägledning för hur brandrisker kan minskas och släckinsatser underlättas. Däremot kan de normalt inte anses utgöra något hinder för att välja andra placeringar än exempelvis nära en port. Räddningstjänsten skulle visserligen kunna utföra tillsyn enligt lagen (2003:778) om skydd mot olyckor, LSO, och förelägga om åtgärder för en viss laddningspunkt utifrån kraven på skäligt brandskydd enligt 2 kap. 2 § i LSO. Bevisbördan ligger då på tillsynsmyndigheten att visa att brandskyddet inte är tillfredställande.

LSO innehåller inga detaljerade krav på byggnadstekniskt brandskydd utan skälighetsnivån brukar normalt antas vara att åtminstone de byggregler som gällde när byggnaden uppfördes eller verksamheten senast ändrades ska vara uppfyllda. Eftersom det inte finns några specifika krav i byggreglerna på garage där laddning av laddfordon ska ske kommer det därmed krävas att det i det enskilda fallet finns särskilda omständigheter för att motivera ett föreläggande enligt LSO.

LSO har dock ett bredare perspektiv på brandskydd än enbart byggnadstekniska frågor. En äldre byggnad med i grunden dåligt brandskydd, dålig ordning i garaget med mycket damm och brännbart material, gammalt elsystem och kanske även inträffade brandincidenter som brända kablar och liknande skulle kunna motivera att en byggnad är möjlig att ingripa mot enligt LSO. Det har inte gått att finna några sådana förelägganden eller överklagande av förelägganden under arbetet med denna rapport. Det går därmed inte att med full säkerhet uttala sig om en räddningstjänst med framgång skulle kunna förelägga om exempelvis placering av laddningspunkter i ett garage.

Oklarheter vid försäkring

Utifrån de risker som finns i samband med bränder i laddfordon har vissa försäkringsbolag varit tveksamma till att försäkra garage med utrustning för laddning av laddfordon. Alternativt har de valt en särskild premiesättning.

⁴² Exempel på PM från Stockholms brandförsvär www.storstockholm.brand.se/globalassets/dokument/vagledning-dokument-och-foreskrifter/2019/vl2019-05-laddplatser-for-el--och-hybridfordon_2019-05-13.pdf. Hämtat 2021-08-30.

Huruvida detta är motiverat utifrån en ökad riskbild eller inte kan diskuteras. I viss medierapportering och i de räddningstjänst-PM som beskrivits tidigare kan riskerna jämfört med andra fordonstyper och garagebränder möjligen ha överdrivits, även om riskerna inte heller ska underskattas eller ignoreras. Kunskapen på området har gått snabbt framåt och mer forskning och statistik finns idag tillgänglig än för något år sedan. Det har även under det senaste året från nationella myndigheter tydligare framgått att det inte krävs några extra brandskyddsåtgärder för laddning i flerbilsgarage, vilket något försäkringsbolag tidigare haft som motiv till att avvakta med försäkring. Det finns dock riskfaktorer som att felaktiga elinstallationer kan öka brandrisken och att det behövs mycket vatten för att släcka bränder i laddfordon vilket skulle kunna ge kostsamma skador på vissa typer av byggnader. Som framgått av tidigare resonemang kan å andra sidan laddfordon finns i alla garage oavsett om där finns laddningspunkter eller inte och andelen laddfordon förväntas öka snabbt under de närmaste åren.

Vilka villkor eller premier ett försäkringsbolag väljer att ha är upp till det enskilda bolaget. Några av de farhågor som har funnits för ökade skadekostnader kan troligen motverkas med ökad kunskap och information om riskerna med laddfordon i förhållanden till andra fordon, men i slutändan ligger beslutet ändå alltid hos det enskilda försäkringsbolaget. Staten kan därmed inte förväntas vidta några åtgärder för att påverka försäkringsbranschen mer än att ha tydlig information om vilka regler som gäller, samt ge en nyanserad bild av vilka risker som finns. Den enskilda fastighetsägaren har också i många fall svårt att påverka exempelvis premiesättning eller en nekad försäkring och ställs då i stället inför valet att byta försäkringsbolag, vilket på sikt möjligen kan påverka marknaden.

Slutsatser om brandskydd

- Det finns inga formella hinder för att installera laddningspunkter i garage. Ordinarie byggregler ger enligt Boverket tillräckligt skydd.
- Att vissa räddningstjänster rekommenderar olika lösningar i fråga om laddningspunkternas placering för att underlätta räddningsinsatser innebär i normalfallet inte att andra placeringar är otillåtna.
- Laddfordon innebär särskilda risker vid brand, men det gäller även för andra typer av fordon. Riskerna är därmed nödvändigtvis inte större utan snarare annorlunda och det behövs mer kunskap och forskning kring bränder i olika fordonstyper
- Statistiken visar att laddfordon inte är involverade i bränder oftare än andra fordonstyper.
- Vid installation av laddutrustning i befintliga byggnader är det lämpligt att se över befintligt brandskydd och framför allt viktigt att säkerställa att elsystemet i byggnaden är anpassat för laddning.
- Försäkringsbolagens villkor och premier går inte att påverka annat än indirekt genom information och kunskap kring riskerna med laddning och bränder i laddfordon.
- Samlad information från Boverket, MSB och Elsäkerhetsverket är önskvärd för att underlätta för exempelvis bostadsrättsföreningar att få en översiktlig bild av brandproblematiken kring laddfordon.

2.4.3 Tillgänglighet

Ett ytterligare problem som lyftes på Energimyndighetens hearing 4 maj är frågan om tillgänglighet till laddningspunkter, med avseende på personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Idag är många laddningspunkter inte utformade för att enkelt kunna användas av personer med funktionsvariation, eftersom det inte tydligt finns några särskilda krav idag när man bygger laddinfrastruktur. Det finns inte heller någon ansvarig för tillsyn av laddplatser eller laddinfrastruktur utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.

De krav som finns idag är de krav Boverket ställer på laddningspunkter enligt de nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon som infördes som konsekvens av förändringarna i direktivet 2018/844/EU⁴³, (EPBD-direktivet), och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet, samt de krav⁴⁴ Trafikverket ställer inom sitt uppdrag⁴⁵ om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon.

Boverkets krav anges i Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon⁴⁶ anges följande.

4 § Laddningspunkter ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara. De ska placeras så att anslutningen kan ske på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta.

Allmänt råd

Eventuella påkörningsskydd och liknande utrustning bör utformas så att det är möjligt att komma åt laddningspunkten från en eldriven rullstol för begränsad utomhusanvändning (mindre utomhusrullstol). Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas. Eventuell skyltning bör vara lätt att läsa, ha god ljushetskontrast, inte ge upphov till reflexer och vara placerad på lämplig höjd för att kunna läsas av både personer i rullstol och stående personer.”

Vidare framgår av Boverkets handbok om plan- och bygglagen ”PBL Kunskapsbanken” att kravet på tillgänglighet gäller generellt för att laddningspunkter i allmänhet ska vara möjliga att användas av så många som möjligt och alltså inte enbart gäller parkeringsplatser för rörelsehindrade. Dock kan tillgängligheten förbättras ytterligare på sådana platser, till exempel genom att placera uttaget på en höjd kring 0,9 meter och se till att det finns ytor runt omkring parkeringsplatsen för att lättare komma åt laddningspunkten från en rullstol. Detta är inget krav men kan vara lämpligt för att en sådan parkeringsplats ska vara mer ändamålsenlig.⁴⁷

⁴³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda

⁴⁴ Trafikverket (2021). *Förutsättningar för statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon. Instruktion för ansökan hösten 2021*. Instruktion för ansökan hösten 2021 (trafikverket.se). Hämtat 2021-10-13.

⁴⁵ Förordning (2020:577) om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon

⁴⁶ Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon.2021. Boverket. Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2021:2) om utrustning för laddning av elfordon – Boverket. Hämtat 2021-10-13.

⁴⁷ *Krav på utrustning för laddningspunkter*. 2021. Boverket. Krav på utrustning för laddningspunkter – PBL kunskapsbanken – Boverket. Hämtat 2021-10-13.

Boverkets föreskrifter gäller dock endast för de krav som följer av direktivet om byggnaders energiprestanda och som är genomförda i PBL och PBF. Dessa krav gäller i huvudsak endast vid uppförande av nya byggnader och ombyggnad och under förutsättning att det finns ett visst antal parkeringsplatser i byggnaden eller på dess tomt. De laddningspunkter som anordnas till följd av dessa krav är en ytterst liten mängd laddningspunkter av de laddningspunkter som installeras totalt sett. Även Trafikverket har, i sin utlysning om statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabb-laddning av elfordon, ställt liknande krav på tillgänglighet. I instruktionen för ansökningar hösten 2021⁴⁸ står följande:

Tillgänglighetsanpassning – Laddningspunkterna ska placeras och utformas så att de är lätt åtkomliga och användbara för alla. De ska placeras så att anslutning, betalning och annan information sker på en höjd av högst 1,2 meter över parkeringsplatsens yta. Utformning av information vid laddningspunkterna ska beakta användare med nedsatt syn och färgseende. Utrymmet för parkeringsplatsen vid respektive laddningspunkt, och eventuellt påkörningsskydd, ska vara utformat så att det är möjligt att komma åt laddningspunkten från en rullstol. Hinder i form av kantstenar och nivåskillnader bör undvikas.

Det finns även andra initiativ i Sverige där man arbetat med tillgänglighet i avseende laddningspunkter och laddplatser. Det projekt som kanske arbetat mest tydligt och aktivt med frågan är projektet *Stolpe in i stad och land* (SISL) Mellersta Norrland, som drivs av Biofuel Region och Energikontoret på Region Jämtland Härjedalen. Inom projektet har ett nätverk startats som kallas Nätverket för tillgängliga laddplatser som arbetar med frågan. Projektet har även anordnat flertalet webinarier inom temat och tagit fram rekommendationer. Nyligen tog projektet fram en genomgående guide tillsammans med föreningarna Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet (DHR) och Personskadeförbundet RTP som innehåller praktiska råd för hur en inkluderande laddplats kan utformas, men även exempel på skullkrav som kan användas när installation ska beställas.⁴⁹

Biofuel Region påpekar även att fast det för närvarande inte finns generella krav på tillgänglighet för personer vid fysisk funktionsnedsättning vid parkeringsplatser för elfordon, får personer samtidigt enligt lag inte diskrimineras på grund av funktionsnedsättning.⁵⁰

2.4.4 Brist på statistik

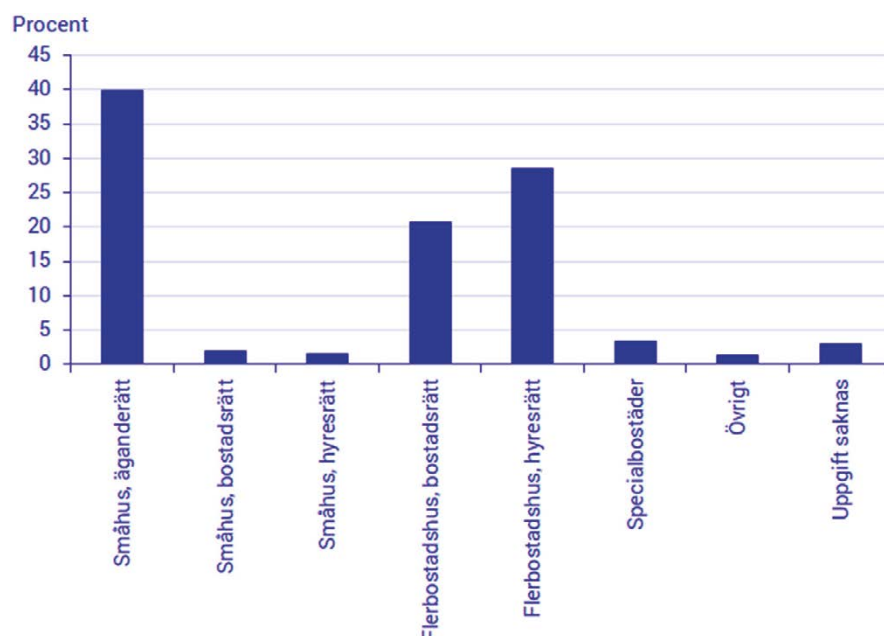
För att kunna bedöma hindren för laddning i de olika boendeformerna är det viktigt att veta mer om de olika boendeformerna, dess boendes bilinnehav och parkeringsmöjligheter inklusive laddningsmöjligheter.

⁴⁸ Trafikverket (2021). *Förutsättningar för statligt stöd för utbyggnad av publika laddstationer för snabbladdning av elfordon. Instruktion för ansökan hösten 2021*. Instruktion för ansökan hösten 2021 (trafikverket.se). Hämtat 2021-10-13.

⁴⁹ DEN TILLGÄNGLIGA LADDPLATSEN; Praktiska råd för hur en inkluderande laddplats bör utformas. Biofuel Region, Region Jämtland Härjedalen. Inkluderande-laddning-Version-1_0.pdf (biofuelregion.se) Hämtat 2021-10-08.

⁵⁰ Fixa laddplats.2021. Biofuel Region. BioFuel RegionFixa laddplats – BioFuel Region. Hämtat 2021-08-30

Enligt Statistiska centralbyrån (SCB)⁵¹ så andelen hushåll fördelat efter boendeform 31 december 2020 ut enligt Figur 1. Det finns dock inte uppgifter som länkar denna information tydligt till kombinationer av bilinnehav (oavsett om man äger bilen eller inte), parkeringsmöjlighet och form (egen parkering, fastighetsägarens parkering, samfällighet eller parkering på allmän platsmark via boendeparkering) med typ av laddningsmöjlighet (eller brist på laddningsmöjlighet).



Figur 1. Andel hushåll fördelat efter boendeform. Källa: SCB

Av detta framgår att det är stora brister i kunskapen om kombinationen av boendeform, bilinnehav, parkeringsmöjlighet och laddningsmöjlighet.

Bristen på kunskap i de tre områdena ihop gör det utmanande att göra konsekvensanalyser på de delområden som utgör de större hindren för att kunna ladda hemma.

RISE har i rapporten Flerfamiljsboenden, samfälligheter och laddinfrastruktur⁵² illustrerat bristen på samlad kunskap. Nedan citeras några texter från rapporten för att illustrera uppgifter som RISE hade behövt för en bättre analys av laddinfrastrukturen.

Kapitel 2.3 (I RISE rapport): *Nedbruten data av typ av fordonsinnehav efter boendeform verkar inte finnas tillgänglig på nationell nivå.*

samt: *En studie från Västra Götalandsregionen indikerar att småhus, som utgör 42 % av hushållen i regionen, står för 68 % av fordonen, medan flerfamiljshus utgör 51 % av hushållen och 30 % av fordonen. Resultaten behöver inte vara representativa på nationell nivå.*

⁵¹ Hushållens boende 2020. Statistiknyhet från SCB. 2021. Statistikmyndigheten SCB. Hushållens boende (scb.se) Hämtat 2021-05-28.

⁵² RISE (2021) Flerfamiljsboenden, samfälligheter och laddinfrastruktur. Rapport 2021:47. ISBN 978-91-89385-37-5.

Kapitel 2.4 (I RISE rapport): *Närmare statistik som visar fördelningen av olika parkeringstyper verkar inte finnas på nationell nivå. Lokal statistik från exempelvis Stockholms stad visar att av hushåll med fordon parkerar omkring 50 % i privat garage eller på tomt, 38 % på gatan och 11 % i allmänt garage. Andelen gatuparkering och parkering i allmänna garage är högre i mer tätbefolkade delar av Stockholm. Det ger visst stöd att tro att den relativa betydelsen för gatuparkering är stor även i tätbefolkade delar på annat håll i landet.*

För att förbättra denna brist på statistik har ett arbete pågått i frågan där Energimyndigheten i maj 2021 har levererat förslag till SCB om nya statistikområden där infrastruktur på energiområdet ingår, inklusive laddinfrastruktur.⁵³

Bristen på statistik är ett av skälen till att det varit och är utmanande att göra kvantifierade konsekvensanalyser inom området laddinfrastruktur.

2.4.5 Kunskapshinder

Utifrån Energimyndighetens erfarenheter via dialog med aktörer och privatpersoner är kunskapsbrist kring laddinfrastruktur och olika aspekter av densamma fortfarande ett stort hinder. Hindret består till stor del av brist på kunskap och erfarenhet hos fastighetsägare, privatpersoner eller andra relevanta aktörer, så som företag, kring frågor kopplat till installation av laddinfrastruktur och betydelsen av hemmaladdning. Den bilden bekräftades även under Energimyndighetens hearing inom uppdraget där brist på kunskap ofta nämndes som ett hinder i diskussionerna. Frågor kopplat till kunskapsbrist lyfts även upp i intervjuerna inom Trafikverkets rapport om hinder för att äga och köra elfordon, se tidigare avsnitt 1.3.5.⁵⁴ Även vissa osäkerheter lyfts redan i avsnitt 2.3 i denna rapport. Kunskapsbristen kan bero på ett flertal faktorer som kan sammanfattas:

- Kunskapen finns inte eller är inte dokumenterad
- Kunskapen är utspridd eller svårt att hitta och/eller ta till sig (vilket kan ta för lång tid för den som behöver kunskapen)
- Kunskapen finns lättillgänglig och dokumenterad men berörda känner inte till att den finns eller var
- Kunskap finns men olika källor motsäger varandra eller har delvis olika rekommendationer (se tidigare om till exempel brandfrågor i avsnitt 2.4.2.)
- Kunskap finns men uppdateras inte tillräckligt snabbt

Sammantaget kan dessa faktorer skapa en osäkerhet för aktörer vilken roll och vilket ansvar de bör ta och inte ta, vilka incitament som finns samt hur aktörer och privatpersoner ser på investeringsbeslut avseende laddinfrastruktur och laddfordon. Kunskapsbristen är brett utbredd och berör flera områden, nedan nämns ett antal konkreta exempel:

Vad är tillåtet?

Många aktörer är osäkra på vad som är tillåtet idag. Det lyftes ett antal frågor på Energimyndighetens hearing 4 maj. Energimyndigheten har även genom frågor som kommit in till myndigheten skapat sig en uppfattning om vanliga frågor gällande regelverk.

⁵³ Slutleverans förstudie översyn 1 SO 11 maj 2021. 2021. Energimyndigheten. Diarienummer 2021-038534.

⁵⁴ Trafikverket (2020). *Äga och köra elbil. Kartläggning av hinder för att äga och köra elbil samt erbjuda laddning*. TRV 2019/40079.

Exempel på frågor som kommit upp är okunskap gällande regelverkets begränsningar för att utforma affärsmodeller, ofta kopplat till ägande och/eller drift av laddinfrastruktur av tredje part, ibland även kopplat till möjlighet till statsstöd. En vanligt förekommande fråga är hur man får agera på ett icke-koncessionspliktigt nät (IKN), vilket också är kopplat till vem som får sälja el eller tjänster kopplat till laddning och hur. Även osäkerhet kring elsäkerhet och brand är en vanlig fråga, vilket redan behandlats tidigare i rapporten, se avsnitt 2.4.2. Även vad som gäller i samfällighetsföreningar lyftes som en osäkerhet, detta har behandlats i avsnitt 2.4.1.

Affärsmodeller

Aktörer som är intresserade av att installera laddning är ofta osäkra på vilken affärsmodell man kan använda sig av. Detta gäller både fastighetsägare såväl som den privatperson som vill driva på frågan om laddning i fastigheten där privatpersonen bor. Vanliga frågor är hur man ska tänka med debitering av elen (där rättviseaspekten ofta är viktig), vem som ska stå för investeringen och hur den ska betalas av. Även hur betalning ska ske och i vilken utsträckning aktörer ska administrera själva gentemot vilka tjänster man kan tänka sig att handla upp och abonnera på är vanligt återkommande frågor. Här kan det även vara svårt för oerfarna aktörer att utvärdera offerter, då laddinfrastrukturuområdet fortfarande är förhållandevis nytt.

Snabb utveckling och nya standarder

Tekniken inom laddinfrastrukturuområdet utvecklas i snabb takt. Det handlar bland annat om att laddningspunkter anpassas för nya standarder, till exempel sådana för tvåvägs laddning (även kallat V2G/H, vehicle to grid, vehicle to home), eller anpassning för att kunna anslutas till de nya möjligheter till enklare och smartare styrning som möjliggörs genom de nya elmätare som ska vara på plats till 2025 enligt EU-krav.⁵⁵ En fråga kopplat till detta är även vilka lösningar för laststyrning och lastbalansering en aktör ska välja när det är aktuellt. Vilken lösning man väljer kan vara påverka möjligheterna för i vilken utsträckning man framöver kan delta i framtida flexibilitetsmarknader, då elmarknadens behov av effekt eller lokal kapacitet förväntas adresseras av sådana marknader i högre utsträckning framöver.

Det är alltså inte helt självklart att laddningspunkter som installeras idag fungerar optimalt ihop med kommande lösningar och även kommande fordons behov.

Frågan kompliceras ytterligare av att den som installerar behöver göra en bedömning av dagens och framtidens efterfrågan av laddning, med avseende på till exempel antal laddningspunkter och effekt, utöver osäkerheten kring teknikens utveckling. Som beskrivs i Trafikverkets rapport⁵⁶: *Dimensionering av antal laddningspunkter i bostadsrättsföreningen upplevs som en svår avvägning i planeringsfasen. Hur långsiktigt ska föreningen investera? Ska laddningspunkter enbart byggas för de som anmält intresse eller även för framtida laddfordonsägare? Medvetenheten om att efterfrågan på laddningspunkter lätt sprider sig i bostadsområdet när de första platserna börjar användas är stor och skalfördelar vid uppförandet vägs mot risken att bli stående med outnyttjade platser som inte genererar intäkter.*

⁵⁵ Funktionskrav elmätare. 2020. Energimarknadsinspektionen. Funktionskrav elmätare – Energi-marknadsinspektionen (ei.se). Hämtat 2021-08-30.

⁵⁶ Trafikverket (2020). Äga och köra elbil. Kartläggning av hinder för att äga och köra elbil samt erbjuda laddning. TRV 2019/40079.

Styrmedel för information

Ett problem kopplat till ovanstående kunskapshinder är att det, utöver att det inte finns myndighetsgemensam information, idag även saknas stöd till att ta fram och upprätthålla informationskanaler och informationsinsatser genom andra initiativ. Det finns i dagsläget vissa hemsidor och informationsinsatser framtagna⁵⁷ som innehåller efterfrågad information i viss utsträckning. Många av dessa har finansierats via stöd från det nationella investeringsstödet Klimatklivet eller från Energimyndigheten. Dessa stöd finns inte längre och i de investeringsstöd som fanns ingick inte heller långsiktig förvaltning och uppdatering av informationen.

Att det inte självklart finns uppdaterad information någonstans i kombination med att kunskapsbehovet i samhället är stort och att utvecklingen inom elektromobilitetsområdet går snabbt (både avseende fordon och laddinfrastruktur) innebär en risk och ett hinder för utvecklingen.

Som nämnts tidigare i rapporten har det även i hearingen som Energimyndigheten hållit den 4 maj framförts önskemål om en mer utbyggd och sammanhållen information som också hålls uppdaterad. Om en myndighetsgemensam information utvecklas kan en bedömning om det behövs ytterligare informationsinsatser eller stöd till andra initiativ inom offentlig eller privat sektor ingå.

2.4.6 Kostnader för uppgradering av fastighetselen eller nätbolagets närliggande nät

Hindret består i att det kan vara kostsamt att utöka fastighetens abonnemang i de fall detta behövs eller att behöva göra förstärkningar/förnyelse av fastighetselen, om nuvarande elkapacitet är för låg för att tillgodose laddning till laddfordon. Utöver detta kan det lokala nätbolaget behöva debitera eventuella förstärkningar av det lokala elnätet. Utmaningen består i att kostnaderna i vissa fall kan bli avsevärda och hur dessa kostnader fördelas rättvist inom fastigheten.

Det kan också ta lång tid att få tillgång till en högre kapacitet om det lokala eller regionala elnätet redan är högt belastat och utbyggnad krävs.

Dessa frågor behandlas inte ytterligare i det här uppdraget. Effektfrågan och behov av nätkapacitet är frågor som behandlas i flertalet andra utredningar och dialoger⁵⁸ kring elmarknaden samt i samband med utvecklingen av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU.⁵⁹

2.4.7 Stödformer

Det inkom flertalet synpunkter på nuvarande stödformer vid Energimyndighetens hearing. Man kan konstatera att det idag är fyra myndigheter som har olika form av stöd till laddinfrastruktur som direkt eller indirekt påverkar bilägares möjlighet till

⁵⁷ Exempel på sådana är fixaladdplats.se och emobility.se

⁵⁸ *EFFEKT-dialogen en dialog om energi och effekt*. Energimarknadsinspektionen. EFFEKT-dialogen en dialog om energi och effekt – Energimarknadsinspektionen (ei.se). Hämtat 2021-08-30.

⁵⁹ Europaparlamentets och Rådets direktiv (EU) 2019/944 av den 5 juni 2019 om gemensamma regler för den inre marknaden för el och om ändring av direktiv 2012/27/EU.

laddning där man bor; Naturvårdsverket, Skatteverket, Trafikverket och Energimyndigheten. Trafikverket har även ett samordningsansvar för svenska projekt inom ramen för EUs stöd till laddinfrastruktur genom EU-fonden CEF (Connecting Europe Facility). I hearingen framkommer det att det är svårt att få en överblick för den som avser att söka stöd. Naturvårdsverket har stöd via Klimatklivet för publik laddinfrastruktur men även ett separat stöd till icke-publik laddning, bland annat till bostadsrättsföreningar. Skatteverket administrerar Skattereduktion för grön teknik⁶⁰ som går till enskilda, främst villaägare, men också i vissa fall till boende i till exempel bostadsrätter. Trafikverket har ett stöd till publika laddstationer utmed vita sträckor, det vill säga vägsträckor som uppfyller vissa kriterier och idag saknar laddinfrastruktur. Energimyndigheten har ett anslag⁶¹ för stöd till publik laddning för tunga fordon (tunga fordon använder dock än så länge samma typ av laddning som personbilar). Alla dessa stödformer kan därför vara relevanta för hemmaladdning eller som alternativ om hemmaladdning saknas.

Synpunkter som inkommit är bland annat att gränsdragningen mellan publik och icke-publik laddning är svår och i flera fall avgörande för vilket stöd som kan tillämpas. Den gräns som finns idag definieras av EUs direktiv Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/94/EU av den 22 oktober 2014 om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen (så kallade AFID-direktivet), artikel 2 punkt 7:

För allmänheten tillgänglig laddningsstation eller tankstation: en laddnings- eller tankstation för påfyllning av alternativt bränsle till vilken användarna har icke-diskriminerande åtkomst i hela unionen. Icke-diskriminerande åtkomst kan innefatta olika villkor för autentisering, användning och betalning

där ordet publik i denna rapport används synonymt med ”för allmänheten tillgänglig”. I branschen har därför beteckningar som semi-publik laddning uppstått då det ofta är svårt att tolka orden icke-diskriminerande åtkomst. Den här beteckningen är idag väldigt spridd, i Sverige men också inom EU, men den saknar definition, och därmed värde för de stödgivande myndigheterna, då regelverket för stödgivning bygger på de definitioner som finns och är definierade i AFID-direktivet. Förslaget till ny EU-förordning⁶² som förväntas ersätta AFID-direktivet föreslår en annan definition av publik laddinfrastruktur, vilket kan ändra problembilden. Hindret är att det kan vara svårt för den enskilde att hitta rätt stödform, samt att flera stödformer kan vara aktuella eller att två olika ansökningar behöver göras om både publik och icke-publik laddning är aktuellt. Det skulle även kunna bli än fler ansökningar då ansökan till Klimatklivet måste delas upp per län.⁶³

Det fördes också en diskussion under hearingen 4 maj om kraven på laddningspunkter i samband med stödgivning men också om vilka de stödgrundande kostnaderna kan vara. Vilka krav kan till exempel ställas för att laddningspunkter på ett bra sätt ska samverka för att möjliggöra ökad flexibilitet på elmarknaden och vilka krav bör ställas på så kallade öppna data är exempel på sådana frågor. Standardisering möjliggör sannolikt bättre

⁶⁰ Grön teknik. Skatteverket. Grön teknik – Privat | Skatteverket. Hämtat 2021-10-14.

⁶¹ Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Statens energimyndighet, anslagspost 1:5 Infrastruktur för elektrifierade transporter

⁶² Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Brussels, 14.7.2021. URL: [revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf](https://european-council.europa.eu/media/e3000000/1/attachment_data/attachment_data/file/1141222/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuels_infrastructure_with_annex_0.pdf) (europa.eu)

⁶³ 11§, Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar

formulerade krav. Krav behöver sannolikt harmoniseras i samband med revidering av EU-direktiv inom det så kallade Fit for 55-paketet.⁶⁴ Frågor som kom upp var även om kostnader för till exempel elinfrastruktur i fastigheten kan ingå i stödgrundande kostnader, men också kostnader för uppgradering av det lokala elnätet om de specifikt faktureras den som söker stöd, samt förrättningskostnader vid ny förrättning för en gemensamhetsanläggning. Hindret är att reglerna är otydliga och att det finns ett behov av uppdatering av vissa av kraven vid stödgivning till laddinfrastruktur.

Under sommaren 2021 lades en ny artikel 36a⁶⁵ till i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (den s.k. GBER). Paragrafen handlar om stöd till publik laddning och leder troligen till att flera av stödformerna kan behöva revideras.

En annan utmaning är att stöd enligt EUs statstödsregler till icke-publik laddning för bostadsrättsföreningar och flerfamiljshus i huvudsak sker i enlighet med kommissionens förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse. Dessa regler innebär en begränsning i stödmöjlighet för en och samma organisation då statsstöd med grund i den förordningen inte får inte överstiga 200 000 euro under en period av tre beskattningsår till ett och samma företag.⁶⁶ Då större företag generellt sett gör fler och/eller större investeringar kan effekten bli att större företag snabbare än mindre företag når upp till maxgränsen för hur mycket stöd av mindre betydelse de kan få. Detta kan komma att göra att staten inte kan stödja investeringar som större företag gör lika mycket procentuellt som mindre företag. Hindret är att det saknas ett specifikt EU-gemensamt regelverk för stöd till icke-publik laddning.

2.5 Hinder för publik laddning

Publik laddning kan utgöra ett alternativ till dem som av olika skäl inte kan ladda i fastigheten där de bor. Publik laddning kan anordnas såväl på allmän platsmark, till exempel en gata, eller på kvartersmark. Boendeparkering är en form av parkering som i regel sker på allmän platsmark och de hinder som en laddfordonsanvändare kan ha där ingår i de hinder som beskrivs i detta kapitel.

2.5.1 Högre kostnader för publik laddning än icke-publik laddning

Ofta är publik laddning dyrare än icke-publik. Orsakerna, förutom att publik laddning i större utsträckning är vinstdrivande än icke-publik, är att det ofta kostar mer att installera den publika laddningen och att den har högre driftskostnader. Det samlade

⁶⁴ MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET, RÅDET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN. 55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet. Bryssel den 14.7.2021. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0550&from=EN>

⁶⁵ Kommissionens förordning (EU) 2021/1237 av den 23 juli 2021 om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget

⁶⁶ Med ordet "företag" menas enligt EU:s statstödsregler inte endast vad man rent allmänt kallar för företag utan till exempel även olika sorters organisationer kan anses vara företag om vissa kriterium är uppfyllda.

resultatet är att den enskilde i regel debiteras ett högre rörligt pris per kWh vid publik laddning än vad man betalar vid icke-publik. Det är inte ovanligt att publik laddning kostar lika mycket per km som flytande eller gasformiga bränslen till konventionella fordon. Det kan då vara svårt att motivera någon att byta till en bil som kostar mer utan att den ger lägre driftskostnader, för att man inte har tillgång till icke-publik laddning.

European Alternative Fuels Observatory (EAFO) har i en rapport⁶⁷ redogjort för typiska kostnader för publik laddning i de Europeiska länderna. Typiska kostnader för publik laddning som beskrivs i rapporten är för Sverige 3–8 kr/kWh för snabbladdning och 1–5 kr/kWh för normalladdning. Den som laddar hemma i en villa betalar normalt elpris för ett småhus. Där är priset ca 1,4–2,0 kr/kWh enligt Energimyndigheten.⁶⁸

En utmaning i Sverige är också stödets utformning. Det statliga investeringsstödet Klimatklivet⁶⁹ är den huvudsakliga källan för stöd till publik laddning. Klimatklivet är ett allmänt investeringsstöd för klimatåtgärder, alltså inte bara laddinfrastruktur. Klimatklivets princip⁷⁰ är att vid varje ansökningsomgång jämföra alla ansökta åtgärder och rangordna dessa i klimatnytta (störst varaktiga minskning av utsläpp av växthusgaser per investerad krona). De billigare åtgärderna får sedan prioritet. Eftersom publik laddning i regel är dyrt, i synnerhet i stadsmiljö, får dessa ansökningar avslag med motivet att de inte är kostnadseffektiva jämfört med andra åtgärder.

2.5.2 Osäkerhet kring tillgång till publik laddning

Det är idag i regel svårt att veta om den publika laddningspunkten är tillgänglig när det finns behov av att ladda eftersom laddpunkter nära bostaden kan vara upptagna eller på annat sätt otillgängliga. Osäkerheten om möjligheten att få laddning utgör ett hinder. Frågan om tillgängliggörandet av realtidsdata behandlas i det nya förslaget på AFIR-förordning.⁷¹ Det finns idag även möjlighet för aktörer att tillgängliggöra realtidsdata för laddningspunkter i databasen Nobil⁷², där Energimyndigheten har ett utpekat ansvar för svensk data. Realtidsdata för svenska laddningspunkter förmedlas idag inte via Nobil, men en del laddoperatörer förmedlar detta via sina egna appar. Dock hanterar ovanstående endast det fall där laddningspunkten är upptagen, inte det fall då parkeringsplatsen är upptagen men fordonet som står där inte laddar.

2.5.3 Förmånsbeskattning

I hearingen 4 maj har frågan om förmånsbeskattning för laddning lyfts som ett hinder, framförallt gällande laddning på arbetsplatsen med bakgrund av hur man ska beräkna förmånsvärdet och vad som faktiskt gäller. Bilden av att det finns en osäkerhet kring detta förstärks av Skatteverkets skrivelse ”Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån – förslag om lagändring”, där Skatteverket beskriver att myndigheten

⁶⁷ Avere (2021). *Pricing of electric vehicles recharging in Europe*. <https://www.eafo.eu/sites/default/files/2021-07/EAFO-Report-Pricing-of-Electric-Vehicle-Recharging-in-Europe.pdf>. Hämtat 2021-10-08.

⁶⁸ Energimyndigheten (2020). *Energiläget 2020*. ET 2020:1. ISBN 978-91-89184--53-4.

⁶⁹ *Klimatklivet*. Naturvårdsverket. Klimatklivet (naturvardsverket.se). Hämtat 2021-10-15

⁷⁰ 4 §, Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar

⁷¹ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Bryssel 2021-07-14.

⁷² Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Statens energimyndighet, bilaga, uppdrag 22

under lång tid fått många frågor från arbetstagare och arbetsgivare kring dels hur förmånsvärdet ska beräknas, dels möjligheten att betala ut skattefri milersättning till arbetstagare som laddar sin förmånsbil på arbetsplatsen.⁷³ Skatteverket beskriver vidare att deras erfarenhet av problemet kring förmånsvärdet dels gäller hur marknadsvärdet för laddningen ska beräknas, dels hur arbetsgivaren ska kunna avgöra vilken del av laddningen som avser tjänsteresor respektive privat laddning när en egen bil eller förmånsbil laddar på arbetsplatsen, vilket till stor del stämmer överens med den bild som aktörer givit i anslutning till Energimyndighetens hearing i uppdraget.

Det framgår tydligt av Skatteverkets hemsida att laddning av en förmånsbil eller egen bil på arbetsplatsen ska ses som en förmån och värderas enligt marknadsvärdet inklusive moms. Det står också att: *Värderingen av förmån av fritt drivmedel i form av el får göras utifrån dels uppskattad åtgång av el per mil, dels marknadsvärdet för elen (till exempel priset per kilowattimme). Det är uppgifter som arbetsgivaren behöver ta fram för varje bil.*⁷⁴

Det är idag vanligt förekommande att arbetstagare eller näringsidkare som har bilförmån laddar vid bostaden under natten och på arbetsplatsen under dagen. Personen betalar då sannolikt själv kostnaden för laddningen vid bostaden medan arbetsgivaren eller näringsidkaren betalar kostnaden för laddningen vid arbetsplatsen. För eldrivna bilar innebär det att arbetsgivaren ska räkna ut förmånsvärdet för laddningen på arbetsplatsen per månad utifrån antal körda mil privat, antal körda mil totalt, marknadsvärdet för elen per kilowattimme och antal kilowattimmar. Enligt Skatteverkets administrativa praxis får samma genomsnittliga pris inklusive moms per kilowattimme som arbetstagaren betalar vid laddning vid sin bostad användas som marknadsvärde vid laddningen på arbetsplatsen.⁷⁵

En arbetsgivare kan lösa problemet genom att tillhandahålla tekniska lösningar för att mäta och debitera arbetstagares laddning och ta fram underlag till beskattningen utifrån den informationen. Det innebär i regel en högre kostnad för att inkludera den funktionaliteten i infrastrukturen eller mjukvaran. Många arbetsgivare saknar, enligt Skatteverket⁷⁶, dock teknisk funktionalitet för att registrera vilken mängd el som respektive arbetstagare laddar. De får således använda sig av andra manuella system och rutiner för att beräkna förmånsvärdet. Detta gör administrationen mer krävande och kan också medföra ytterligare kostnader. Dessutom kan det vara problematiskt att fastställa vad som kan motsvara ett marknadsmässigt värde på elen. Enligt Skatteverket förekommer det att arbetsgivare som en konsekvens av att man har svårt att fastställa ett korrekt förmånsvärde underlåter att redovisa drivmedelsförmånen istället.

Regelverket är även olika beroende på om det gäller en drivmedelsförmån för egen bil eller förmånsbil som ska ladda på arbetsplatsen. Skillnaderna beskrivs tydligt i Skatteverkets skrivelse.⁷⁷

⁷³ Skatteverkets skrivelse ”Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån – förslag om lagändring” 2021-03-15

⁷⁴ *Svar på vanliga frågor*. Skatteverket. Jag får ladda min elbil med min arbetsgivares laddare vid arbetsplatsen. Ska jag skatta för detta? | Skatteverket Hämtat 2021-09-22.

⁷⁵ Skatteverkets skrivelse ”Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån – förslag om lagändring” 2021-03-15

⁷⁶ Skatteverkets skrivelse ”Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån – förslag om lagändring” 2021-03-15

⁷⁷ Skatteverkets skrivelse ”Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån – förslag om lagändring” 2021-03-15

Ett annat hinder som beskrivs i Skatteverkets skrivelse är att det regelmässigt i dagsläget inte fungerar för en arbetsgivare att betala ut skattefri milersättning till en arbetstagare för den laddning som arbetstagaren bekostat själv om arbetstagaren även laddar på arbetsplatsen, utan endast om arbetstagaren bekostat allt drivmedel själv för sina tjänsteresor. Att en arbetstagare laddar både i hemmet och på arbetsplatsen är vanligt och därmed är det viktigt att även det hindret adresseras. För vidare fördjupning i varför regelverket inte fungerar hänvisas till Skatteverkets skrivelse.

Ett annat hinder som framkommit från Energimyndighetens hearing 4 maj är när arbetstagaren laddar fordonet hemma men då arbetsgivaren ska stå för bränslekostnaden. Det kan röra verksamhetsfordon (företagsfordon), som används i tjänsten, men av olika skäl parkeras på arbetstagarens parkering under delar av tjänsteutövningen. I de fall fordonet är laddbart kan det vara både lämpligt och nödvändigt samt möjligt att ladda hemma. Ett annat fall kan vara förmånsfordon där arbetsgivaren står för bränslet under en tjänsteutövning. Även här uppstår en ny situation med möjlighet att ladda hemma. Båda dessa fall uppstår eftersom laddfordon har möjligheten och ibland behov av laddning hemma hos arbetstagaren.

2.5.4 Betalningslösningar

Utmaningen med betalningslösningar ligger i att det finns många olika betalningslösningar men också att olika aktörer erbjuder olika priser för samma laddningspunkt. Generellt sett genomgår betalning av små utgifter en stor teknisk förändring just nu. Utöver de traditionella betalningssätten med kort och kontanter tillkommer olika appar där man registrerar sig och sitt kort. Utöver detta ökar också användningen i olika länder av lösningar som det svenska Swish. För laddningsbranschen finns också en särskild lösning via fordonet. Vid anslutning av fordonet till en EU-godkänd laddningspunkt sker utöver laddningen också kommunikation mellan fordonet och laddningspunkten, bland annat för kontroll av elsäkerhet. Det protokoll som finns för kommunikation, ISO 15118⁷⁸, mellan fordonet och laddningspunkten möjliggör också överföring av information som möjliggör betalning av laddningen. För den som använder fordonet innebär det att man en gång registrerar uppgifter för bilen (vem som ska betala) sedan kan betalningen ske automatiskt vid olika laddningspunkter om fordonet och laddinfrastrukturen är förberedd för detta. Det krävs alltså att både fordonet och laddningspunkten klarar av detta. Den här lösningen brukar kallas ”plug-and-charge” och är använd av några av aktörerna på elbilsmarknaden och nu tycks fler biltillverkare och laddoperatörer arbeta i denna riktning på EU-nivå.

Utöver de olika betalningslösningarna finns det även olika former av samlande tjänster, det vill säga man erbjuder laddning från flera olika laddoperatörer i samma tjänst. Detta för att slippa ha flera appar eller andra betalningslösningar. Detta medför i regel mer-kostnader för fordonsanvändaren som i gengäld får en enklare och smidigare betallösning.

⁷⁸ *Vägfordon – Gränssnitt för kommunikation mellan laddningsbart fordon och laddstation (V2G) – Del 1: Allmän information och användningsfall (ISO 15118-1:2013)*. Svenska institutet för standarder. Standard – Vägfordon – Gränssnitt för kommunikation mellan laddningsbart fordon och laddstation (V2G) – Del 1: Allmän information och användningsfall (ISO 15118-1:2013) SS-EN ISO 15118-1:2015 – Svenska institutet för standarder, SIS. Hämtat 2021-10-08.

För frågan om betallösningar pågår en särskild dialog på ministernivå mellan departement och bransch.⁷⁹ Frågan om betalningslösningar behandlas även i det nya förslaget på AFIR-förordning.⁸⁰ Frågan bearbetas därför inte ytterligare i det här uppdraget.

2.5.5 Laddning på allmän platsmark

Allmän platsmark är avsedd för allmänheten. Marken kan därför inte användas för behov som en specifik enskild person eller organisation (till exempel fastighetsägare) har. Utöver det finns det i PBL inga hinder mot att anordna laddningspunkter på allmän plats, så länge de har en naturlig koppling till avsedd markanvändning. Trots det finns det en mängd utmaningar kring allmän platsmark (där vissa även är relevanta för kvartersmark) som:

- Laddningspunkter kan anordnas på exempelvis allmän plats som är avsedd för gata eller parkering. Kommuner gör dock olika bedömningar i fråga om det är lämpligt att anlägga laddningspunkter på allmän platsmark med hänsyn till att sådan mark ska vara till för gemensamma ändamål (till exempel kollektivtrafik, gång och cykling) samt att utrymmena behöver kunna hanteras effektivt och flexibelt när många olika allmännyttigheter ska rymmas där och behoven även kan skifta över tid. Det finns också en målkonflikt i att kommuner har som mål att minska biltrafiken i städerna men samtidigt skapa förutsättningar för fler att ha laddfordon. Varje kommun behöver alltså ta ställning i frågan om laddningspunkter ska anläggas på allmän platsmark och inför den bedömningen beakta flera olika slags intressen.
- Trafikregelverket är otydligt kring vilka möjligheter som finns i fråga om att villkora laddplatser. Om en kommun väljer att föreskriva att en plats ska vara laddplats genom lokala trafikföreskrifter kan kommunen behöva säkerställa rimlig tillgänglighet till laddplatsen. För vanliga parkeringsplatser kan kommunen föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men det är inte lika tydligt om samma möjlighet finns för laddplatser. Det går dock att argumentera för att en laddplats kan villkoras så som övrig parkering utifrån att såväl definitionen⁸¹ som uppställnings-⁸² och utmärkningsreglerna⁸³ för laddplats anger att det rör sig om parkering. Stöd för det kan även hämtas från till exempel den juridiska litteraturen⁸⁴ och Transportstyrelsens promemoria⁸⁵ med förslag till de nuvarande reglerna. Ett alternativ kan vara att tillhandahålla laddning på vanliga parkeringsplatser utan att föreskriva att de ska vara laddplatser, men det innebär då att även andra fordon än laddfordon får parkera där.

⁷⁹ Rundabordssamtal om betalningslösningar för elbilsaddning. Regeringen. 2020. Rundabordsamtal om betalningslösningar för elbilsaddning – Regeringen.se. Hämtat 2021-08-30.

⁸⁰ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Bryssel 2021-07-14.

⁸¹ Se 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.

⁸² Se 3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276).

⁸³ Se 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen (2007:90).

⁸⁴ Olsson, Römbo, Ståhl och Ceder (2020), *Trafikkommentarer*, JUNO version 10, kommentaren till 10 kap. 9 a § trafikförordningen.

⁸⁵ Transportstyrelsens promemoria den 2010-05-05 (rev. 2010-05-20), *Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar*, TSV 2010-2130.

- Det krävs ett beslut om lokal trafikföreskrift innan ett vägmärke kan sättas upp om laddplats (gäller även på kvartersmark). Om ett sådant beslut saknas kan situationen uppstå att laddningspunkten i juridisk mening inte är en laddplats (platsen kan då även användas av andra fordon än laddfordon). Det kan även nämnas att det utöver skylten för laddplats (tilläggstavla T24) även finns ett vägmärke för laddstation (lokaliseringsmärke H27), men till skillnad från begreppet laddplats är begreppet laddstation inte definierat i förordningen om vägtrafikdefinitioner, som vägmärkesförordningen hänvisar till. SKR har i sin skrift från 2017 därför lyft att det är få anses tveksamt om det får vägvisas (lokaliseringsmärke H27, laddstation) till en anläggning som inte är reglerad (och utmärkt) som laddplats.⁸⁶ I EU-kommissionens förslag till AFIR-förordning⁸⁷ föreslås en definition av ordet laddstation. Denna definition sammanfaller inte självklart helt med den definition som antyds i Trafikverkets föreskrifter genom skyltens utformning.
- Det upplevs av en del kommuner som oklart om de får debitera elkostnaden om de tillhandahåller laddning. Elförsörjning ryms dock i den kommunala kompetensen och en kommun (i egenskap av förvaltning eller som kommunalt elföretag) bör därför kunna debitera elkostnaden om den tillhandahåller laddning på kommunal mark. Dock behöver förbudet mot sammanblandning av elnätsverksamhet⁸⁸ och konkurrensutsatt elverksamhet beaktas och att det finns ett tillämpligt undantag⁸⁹ från koncessionsplikten där även överföring av el för annans räkning är tillåtet. Om kommunen som förvaltning tillhandahåller laddning gäller kommunallagens regler om lokalisering, likställighet och självkostnad m.m. Om bolagsformen används gäller inte samma principer utan då ska till exempel pris-sättningen vara marknadsmässig. Det förekommer också att laddning på kommunal mark hanteras av privata aktörer (efter att kommunen upplåtit marken eller genomfört en upphandling om laddtjänster på kommunal mark).
- Det finns även vissa utmaningar av mer praktisk karaktär med laddning på allmän platsmark. Om laddning anordnas utmed gatan, till exempel för boendeparkering, krävs det i regel mer omfattande grävningsarbete än i anslutning till en byggnad. Stolpen för laddningspunkten kan också vara i vägen för utryckningsfordon och snöröjning. Det finns också utmaningar med att fordon kan behöva parkeras mot färdriktningen för att laddsladden inte ska riskera att komma ut i gatan.
- Det finns begränsningar i dagens trafikregelverk när det gäller att kunna reservera laddplatser eller parkeringsplatser (med laddningsmöjligheter) för exempelvis delningsfordon⁹⁰ och taxibilar. Detta är fordon som ofta är i rörelse och som därför, om de är eldrivna, behöver laddas ofta. En laddplats innebär att platsen

⁸⁶ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50.

⁸⁷ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Bryssel 2021-07-14.

⁸⁸ Se 3 kap. 1 a § ellagen (1997:857).

⁸⁹ I förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857) finns en uttömmande lista på elledningar och elnät som inte kräver nätkoncession.

⁹⁰ Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon. SOU 2022:22. ISBN 978-91-38-25045-7, definition kap. 7.3.5

är reserverad för laddbara fordon, men alla laddbara fordon har då tillgång till platsen. Det går inte att reservera den för enbart sådana laddbara fordon som ingår i en motorfordonspool. På allmän platsmark går det inte heller att reservera vanliga parkeringsplatser för enbart laddbara fordon eller fordon som ingår i en motorfordonspool, men förslag till nya regler finns i det sistnämnda avseendet⁹¹ (På kvartersmark gäller inte samma regler, utan där finns större möjligheter att reservera platser för olika behov.). Enligt dagens regler går det inte heller att kombinera exempelvis laddplats och ändamålsplats för till exempel taxi.

- Det krävs tillstånd av Polismyndigheten enligt ordningslagen om en offentlig plats används på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget.⁹² Det är i dag osäkert om det krävs ett sådant tillstånd för att sätta upp laddningspunkter inom en offentlig plats som exempelvis utgörs av gator eller torg på allmän plats. Det råder tveksamhet över om den del av laddningspunkten som är ovan mark kan anses stämma överens med det ändamål som platsen har upplåtits för. Detta gör att de som vill installera laddplatser potentiellt avstår från att installera dessa. Det är kostsamt att ta bort laddningspunkter i efterhand, speciellt i de fall då det skulle visa sig att det krävs ett tillstånd i efterhand och att ett sådant tillstånd sedan inte är möjligt att få.

I bilaga 5 finns en mer utförlig beskrivning av regler som berör markanvändning och trafikreglering samt utmaningar kopplade till laddning på allmän platsmark och kvartersmark utifrån främst ett kommunalt perspektiv. Där redovisas också exempel på hur några kommuner arbetar med laddinfrastruktur samt även två utländska exempel.

2.6 Potentiella hinder som framförts till utredningen men som inte bearbetats vidare

Nedan beskrivs ett antal potentiella hinder som lyfts till Energimyndigheten efter hearingen den 4 maj, som Energimyndigheten inte haft möjlighet att bearbeta vidare inom uppdraget:

- Det visade sig inledningsvis svårt för några småhustillverkare att få tillstånd certifiering av laddningspunkterna som en del av leveransen av huset till kund. Hindret bestod i att metoden krävde test med laddfordon på plats. Det är oklart om problemen kvarstår.
- Det har framförts till Energimyndigheten via RISE att åtminstone en kommun har önskat ställa krav på laddinfrastruktur i detaljplanen för ett nytt bostadsområde på privat mark. Det visade sig inte vara möjligt.
- Det har framförts till Energimyndigheten att Skatteverket inte medger avdragsrätt för installation av en laddningspunkt för en fastighetsägare. Kostnaderna anses kopplade till en stadigvarande bostad (bostadshyra är momsfrött) och därmed finns det ingen avdragsrätt enligt Skatteverket.
- Det har framförts att det är oklart om Grön teknik-avdraget för laddningspunkter hos Skatteverket kan användas för enskilda även i en samfällighetsförening.

⁹¹ *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon*. SOU 2022:22. ISBN 978-91-38-25045-7

⁹² Se 3 kap. 1§ ordningslagen (1993:1617).

3 Förslag till åtgärder

3.1 Förslag kopplade till de hinder som är utgångspunkt för redovisningen enligt uppdraget:

3.1.1 *Undersök om kostnader för lantmäteriförrättningar ska ingå i stöd till laddinfrastruktur*

Förslag: Att undersöka om kostnader för lantmäteriförrättningar ska utgöra en stödgrundande kostnad för stöd till laddinfrastruktur.

Inom uppdraget har Lantmäteriet tagit fram en separat rapport, Bilaga 1, där förutsättningarna för installation av laddinfrastruktur i gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening reds ut, med fokus på den legala aspekten. Arbetet har tydliggjort hur de regelmässiga förutsättningarna ser ut och av resultatet framgår att Lantmäteriet gör bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som idag förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk. Genom riktade informationsinsatser till samfälligheter kombinerat med ett bättre stödmaterial för handläggare bör handläggningstider och därmed även kostnader bli mindre. Förbättrat stödmaterial har redan tagits fram inom ramen för regeringsuppdraget, samtidigt som det redan pågår ett arbete med att se över den interna och externa kommunikationen kring laddningspunkter och samfälligheter i enlighet med det separata uppdrag i Lantmäteriets regleringsbrev för 2021 som nämnts tidigare i rapporten.⁹³ Förutom de kommunikationsåtgärder som ingår i regleringsbrevs-uppdraget föreslås även att Lantmäteriet ingår i den myndighetsgemensamma insats som beskrivs i avsnitt 3.2.1.

Även om Lantmäteriets insatser, via pågående regleringsbrev och inom detta regeringsuppdrags utredning av regelverket och framtagna stödmaterial, kommer bidra till att sänka kostnaderna för en ny lantmäteriförrättning, medför en omprövning av gemensamhetsanläggningen likväl en extra kostnad för en samfällighetsförening. Kostnaden kan vara mer eller mindre betydande beroende på samfällighetsföreningens storlek och hur kostnaden för omprövningen fördelas.

I avsnitt 2.4.1 framgår tydligt att Lantmäteriet i sitt yttrande över utfasningsutredningens betänkande att bidragsmedel är att föredra framför tidsbegränsade anslag av administrations-skäl samt att tidsbegränsade anslag förutsätter en ändring i förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmäteriförrättningar.

I syfte att ytterligare minska kostnaderna och därmed hinder för samfällighetsföreningar som vill installera laddinfrastruktur föreslås därför att det utöver arbetet som gjorts inom detta uppdrag undersöks om kostnader, kopplade till omprövning av lantmäteriförrättningar med anledning av inkludering av laddinfrastruktur i anläggningsbeslutet, ska inkluderas som en stödgrundande kostnad i de stöd som kan tänkas vara relevanta att söka för samfällighetsföreningar. Då stödnivåerna idag främst är anpassade för att täcka kostnader kopplat till installation och hårdvara kan även stödnivån då behöva utökas, alternativt att stödet för förrättningskostnad sker i separat regi från stödet till installation och hårdvara.

⁹³ Regleringsbrev för budgetåret 2021 avseende Lantmäteriet. Mål och återrapporteringskrav. Kommunikation om laddpunkter.

3.1.2 Undanröj osäkerheter kopplat till allmän platsmark och kvartersmark

Förslag: Att åtgärder vidtas för att undanröja de otydligheter som beskrivs när det gäller regelverket då de utgör ett hinder mot en effektiv reglering och användning av laddplatser på allmän platsmark och kvartersmark. Åtgärder behöver vidtas för att:

1. förtydliga i regelverket så att det är tydligare för en kommun eller en länsstyrelse att föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera på en laddplats.
2. ändra regelverket för taxifordon och delningsfordon så att det går att kombinera reservation för dessa fordonstyper med reservation för en laddplats.
3. undersöka i vilken utsträckning tolkning av ordningslagen är ett problem idag angående möjligheten att etablera en laddningspunkt och vid behov vidta ytterligare åtgärder.
4. införa en gemensam definition av ordet laddstation på nationell nivå.

Trafikregelverket är otydligt kring vilka möjligheter som finns i fråga om att villkora laddplatser. För vanliga parkeringsplatser kan kommunen föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera, men det är inte lika tydligt om samma möjlighet finns för laddplatser. Det går dock att argumentera för att en laddplats kan villkoras så som övrig parkering men det skulle kunna bli tydligare.

Det finns begränsningar i dagens trafikregelverk när det gäller att kunna reservera laddplatser eller parkeringsplatser (med laddningsmöjligheter) för exempelvis delningsfordon och taxibilar. Det går inte att kombinera de olika reglerna. Att tillåta detta skulle kunna göra det enklare att införa eldrivna taxibilar och delningsfordon.

Det krävs tillstånd av Polismyndigheten enligt ordningslagen om en offentlig plats används på ett sätt som inte stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget.⁹⁴ Det är idag i vissa fall osäkert om det krävs ett sådant tillstånd för att sätta upp laddningspunkter inom en offentlig plats som exempelvis utgörs av gator eller torg på allmän plats. Detta försvårar potentiellt etablering av laddningspunkter. Hur pass försvårande frågan är finns det inte kännedom om.

Ordet laddstation används bl.a. i vägmärkesförrordningen men det saknas koppling mellan detta begrepp och ordet laddplats. EU föreslår en definition av begreppet laddstation i det nya förslaget till AFIR-förordning.⁹⁵ Det begrepp som där föreslås är inte självklart detsamma som finns antytt i vägmärkesförrordningen. Ordet kan därför behöva definieras tydligt på nationell nivå med hänsyn tagen till EUs gemensamma regelverk.

⁹⁴ Se 3 kap. 1§ ordningslagen (1993:1617).

⁹⁵ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Bryssel 2021-07-14.

3.1.3 Fortsatt analys av "Tillträde till laddning"

Förslag: Frågan om tillträde till laddning behöver utredas vidare för att ta fram ett konkret förslag på om och i sådant fall hur Right-to-Charge-bestämmelser kan implementeras i Sverige i olika boendeformer. En utredning behöver se över om det finns andra alternativ än att stärka regelverket, vilka boendeformer som ska ingå i en eventuell svensk lagstiftning samt på vilket sätt. Även de andra frågeställningar som lyfts i denna rapport behöver inkluderas i utredningen.

EU-kommissionen har pekat ut *right to charge* som en potentiell åtgärd för att överkomma den ofta långa och komplexa processen att besluta om installation av laddningspunkter. Inom uppdraget har utformningen av och bakgrunden till Right-to-Charge-bestämmelser i Norge, Spanien och Frankrike analyserats av forskningsinstitutet RISE, där tyngdpunkten varit på flerbostadshus där den egna bestämmanderätten ofta är begränsad. Förutsättningarna för att påverka ser dock olika ut beroende på om den boende äger sin bostad eller inte, samt hur situationen kring parkering ser ut. Även om det finns parkeringar som ingår i fastigheten och den boende har någon form av nyttjanderätt för dessa finns det utmaningar både för hyresgäster och ägare av bostadsrätter när det kommer till rådighet att installera laddningspunkter, där utmaningen är störst för den som bor i en hyresrätt och inte har någon makt i beslutsprocessen kring fastigheten alls.

Hur stor skillnad Right-to-Charge-bestämmelser gjort i till exempel Norge kontra andra styrmedel är svårt att avgöra och skilja ut. Då Energimyndigheten inte känner till någon sådan analys, samt av de skäl som nämns i avsnitt 2.4.4, är det i dagsläget svårt att göra någon kvantitativ analys av både hur stor problematiken är och därmed också hur stor potential en eventuell Right-to-Charge-lagstiftning har i Sverige. Utifrån siffrorna från SCB i avsnitt 2.4.4 kan antagandet göras att mer än 49 procent av alla hushåll skulle kunna drabbas av problemet att en boende själv inte kan besluta över att installera laddning på sin parkering, men utan mer kunskap om hur tillgången till parkering ser ut för de som bor i flerbostadshus och småhus tillsammans med hur ägandet av dessa ser ut är det svårt att dra ytterligare slutsatser om vilken nytta sådan lagstiftning skulle kunna göra.

Det framgår av RISE undersökning att de länder som analyserats och har infört Right-to-Charge i någon omfattning har gjort det för att adressera tilltagande konflikter i flerbostadshus rörande installation av laddningspunkter. Det framgår också att liknande lagstiftning är på väg eller har introducerats på flera ställen (Tyskland, Österrike, Ontario). Gällande liknande konflikter idag i Sverige och hur många som vill installera laddinfrastruktur, men inte har möjlighet att göra det på grund av att man inte har rådighet, finns det inte heller dokumenterat underlag. Därmed går det inte heller i dagsläget att göra en uppskattning av hur problemet skulle kunna utvecklas över tid när efterfrågan på elbilar ökar. Teoretiskt sett skulle problemet alltså kunna drabba mer än 49 % av alla hushåll framöver i olika omfattning (flerbostadshus samt vissa småhus där parkeringen är ordnad gemensamt), alternativt en betydligt mindre andel, helt beroende på ambition och vilka beslut som tas hos exempelvis hyresvärdar och styrelser i bostadsrättsföreningar.

Analys av kostnad kontra nytta innan lagstiftning infördes i de länder som infört Right-to-Charge-bestämmelser har heller inte påträffats i undersökningen.

Med utgångspunkt från kartläggningen av lösningar i andra länder behöver en framtida lagstiftning eller Right-to-Charge regelverk i Sverige beakta följande:

- **Vilka boendeformer ska omfattas?**

Här är det olika i de undersökta länderna. Störst fokus verkar ha varit på boendeformer där den boende äger bostaden i någon form av flera anledningar, bland annat med argumentet att dessa anses ha större köpkraft och därmed har möjlighet att skaffa elbil tidigare. Samtidigt är det boendeformer där den boende inte äger bostaden där rådigheten är mest begränsad. Ett argument för att begränsa omfattningen initialt skulle kunna vara att framtagandet av ett regelverk kan påskyndas och erfarenheter dras inför en utvidgning. Vad som är mest effektivt tillvägagångssätt får avgöras vid en eventuell kommande utredning.

- **Vilka parkeringsformer ska omfattas?**

Även här har medlemsländerna gjort olika. I Norge ingår flytande parkeringsplatser medan det i Spanien och Frankrike är kopplat till en fast plats. Regelverket kan bli mer komplicerat om även flytande parkeringar ska omfattas, men samtidigt är det mer flexibelt och kräver mindre infrastruktur om laddinfrastruktur kan användas till fler fordon.

- **Ska det särskilt beaktas den nuvarande kontexten med möjlighet till föreningsdemokratiskt inflytande?**

Här kan förenklat sägas att det för bostadsrättsföreningar och kooperativa hyresrättsföreningar finns en möjlighet till inflytande och tillträde till laddning om, något förenklat, en majoritet av de boende tycker att det är en bra prioritering. Samtidigt finns en risk att detta hindrar de första boende som vill ställa om till ett laddfordon då tillgång till laddning kanske inte kommer till förrän intresset är tillräckligt stort. En eventuell utformning av Right-to-Charge-bestämmelser behöver dock ta hänsyn till de processer som redan finns och inte inkräkta på dessa mer än absolut nödvändigt. Något som skulle kunna underlätta utifrån hur det ser ut idag är bättre kunskap och förståelse för olika affärsmodeller, där en stor del av kostnaden för den nya infrastrukturen ofta kan läggas på de boende som använder den.

Även de principiella utgångspunkter som nämns i avsnitt 2.3.4 behöver beaktas vid en vidare utredning.

3.2 Ytterligare förslag på åtgärder utifrån redovisade hinder

3.2.1 Samordna myndighetsinformation kring laddinfrastruktur

Förslag: Att regeringen ger relevant myndighet i uppdrag att i samverkan med berörda myndigheter och aktörer föreslå hur en samlad plattform för information om laddinfrastruktur kan inrättas, kommuniceras och finansieras.

Det är många myndigheter och andra aktörer som har uppgifter och information kring laddning och ansvarsområden som på olika sätt berör laddinfrastruktur. Det är också många aktörer som på Energimyndighetens hearing har framfört önskemål om det är möjligt att förenkla för användare av fordon och berörda aktörer genom att samla

relevant information kopplat till etablering av laddningsinfrastruktur på en plats. Myndigheterna som samverkat inom ramen för regeringsuppdraget gör bedömningen att det borde vara möjligt.

Huvuddelen av hindren som beskrivs i kapitel 2 kan underlättas genom att information om etablering av laddningsinfrastruktur når rätt målgrupp. Det är en stor mängd aktörer som kommer att behöva förstå sin roll i förhållande till laddinfrastruktur och investera i laddning eller behöva utöka omfattningen av sin befintliga laddinfrastruktur inom de närmaste 10–15 åren. Det handlar om att exempelvis fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, samfällighetsföreningar och enskilda behöver en plats där de kan hitta aktuell information från berörda myndigheter så att de kan komma vidare med att etablera laddinfrastruktur. En myndighetsgemensam plattform kan även användas för att förmedla goda exempel som visar hur man kan lösa olika frågor. Vidare har det påpekats från flera av deltagarna på hearingen att det finns kunskapsbrister och missförstånd hos aktörer som vill installera laddinfrastruktur även inom områden utöver det som berör myndigheters direkta ansvarsområden.

De myndigheter som idag har olika roller som berör den som vill installera en laddningspunkt, eller kan ha olika roller, i anslutning till laddning av laddfordon i en fastighet eller i gatumiljö/parkeringsgarage, är främst: Boverket, Elsäkerhetsverket, Energimyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Konsumentverket, Lantmäteriet, Skatteverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Naturvårdsverket, Upphandlingsmyndigheten, Energimarknadsinspektionen och Svenska Kraftnät samt regionala och kommunala myndigheter som de lokala räddningstjänsterna och de kommunala byggnadsnämnderna.

Naturvårdsverket, Skatteverket, Trafikverket och Energimyndigheten är även ansvariga för statliga stöd för installation av laddinfrastruktur.

Energimyndigheten har även en roll som innebär samordning av laddinfrastruktur. Uppdraget beskrivs i Naturvårdsverkets regleringsbrev med: ”Anslagsposten får användas för utgifter för samordning av stöd till laddinfrastruktur”. I detta ingår även att ansvara för svensk information om publik laddning i databasen Nobil.

3.2.2 Utveckla kunskap och ta fram bättre underlag

Förslag: Att regeringen ger relevanta myndigheter i uppdrag att ta fram statistik för laddinfrastruktur vid olika typer av parkering och tillgång till parkering i olika boendeformer. Denna statistik saknas i Sverige. För icke-publik laddning är det idag extra svårt att bedöma omfattningen, men det finns även ett behov av statistik för publik laddning.

Förbättrade underlag behövs för att kunna föreslå lämpliga styrmedel och åtgärder som främjar elektrifieringen av transportsektorn genom en utbyggd laddinfrastruktur, som en del av transportsektorns omställning till fossilfrihet. Nedan beskrivs några områden som nämns i kapitel 2.

- Det saknas grundläggande fakta och kunskap för att på ett bättre sätt beskriva och kunna utveckla området laddning för boendeformer där boenden saknar rådighet för att etablera laddningsinfrastruktur. Av SCB⁹⁶ kan man läsa att av alla hushåll

⁹⁶ Boende i Sverige. Statistikmyndigheten SCB. Boende i Sverige (scb.se). Hämtat 2021-04-22.

bor 43 procent i ett småhus och 49 procent i en lägenhet i ett flerbostadshus. Alla som bor i småhus har dock inte rådighet. Bland annat saknas det underlag för hur många fordon som brukas och parkeras vid hemmet av boenden som inte har rådighet, hur tillgången till parkering ser ut samt hur parkeringen ägs eller är organiserad, samt om den är förlagd utomhus eller inomhus. Det saknas även kunskap om hur många laddningspunkter det redan finns på sådana platser, utomhus respektive inomhus. Det saknas också kunskap om hur många som på grund av brist av hemmaladdning idag i huvudsak laddar på publika laddningspunkter. Den här bristen på kunskap gör det sammantaget svårt att avgöra hur effektiva eventuella förslag och åtgärder är.

- Det saknas helt statistik för laddinfrastruktur i Sverige idag, vilket bland annat behövs för redovisning till EU. I det nuvarande förslaget till ny AFIR-förordning⁹⁷ ska medlemsländerna till skillnad från tidigare utöver publik laddning även redovisa statistik på icke-publik laddning. Det finns idag vissa data i till exempel databasen Nobil för publik laddning, men denna är inte statistik. För icke-publik laddning finns ingen data. För att kunna följa upp utvecklingen av laddning för alla olika boendeformer behövs statistik.

3.2.3 Förenkla förmånsbeskattning av el

Förslag: Att Skatteverkets förslag om att utreda schablonberäkning av förmånen av laddning genomförs i syfte att förenkla för arbetsgivare såväl som arbetstagare. Det bör även övervägas att utöka förslaget till att omfatta även el som laddas "hemma" hos arbetstagaren och där ersättning från arbetsgivaren är rimlig men där det är svårt att bedöma marknadsvärdet av laddningen.

Även Skatteverkets förslag om att den som laddat el på arbetsplatsen för en förmånsbil eller egen bil ska ha motsvarande avdragsrätt som den som själv bekostat allt drivmedel för tjänsteresorna bör genomföras.

Skatteverket kom den 15 mars 2021 med en skrivelse⁹⁸ som berör förmånsbeskattning av el för laddning på arbetsplatser där de har ett förslag att utreda vidare frågan om schablonberäkning av förmånen. De skriver: *Frågan om ett schablonvärde bör införas när en arbetstagare laddar sin elbil på arbetsplatsen bör utredas separat.* Energi-myndigheten bedömer – av deltagare på hearingen och efter samtal med Skatteverket – att frågan också kan vara aktuell för värdering av laddning som görs hemma hos fordonsanvändaren men då det görs för arbetsgivarens räkning och där ersättning från arbetsgivaren är rimlig.

Skatteverket har också uppmärksammat att: *Arbetstagare som laddar sin förmånsbil på arbetsplatsen missgynnas skattemässigt, både i förhållande till arbetstagare som*

⁹⁷ Proposal for a REGULATION OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Bryssel 2021-07-14.

⁹⁸ Skatteverket (2021). *Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån*. Promemoria. Skatteverkets skrivelse 2021-03-15, Förenklad beskattning av bilförmån och drivmedelsförmån – förslag om lagändring | Skatteverket

har en privat elbil som de laddar på arbetsplatsen och i förhållande till arbetstagare som har förmånsbil med annat drivmedel än el.⁹⁹ Skatteverket föreslår därför att: Den som laddat el på arbetsplatsen för en förmånsbil eller egen bil ska ha motsvarande avdragsrätt som den som själv bekostat allt drivmedel för tjänsteresorna. Detta innebär att arbetsgivare kan betala ut skattefri milersättning även om arbetstagaren laddat el på arbetsplatsen.

3.2.4 Vidareutveckla utformningen av stöd till laddinfrastruktur

Förslag: Att det görs en översyn av utformningen av uppdragen och regelverken för de olika stöd som finns till laddinfrastruktur.

Detta då stöden idag är delvis överlappande samtidigt som samma projekt kan behöva flera ansökningar. Dessutom behöver stödgrundande kostnader och tekniska egenskapskrav ses över, dels för att öka tydligheten och ligga i linje med den tekniska utvecklingen, men också för att ligga i linje med de EU-direktiv och förordningar som revideras inom EU:s Fit for 55-paket. Det finns också utmaningar kopplat till stödgivning för icke-publik laddning och laddning i stadsmiljö idag.

Det anses även i många fall otydligt var man ska vända sig för att söka stöd eller vilket stöd man ska söka. Här kan informationen förbättras, möjligen via den myndighetsgemensamma plattform som föreslås i avsnitt 3.2.1.

Idag är det fyra olika myndigheter som delar ut stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur, Naturvårdsverket, Trafikverket, Skatteverket och Energimyndigheten. Det medför en osäkerhet om var man ska vända sig för att söka stöd. Det är särskilt svårt när gränsen mellan icke-publik och publik laddning är oklar. De olika stöden beskrivs närmare i avsnitt 2.4.7.

Stödets utformning bör ses över och vid behov utvecklas och förändras. Det rör till exempel:

- Tekniska egenskapskrav i stöden behöver uppdateras i samband med att utvecklingen av tekniken går framåt. Ett exempel är för att skapa förutsättningar för att laddningspunkter på ett bra sätt ska kunna samverka för att möjliggöra ökad flexibilitet på elmarknaden.
- Vad som anses vara stödberättigande kostnader för stöden upplevs i dagsläget som otydligt enligt deltagarna på Energimyndighetens hearing. I och med tillägget av artikel 36a i GBER (se avsnitt 2.4.7 ovan) är det än mer angeläget att detta reds ut.
- Klimatklivet är den huvudsakliga källan för stöd till publik laddning. Klimatklivets princip är att vid varje ansökningsomgång jämföra alla åtgärder och rangordna dessa i klimatnytta. De billigare åtgärderna får sedan prioritet. Eftersom publik laddning i regel är dyrt, i synnerhet i stadsmiljö, får dessa ansökningar avslag med motivet att de inte är kostnadseffektiva jämfört med andra åtgärder. Om staten vill ge stöd till publik laddning i stadsmiljö behöver den här stödformen förmodligen förändras.

⁹⁹ Kapitel 5.5.3 i Skatteverkets skrivelse

- Utformningen av stöd till icke-publik laddning behöver också utvecklas. Stödet delas idag ut i huvudsak ut enligt kommissionens förordning om stöd av mindre betydelse (se avsnitt 2.4.7 ovan). Det riskerar att leda till att större företag (till exempel större fastighetsbolag) bara kan få stöd till en mindre del av sina laddningspunkter.

3.2.5 Säkerställ tillgänglighet vid laddningspunkter i tillräcklig omfattning

Förslag: Undersök hur tillgängligheten till laddinfrastruktur kan säkerställas i tillräcklig omfattning i hela landet.

Laddningspunkter är idag sällan anpassade för personer med funktionsvariation (exempelvis personer i rullstol).¹⁰⁰ Det utgör ett konkret hinder för vissa att äga och köra ett laddfordon. I samband med att kravet på nya laddningspunkter infördes genom direktivet om byggnaders energiprestanda¹⁰¹ så infördes också vissa tillgänglighetskrav på de laddplatser som berörs men mycket få av de laddningspunkter som uppförs idag är uppförda utifrån krav baserade på detta direktiv. Sedan har också Trafikverket infört krav för de stationer som uppförs via Trafikverkets stöd kring snabbladdning längs vita sträckor.

Generella rekommendationer och information om tillgängligheten i dagsläget finns delvis, men det finns inga generella krav på laddningspunkter med avseende på tillgänglighet i Sverige idag och därmed inte heller någon tillsyn. Det finns heller inte något utpekat ansvar för ett strategiskt helhetsgrepp eller för att säkerställa tillgängligheten för laddning i tillräcklig utsträckning.

¹⁰⁰ *DEN TILLGÄNGLIGA LADDPLATSEN; Praktiska råd för hur en inkluderande laddplats bör utformas.* Biofuel Region, Region Jämtland Härjedalen. Inkluderande-laddning-Version-1_0.pdf (biofuelregion.se) Hämtat 2021-09-28.

¹⁰¹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2018/844 av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda

Bilaga 1 – Hinder mot etablering av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar

– med fokus på förrättningslagstiftningen

2021-06-14

Dnr: LM 2021/001459

Sammanfattning

I Boverkets rapport Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, 2019:15, identifieras ett antal hinder som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon. Ett av dem är sådana lagliga hinder som kan förekomma i fråga om installation av laddstationer på befintliga bilparkeringar som är samfälliga för de fastigheter som deltar i anläggningen. När det gäller befintliga gemensamhetsanläggningar är samfällighetsföreningarna bundna av att verka inom det ändamål som bestämts i anläggningsbeslutet när samfälligheten bildades. Beroende på hur ändamålet har formulerats kan det uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill vidta en åtgärd men detta inte är möjligt eftersom det inte är förenligt med anläggningsbeslutet.

I denna rapport analyserar Lantmäteriet detta hinder närmare samt redovisas om regelverket faktiskt hindrar den eftersträvade utbyggnaden av laddningspunkter, och om det i så fall krävs ändringar i regelverket, eller om problemen med att etablera laddningspunkter i samfälliga bilparkeringar går att lösa utan några författningsändringar. En central fråga för bedömningen är om bruket av elfordon är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen. Mot bakgrund av uttalanden i rättspraxis, hur marknaden för laddfordon utvecklats och förväntas utvecklas framöver och, i viss utsträckning, de krav som numera ställs på byggnadsverk, gör Lantmäteriet bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

Vid förvaltningen av en gemensamhetsanläggning får samfällighetsföreningen bara vidta åtgärder som är förenliga med det ändamål som anges i anläggningsbeslutet. En utbyggnad av laddinfrastruktur bör därför komma till stånd bara om ändamålet tydligt lämnar utrymme för det. Annars behöver anläggningsbeslutet ändras genom en omprövningsförrättning. Lantmäteriet anser att en eftersträvad installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades, utgör godtagbara skäl för en sådan förrättning. En ändring av anläggningsbeslutet förutsätter att villkor till skydd för bland annat enskilda intressen är uppfyllda, men det krävs inte att fastighetsägarna är överens. På samma sätt som en fastighet mot ägarens vilja kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det

inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något laddfordon. Hur det konkreta behovet ser ut får dock stor betydelse vid anläggningens utformning, till exempel i fråga om antalet laddningspunkter.

Ett motstånd hos fastighetsägarna som beror på rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av bör i många fall kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta. Om lantmäterimyndigheten låter laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och beslutar att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det ska bära kostnaderna för anläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen, kan prövningen vid förrättningen underlättas. Reglerna om omprövningsförrättning och om ändring av andelstal genom överenskommelse ger möjligheter till senare anpassningar om fler av de deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.

Också befarat långa handläggningstider och höga förrättningskostnader verkar avhållande på samfällighetsföreningarnas vilja att ansöka om omprövningsförrättning. Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd.

Lantmäteriet gör sammanfattningsvis bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk.

B1.1 Inledning

I Boverkets rapport Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon, 2019:15, identifieras ett antal hinder som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon (laddinfrastruktur). Ett av dem är sådana lagliga hinder som kan förekomma i fråga om installation av laddstationer på befintliga bilparkeringsplatser som är samfälliga för de fastigheter som deltar i anläggningen, dvs. gemensamhetsanläggningar som förvaltas av en samfällighetsförening (se avsnitten 5.2.1 och 8.2.2 i rapporten). Med laddstation avses i denna rapport en plats med en eller flera laddningspunkter.

Detta hinder består sammanfattningsvis i att det kan uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill modernisera anläggningen genom att installera laddstationer, men detta inte är möjligt därför att det inte är förenligt med ändamålet med anläggningen enligt anläggningsbeslutet. Åtgärder som inte är förenliga med anläggningsbeslutet får nämligen inte vidtas av samfällighetsföreningen. Hindret blir ännu tydligare när det inte är samtliga ägare av de deltagande fastigheterna som vill installera laddstationer.

I denna rapport analyserar Lantmäteriet detta hinder närmare samt redovisas om regelverket faktiskt hindrar den eftersträlvade utbyggnaden av laddningspunkter, och om det i så fall krävs ändringar i regelverket, eller om problemen med att etablera laddningspunkter i samfälliga bilparkeringsplatser går att lösa utan några författningsändringar (jfr avsnitt 8.3 i Boverkets rapport). Lantmäteriets rapport utgör ett bidrag till Energi-

myndighetens regeringsuppdrag om hemmaladdning av elfordon (elbil eller laddhybrid) som ska redovisas senast den 30 augusti 2021.¹⁰²

Rapporten har upprättats av juristen Axel Berg, förrättningslantmätaren Anders George, lantmätaren Lennart Gustafsson, verksamhetsutvecklaren Iia Kolk, under ledning av verksamhetsstrategen Linda Sabel.

B1.2 Berörda lagregler

Enligt anläggningslagen (1973:1149), förkortad AL, kan det inrättas gemensamhetsanläggningar som är gemensamma för flera fastigheter och som tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Som exempel på sådana ändamål brukar nämnas bland annat parkeringsplats, förbindelseled, gårdsutrymme, lekplats, anläggning för vattenförsörjning eller avlopp, värmeanläggning samt anläggningar för fritidsändamål som brygga, småbåtshamn, friluftsbad och tennisbana. Ett viktigt exempel utgör också enskilda vägar, vilka har fått ett särskilt avsnitt med speciella regler i lagen.

Sådana anläggningar utgör en samfällighet. En gemensamhetsanläggning bildas genom beslut av lantmäterimyndigheten¹⁰³ vid en förrättning.

Samfälligheten kan förvaltas av delägarna själva eller av en samfällighetsförening som bildats för ändamålet, oftast för vägar, men även för andra anläggningar. Beträffande förvaltningen gäller lagen (1973:1150) om förvaltning av samfälligheter, förkortad SFL. En fastighet kan tvingas ansluta sig till en gemensamhetsanläggning även om fastighetsägaren motsätter sig det, dvs. regelverket innehåller påtagliga inslag av tvång.

Grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift fastställs enligt 15 § AL vid förrättningen. Varje fastighet tilldelas andelstal efter en skälighetsbedömning. Andelstalen i fråga om utförande bestäms efter vad som är skäligt främst med hänsyn till den nytta fastigheten har av anläggningen. Andelstalen som avser anläggningens drift bestäms med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas använda anläggningen. Att fastigheterna kan ha olika andelstal betyder att skyldigheten att bidra till anläggningens kostnader kan skilja sig från en delägare till en annan.

En grundläggande förutsättning för att en gemensamhetsanläggning över huvud taget ska få inrättas är att anläggningen tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna. Detta framgår av 1 § AL.

Vidare finns det materiella villkor av två slag som måste prövas. Eftersom fastigheter kan anslutas tvångsvis till en gemensamhetsanläggning finns det villkor till skydd för enskilda intressen. Det finns dessutom villkor till skydd för allmänna intressen. Dessa materiella villkor är i huvudsak samlade i 5–11 §§ AL. Bestämmelserna innehåller bland annat ett väsentlighetsvillkor (5 §) och ett båtnadsvillkor (6 §). Dessa ska inte tillämpas om det i en detaljplan har meddelats bestämmelser om en gemensamhets-

¹⁰² Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemma-laddning oavsett boendeform, 2021-01-14, Infrastrukturdepartementet, dnr I2021/00109.

¹⁰³ Den statliga lantmäterimyndigheten, Lantmäteriet, är ansvarig lantmäterimyndighet för de kommuner där det inte finns kommunala lantmäterimyndigheter. För närvarande finns det 39 kommunala lantmäterimyndigheter. En förteckning över dem finns här: <https://www.lantmateriet.se/sv/Om-Lantmateriet/Samverkan-med-andra/kommunala-lantmaterimyndigheter/>.

anläggning och anläggningsbeslut meddelas under detaljplanens genomförandetid (6 a §). Vidare innehåller bestämmelserna ett opinionsvillkor (7 §), en allmän regel för lokalisering och utförande (8 §), regler om beaktande av planer och bestämmelser och om planmässiga bedömningar utanför detaljplan (9–10 §§) samt ett generellt skydd för allmänna intressen (11 §). Vid tvångsvis ianspråktagande av mark eller annat utrymme behöver det dessutom göras en från AL fristående proportionalitetsbedömning enligt reglerna om egendomsskyddet i 2 kap. 15 § första stycket regeringsformen.¹⁰⁴

Vad bestämmelserna innebär redovisas i stora drag i det följande, i samband med att Lantmäteriet går närmare in på om regelverket medger den eftersträvade utbyggnaden av laddningspunkter och vilka villkor som i så fall behöver vara uppfyllda. Först behöver följande frågor behandlas, nämligen dels om laddstationer över huvud taget är en i lagens mening godtagbar anläggningstyp, dels vilken betydelse anläggningsbeslutets innehåll har för samfällighetsföreningarnas möjlighet att besluta om installation av sådan utrustning. Bestämmelserna i 6 a § och 9-11 §§ AL bedöms inte ha någon särskild betydelse för bedömningarna och behandlas inte ytterligare i denna rapport.

B1.3 Är laddstationer över huvud taget en godtagbar anläggningstyp?

Det har inte ansetts lämpligt att i AL göra någon uppräkningslista av samtliga godtagbara anläggningstyper. Det framhålls i förarbetena att en sådan uppräkningslista lätt skulle kunna uppfattas som ett krav på att den ifrågasatta anläggningen måste kunna hänföras till eller vara jämförlig med någon av de uppräknade typerna. Det avgörande rekvisitet, att anläggningen ska tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheter, gavs dock en tydlig formulering i lagtexten.

Lantmäteriet har hittills intagit en försiktig hållning till frågan om laddstationer för elfordon är en anläggning som AL är tillämplig på. En central fråga för bedömningen är om bruket av laddfordon ännu är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägares personliga intressen. Huruvida majoriteten, eller till och med alla medlemmarna i en samfällighetsförening, önskar installera en anläggning för laddning av elfordon innebär inte i sig att en gemensamhetsanläggning kan bildas för detta ändamål; behovet måste, både vid beslutstillfället och på längre sikt, kunna kopplas till en typisk användare av de fastigheter som ska anslutas till gemensamhetsanläggningen.

Samtidigt har Lantmäteriet inte uteslutit lagens tillämplighet. Även om det fortfarande saknas vägledande rättsfall på området är det av intresse att i de fall lantmäterimyndigheterna faktiskt har beslutat att laddinfrastruktur ska ingå i en gemensamhetsanläggning, har såvitt känt ingen domstol underkänt beslutet i den delen. Resonemangen hos domstolarna i andra näraliggande frågor (se vidare avsnitt B1.4) pekar tydligt i den riktningen att laddinfrastruktur *kan* tas in i ett anläggningsbeslut och att laddstationer är en i AL:s mening godtagbar anläggningstyp.

Bedömningen av om laddstationer kan tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheter behöver ske mot den bakgrunden och med beaktande av hur marknaden

¹⁰⁴ Se NJA 2018 s. 753 och Lantmäteriet, Egendomsskyddet vid lantmäteriförrättningar, 2020, Dnr LM2019/015530.

för laddfordon har utvecklats och förväntas utvecklas framöver (se kapitel 3 i Boverkets rapport), behovet av laddningspunkter vid bostäder och arbetsplatser¹⁰⁵ samt att laddning av elfordon sedan den 15 maj 2020 är ett så kallat tekniskt egenskapskrav enligt plan- och bygglagen (2010:900), förkortad PBL. Av 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL framgår att ett byggnadsverk ska ha de tekniska egenskaper som är väsentliga i fråga om laddning av elfordon. Vad som krävs för att ett byggnadsverk ska anses uppfylla denna bestämmelse framgår, såsom minimikrav i fråga om ledningsinfrastruktur och laddningspunkter, av 3 kap. 20 b § och 20 c §¹⁰⁶ plan- och byggförordningen (2011:338), förkortad PBF. Kraven varierar beroende på byggnadsverkens art och användningsområden. Kraven är däremot generella på så sätt att de inte är beroende av vem som äger marken eller byggnadsverken från tid till tid.

Med hänsyn till ovanstående gör Lantmäteriet den samlade bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och följaktligen inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

B1.4 Betydelsen av anläggningsbeslutets innebörd

När det nu konstaterats att laddstationer är en godtagbar anläggningstyp enligt AL, behöver samfällighetsföreningarnas möjligheter att fatta beslut om installation av sådan utrustning analyseras.

På en föreningsstämma förekommer det att samfällighetsföreningar beslutar att komplettera en anläggning med utrustning som inte tidigare har funnits, till exempel laddningspunkter. Frågan är om en sådan utrustning omfattas av det befintliga anläggningsbeslutet eller om föreningsstämmans beslut strider mot anläggningsbeslutet.

Som framhölls i inledningen gäller i fråga om förvaltningen av en gemensamhetsanläggning, att åtgärder som inte är förenliga med anläggningsbeslutet inte får vidtas. Enligt 18 § SFL är samfällighetsföreningens ändamål att förvalta den samfällighet (dvs. anläggning) för vilken föreningen har bildats och föreningen får inte driva verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose. Vid bedömningen av vad som är förenligt med anläggningsbeslutet är det av betydelse att föreningens verksamhet inte får en större omfattning än vad som var avsikten när den bildades. En majoritet ska inte kunna tvinga övriga medlemmar att delta i en verksamhet som inte utgör ett naturligt led i förvaltningen.¹⁰⁷

Det blir därför nödvändigt för samfällighetsföreningen att tolka innehållet i anläggningsbeslutet för att ta reda på vilket eller vilka ändamål som gemensamhetsanläggningen ska tillgodose. Ändamålet ska enligt 24 § andra stycket AL anges i anläggningsbeslutet. Beslutet behöver inte vara mer utförligt än att visst utrymme lämnas för delägarna att själva besluta om detaljutformningen av anläggningen, men med hänsyn till bland annat bestämmelsen i 18 § SFL är det angeläget att ändamålet anges så tydligt som möjligt. Om det angivna ändamålet är till exempel garage, måste samfällighetsföreningen fråga sig om de kompletteringar och förändringar man vill genomföra ryms inom detta ändamål. Är laddningspunkter numera en så naturlig del av varje garage att det inte behöver

¹⁰⁵ I Sverige sker ca 90 procent av laddningen av elfordon på sådana platser, se prop. 2019/20:81 s. 14.

¹⁰⁶ Bestämmelsen träder i kraft den 1 januari 2025.

¹⁰⁷ Se prop. 1973:160 s. 347 f. och 386.

anges särskilt att sådan utrustning ska finnas? I så fall skulle anläggningen kunna moderniseras genom att utrustas med laddningspunkter utan att det strider mot dess ändamål. Moderniseringen blir i så fall en helt vanlig förvaltningsåtgärd. Om laddningspunkter för laddning av elfordon i stället anses tillgodose ett annat ändamål än det för vilket anläggningen inrättats (dvs. om garaget bedöms tillgodose ett parkeringsbehov men inte ett laddningsbehov), skulle en installation av laddutrustning betyda att samfällighetsföreningen driver en verksamhet som är främmande för det ändamål som samfälligheten ska tillgodose.

Det finns en handfull vägledande rättsfall där domstolarna har tagit ställning i dessa frågor:

I *NJA 1989 s. 291* var det fråga om en anläggning för kabel-TV var förenligt med det ändamål som samfällighetsföreningen skulle tillgodose. Gemensamhetsanläggningen hade inrättats 1975 och omfattade bland annat en centralantenn tillsammans med tekniska anordningar och ledningar. HD förklarade att tekniska anordningar som ingår i en gemensamhetsanläggning förr eller senare måste förnyas. Det är samfällighetsföreningens beslutande organ, som med beaktande av föreningens ekonomiska förutsättningar, har att bestämma när och i vilken takt detta bör ske. Det är naturligt att föreningen därmed också beaktar nya anspråk som kan ställas på anläggningens prestanda, så att inte föreningen bygger fast sig i en föråldrad teknik. Att en centralantenn för mottagande av eterburna sändningar byggs om till en anläggning för mottagande av kabelburna sändningar kan inte, i vart fall inte numera, anses medföra att det blir fråga om en anläggning av principiellt annan art. På grund av det anförda ansåg HD att de av föreningsstämman fattade besluten rörande kabel-TV inte kunde anses strida mot föreningens ändamål eller vara främmande för det ändamål som föreningens skulle tillgodose.

Svea hovrätt, 2003-01-24, T 591-02. En samfällighetsförening förvaltade en gemensamhetsanläggning bildad 1973, som omfattade bland annat en antennenanläggning. År 1991 togs en ny anläggning i bruk, vilken medförde möjlighet till mottagning av markbunden kabel-TV. År 2001 beslutade stämman om förlängning av tidigare avtal med Telia med tillägg av inkopplingsdosor som gjorde det möjligt för medlemmar att koppla upp sig mot internet. Föreningens beslut bedömdes inte komma att medföra några större ingrepp i den redan befintliga anläggningen. Förändringen skulle närmast bestå av att tekniken förändrades så att fler tillvalsmöjligheter, bland annat höghastighetsinternet, uppkom för de enskilda hushållen. Ett utnyttjande av dessa tillval skulle medföra en kostnad för det enskilda hushållet. Tillvalsmöjligheterna medförde att anläggningen kunde komma att användas för överföring av ljud, bild och text till datorer, vilket i och för sig fick anses vara en skillnad jämfört med tidigare överföring enbart till radio och TV. Resonemanget som låg till grund för HD:s avgörande i *NJA 1989 s. 291* (där HD bland annat betonade att det är naturligt att en förening beaktar den tekniska utvecklingen och nya anspråk som kan ställas på anläggningens prestanda) ansågs ge stöd för slutsatsen att det överklagade beslutet inte stred mot 18 § SFL. Beslutet innebar endast att föreningen hade beaktat de nya anspråk som kunde ställas på anläggningens prestanda och att det inte skulle bli fråga om en anläggning av principiellt annan art.

Svea hovrätt, 2008-05-26, T 5576-07. Gemensamhetsanläggning inrättades 1984 för en centralantennenanläggning. Anläggningen moderniserades under senare delen av 1980-talet med en anslutning till kabel-TV via en koaxialkabel. Det ursprungliga centralantennsystemet hade inte använts sedan dess. År 2006 röstade en majoritet av medlemmarna

i föreningen för att installera ett fiberoptiskt nät för bättre TV-mottagning, IP-telefoni och bredband genom anpassning till ny teknik. Hovrätten hade att ta ställning till om stämmans beslut stred mot anläggningsbeslutet. I anläggningsbeslutet angavs ”Centralantennanläggning med ledningar fram till och med antennuttag i resp. hus (inklusive mast, fundament, central m.m.)”. I beslutet nämndes inte något om vilken teknik som kunde komma ifråga för att uppfylla ändamålet med centralanläggningen. Även om så vore fallet, ansågs det vara orealistiskt att kräva en ny förrättning för minsta förskjutning beträffande ändamålet eller annan förrättningsföreskrift (prop. 1973:160 s. 388), varvid hänsyn också skulle tas till den pågående ekonomiska och tekniska utvecklingen samt när i tiden anläggningsbeslutet meddelades. De ökade kostnaderna liksom andra olägenheter som kunde drabba medlemmarna ansågs också falla inom ramen för den tekniska och ekonomiska utvecklingen och inte ”uppenbart avvika” från vad en medlem i en samfällighetsförening kan behöva räkna med. Föreningsstämmans beslut ansågs därför inte strida mot föreningens ändamål eller vara främmande för ändamål som föreningen skulle tillgodose.

I *NJA 2015 s. 939* blev utgången den motsatta. Genom ett anläggningsbeslut 1991 hade en redan utförd anläggning inrättats som gemensamhetsanläggning omfattande båtbyggor, parkeringsplatser och båtuppläggningsplatser. Det ingick inte någon el- eller belysningsanordning i den befintliga anläggningen och någon sådan anordning togs inte heller upp i beslutet. Vid föreningens årsstämma 2011 fick styrelsen i uppdrag att förse anläggningen med el och belysning. Beslutet ansågs innebära att föreningen bedrev en i förhållande till sitt ändamål främmande verksamhet. Beslutet upphävdes därför.

HD förklarade att när en samfällighetsförening förvaltar en anläggning, är uppgiften att utföra och driva anläggningen. I detta kan ligga att förnya en teknisk utrustning som ingår i anläggningen, så länge det inte blir fråga om en anläggning av principiellt annan art (*NJA 1989 s. 291*). En standardhöjning, exempelvis ny teknisk utrustning som saknar motsvarighet i den befintliga anläggningen, faller dock typiskt sett utanför den verksamhet som föreningen kan bedriva enligt 18 § SFL. I första hand ska det alltså vara fråga om förvaltning i egentlig mening, snarare än om vidareutveckling av verksamheten.

HD uteslöt dock inte varje form av anpassning till den fortgående utvecklingen och förklarade att en viss ”elasticitet” förutsattes vid lagens tillkomst (prop. 1973:160 s. 388). Utrymmet för en verksamhet som avviker från ändamålet är dock klart begränsat. Närmast blir det fråga om att föreningen ska kunna göra någon mindre anpassning som marginellt påverkar samfällighetens ändamål eller anläggningens art. Därefter gjorde HD två uttalanden som förtjänar att återges i sin helhet:

”13. Det finns alltså en stark bundenhet till ett (aktuellt) ändamål för samfälligheten. En mer allmän anpassning till utvecklingen eller till höjda krav från föreningens medlemmar kan därmed i princip inte tillgodoses genom föreningens förvaltning. Sådana ändringar får i stället ske genom en ny förrättning. En sådan ordning kan visserligen uppfattas som omständlig och opraktisk. Samtidigt innebär en ny förrättning en prövning av förutsättningarna för en anläggning med helt eller delvis annan inriktning, och ett nytt förrättningsbeslut kommer då att ange tydliga förutsättningar för den fortsatta verksamheten.

14. En ytterligare fråga, som föreningen har lyft fram i HD, är om det bör ges någon särskild betydelse att förbättringen av en anläggning kan ligga i linje med samhällets strävanden, i detta fall att öka säkerheten och därmed tillgängligheten

vid anläggningen. Det är i och för sig klart att en samfällighetsförening har att följa de författningsbestämmelser som kan vara tillämpliga på verksamheten. Även i andra fall kan det emellertid finnas ett allmänt intresse av olika slags förbättringar. Typiskt sett är detta något som bör kunna beaktas vid ett förrättningsbeslut och inte vid den löpande förvaltningen (jfr a. prop. s. 355). Det kan dock som rent undantag tänkas situationer, då starka samhällsintressen får påverka bedömningen av om samfällighetens ändamål har blivit inaktuellt och om föreningen därmed ska kunna göra en mer allmän bedömning av det lämpliga i åtgärden. För detta måste dock krävas att situationen klart och påtagligt har förändrats vid en jämförelse med förhållandena då samfällighetens ändamål bestämdes.”¹⁰⁸

Redovisningen av rättsfallen syftar till att tydliggöra de problem och risker en samfällighetsförening ställs inför vid en eftersträvad utbyggnad av laddinfrastrukturen, när samfällighetsföreningen ska tolka innehållet i anläggningsbeslutet för att sluta sig till vad som ryms inom det ändamål som gemensamhetsanläggningen ska tillgodose.¹⁰⁹ Befintliga eller nya medlemmar i föreningen kan ifrågasätta riktigheten i ett stämmobeslut och frågan kan därför komma att bli föremål för prövning och upphävas i domstol. Det finns åtminstone två avgöranden från senare tid där utgången blivit just denna.

Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, 2020-02-05, F 3951-19. En samfällighetsförening förvaltar en gemensamhetsanläggning som tillkom vid en anläggningsförrättning år 1981 och som består av bland annat gator, garage, parkeringsdäck, parkeringsytor, samt el- och teleanläggningar. Vid föreningsstämman 2019 fattades beslut om att genomföra en modernisering av elnätet i garagen och att installera laddstationer i vart och ett av de 95 garagen. Beslutet upphävdes efter att ha klandrats av ett flertal medlemmar.

Domstolen resonerade i allt väsentligt enligt följande. I rättspraxis har förnyelse av tekniska anordningar som ingår i en anläggning ansetts falla inom en samfällighets ändamål under förutsättning att resultatet inte kan anses innebära att det blir fråga om en anläggning av principiellt annan art (jfr NJA 1989 s. 291 och NJA 2015 s. 939). Den tvångsvisa samverkansform som deltagandet i en gemensamhetsanläggning innebär medför att utrymmet att avvika från det ändamål som bestämts vid samfällighetens tillkomst är starkt begränsat. Bestämmelsen i 18 § SFL måste också läsas i ljuset av de villkor som anläggningslagen uppställer för att en gemensamhetsanläggning ska få inrättas (se 5–11 §§ AL).

Domstolen prövade därefter om installation av laddstationer kunde, som samfällighetsföreningen hävdade, anses rymmas inom ändamålen avseende el- och teleanläggningar eller garage. Domstolen gjorde bedömningen att en sådan installation inte kunde ses som en förnyelse av någon angiven teknisk anordning som tillgodosåg samma ändamål som det för vilket anläggningen inrättades. Inte heller kunde installationen i övrigt

¹⁰⁸ HD ansåg att ändamålet fortfarande var aktuellt, varför någon sådan bedömning inte blev aktuell, se punkten 15 i domen.

¹⁰⁹ En samfällighetsförening kan enligt 14 kap. 1 b § fastighetsbildningslagen (1970:988), förkortad FBL, ansöka om fastighetsbestämning för att få omfattningen av gemensamhetsanläggningen prövad enligt 14 kap. 1 § första stycket 4 FBL. Lantmäterimyndigheten kan dock inte genom fastighetsbestämningen förändra anläggningsbeslutets innehåll, om resultatet av utredningen är att laddning av elfordon inte ryms i gemensamhetsanläggningens ändamål. I stället för att lägga pengar på en förrättningsåtgärd med ett på förhand mycket osäkert resultat är det i de flesta fallen lämpligare att begära en omprövning av anläggningsbeslutet. Se avsnitt B1.5.

hänföras till utförande och drift av den befintliga anläggningen, vare sig beträffande el- och teleanläggningar eller garage. Installation av laddstationer ansågs därför inte ingå i samfällighetens ändamål.

Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, 2021-04-08, F 4320-20. En samfällighetsförening bildades i samband med en anläggningsförrättning 1975. Av anläggningsbeslutet framgår att gemensamhetsanläggningen inrättades för att betjäna områdets bebyggelse på sätt som förutsattes i stadsplanen för området. Anläggningen består enligt beslutet bland annat av garagebyggnader, parkeringsplatser, el-ledningar med centraler samt belysning och el-kraft i garagen. Vid föreningsstämma 2020 godkändes styrelsens förslag att skapa en möjlighet att ladda elfordon vid garageplatserna genom installering av laddmoduler vid de elva el-centraler som sitter vid varje garage-länga. Beslutet klandrades under återopande av bland annat att det inte är nödvändigt att tillföra anläggningen laddmoduler för att uppfylla gemensamhetsanläggningens ursprungliga syfte. Hos domstolen behandlades därför frågan om beslutets förenlighet med samfällighetens ändamål.

Domstolen inledde med att framhålla att en samfällighetsförening bör vara behörig att vidta alla åtgärder som faller inom ramen för samfällighetens ändamål. Sådana åtgärder måste alltid anses förenliga med förvaltningsuppgiften, medan åtgärder som är främmande för samfällighetens ändamål, givetvis sådant detta utvecklats och förändrats under tidens lopp, faller utanför föreningens befogenheter. Domstolen övergick därefter till att redogöra för HD:s resonemang i NJA 2015 s. 939 (bland annat i fråga om att en mer allmän anpassning till samhällsutvecklingen eller till höjda krav från föreningens medlemmar inte kan tillgodoses genom föreningens förvaltning utan får ske genom en ny förrättning). Därefter gick domstolen in på frågan om anläggningsbeslutets innebörd och konstaterade följande:

”Av förslaget till beslutet vid årsstämman framgår att föreningen avser att installera en laddmodul. Att installera utrustning för laddmoduler måste anses vara mer än att befintlig utrustning förnyas. Det tillskapas en ny funktion som inte kan anses följa av det beskrivna ändamålet för föreningen. Den utökningen av el-centralen – som får betraktas vara en utbyggnad av befintlig utrustning – ingår inte i anläggningsbeslutet. Mot bakgrund av den restriktivitet som ska anläggas vid tolkningen av ett samfällighetsförenings ändamål enligt praxis är beslutet att betrakta som främmande för det ändamål som föreningen ska tillgodose.

Även om det finns tendenser i samhället att utvecklingen går mot att fler har hybrid- eller elbilar kan det inte spela någon avgörande roll i detta fallet mot bakgrund av att anläggningsbeslutets ändamål, trots att det är från år 1975, ännu får betraktas som aktuellt. Som ovan beskrivits är det endast i undantagsfall som starka samhällsintressen kan påverka bedömningen.”

Föreningsstämmans beslut upphävdes. Domen har överklagats till Mark- och miljööverdomstolen som ännu inte har tagit ställning till om målet ska tas upp till prövning.¹¹⁰

Den starka bundenheten till gemensamhetsanläggningens ändamål innebär sammanfattningsvis att om ändamålet – så som det kommer till uttryck i anläggningsbeslutet – inte tydligt lämnar utrymme för en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av

¹¹⁰ För att Mark- och miljööverdomstolen ska pröva mark- och miljödomstolens beslut krävs prövningstillstånd, se 39 § lagen (1996:242) om domstolsärenden.

elfordon, behöver anläggningsbeslutet ändras för att en sådan utbyggnad ska vara tillåten enligt 18 § SFL. Det sker vid en ny förrättning, en så kallad omprövningsförrättning, enligt 35 § AL.

B1.5 Omprövningsförrättning

Huvudprincipen är att ett beslut som har meddelats vid en anläggningsförrättning gäller för framtiden, om det inte vid förrättningen har bestämts en tid för beslutets bestånd eller att beslutet förfaller av någon annan anledning. En fråga som har behandlats och slutligt avgjorts vid en anläggningsförrättning får emellertid enligt 35 § första stycket 1–3 AL prövas vid en ny förrättning om förhållandena har ändrats på ett sätt som väsentligt inverkar på frågan,¹¹¹ om det i det tidigare avgörandet har beslutats att frågan får omprövas efter en viss tid och denna tid har gått ut eller om det i annat fall har framkommit ett klart behov av omprövning.¹¹²

Lantmäteriets uppfattning är att en installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades och som därför inte ryms inom de förvaltningsåtgärder som samfällighetsföreningen får vidta, utgör skäl för en omprövningsförrättning. Den nya förrättningen kan motiveras av såväl ändrade förhållanden som ett klart behov av omprövning. De ovan redovisade rättsfallen ger stöd för denna uppfattning.¹¹³

Vid omprövningsförrättningen gäller samma materiella regler som vid inrättandet av en helt ny anläggning.¹¹⁴ Vid förrättningen ska därför, förutom förutsättningarna för omprövning enligt 35 § AL, prövas om anläggningen tillgodoser ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna enligt 1 § AL samt om villkoren i 5–11 §§ AL är uppfyllda. Syftet med den nya förrättningen är i detta fall att gemensamhetsanläggningen ska tillgodose ytterligare ett ändamål (laddning av elfordon) utöver det befintliga (parkering av fordon) för de fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen. I denna rapport behandlas bara lantmäterimyndighetens prövning av det nya ändamålet, även om omprövningen kan avse samtliga frågor som prövades i den tidigare förrättningen.¹¹⁵

B1.5.1 Anläggningslagens tillämplighet

Det centrala kravet för att en anläggning ska få inrättas som en gemensamhetsanläggning är enligt 1 § AL att anläggningen är gemensam för flera fastigheter och tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för dem. Detta innebär att en gemensamhetsanläggning ska tillgodose ett visst ändamål, som är knutet till de deltagande fastigheterna som sådana, och att behovet av detta ändamål ska framstå

¹¹¹ I princip krävs det att det är fråga om nya eller ändrade förhållanden av rent faktisk natur och inte bara om en annan bedömning av föreliggande fakta.

¹¹² Exempelvis när det efter hand framträtt ett klart behov av att modifiera villkoren för anläggningen med hänsyn till vunna erfarenheter.

¹¹³ Samma bedömning gjordes dessutom av mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i mål nr F 3571-20, 2021-02-12 (redovisat i avsnitt B1.5.5).

¹¹⁴ Se prop. 1973:160 s. 255 f.

¹¹⁵ Som utgångspunkt för resonemanget i rapporten ligger även antagandet att det inte är fråga om att ansluta någon ny fastighet till gemensamhetsanläggningen eller att någon av de deltagande fastigheterna ska utträda.

som permanent. Härigenom utesluts från lagens tillämpning sådana anläggningar som tillgodoser ett behov enbart för en tillfällig ägare eller för hyresgäster och andra som använder sig av fastigheten och som inte kan hänföras till fastigheten som sådan, utan som snarare tillgodoser personliga intressen. Behovet ska alltså vara fastighetsanknutet.¹¹⁶

Lantmäteriets bedömning, att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ett ändamål av stadigvarande betydelse för dem och följaktligen inrättas som gemensamhetsanläggning, har redovisats i avsnitt B1.3.

B1.5.2 Väsentlighetsvillkoret

Enligt 5 § AL får en gemensamhetsanläggning inte inrättas för annan fastighet än sådan för vilken det är av väsentlig betydelse att ha del i anläggningen. För att kravet på väsentlig betydelse ska vara uppfyllt måste det finnas ett påtagligt behov för fastigheten att ha tillgång till en anläggning av ifrågavarande slag. Om fastigheten redan är utrustad med en separat anläggning som fyller samma funktion som den ifrågasatta gemensamhetsanläggningen, bör anslutning utan stöd av överenskommelse som regel inte komma i fråga.¹¹⁷ Bestämmelsen är dispositiv, dvs. lantmäterimyndigheten får enligt 16 § första stycket 1 AL göra avsteg från bestämmelsen om ägarna av de fastigheter som ska delta i anläggningen medger det.

När avsikten är att en befintlig gemensamhetsanläggning ska tillgodose ytterligare ett ändamål, behöver ändamålet prövas mot väsentlighetsvillkoret för samtliga fastigheter som deltar i anläggningen om deras ägare motsätter sig åtgärden. Det finns inga rättsliga hinder mot att låta en och samma gemensamhetsanläggning omfatta flera olika ändamål i stället för att bilda en gemensamhetsanläggning för varje ändamål, det är tvärtom mycket vanligt. En gemensamhetsanläggning kan exempelvis inrättas för att tillgodose behovet av kvarterslokal, garage, parkeringsplatser, dräneringsledningar, undercentral, kulvertledningar för fjärrvärme och varmvatten, yttre elanläggning, entrévägar, planteringar och lekplats samt kabel-tv-utrustning. En given utgångspunkt vid prövningen av om en gemensamhetsanläggning ska inrättas i stället för flera, är om den funktionellt sett framstår som en enhet.¹¹⁸

Väsentlighetsvillkoret utgör emellertid ett hinder mot att ännu ett ändamål adderas såvida det inte är av väsentlig betydelse för *varje* fastighet som deltar i gemensamhetsanläggningen. En fastighet för vilken det nya ändamålet inte är av väsentlig betydelse kan med andra ord inte påtvingas detsamma, lika litet som en tvångsanslutning av fastigheten vore möjlig om det i stället var fråga om inrättande av en separat gemensamhetsanläggning för ändamålet. Prövningen av respektive ändamål ska alltså inte göras mindre strikt enbart av den anledningen att gemensamhetsanläggningen har flera ändamål.¹¹⁹

¹¹⁶ Se prop. 1973:160 s. 178 ff.

¹¹⁷ Se prop. 1973:160 s. 151.

¹¹⁸ Jfr prop. 1973:160 s. 144.

¹¹⁹ Lantmäteriet instämmer inte i den bedömning av frågan som mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt gjorde i mål nr F 3571-20, 2021-02-12 (redovisat i avsnitt B1.5.5), dvs. att om och hur laddfunktion med tillhörande elnät ska finnas för parkeringarna ska prövas bara mot bestämmelsen om anläggningens utförande i 8 § AL och inte mot väsentlighetsvillkoret i 5 § AL. Så länge man inte alltid associerar laddning med parkering och anläggningsbeslutet behöver ändras genom en omprövning, måste det nya ändamålet prövas också mot väsentlighetsvillkoret.

Samtidigt framgår det av flera rättsfall att *även* om visst ändamål i och för sig redan är tillgodosett för någon fastighet (det kan då ifrågasättas om det finns något påtagligt behov för fastigheten att ha tillgång till gemensamhetsanläggningen, jfr ovan) kan det *ändå* vara av väsentlig betydelse för den att ha del i gemensamhetsanläggningen, nämligen om fastigheten har viss *annan* nytta av att delta i anläggningen.

Hovrätten för Västra Sverige, 1996-02-12, Ö 108/95. Kompletterande gatubelysning ansågs vara av väsentlig betydelse för en bostadsfastighet trots att den del av området där fastigheten var belägen redan hade belysning. Området ansågs av hovrätten utgöra en enhet som funktionellt hörde samman. Det var angeläget att hela området fick en tillfredsställande gatubelysning. På grund av detta, och då kostnaderna för den tidigare gatubelysningen hade påförts alla fastigheter inom området, ansågs det av rättviseskäl rimligt att även kostnaderna för den nya belysningen fördelades mellan samtliga fastigheter som deltog i gemensamhetsanläggningen.

Hovrätten för Västra Sverige, 2004-04-30, Ö3227-03. Genom omprövning av ett beslut om inrättande av gemensamhetsanläggning, ersattes det tidigare beslutet med ett nytt. I beslutet angavs de vägar med tillbehör, gångvägar och allmän platsmark som ingick i den bildade gemensamhetsanläggningen. Några fastighetsägare menade att deras fastigheter inte skulle delta i anläggningen därför att fastigheterna redan hade utfart mot allmän väg och att det därför saknades väsentlig betydelse för fastigheterna att ha del i föreningarnas vägar. De begärde därför utträde ur föreningen.

Hovrätten förklarade att vissa fastigheter genom belägenheten i anslutning till allmän väg i och för sig inte hade samma direkta behov av väganslutning som fastigheter med läge längre in i vägsystemet. Det ansågs dock vara en tillgång för alla fastigheter i samhället att gångvägar, parkområden och gatubelysning skulle komma att istandsättas och underhållas genom föreningens försorg. I ett helhetsperspektiv fick fastigheterna invid allmän väg anses ha viss nytta av att delta i vägföreningen och bidra till kostnaderna för underhåll av gemensamma områden. Därför ansågs det vara av väsentlig betydelse för dem att ha del i anläggningen, dock med reducerat andelstal.

I *Hovrätten för Västra Sverige, 2004-09-13, Ö 4673-03*, blev utgången den motsatta. En gemensamhetsanläggning svarade enligt det omprövade anläggningsbeslutet för utförande och drift av vissa närmare angivna vägar i samhället. Några fastighetsägare hade överklagat beslutet och yrkade att deras fastigheter inte skulle vara anslutna till anläggningen, därför att de hade direktutfart till allmän väg. I föreningens uppgifter ingick det inte att svara för skötsel av exempelvis gång- och cykelvägar, parkmark, belysning eller andra nyttigheter. Hovrätten konstaterade att fastigheterna inte hade samma behov av deltagande i gemensamhetsanläggningen som fastigheter som använde anläggningens vägsystem för utfart, samt att de i princip inte borde tvingas med i en gemensamhetsanläggning som enbart omfattade vägar och inte annan allmän platsmark. Överklagandet bifölls därför.

I många fall torde ett motstånd hos en fastighetsägare mot det nya ändamålet laddinfrastruktur inte att bero på att fastighetsägaren redan har tillgodosett behovet på egen hand. När bilparkeringen förvaltas av en samfällighet kan ägaren till en enskild deltagande fastighet inte, mot de andra fastighetsägarnas vilja, själv fatta beslut om att sätta upp en laddningspunkt för sitt elfordon (jfr avsnitt 8.2.1 i Boverkets rapport). I stället kan motståndet förväntas bero på att fastighetsägaren inte äger något elfordon och av den anledningen saknar behov av laddutrustning. Ett sådant motstånd kan vara föranlett av en rädsla att drabbas av kostnader för en laddutrustning som man inte anser sig ha någon nytta av.

Kan nyttigheten inte med samma fördel för fastighetsägaren tillgodoses med en separat anläggning bör det räcka med att konstatera detta för att ett väsentligt behov av att delta i anläggningen ska anses föreligga.¹²⁰ På samma sätt som en fastighet – mot ägarens vilja – kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något elfordon. Motsvarande får anses gälla om fastighetsägaren i och för sig har en egen laddstation, men fastigheten sett i ett helhetsperspektiv har nytta av att delta i gemensamhetsanläggningen i andra avseenden, jfr de ovan redovisade rättsfallen. I dessa situationer får man i stället ta hänsyn till den begränsade nyttan och användningen av anläggningen när dess utformning bestäms (dimensioneringen) och ansvaret för kostnaderna för anläggningens utförande och drift fastställs (se avsnitten B1.5.5 och B1.6).

B1.5.3 Båtnadsvillkoret

Enligt 6 § AL får gemensamhetsanläggning inrättas endast om fördelarna av ekonomisk eller annan art av anläggningen överväger de kostnader och olägenheter som anläggningen medför. Det innebär att en fastighet aldrig kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som inte är ekonomiskt försvarbar, även om anläggningen skulle vara av väsentlig betydelse för fastigheten. Bestämmelsen är indispositiv. Villkoret får alltså inte åsidosättas ens om alla fastighetsägare är överens om att gemensamhetsanläggningen ska inrättas.

I allmänhet ökar fastighetsvärdena till följd av sådana förbättringar som avses. Det är emellertid ingen förutsättning att förbättringen slår igenom på fastighetsvärdet.¹²¹ Vid tillämpningen av båtnadsvillkoret ska nämligen hänsyn tas även till sådana fördelar för deltagande fastighet som inte direkt påverkar dess värde. Frågan vilka faktorer som ska tas med i beräkningen och vilken betydelse som ska tillmätas dem får bedömas mot bakgrunden av de värderingar som råder vid varje särskild tidpunkt och med beaktande av lokala förhållanden.¹²²

I den kalkyl över anläggningens lönsamhet som ska göras, ska på utgiftssidan inräknas bara sådana poster som belastar fastighetsägarna. Om en samfällighetsförening får statsbidrag eller annat investeringsstöd för att investera i laddstationer, ska alltså avdrag göras för kostnader som täcks av bidraget.¹²³

Båtnadsvillkoret har också viss betydelse för bedömningen av dimensioneringen av en anläggning. En överdimensionering av en gemensamhetsanläggning, exempelvis genom att ett större antal laddningspunkter installeras än vad som motsvarar behovet, kan medföra en ökad ekonomisk belastning för de deltagande fastigheterna, vilket i sin tur kan medföra att villkoret inte uppfylls. Denna fråga har mer med gemensamhetsanläggningens utförande att göra och behandlas därför även under avsnitt B1.5.5.

¹²⁰ Se prop. 1996/97:92 s. 56.

¹²¹ Se prop. 1996/97:92 s. 55.

¹²² Se prop. 1973:160 s. 150.

¹²³ Se prop. 1973:160 s. 149 f.

B1.5.4 Opinionsvillkoret

Opinionsvillkoret i 7 § AL innebär att en gemensamhetsanläggning inte får inrättas om en viss fastighetsägaropinion motsätter sig det. För att opinionsyttringarna ska hindra inrättandet av gemensamhetsanläggningen krävs det att de sakägare som har ett väsentligt intresse i saken mera allmänt motsätter sig åtgärden och att de har beaktansvärda skäl för det. Vid denna prövning ska främst deras mening beaktas som har störst nytta av anläggningen, dvs. de som kommer att få bära de största kostnaderna. När behovet av en anläggning är synnerligen angeläget får dock gemensamhetsanläggningen inrättas i princip utan hänsyn till opinionen bland sakägarna.¹²⁴

Opinionsundersökningen ska inte ske som någon formlig omröstning, utan lantmäterimyndigheten ska göra en bedömning av inställningen bland sakägarna. Om det konstateras att sakägarna mera allmänt motsätter sig åtgärden, ska därefter prövas om de har några beaktansvärda skäl för det. I rättspraxis har som beaktansvärda skäl betraktats att anläggningen och förvaltningen fungerar tillfredställande i befintlig lösning samt att det funnits konkreta förslag på att eventuella förbättringsbehov kan förverkligas i befintlig förvaltning.

Opinionsvillkoret utgör inte något hinder mot att gemensamhetsanläggningen ska beslutas omfatta även laddutrustning när det bara är någon eller några fastighetsägare som motsätter sig åtgärden. Vid ett mera allmänt motstånd, i regel en tydlig majoritet, får de anförda skälen avgörande betydelse för vilket beslut som fattas.

Skulle situationen vara den, att det bara är någon enstaka fastighetsägare som önskar att anläggningsbeslutet möjliggör laddutrustning medan alla andra sakägare motsätter sig åtgärden, utgör det alltså i och för sig inte något hinder mot att tillmötesgå den enstaka fastighetsägarens önskemål. En sådan fastighetsägare har rätt att själv begära en omprövningsförrättning, dvs. det är inte en handling som är förbehållen samfällighetsföreningen, se 18 § första stycket 1 och andra stycket AL. Beroende på vilka skäl som anføres (frågan om det beaktansvärda i dem får lämnas åt rättstillämpningen att avgöra) kan dock en sådan fastighetsägare hamna i motsvarande situation som den som beskrivs i avsnitt 8.2.1 i Boverkets rapport: De som bor i flerfamiljshus (i regel lägenheter upplåtna med bostadsrätt eller hyresrätt) är beroende av fastighetsägarens godkännande av installation av en laddningspunkt, eftersom det är fastighetsägaren som har rådighet över parkeringsplatserna.

B1.5.5 Lokalisering och utformning av en gemensamhetsanläggning

I 8 § AL finns en allmän regel för en gemensamhetsanläggnings lokalisering och utförande till skydd för såväl enskilda som allmänna intressen. Enligt huvudregeln ska en gemensamhetsanläggning förläggas och utföras på ett sådant sätt att ändamålet med anläggningen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Bestämmelsen blir tillämplig endast om syftet med anläggningen kan uppnås genom olika utföranden eller olika lokaliseringsalternativ.¹²⁵ Även frågan om till vilken standard en anläggning ska byggas eller upprustas ska ses som ett val mellan olika alternativ. Utförandet ska ske på ett sådant sätt att ändamålet med anläggningen uppnås utan oskälig kostnad. Vid denna bedömning bör även hänsyn tas till möjligheten att i vissa fall erhålla statsbidrag eller andra bidrag till anläggningens utförande och drift.

¹²⁴ Se prop. 1973:160 s. 190 ff.

¹²⁵ Se prop. 1973:160 s. 194 f.

Undantag från huvudregeln får ske för en sådan åtgärd, som avser att underlätta en framtida tillbyggnad eller ett ökat utnyttjande av anläggningen, under förutsättning att åtgärden endast medför ringa ökning av kostnaden. Denna bestämmelse tar sikte på situationer då det kan förmodas att nya fastigheter kommer att anslutas till anläggningen och man redan vid utförandet av denna kan vidta åtgärder för att underlätta en sådan senare utvidgning.

Avsteg från bestämmelsen, såvitt den innebär skydd för ett enskilt intresse, får enligt 16 § första stycket 2 AL ske om de fastighetsägare och andra sakägare vilkas rätt berörs medger det.

Att frågan om till vilken standard en anläggning ska byggas eller upprustas ska ses som ett val mellan olika alternativ får betydelse för en utbyggnad av laddstationer, på så sätt att en överdimensionering av antalet laddningspunkter med tillhörande elnät etc. kan anses strida mot bestämmelsen. Ett större antal laddningspunkter än vad som svarar mot behovet innebär inte bara att båtadsvillkoret kan bli svårt att uppfylla (jfr avsnitt B1.5.3) utan också att kostnaderna för att tillgodose ändamålet riskerar att betraktas som oskäliga. Att gemensamhetsanläggningen ska tillgodose de deltagande fastigheternas behov av tillgång till laddstationer, betyder inte att anläggningen nödvändigtvis måste erbjuda samtliga fastigheter möjlighet att ladda elfordon samtidigt eller ens att det behöver finnas laddstationer så att det räcker till alla fastigheter. Anläggningens dimensionering avgörs genom en bedömning av hur stor anläggningen behöver vara för att svara mot ett rimligt behov. Det är naturligt att lantmäterimyndigheten i detta fall utgår från det intresse som anmäls vid förrättningen.¹²⁶

Mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt, 2021-02-12, F 3571-20. Fastighetsbildningsmyndigheten i Lunds kommun inrättade 1981 en gemensamhetsanläggning avseende parkeringsplatser m.m. Anläggningen förvaltades av en samfällighetsförening. Efter beslut av föreningsstämman ansökte samfällighetsföreningen om omprövning av anläggningsbeslutet i syfte att den skulle innefatta även laddningspunkter för elbilar i garage med tillhörande elnät.¹²⁷ Ansökan grundades på medgivande från 62 av de 63 delägarna. Lantmäterimyndigheten ansåg att användningsgraden av laddningsbara fordon i Sverige inte var tillräcklig för att väsentlighetsvillkoret i 5 § AL skulle vara uppfyllt och att medgivande krävdes också från den 63:e delägaren. Förrättningen ställdes in.

Beslutet överklagades. Mark- och miljödomstolen gjorde bedömningen att prövningen skulle utgå ifrån vilka funktioner och utformning som behövdes för de befintliga parkeringarna, såsom utformningen av garage, carport, asfaltsbeläggning, motorvärmare, laddstolpar, tillhörande elnät m.m., och att prövningen skulle ske enligt 8 § AL och inte 5 § AL. Efter att ha konstaterat att det inte fanns något hinder avseende villkoren i 5 § AL¹²⁸ förklarade domstolen följande:

¹²⁶ Jfr NJA 2004 s. 266, redovisat i avsnitt B1.6.

¹²⁷ Samfällighetsföreningen hade gjort bedömningen att det gällande anläggningsbeslutet inte gick att tolka så, att laddanordningar skulle kunna betraktas som en teknisk uppdatering av befintliga eluttag i garagen. Jfr avsnitt B1.4.

¹²⁸ Domstolen gjorde ingen prövning alls av det nya ändamålet mot 5 § AL, så som den – av domskälen att döma – hade gjort om det hade varit fråga om en separat gemensamhetsanläggning för laddningspunkter. Att Lantmäteriet inte instämmer i bedömningen av hur prövningen ska ske framgår av avsnitt B1.5.2, se särskilt fotnot 119.

”Av 8 § AL följer alltså att anläggningen som sådan ska dimensioneras så att ändamålet vinnes med minsta möjliga intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad. Detta innebär att utformningen ska anpassas efter i vilken omfattning som de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna kan beräknas använda anläggningen.

Utformningen av de aktuella parkeringsplatserna är föremål för omprövning enligt ansökan till lantmäterimyndigheten. Vad lantmäterimyndigheten därmed har att pröva vid fortsatt handläggning är huruvida sökt omprövning, dvs ändring av utformning av parkeringarna med tillhörande infrastruktur för el, är anpassade efter den omfattning som de i gemensamhetsanläggningen ingående fastigheterna beräknas använda anläggningen.”

Den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda anläggningen får betydelse för en uppgift i anläggningsbeslutet om ett lägsta antal laddningspunkter i anläggningen. För att inte anläggningsbeslutet ska bli inaktuellt och behöva ändras genom omprövning redan inom en snar framtid, bör något högsta antal laddningspunkter inte anges. Det ger samfällighetsföreningen möjlighet att besluta om ytterligare laddningspunkter genom ett vanligt förvaltningsbeslut.¹²⁹ Nyttan och den beräknade användningen av anläggningen får omedelbar betydelse även när grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift fastställs (se avsnitt B1.6).

B1.6 Fördelning av kostnader

I avsnitt B1.5.2 gjordes antagandet att delägare i en samfällighetsförening som motsätter sig en utbyggnad av laddinfrastrukturen gör det av rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av. Ett sådant motstånd utgör ett verkligt hinder mot den eftersträlvade utbyggnaden genom att det innebär en tidsutdräkt och merkostnader jämfört med en situation där alla är överens. Det kan (beroende på vilka skäl som anförs och av hur många, se avsnitt B1.5.4) dessutom föra med sig att utbyggnaden kanske inte blir av alls.

Detta hinder borde i många fall kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta.

Av 15 § första stycket AL framgår att grunderna för fördelning av kostnaderna för en gemensamhetsanläggnings utförande ska fastställas vid förrättningen. För varje fastighet anges andelstal, som bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den *nytta* fastigheten har av anläggningen. Enligt andra stycket i samma bestämmelse ska andelstal fastställas även i fråga om kostnaderna för anläggningens drift. Sådant andelstal bestäms efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas *använda* anläggningen. Om det är lämpligt, kan det föreskrivas att kostnaderna i första hand ska fördelas genom att avgifter tas ut för anläggningens utnyttjande.

¹²⁹ Ett förtydligande av denna innebörd gjordes av Hovrätten för Västra Sverige i mål nr Ö3227-03, 2004-04-30 (redovisat i avsnitt B1.5.2).

Ett exempel på när det kan vara svårt att fastställa nyttan är då vissa fastigheter i tätbebyggda områden är belägna vid och har utfart mot en allmän väg. Denna fråga är vanlig i samband med omprövning av vägföreningar. Som ett första steg ska prövas om det är av väsentlig betydelse för en sådan fastighet att delta i gemensamhetsanläggningen. Som framhållits ovan (se avsnitt B1.5.2) kan det vara vägledande för prövningen om anläggningen endast består av vägar eller om även andra funktioner som exempelvis grönområden ingår. I det fall endast vägar ingår och gemensamma nyttigheter saknas har fastigheterna vid den allmänna vägen normalt sett en begränsad nytta av anläggningen. Den kan vara så begränsad att det inte kan anses att det är av väsentlig betydelse för fastigheten att delta. Om däremot också andra funktioner ingår i gemensamhetsanläggningen ökar nyttan även för fastigheter vid en allmän väg. Det kan då vara skäligt att dessa fastigheter deltar i anläggningen och får ett andelstal med viss reduktion.

Det finns också möjlighet för lantmäterimyndigheten att besluta om så kallad sektionsindelning.¹³⁰ Det innebär att myndigheten bestämmer särskilda andelstal för olika delar av en anläggning. Om någon ”fysisk” uppdelning av anläggningen rör det sig inte. De olika sektionerna utgör en enda anläggning och sektionsindelningen avser endast ansvaret för att bidra till olika kostnader. Genom ett sådant anläggningsbeslut skapas en rätt för alla deltagande fastigheter i gemensamhetsanläggningen att nyttja alla delar av anläggningen. En sektionsindelning innebär inte att fastigheter som får andelstalet noll i en viss sektion saknar rätt att nyttja den delen av anläggningen även om det inte finns något sådant faktiskt behov (hade det funnits det skulle ju fastigheten ha tilldelats ett andelstal större än noll).

Denna möjlighet beskrivs i rättsfallet nedan och det kan enligt Lantmäteriets uppfattning vara rimligt eller ibland rent av nödvändigt att använda den vid en utbyggnad av laddinfrastrukturen i samband med en omprövningsförrättning:

I *NJA 2004 s. 266* var det fråga om dimensionering av en anläggning och fördelning av andelstal i viss sektion av anläggningen. En för tre fastigheter samfärdad väg löpte över en av fastigheterna ner till en stenbrygga, belägen mittför en närbelägen ö. I anslutning till stenbryggan fanns en mindre parkeringsplats. Utöver de fastigheter för vilka vägen var samfärdad hade ytterligare ett antal fastigheter genom servitutsupplåtelse haft rätt att nyttja vägen och stenbryggan. Vägen och bryggan hade dessutom använts av olika fastighetsägare på ön.

Efter ansökan av två personer som hade fastigheter på ön beslutade lantmäterimyndigheten att en gemensamhetsanläggning skulle bildas för att tillgodose behovet av väg, parkeringsplats och brygga för berörda fastighetsägare. Deltagande i anläggningen var 16 fastigheter, varav några på ön. För fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift indelades anläggningen i tre sektioner. Sektion 1 omfattade väg, sektion 2 parkeringsplats inklusive uppläggningsplats för båtar och sektion 3 gångväg och tillfällig körväg från parkeringsplats till brygga samt brygga. Alla de 16 deltagande fastigheterna fick andelstal i sektion 1, medan bara 11 fastigheter tilldelades andelstal också i sektion 2 och sektion 3.¹³¹

¹³⁰ Av prop. 1973:160 s. 218 framgår att sektionsindelning i allmänhet ska undvikas inte minst med hänsyn till de komplikationer i fråga om förvaltningen av anläggningen som kan uppkomma. Härav följer emellertid också att sådan indelning är tillåten om det finns tillräckligt goda skäl.

¹³¹ Vid prövningen i fastighetsdomstolen anslöts ytterligare en fastighet, som fick andel i samtliga sektioner.

En av fastighetsägarna överklagade beslutet. Till grund för yrkandet om undanröjande av förrättningen anfördes att det inte fanns ett tillräckligt antal båtplatser vid bryggan för att tillgodose samtliga i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheters rätt till båtplats varför anläggningen, i strid mot 1 och 8 §§ AL, inte var utförd på ett sådant sätt att ändamålet med anläggningen tillgodosågs. HD anförde:

”Som Lantmäteriverket utvecklat i sitt yttrande till HD innebär anläggningslagen inte något hinder mot att en gemensamhetsanläggning för fördelningen av kostnaderna för anläggningens utförande och drift indelas i sektioner. Det avgörande för hur andelstal i sådana fall bör fördelas inom varje sektion är främst den nytta som varje deltagande fastighet har av sektionen och den omfattning i vilken fastigheten kan beräknas använda denna. Något hinder föreligger därvid inte mot att någon viss eller vissa av de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna inte tilldelas något andelstal i en sektion. Att så sker utesluter inte att anläggningen ändå, i överensstämmelse med 1 § anläggningslagen, i sin helhet kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för de deltagande fastigheterna.

Enligt 14 § anläggningslagen är en gemensamhetsanläggning samfällad för de fastigheter som deltar i anläggningen. Att en viss fastighet inte tilldelats andelstal i en viss sektion innebär således inte i sig att fastigheten inte skulle ha rätt att utnyttja sektionen. Av 8 § anläggningslagen får emellertid anses följa att inte endast anläggningen som sådan utan även i anläggningen ingående sektioner skall dimensioneras så att ändamålet vinnes med minsta möjliga intrång och olägenhet och utan oskälig kostnad. Detta innebär att dimensioneringen av en sektion skall anpassas efter i vilken omfattning som de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna kan beräknas använda sektionen.”

HD konstaterade att såväl fördelningen av andelstal i den sektion som bryggan ingick i som dimensioneringen av bryggan anpassats efter de önskemål som uttalats från de deltagande fastigheterna. Mot den bakgrunden och då det fanns vissa möjligheter att anordna ytterligare förtöjningsplatser kunde bryggan inte anses stå i strid mot bestämmelserna i anläggningslagen.

Av domskälen framgår att Lantmäteriverket hade avgett ett yttrande. I yttrandet gjorde Lantmäteriverket bland annat det viktiga påpekandet att det genom ett anläggningsbeslut skapas en rätt för alla deltagande fastigheter i en gemensamhetsanläggning att nyttja alla delar av densamma, men att andelstalen återspeglar vilka fastigheter som i praktiken har behov av ett sådant nyttjande och därför ska bidra till kostnaderna för anläggningens utförande och drift. Det föreligger alltså inte hinder mot att fastigheter som ansluts till en gemensamhetsanläggning, som är indelad i sektioner, kan erhålla andelstal i vissa sektioner, samtidigt som de inte erhåller andelstal i andra sektioner. Däremot kan, enligt Lantmäteriets mening, en fastighet inte anslutas med andelstalet noll både vad avser utförande och drift till en gemensamhetsanläggning i dess helhet.

En gemensamhetsanläggning kan med andra ord anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse och vara av väsentlig betydelse för samtliga deltagande fastigheter även om någon av dem, i visst avseende, har så ringa nytta av den och beräknas använda den i så liten omfattning, att det inte är skäligt att fastigheten ska bidra till kostnaderna för anläggningens utförande och drift i den delen.

Tillämpat på en omprövning som avser skapa möjlighet för en samfällighetsförening till utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon, innebär det att lantmäterimyndigheten (under förutsättning att övriga villkor är uppfyllda) kan låta laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och besluta att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det, och som därmed uttryckt ett behov av det, ska tilldelas andelstal i fråga om gemensamhetsanläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen.¹³² Resultatet av bedömningen av behovet grundat på fastighetsägarnas önskemål kan på så sätt sägas vara ett mått på det kollektiva behovet av laddutrustning som finns i den samlade deltagandekretsen i hela gemensamhetsanläggningen.

Reglerna om omprövning i 35 § AL och om ändring av andelstal genom överenskommelse i 43 § AL ger möjligheter att förändra anläggningsbeslutet och andelstalen om förhållandena förändras, exempelvis om fler av de i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.¹³³

B1.7 Betydelsen av att laddning av elfordon är ett tekniskt egenskapskrav

Bestämmelserna i 8 kap. 4 § första stycket 11 PBL och 3 kap. 20 b § PBF har tidigare berörts (se avsnitt B1.4). Av bestämmelserna framgår att laddning av elfordon är ett så kallat tekniskt egenskapskrav för byggnadsverk. Här regleras vilka krav som gäller vid *ny- och ombyggnad* i fråga om installation av ledningsinfrastruktur och laddningspunkter.¹³⁴ Lantmäteriet instämmer i Boverkets bedömning att risken för att det ska uppstå situationer då det finns lagliga hinder mot att efterleva kraven på laddinfrastruktur på gemensamhetsanläggningar får betecknas som liten (se avsnitt 5.2.1 i Boverkets rapport).

En samfällighetsförening ska följa de författningsbestämmelser som är tillämpliga på verksamheten. I den mån ett byggnadsverk (en byggnad eller annan anläggning) som förvaltas av en samfällighetsförenings omfattas av kraven på laddning av elfordon i PBF, ansvarar samfällighetsföreningen för att vidta de åtgärder som behövs för att uppfylla kraven, utan att det behöver ställas i relation till ändamålet med gemensamhetsanläggningen enligt anläggningsbeslutet, se NJA 2015 s. 939 (redovisat i avsnitt B1.4).¹³⁵ Anläggningsbeslutet måste alltså inte ha något särskilt innehåll för att samfällighetsföreningen ska uppfylla kraven enligt den för föreningen tillämpliga författningen.

De tekniska egenskapskraven i fråga om laddning av elfordon får alltså ingen särskild inverkan vid prövningen av om villkoren i 5–11 §§ AL är uppfyllda, oavsett om det rör sig om en ny gemensamhetsanläggning eller en omprövningsförrättning. De får däremot en viss betydelse vid Lantmäteriets samlade bedömning, att en för flera fastigheter gemensam laddinfrastruktur för hemmaladdning av elfordon kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och därmed inrättas som en gemensamhetsanläggning enligt AL (se avsnitt B1.3).

¹³² Lantmäterimyndigheten avgör inte därigenom vilka av de deltagande fastigheterna som får använda vissa specifika parkeringsplatser. Det är istället en fråga för samfällighetsföreningen.

¹³³ På Lantmäteriets hemsida lämnas utförlig information om hur andelstalen ändras när ägaren av berörd fastighet och samfällighetsföreningen är överens, se Överenskommelse om andelstal i gemensamhetsanläggning enligt 43 § anläggningslagen | Lantmäteriet (lantmateriet.se).

¹³⁴ Från de retroaktiva kraven i 3 kap. 20 c § PBF bortses här, eftersom bestämmelsen saknar betydelse för hemmaladdning.

¹³⁵ Vill samfällighetsföreningen installera laddinfrastruktur i större omfattning än vad som följer av minimikraven torde dock krav på ändamålet laddning av elfordon ställas på anläggningsbeslutet.

B1.8 Handläggningstid och förrättningskostnader

Vid Energimyndighetens hearing den 4 maj 2021 lyftes handläggningstiden och kostnaderna för en omprövningsförrättning fram som särskilda problem för en samfällighetsförening som vill etablera laddningspunkter på en gemensamhetsanläggning som den förvaltar.

Den tid som behövs för handläggning av förrättningen beror dels på bestämmelserna om förrättningsförfarandet, dels på tillgängliga resurser vid lantmäterimyndigheten. Förfarandereglerna i 17–31 §§ AL gäller även vid en omprövningsförrättning. I fråga om kallelse, underrättelse, sammanträde m.m. gäller alltså samma regler vid omprövning som vid nybildande av en gemensamhetsanläggning. Vid denna ska lantmäterimyndigheten utreda förutsättningarna för anläggningen och ombesörja de tekniska arbeten och de värderingar som behövs för att inrätta anläggningen. Det finns av rättssäkerhetsskäl en viss ordning enligt vilken omprövningsförrättningen ska handläggas och i princip inget förenklat förfarande eller någon annan genväg som kan tillgripas beroende på vad omprövningsförrättningen syftar till.

Lantmäteriet gör dock bedömningen att det finns vissa möjligheter för en samfällighetsförening att påverka handläggningstiden positivt. En väl genomarbetad ansökan i vilken den åtgärd som önskas genomförd tydligt framgår och till vilken bifogas ritningar, kalkyler och andra projekteringshandlingar underlättar arbetet vid myndigheten och bidrar till en effektiv handläggning. För att möjliggöra detta kan riktade informationsinsatser behöva göras och en tydlig vägledning lämnas på exempelvis myndighetens hemsida. Här bör vikten av att göra ansökan i god tid innan den tilltänkta utbyggnaden särskilt framhållas.

Bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift samt en ändamålsenlig tillämpning av berörda bestämmelser bör kunna leda till en effektivare handläggning. Genom ökade kunskaper kan motstånd hos delägarna och konflikter dem emellan undvikas (se avsnitt B1.6). Om Lantmäteriet förbättrar det interna stödmaterialet till ledning för förrättningshandläggarna är det tänkbart att fler förrättningslantmätare kan handlägga omprövningsförrättningar. Som anfördes i inledningen i detta avsnitt utgör tillgången till personal med erforderlig kompetens en faktor som har stor betydelse för handläggningstiden.¹³⁶

Avgiften vid en omprövningsförrättning ska enligt 4 § förordningen (1995:1459) om avgifter vid lantmåteriförrättningar beräknas utifrån hur lång tid som behövs för handläggning av förrättningen och införande av resultatet i fastighetsregistret. För vissa delar av förrättningen tas avgiften ut med ett fast belopp. Även det fasta beloppet bestäms efter en genomsnittlig handläggningstid. En effektiv handläggning blir därför också kostnadseffektiv. Det kan ha stor betydelse för en samfällighetsförening. Förrättningskostnaderna ska ju läggas till samfällighetsföreningens övriga kostnader för investeringar i laddinfrastrukturen, vilket innebär att de kan bidra till att sådana investeringar inte kommer till stånd.¹³⁷

¹³⁶ Med handläggningstiden avses i detta sammanhang all tid som förflyter under förrättningen, dvs. hela den procedur som börjar med ärendets anhängiggörande (en ansökan) och slutar med dess avgörande och som alltså inkluderar den väntan som förekommer innan ärendet fördelas på en handläggare.

¹³⁷ Jfr SOU 2018:76, s. 320.

B1.9 Avslutande kommentar

B1.9.1 Sammanfattande analys

I *avsnitt B1.1* introduceras ett av de lagliga hinder som identifierats i Boverkets rapport och som kan tänkas uppstå vid en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon (laddinfrastruktur) i fråga om befintliga bilparkeringar som är samfälliga för de fastigheter som deltar i en gemensamhetsanläggning. När det gäller sådana anläggningar är samfällighetsföreningarna bundna av att verka inom det ändamål som bestämts i anläggningsbeslutet när samfälligheten bildades. Beroende på hur ändamålet har formulerats kan det uppstå situationer då de deltagande fastigheternas ägare vill vidta en åtgärd men detta inte är möjligt eftersom det inte är förenligt med anläggningsbeslutet. Vilka bestämmelser som är centrala vid bedömningen av om en gemensamhetsanläggning får bildas redovisas kortfattat i *avsnitt B1.2*.

Lantmäteriets analys av hindret inleds med ett resonemang i *avsnitt B1.3* om laddstationer för elfordon över huvud taget är en anläggning som AL är tillämplig på. En central fråga för bedömningen är om bruket av laddfordon är en tillräckligt vanlig företeelse för att laddstationer ska anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna, snarare än någon eller några fastighetsägars personliga intressen. Även rättspraxis behöver beaktas liksom hur marknaden för laddfordon förväntas utvecklas framöver och, i viss utsträckning, vilka krav som numera ställs på byggnadsverk. Lantmäteriet gör bedömningen att laddinfrastruktur som är gemensam för flera fastigheter kan anses tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna och därför inrättas som gemensamhetsanläggning enligt AL.

I *avsnitt B1.4* behandlas betydelsen av anläggningsbeslutets innebörd. Vid förvaltningen av en gemensamhetsanläggning får samfällighetsföreningen bara vidta åtgärder som är förenliga med det ändamål som anges i anläggningsbeslutet. De problem och risker samfällighetsföreningen ställs inför när den ska sluta sig till om en eftersträvd utbyggnad av laddinfrastrukturen som ryms inom ändamålet belyses bland annat genom en genomgång av rättspraxis på området. Lantmäteriet drar slutsatsen att om ändamålet inte tydligt lämnar utrymme för en sådan utbyggnad, behöver anläggningsbeslutet ändras genom en omprövningsförrättning för att utbyggnaden ska vara tillåten.

I *avsnitt B1.5* förklarar Lantmäteriet att en eftersträvd installation av laddutrustning som syftar till att möta samhällsutvecklingen, den tekniska utvecklingen och de nya anspråk som delägarna ställer på anläggningen, men som inte kunde förutses när gemensamhetsanläggningen bildades och som därför inte ryms inom de förvaltningsåtgärder som samfällighetsföreningen får vidta, utgör skäl för en omprövningsförrättning. Där analyseras också vad som krävs för att villkoren till skydd för enskilda intressen ska anses uppfyllda. Flera av bestämmelserna är dispositiva, men det förutsätts inte att fastighetsägarna är överens för att en ändring i anläggningsbeslutet ska komma till stånd. Lantmäteriet drar bland annat slutsatsen att på samma sätt som en fastighet mot ägarens vilja kan anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar en parkeringsanläggning, fastän ägaren inte har någon bil, eller till en lekplats, fastän det inte finns några barn i hushållet, bör fastigheten kunna anslutas till en gemensamhetsanläggning som omfattar laddstationer, fastän ägaren inte har något laddfordon. Hur det konkreta behovet ser ut får dock stor betydelse vid anläggningens utformning, till exempel i fråga om antalet laddningspunkter.

Den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda anläggningen får också omedelbar betydelse när grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift ska fastställas. Detta behandlas i *avsnitt B1.6*. Lantmäteriet påpekar att det motstånd som består i fastighetsägarnas rädsla för att drabbas av kostnader för en anläggning man menar sig inte har någon nytta av i många fall borde kunna överbryggas genom bättre kunskaper om grunderna för fördelning av kostnaderna för anläggningens utförande och drift och en ändamålsenlig tillämpning av bestämmelserna om detta. Om lantmäterimyndigheten låter laddinfrastrukturen utgöra en särskild sektion och beslutar att bara de fastigheter vars ägare framställt önskemål om det ska tilldelas andelstal i fråga om gemensamhetsanläggningens utförande och drift i den aktuella sektionen, kan prövningen vid förrättningen underlättas. Reglerna om omprövningsförrättning och om överenskommelse av ändring av andelstal ger möjligheter att förändra anläggningsbeslutet och andelstalen om fler av de deltagande fastigheterna efter hand får ett konkret behov av att nyttja sektionens laddningspunkter.

I *avsnitt B1.7* redovisas Lantmäteriets bedömning att de tekniska egenskapskraven i fråga om laddning av elfordon inte får någon särskild inverkan vid prövningen av om villkoren till skydd för enskilda intressen är uppfyllda. De får däremot en viss betydelse vid den samlade bedömningen att en anläggning för hemmaladdning av elfordon över huvud taget är en i lagens mening godtagbar anläggningstyp.

Handläggningstiderna och förrättningskostnaderna behandlas i *avsnitt B1.8*. Långa handläggningstider verkar avhållande på samfällighetsföreningarnas vilja att ansöka om omprövningsförrättning, liksom befarat höga förrättningskostnader. Genom riktade informationsinsatser bör Lantmäteriet kunna verka för att väl genomarbetade ansökningar görs i tid och att motsättningar fastighetsägarna emellan inte förekommer i onödan. Kombinerat detta med ett förbättrat stödmaterial till ledning för personalen som handlägger förrättningar bör handläggningstiderna kunna hållas nere, med lägre förrättningskostnader som följd.

Sammanfattningsvis gör Lantmäteriet bedömningen att det går att komma tillrätta med de problem som förknippas med lagstiftningen, handläggningstiden och förrättningskostnaderna utan några ändringar i relevanta regelverk.

B1.9.2 Ett förrättningsexempel

De juridiska resonemang som förs i rapporten och den analys som sammanfattas i föregående avsnitt har omsatts i ett praktiskt förrättningsexempel (*bilaga 2*). Tanken är att det ska kunna användas både i informationssyfte och som stödmaterial vid handläggning av förrättningar.

Bilaga 2 – Förrättningsexempel

2021-06-14

Dnr: LM 2021/001459

Omprövning av Batteriet GA:1

De juridiska resonemang som förs och den analys som görs i Lantmäteriets rapport *Hinder för anläggningssamfälligheter som försvårar för hemmaladdning av elfordon – med fokus på förrättningslagstiftningen* har omsatts i detta praktiska förrättningsexempel (aktbilaga PR1). Tanken är att det ska kunna användas både i informationssyfte och som stödmaterial vid handläggning av förrättningar. Förrättningsexemplet bygger på följande förutsättningar.

B2.1 Batteriet GA:1

Omprövningen avser en gemensamhetsanläggning i ett bostadsområde i en förort till Göteborg, där dagpendlare har såväl egna laddbara fordon som laddbara tjänstebilar och där behovet av hemmaladdning är tilltagande. Ursprungligen utgjordes bostäderna i området av bostadsrätter i radhus, men dessa avstyckades senare till egna fastigheter och gemensamhetsanläggningen har bildats för parkeringsplatser och carport. Anläggningsbeslutet är relativt nytt men laddfordon var fortfarande ovanliga vid tiden för beslutet och man såg då inget behov av hemmaladdning. Parkeringsplatserna och carporten finns på mark som inte ägs av samfällighetsföreningen.

Oenighet råder kring behovet av laddningspunkter. Vissa har inte bil alls och andra anser att teknikutvecklingen är snabbare än att den ska stanna vid elfordon (elbil eller laddhybrid). De som inte förordar laddningspunkter vill heller inte bidra till kostnaderna för dem.

Samfällighetsföreningen har tagit del av rättspraxis på området och gör bedömningen att den inte utan vidare kan besluta om en utbyggnad av infrastrukturen för laddning av elfordon utan måste ansöka om en omprövningsförrättning. Ansökan skickas till lantmäterimyndigheten efter beslut därom på föreningsstämman. Ansökan avser omprövning av anläggningsbeslutet för att laddningspunkter på en del av parkeringsplatserna utomhus och några i carporten ska möjliggöras.¹³⁸ En ansökan om bidrag kommer att skickas till Naturvårdsverket när kostnaderna för anläggningens utförande är kända.

I förrättningsexemplet redovisas inte samtliga beslut som kan förekomma i en förrättning. Lantmäteriet fokuserar på de beslut som direkt påverkar omprövningen av det nya ändamålet (laddningspunkter). För att inte exemplet ska betungas i onödan, redovisas inte övriga beslut.

¹³⁸ Hemmaladdning kan ordnas på olika sätt. Omkring 200 samfällighetsföreningar har erhållit bidrag från Naturvårdsverket för att installera laddinfrastruktur och bara en bråkdel har ansökt om omprövningsförrättning. Därför kan man sluta sig till att det också finns andra lösningar. Dessa behandlas inte i exemplet.

B2.2 Sektionsindelning

Samfällighetsföreningen yrkar inte att en ny sektion ska bildas. I förrättningen görs dock bedömningen att enbart en viss andel av fastigheterna har nytta och beräknas använda laddinfrastrukturen och en sektionsindelning ger därmed en möjlighet att fördela kostnaderna för det nya ändamålet på dessa fastigheter.

B2.3 Gränsdragning mellan sektionerna

Vid sektionsbildningen ska en gräns dras mellan de olika sektionerna. För att exemplet inte ska belastas med en teknisk diskussion om vad som lämpligen bör höra till ursprungssektionen och vad som ska ingå i den nybildade sektionen (laddsektionen), läggs alla tekniska anordningar som hänförs till laddinfrastrukturen i den nybildade sektionen.

B2.4 Bidrag

Föreningen förutsätter att de kommer att erhålla bidrag från Naturvårdsverket. Bidrag kan erhållas för kostnader för laddningspunkter, installationskostnader och materialkostnader. Om delar av bidragsberättigad teknik istället skulle läggas i den ursprungliga sektionen har samfällighetsföreningen att i sin förvaltning fördela bidraget mellan sektionerna.

B2.5 Antalet laddningspunkter

I förrättningen har inte angetts hur många laddningspunkter laddsektionen ska innehålla. Hur laddningspunkterna fördelas mellan dem som har andel i sektionen får avgöras vid förvaltningen. Antalet laddningspunkter kan komma att ökas och lämpligen bör det i förrättningen anges ett minsta antal eller endast *att* laddningspunkter ska installeras.

Om en ökning av andelstal i laddsektionen blir aktuell kan det lösas genom att en överenskommelse träffas enligt 43 § AL. Om överenskommelse inte kan nås återstår omprövning av Batteriet GA:1 för att ändra andelstal.

B2.6 Fördelning av förrättningskostnader

Förrättningskostnaderna ska fördelas efter vad som är skäligt. I förrättningsexemplet beslutas att alla kostnader, även förrättningskostnaderna, ska bäras av fastigheterna som erhåller andelar i laddsektionen, vilket korresponderar med resonemanget om den nytta de berörda fastigheterna har av anläggningen och den omfattning i vilken de beräknas använda den. Genom att alla kostnader fördelas på de i laddsektionen ingående fastigheterna, förenklas omprövningsförrättningen eftersom oenighet på så sätt kan undvikas.

Det skulle också kunna bedömas som skäligt att kostnaderna för förrättningen i stället fördelas på samtliga i gemensamhetsanläggningen deltagande fastigheter eftersom alla kan anses ha nytta av att anläggningen kan erbjuda hemmaladdning, i synnerhet om också gästparkeringar utrustas med laddningspunkter.

Bilaga 3 – Exempel på protokoll

Protokoll

202X-XX-XX

Ärendenummer

XX00000

Effie Effekt

Ärende	Omprövning av gemensamhetsanläggningen Göteborg Batteriet GA:1 Kommun: Göteborg Län: Västra Götaland
Sammanfattning	I detta protokoll redovisas beslut om: • Ändring av anläggningsbeslut så att ändamålet laddinfrastruktur inklusive laddningspunkter för laddning av elfordon ingår. • Inrättande av sektion för laddning av elfordon. • Övriga beslut
Yrkanden	Ansökan har inkommit avseende utökning av Batteriet GA:1 till att innefatta laddningsmöjlighet för elfordon.
Anläggningsbeslut 35 §	Skäl: När anläggningen bildades förutsågs inte att det i framtiden skulle vara möjligt att driva fordon med el i den omfattning som nu förekommer. Därför är anläggningsbeslutet utformat så att ledningsinfrastruktur och laddningspunkter (tillsammans benämnda laddinfrastruktur) inte kan tolkas ingå. Samhällsutvecklingen har drivit fram politiska beslut som påverkat lagstiftning och miljömål som förutsätter att fler ska välja laddbara fordon. Under 2020 var mer än 30 % av de nyregistrerade bilarna laddbara och de allra flesta av dessa finns i och omkring våra större städer. Till följd av detta har ett nytt behov uppstått i Batteriets samfällighetsförening som i stämma tagit beslut om att begära omprövning av anläggningsbeslutet, se Akt ABC123. Ändrade förhållanden som väsentligt inverkar på frågan har inträtt. Prövning får därför ske vid ny förrättning.
1§	Att parkeringsmöjlighet är ett ändamål av stadigvarande betydelse för en fastighet är ostridigt. Vid nyanläggning av parkeringsplatser och garage tillhörande bostäder utformas dessa så att anläggandet av laddningspunkter är möjligt, och det ingår även som ett tekniskt egenskapskrav vid nybyggnation enligt PBL. Dessa nya regler i PBL och PBF definierar därmed laddmöjlighet vid bostaden som ett fastighetsanknutet behov.
5 §	Det råder inget tvivel om att tillgång till parkering är ett ändamål av väsentlig betydelse för en fastighet oavsett om ägaren av fastigheten äger en bil. Det blir allt vanligare med bilar som drivs helt eller delvis av el. I april år 2021 utgjorde laddbara bilar 4 % av personbilar i trafik i Sverige. I Göteborg utgjorde laddbara personbilar i trafik 9 % av den totala personbilsflottan. Med beaktande av hur marknaden har utvecklats och förväntas utvecklas framöver behöver gemensamhetsanläggningen erbjuda möjlighet att ladda elfordon. Det är därmed av väsentlig betydelse för alla berörda fastigheter att gemensamhetsanläggningen inrättas så att den kan erbjuda möjlighet till hemmaladdning av elfordon. (Dimensioneringen av laddinfrastruktur prövas enligt 8 §.)

Ärende	Omprövning av gemensamhetsanläggningen Göteborg Batteriet GA:1 Kommun: Göteborg Län: Västra Götaland
6 §	Lantmäteriet har inte funnit ortsprismaterial eller någon värderingsmodell som skulle ge stöd för att tillgång till hemmaladdning är en värdehöjande faktor för fastigheterna. Enligt företrädare för föreningen är ändå laddmöjlighet något som köpare efterfrågar och det anges också i annonser när lägenheter säljs. Med tanke på att utvecklingen går mot allt fler laddbara personbilar görs bedömningen att tillgång till hemmaladdning är en förbättring av fastigheterna i detta område och därmed en värdehöjande faktor. Bidrag för åtgärderna har beviljats genom Ladda bilen (Naturvårdsverket) och uppgår till XXX 000 kr (XX %) av den totala beräknade kostnaden som utgörs av XXX 000 kr för uppgradering av elsystem och anläggande av laddinfrastruktur och XX 000 kr per laddningspunkt. (Lantmäterimyndigheten kan också väga in andra skäl, exempelvis miljömåls-uppfyllelse.) Fördelarna med gemensamhetsanläggningen överväger de kostnader och olägenheter som den medför (6 § AL).
7 §	Ägarna av fastigheterna Göteborg Billösa 1:23, samt Billösa 1:60 motsätter sig omprövningsförrättningen. Som skäl anförs att de själva inte har bil, och att samhället bör sträva mot användning av kollektivtrafik istället för att subventionera nya typer av resurskrävande fordon. Även ägarna till Göteborg Uppfinnaren 2:52 motsätter sig att anläggningen uppgraderas. De yrkar på att föreningens överskott satsas på vidareutveckling av solceller istället. Vidare anför fastighetsägarna att även om föreningen för närvarande har ett överskott och bidrag erhålls från Naturvårdsverket så kommer de inte att ha möjlighet att betala uppgraderingen av anläggningen och inte heller förrättningskostnaden. Alternativet att ersätta behovet av bil som transportmedel med kollektivtrafik så som ägarna till Billösa 1:23 och Billösa 1:60 föreslår ligger utanför Lantmäterimyndighetens uppdrag och hanteras inte i en lantmäteriförrättning. Något yrkande om att inkludera solcellsanläggning eller motsvarande har inte framförts. Yrkande i ansökan avser endast omprövning av gemensamhetsanläggningen för att inkludera laddning av elfordon. De argument som anförs innebär inte att behov av uppgradering av anläggningen saknas eller att behov av hemmaladdning skulle kunna lösas på annat sätt än att införliva möjligheten i Batteriet GA:1. Även om opinionsundersökningen inte är någon formlig omröstning så är de som motsätter sig åtgärden i klar minoritet. Vid prövningen ska också främst deras mening beaktas som har störst nytta av anläggningen, dvs. de som kommer att få bära de största kostnaderna (jämför 5 kap. 5 § andra stycket FBL). Det föreligger således inget mer allmänt motstånd mot åtgärden och sådana beaktansvärda skäl som utgör hinder mot att anläggningen inrättas (7 § AL). Vad gäller fördelningen av kostnaderna, se ”Beslut om andelstal” samt ”Kostnadsfördelningsbeslut”.
8 §	För anläggandet tas ingen ytterligare mark i anspråk. Ägare av fastigheterna där parkering och carport är belägna motsätter sig inte inrättande enligt yrkande. Laddningspunkter ska installeras i förhållande till fastigheternas behov. Infrastruktur, dvs. elsystem och ledningsdragningar, ska anpassas till anläggningens tekniska behov och dimensioneras så att en framtida utökning av antal laddningspunkter är möjligt. Gemensamhetsanläggningen förläggs och utförs därmed på ett sådant sätt att ändamålet med den vinnas med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad (8 § AL).

Ärende	Omprövning av gemensamhetsanläggningen Göteborg Batteriet GA:1 Kommun: Göteborg Län: Västra Götaland
9, 11, 12 §§	Gemensamhetsanläggningen inrättas inte i strid mot gällande planer (9 § AL). Olägenhet av någon betydelse för allmänt intresse uppkommer inte (11 § AL). Anläggningen förläggs inom utrymme som redan är upplåtet för Batteriet GA:1. Någon alternativ lokalisering finns inte då laddningspunkter behöver förläggas intill respektive parkeringsplats. För upplåtande fastighet bedöms det ytterligare ändamålet och utrustningen inte medföra ett ökat intrång. Ingen ytterligare ersättning ska utgå. Att utrymme tas i anspråk förorsakar inte synnerligt men för någon av fastigheterna (12 § första stycket AL).
15 §	Endast en viss andel av de i Batteriet GA:1 ingående fastigheterna bedöms ha nytta och användning av det nya ändamålet laddning av elfordon. Det är därför lämpligt att kostnaderna hänförs till den andel av fastigheterna som har nytta av anläggningen genom att en särskild sektion inrättas för ändamålet. Sektionen ska bestå av ledningsinfrastruktur och laddningspunkter med möjlighet till fordonsladdning enligt beskrivning nedan. Beslut: Anläggningsbeslut akt ABC123, rörande Batteriet GA:1, ska ändras enligt beskrivning nedan (alt. enligt aktbilaga BE X) Till Batteriet Ga:1 inrättas en ny sektion för laddning av elfordon. <i>Sektion 1</i> , innehåller vad som beslutats vid tidigare förrättning akt ABC123. <i>Sektion 2</i> , består av el-central, rör och el-ledningar, lastbalansering, laddningspunkter med elmätare och övriga erforderliga anordningar som behövs för uppgradering av anläggningen till att möjliggöra laddning av elfordon vid parkering och i carport i den omfattning som behövs. Sektion 2 ska ha en separat andelstalslängd. Deltagande fastigheter ska ha andelstal 1. Andelstalen för drift ska i första hand fördelas utifrån förbrukning enligt beslut nedan.
Beslut om fördelning av kostnader	Skäl: Kostnader för utförande av anläggningen ska fördelas mellan deltagande fastigheter efter vad som är skäligt med hänsyn till den nytta som fastigheten har av anläggningen. Driftskostnaderna ska fördelas efter vad som är skäligt med hänsyn främst till den omfattning i vilken fastigheten beräknas <i>använda</i> anläggningen (15 § andra stycket AL). Beslut: Kostnadsfördelning för den ursprungliga sektionen av Batteriet GA:1 skall kvarstå som vid bildandet (se akt ABC123). Kostnader för utförandet av sektion 2 skall fördelas efter andelstal i sektionen. Kostnader för drift av sektion 2 ska i första hand debiteras efter faktisk förbrukning, i andra hand efter andelstal. Kostnaden för elförbrukning ska hänföras till varje användare genom separat mätning.

Ärende	Omprövning av gemensamhetsanläggningen Göteborg Batteriet GA:1 Kommun: Göteborg Län: Västra Götaland
Beslut om fördelning av förrättningskostnader	Skäl: Förrättningskostnaderna fördelas utifrån andelstal i den nya sektionen. Fördelningen motsvarar vad som är skäligt (29 § AL) Beslut: Förrättningskostnaderna fördelas på ägarna till fastigheterna som ingår i sektion 2 efter andelstal. Protokollet upprättat den 202X-XX-XX. Vid protokollet Effie Effekt Förrättningslantmätare

Bilaga 4 – Right to charge

Introduktion

Denna bilaga presenterar resultaten från en undersökning om olika system som beskrivs med begreppet *right to charge* i Norge, Spanien och Frankrike som gjorts av forskningsinstitutet RISE. *Right to charge* syftar i regel till att underlätta laddning av bilen för boende i flerbostadshus och/eller för boende som har bilparkering ordnad gemensamt med andra (utan rådighet). Tyngdpunkten i jämförda länder ligger på flerbostadshus. Samlingsnamnet för dessa lagstiftningar är alltså det engelska begreppet *right to charge*, ibland även benämnt som *right to plug*.¹³⁹ I denna bilaga används *right to charge*. EU-kommissionen har beskrivit systemet med *right to charge* som införts i olika former i vissa medlemsstater som krav för att säkerställa att hyrestagare eller delägare ska kunna installera en laddningspunkt för ett elfordon. Detta är ofta möjligt utan att behöva inhämta samtycke från hyresvärderna eller från de andra delägarna i förening som äger fastigheten (vilket beskrivs kunna vara svårt).¹⁴⁰ EU-kommissionen har pekat ut detta som en åtgärd för att överkomma den ofta långa och komplexa processen att besluta om installation av laddningspunkter.

Utredningen har undersökt detaljerna i Norges, Spaniens och Frankrikes respektive lagstiftning rörande *right to charge* samt inhämtat information av erfarenheter av *right to charge*. Med förbehåll för att det inom ramen för utredningen ej har funnits möjlighet att skapa en djupare förståelse kring respektive lands övergripande lagar och regleringar som indirekt berör *right to charge*. Dessa lagar och regleringar kan ha en påverkan på *right to charge*, behov kan därmed föreligga att undersöka detta i en framtida utredning. Vidare förbehåll inkluderar att det kan finnas mindre fel i översättningen från norska, spanska, franska och engelska till svenska. Intervjuer med intressenter i respektive land har genomförts. Delvis för att försöka säkerställa att utredningen har förstått lagtexter och annat skrivet material korrekt.

Bilagan är strukturerad som följer. Presentation av Norges, Spaniens följt av Frankrikes lagstiftning och erfarenheter av deras respektive system för *right to charge*. I slutet av dokumentet finns en övergripande tabell där skillnader och olika aspekter av *right to charge* presenteras för de tre undersökta länderna samt för Österrike, Ontario (provins i Kanada) och Tyskland.

¹³⁹ Direkt översatt till svenska som *rätt att ladda* eller *rätt att ansluta*. Något etablerat svenskt begrepp finns inte – och det direktöversatta begreppet har från olika håll ifrågasatts som benämning på ett eventuellt svenskt system. Vid en sökning på söktjänsten Google den 4 juni 2021 kom följande antal sökträffar upp: ”*rätt till laddning*” (10 träffar), ”*rätten till laddning*” (6 träffar), ”*rätt till anslutning*” (7 460 träffar, varav i princip alla handlade om annat än elbilsladdning) och ”*rätten till anslutning*” (2 420 träffar, varav i princip alla handlade om annat än elbilsladdning). Som framgår i huvudrapporten finns invändningar mot begrepp som indikerar att det finns en rättighet att koppla in laddutrustning. Det kan finnas skäl att i Sverige överväga en annan ordning än den som utomlands associeras med *right to charge* – bl.a. den utomlands vanliga rätten att installera egen utrustning utan fastighetsägarens vilja. Inte heller utomlands är *right to charge* en rätt som trumfar andra viktiga intressen, utan snarare en politisk signal om en presumtion om laddning om det inte finns övervägande skäl emot.

¹⁴⁰ Kommissionens rekommendation (EU) 2019/1019 av den 7 juni 2019 om modernisering av byggnader, avsnitt 3.4.3.3.

Norge

Kontext

Norge är det land i världen som har haft snabbast elektrifieringstakt för personbilar de senaste tio åren. I nuläget har Norge högst andel laddbara bilar i världen (cirka 15 procent).¹⁴¹ Erfarenheter från Norge kan därmed ha bäring i Sverige som ännu ej har nått upp till lika höga andelar laddbara bilar. Det finns många gemensamma nämnare mellan Norge och Sverige. Men även betydande skillnader. I Norge är färre av hushållen boende i lägenhet. Cirka 40 procent i Norge,¹⁴² jämfört med över 50 procent i Sverige.¹⁴³ Norges mogna elbilsmarknad har också lett till att de redan 2017 tog steg för att förenkla processen att installera laddningspunkter i flerbostadshus.

Bakgrund till *right to charge* i Norge

De första elbilsägarna i Norge tenderade att vara småhusägare, en boendeform där tillgång till laddning precis som i Sverige många gånger inte är något större problem. Hushållet har normalt sett rådighet över installation av laddningspunkter samt dess löpande användning. Flera av Norges styrmedel för att främja laddbara bilar (främst elbilar) har varit direkt riktade mot städer, till exempel körning i bussfiler och undantag från vägavgifter. Detta har även ökat efterfrågan på laddbara bilar för boende i flerfamiljshus som är mer vanliga i städer. Flera lokala avdelningar av Norsk Elbilsforening i Oslo började under mitten av 2010-talet att rapportera om diskussioner och konflikter bland de boende och styrelser i flerfamiljshus rörande installation av laddningspunkt. Konflikterna rörde frågor som om det är farligt och vem som ska betala.¹⁴⁴ Ett initialt lagförslag på rätten att ladda framfördes av en lokal medlem, inspirerat av lagstiftning i Kalifornien.

I en proposition som skickades till Stortinget föreslogs att ett antal ändringar göras i "Eierseksjonsloven" (boendeform lik svenska ägarlägenheter) som inte handlade om laddning. Stortinget röstade igenom en ny "Eierseksjonsloven" våren 2017. Under riksdagsbehandlingen gjordes ett tillägg med ett införande av *right to charge*. Den nya lagstiftningen gav en bostadsägare med rätt att parkera i fastigheten rätt att installera en laddningspunkt för en elbil eller laddbar hybridbil. Lagen trädde i kraft den 1 januari 2018.

I maj 2019 meddelade den norska regeringen via ett pressmeddelande¹⁴⁵ att de avsåg att utvidga denna rätt till "Borettslagen" (motsvarigheten till bostadsrättsföreningar i Sverige) samt ge förtydliganden om hur lagen skulle fungera i praktiken. Offentliga samråd hölls mellan maj och september 2019,¹⁴⁶ vilket resulterade i ett utkast till justeringar. Efter detta lämnade kommunal- och moderniseringsministeriet lagförslaget

¹⁴¹ <https://www.eafo.eu/vehicles-and-fleet/m1#>

¹⁴² <https://www.ssb.no/bygg-bolig-og-eiendom/statistikker/boforhold>

¹⁴³ <https://scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/hushallens-ekonomi/inkomster-och-inkomstfordelning/hushallens-boende/pong/statistiknyhet/hushallens-boende-2020/>

¹⁴⁴ Intervju med Unni Berge på Norsk Elbilsforening

¹⁴⁵ <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/regjeringen-foreslar-a-gi-beboere-i-borettslag-rett-til-a-lade-hjemme/id2643812/>

¹⁴⁶ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-forslag-til-endringer-i-plan-og-bygningsloven-eierseksjonsloven-og-borettslagslova/id2642313/?expand=horingssvar>

”Prop. 144 L (2019–2020) i september 2020”¹⁴⁷ till Stortinget. Lagförslaget infördes tillsammans med en sammanfattning och kommentarer från kommunal- och förvaltningskommittén i november samma år. Lagförslaget debatterades i Stortinget och röstades senare igenom för införande i lag från och med den 1 januari 2021.

OBOS som är Norges största bostadsutvecklare kommenterade den uppdaterade lagen enligt följande, översatt till svenska:¹⁴⁸

“Den ursprungliga regleringen avseende ägarlägenheter kom till under behandlingen i Stortinget; den var inte genomtänkt och det saknades förarbeten för att underlätta tolkningen. Sedan dess har vi fått många frågor om hur den ska tolkas. Den nya regleringen är en mycket mer detaljerad produkt som innehåller relativt grundliga och balanserade överväganden som underlättar när reglerna ska tillämpas.”

Right to charge (“Laderett”)

I Norge är den så kallade “laderetten” (*right to charge*) uttryckt i två lagar: Eierseksjonloven och Borettslagsloven. Eierseksjonloven reglerar vad som i Sverige kan jämföras med ägarlägenheter. Denna ägandeform är betydligt vanligare i Norge än i Sverige. Cirka en tredjedel av alla lägenheter i Norge är av denna typ medan det år 2020 fanns drygt 2 000 ägarlägenheter i Sverige.¹⁴⁹ Borettslagsloven reglerar föreningar motsvarande bostadsrättsföreningar i Sverige. Formuleringarna i de två lagarna är närmast identiska, nedan texter är fritt översatta till svenska:

*25 a § Eierseksjonsloven*¹⁵⁰

Rätten att sätta upp laddningspunkter för elbilar och laddningsbara hybridbilar.

En sektionsägare som har egen parkeringsplats på samfällighetsföreningens bostadsfastighet har, med styrelsens samtycke, rätt att installera en laddningspunkt för en elbil och en uppladdningsbar hybridbil i anknötning till parkeringsplatsen. Samtycke kan endast vägras om det finns objektiva skäl. En sektionsägare som har rätt att parkera på samfällighetsföreningens bostadsfastighet, men utan att disponera över sitt eget utrymme, kan kräva att en laddningsplats installeras för en elbil och en uppladdningsbar hybridbil. Styrelsen ska följa kravet såvida det inte finns objektiv anledning att däremot. Styrelsen bestämmer var laddningspunkten ska installeras.

*5–11 a § Borettslagsloven*¹⁵¹

Rätten att sätta upp laddningspunkter för elbilar och laddningsbara hybridbilar.

En andelsägare som har sin egen parkeringsplats på föreningens egendom har med styrelsens samtycke rätt att installera en laddningspunkt för en elbil och en uppladdningsbar hybridbil i anknötning till parkeringsplatsen. Samtycke kan endast vägras om det finns giltiga skäl för det. En andelsägare som har rätt att parkera på föreningens fastighet, men utan att disponera över sitt eget utrymme, kan kräva att en laddningsplats installeras för en elbil och en uppladdningsbar hybridbil. Styrelsen ska följa kravet såvida det inte finns ett giltigt skäl däremot. Styrelsen bestämmer var laddningspunkten ska installeras.

¹⁴⁷ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-144-l-20192020/id2765793/>

¹⁴⁸ <https://nye.obos.no/styre/tips-og-rad/nye-regler-om-el-billading-i-borettslag-og-sameier>

¹⁴⁹ <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/boende-i-sverige/>

¹⁵⁰ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-65>

¹⁵¹ <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2003-06-06-39>

Bostadsformer som lagarna reglerar

De två lagarna reglerar rättigheter att installera laddningsplats för ägarlägenheter (selveirbolig) och för bostadsrätter (andelsleilighet). Hyresrätter och andra hyresformer har därmed inte rätt till installation av laddningspunkter. Detta kan eventuellt bli ett tilltagande problem framgent, framförallt i takt med att allt fler laddbara bilar kommer ut på andrahandsmarknaden. Personer boende i norska hyresbostäder tenderar att oftare köpa begagnade bilar.¹⁵² Förutom hyresbostäder regleras inte heller *right to charge* parkeringsplatser som faller under ”sameigelova”,¹⁵³ vilket verkar vara den norska motsvarigheten till traditionella samfälligheter i Sverige. Norsk Elbilforening är osäker på hur många i Norge som har parkering arrangerat genom en traditionell samfällighetsförening och därmed inte kan åberopa *right to charge*.¹⁵⁴

Kostnader för att installera laddningsplats

Norsk Elbilforening har varit en drivande aktör för att få igenom *right to charge* i Norge. På sin hemsida gör de en granskning av vad lagarna innebär samt ger konkreta tips till boende.¹⁵⁵ En viktig aspekt är hur de olika kostnaderna för att installera laddningsplats ska fördelas mellan individen och föreningen/kollektivet. Kostnaden för installation av laddningsplatser bör i regel följa samma principer som framgår av *Eierseksjonsloven* och *Borettslagsloven*. Grundprincipen är att gemensamma kostnader ska fördelas i enlighet med ägarandelarna och att enskilda kostnader ska betalas av individen. Individer med egen parkeringsplats bör enligt den etablerade tolkningen betala för sin egen laddningspunkt. Om laddningspunkt är placerad i gemensamma utrymmen kan kostnaden fördelas till föreningen, för att sedan avbetalas genom betalning för laddning. Individen bör också alltid betala för den elektricitet som används för att ladda bilen. Detta gäller oavsett om laddningsplatsen är placerad på en egen parkeringsplats eller om den är placerad i ett gemensamt utrymme som alla medlemmar kan använda.

Potentiella kostnader för uppgradering av elnätet bör därmed fördelas på det gemensamma. Detta eftersom denna uppgradering kan anses vara användbar för alla, oberoende om du har ett fordon eller inte. Många gånger är dock denna investering möjlig att undvika om smart laddning med lastbalansering installeras.

För andra kostnader exklusive laddningspunkt (t ex kablage) är den allmänna regeln att kostnaderna ska fördelas till föreningen. Vid installation kan endast nuvarande brukare av laddbara bilar använda och därmed dra nytta av laddningspunkterna. Men eftersom installationen kommer att gynna framtida ägare av laddbara bilar bör den allmänna regeln vara att dela på dessa kostnader i föreningen.

¹⁵² Intervju med Unni Berge på Norsk Elbilforening

¹⁵³ Intervju med Unni Berge på Norsk Elbilforening

¹⁵⁴ Intervju med Unni Berge på Norsk Elbilforening

¹⁵⁵ <https://elbil.no/om-lading-i-borettslag-og-sameier/>

Utmaningar i implementering

Innan förtydliganden gjordes genom propositionen 144 L (2019–2020) fanns det flera osäkerheter kring den praktiska implementeringen av *right to charge*. Propositionen 144 L (2019–2020) förtydligade att *right to charge* endast gäller:

- För de som har en rätt att parkera – det är inte möjligt att kräva *right to charge* om bostadsinnehavaren inte har rätt att parkera.
- För de områden som är avsatta i parkeringssyfte – ingen kan kräva omplacering av parkering i till exempel grönområden för att installera laddare.

En annan aspekt som propositionen 144 L (2019–2020) beaktade var ett pristak för vad som kan anses som saklig grund för att avböja en förfrågan på att installera laddare. Pristaket kan appliceras på kostnader för uppgradering av det lokala elnätet och annan infrastruktur (kablar osv) fram till själva laddningspunkten. Ministeriet föreslog att pristaket för en enskild bostadsinnehavare skulle motsvara halva det norska prisbasbeloppet (vilket blir cirka 50 000 norska kronor) som grund för avslag att installera en laddningspunkt. Detta ändrades emellertid efter inhämtning av remissvar. Pristaket finns därmed inte inskrivet i lagen, men kvarstår som rekommendation.¹⁵⁶

En aktör som har uttalat sig om det rekommenderade pristaket är juristbyrån Dalan,¹⁵⁷ översatt till svenska:

”Styrelsen måste göra en särskild bedömning där kostnaderna för åtgärden måste vägas mot andra relevanta faktorer. Relevanta faktorer kan vara bostadsrättens / bostadsföreningens ekonomi, huruvida åtgärden kommer att öka fastighetens mervärde så att det gynnar alla medlemmar, och om medlemmarna kommer att ha andra positiva effekter av åtgärden, såsom en ökning av elnätkapaciteten. Bedömningen kan innebära att kostnaderna kan vara både lägre och högre än hälften av grundbeloppet.”

En aspekt som har visat sig efter införandet av reglerna om *right to charge* är hur hyra av laddningspunkter ska tolkas. Kostnadsfördelning mellan de olika kostnaderna för installation av laddningspunkter är då inte lika transparenta jämfört vid köp. Frågan har uppkommit då en marknad har skapats där leverantörer erbjuder en ny form av laddningslösning där användare betalar en hyra. Dessa hyrlösningar marknadsförs som kostnadsfria för föreningen. Kostnaderna fördelas istället till de boende som vill installera och använda en laddningsplats genom en månadshyra. Hyran täcker bland annat investeringskostnader för infrastruktur, laddningspunkt och el. Hyrans storlek beror därmed på hur kostsamt det är att etablera laddningspunkter vid de specifika parkeringsytorna. Leverantören äger infrastruktur och laddningspunkter. Men överenskommelse kan göras om att bostadsföreningen har rätt att köpa loss anläggningen efter en viss tid. Detta innebär vanligtvis ett långsiktigt exklusivt avtal mellan leverantören och bostadsföreningen. Norska intresseföreningen bostadsägarföreningen (huseierne) har bett myndigheterna att utreda om en sådan hyrlösning av laddningspunkter skulle vara i konflikt med *right to charge* som den är beskriven i lagstiftningen (Eierseksjonsloven och Borettslagsloven).

¹⁵⁶ <https://www.huseierne.no/alt-om-bolig/sameier-og-borettslag/eierseksjoner/lading-av-el-bil-i-sameier/>

¹⁵⁷ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/etablering-av-ladepunkt-kostnadsfordeling-ved-leie-av-ladeinfrastruktur/id2835317/>

Ministeriet för lokal administration och modernisering utfärdade i februari 2021 ett tolkningsuttalande.¹⁵⁸ Tolkningen kan sammanfattas som:

Kostnader för etablering av infrastruktur som i slutändan kommer att tillfalla bostadsföreningen, ska som generell regel ses som gemensamma kostnader och fördelas till alla boende. Styrelsen eller bostadsföreningen kan inte ändra villkor för att ge samtycke till att upprätta en laddningspunkt om kostnaderna endast ska fördelas till dem som har en etablerad laddningspunkt. I propositionen specificeras att kostnadsfördelningsprincipen inte kan kringgås varken av bostadsföreningen eller ägarföreningen, till exempel genom att ta ut högre kostnader för elanvändning än faktisk användning. Därmed kan föreningen inte kringgå de allmänna kostnadsfördelningsprinciperna i Eierseksjonsloven och Borettslagsloven genom att ingå hyresavtal med en tredje part. Betalning av de delar av laddningsinfrastrukturen som slutligen tillkommer alla boende – ska betalas av kollektivet.

En möjlig svaghet i *right to charge* i Norge är att lagen inte anger vem som kan initiera och driva processen med att installera laddningsplatser. Konsekvensen av en inaktiv styrelse kan bli att enskilda hushåll installerar ett laddningssystem med begränsade möjligheter till uppskalning. Det kan i sin tur leda till större kostnader när flera boende åberopar *right to charge* i framtiden.

Objektiva skäl att neka installation av laddningspunkt

Det finns inte en definition av begreppet ”sakleg grunn” (eller ”objektiva grunder”) i lagen. Vad som bör eller inte bör betraktas som objektiva grunder för nekande kan istället tolkas ifrån en rättslig vägledning från kommunal- och moderniseringsministeriet. Kommentaren är inte lag men kan ha betydelse för hur lagen ska tolkas vid eventuella juridiska tvister. Skrivelsen från ministeriet har sammanfattats av bostadsutvecklaren OBOS:¹⁵⁹ kommunal- och moderniseringsministeriet pekar på att följande faktorer kan betraktas som objektiva skäl (beroende på omständigheter):

- Kostnaderna för åtgärden: Ministeriet föreslår en bred övergripande bedömning av de totala kostnaderna för åtgärden, satt i kontext till bostadsföreningens eller bostadsrättens ekonomiska situation och nyttan av åtgärden.
- Om laddningspunkten inte stämmer överens med gällande säkerhetsstandarder. Ministeriet betonar dock att enligt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps (motsvarigheten till svenska Myndigheten för samhällsskydd och beredskap i Norge) bedömningar finns det ingen utökad brandrisk förknippad med laddning av elbilar så länge det sker i enlighet med direktoratets föreskrifter. Brandsäkerhet ska därmed normalt inte vara grund för avslag till installation av laddningspunkt.
- Om nuvarande laddningsalternativ i bostadsföreningen eller bostadsrätten kan betraktas som tillfredsställande. Vanligtvis i fall där gemensamma laddningspunkter med tillräcklig kapacitet redan har upprättats. I dessa fall kan inte bostadsinnehavaren eller sektionens ägare kräva att en egen laddningspunkt upprättas.

¹⁵⁸ <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/etablering-av-ladepunkt-kostnadsfordeling-ved-leie-av-ladeinfrastruktur/id2835317/>

¹⁵⁹ <https://nye.obos.no/styre/tips-og-rad/nye-regler-om-el-billading-i-borettslag-og-sameier>

- Om det inte är fysiskt möjligt att etablera en laddningspunkt. Vanligtvis för att bostadsföreningen eller bostadsrätten inte har tillräckligt med gemensamma utrymmen eller om du måste konvertera ett annat område för att skapa utrymme. Bostadsinnehavaren eller sektionens ägare kan då inte kräva att t ex grönytor ska tas bort för att skapa en laddningspunkt.
- Det kan förekomma övriga legitima skäl för att bostadsföreningen eller bostadsrätten kan avslå en begäran att installera en eller flera laddningspunkter. Detta ska dock övervägas efter en specifik bedömning.

Norsk Elbilforening har ännu ej sett något fall där tvister mellan bostadsinnehavare och styrelse kring *right to charge* har slutat i domstol. Tvister verkar dock fortfarande uppstå i föreningar kring tolkningen av objektiva skäl. Ett antal medlemmar i Norsk Elbilforening har kontaktat organisationens jurister för att få rådgivning i tvister där styrelsen har nekat bostadsinnehavare att installera laddpunkter.¹⁶⁰

Spanien

Kontext

Marknaden för laddbara bilar är fortfarande liten i Spanien jämfört med de nord-europeiska länderna. Den spanska elbilsmarknaden växer dock snabbt. År 2020 var nybilsandelen laddbara bilar i Spanien cirka 4,8 procent. Vilket är en kraftig ökning jämfört med 1,4 procent föregående år.¹⁶¹ Jämfört med nybilsandelen i andra länder inom EU/EES placerar sig Spanien i mitten av listan.

Spanien är på väg att genomföra liknande typer av subventioner för inköp som länder med högre nybilsandelar av laddbara bilar (t ex Norge, Sverige och Frankrike). Den 9 april 2021 tillkännagav energiministeriet att den spanska regeringen hade godkänt en plan för att spendera upp till 800 miljoner euro (cirka 8 miljarder svenska kronor) fram till 2023 för att stimulera försäljning av laddbara bilar.¹⁶² Enligt planen skulle såväl privatpersoner som företag erhålla upp till 7 000–9 000 euro i subvention per köpt laddbar personbil.

Spanien har den näst största biltillverkningsindustrin i Europa, mindre än Tyskland men större än Frankrike. Bilindustrin står för cirka tio procent av den spanska ekonomin. Det verkar finnas en medvetenhet om att den inhemska fordonsindustrin har mycket att förlora på om Spanien inte lyckas med övergången till laddbara bilar. Spanien jobbar därför intensivt för att attrahera nya batteri- och elfordonsanläggningar till landet. Delvis genom EU:s återhämtningsfond.¹⁶³

65 procent av den spanska befolkningen bor i lägenheter, vilket är bland de högsta i EU.¹⁶⁴ Denna siffra är ännu högre i städer där majoriteten av laddbara bilar köps. Uppgifter gör också gällande att cirka 70 procent av spanska bilägare saknar en dedikerad parkeringsplats till sin bil.

¹⁶⁰ Intervju med Unni Berge på Norsk Elbilforening

¹⁶¹ <https://insideevs.com/news/489169/european-countries-plugin-market-share-q1q4-2020/>

¹⁶² <https://www.reuters.com/technology/spain-subsidise-electric-car-sales-with-800-million-euros-2023-2021-04-09/>

¹⁶³ <https://www.autoblog.com/2021/05/09/spanish-ev-production/>

¹⁶⁴ <https://www.thinkspain.com/news-spain/27566/spain-is-the-eu-country-where-most-people-live-in-apartments>

Bakgrund till right to charge i Spanien

Spanien var det första landet i världen som införde en lagstadgad rätt att ladda. Lagen infördes redan 2009, trots en liten inhemsk marknad för laddbara bilar. *Right to charge* inkluderades i "Ley de Propiedad Horizontal" (lagen om horisontell äganderätt). Lagen reglerar rättigheter, skyldigheter och styrningsförfaranden för fastighetsägare i en fastighetsförening (till vilket majoriteten av lägenhetsboende tillhör).

Efter 2009 års förändring av den horisontella äganderätten infördes ytterligare tekniska och förfarandekrav år 2014. Dessa stipulerades i den tekniska instruktionen – ITC – BT 52.

Right to charge

Lagen föreskriver att en laddningsstation för elfordon för privat bruk kan installeras på byggnadens parkeringsplats. Det finns flera olika tekniska alternativ, installationen måste dock alltid ha kommunicerats till föreningen. Om installationen kräver ändringar i befintliga gemensamma elinstallationer, till exempel installation av nya elmätare eller kablar från elcentralen, krävs också ett godkännande från föreningen. Det är inte helt klarlagt på vilka grunder föreningen kan eller inte kan godkänna en sådan begäran. Lagen föreskriver dock att dessa ansökningar kan godkännas med enkel majoritet.¹⁶⁵

Ley de Propiedad Horizontal (artikel 17)¹⁶⁶ (översatt):

Installationen av en laddningspunkt för elfordon för privat bruk på byggnadens parkeringsplats förutsätter att den är belägen i ett enskilt garage. Rätten kräver endast förhandskommunikation till föreningen. Kostnaden för nämnda installation och löpande elförbrukning kommer helt och hållet att falla på de direktintresserade parterna.

Bostadsformer som lagen reglerar

Den spanska *right to charge* gäller i flerbostadshus där bostadsinnehavaren äger sin bostad och där parkeringen är belägen i ett enskilt garage. Det är oklart hur stor andel av parkeringsgaragen för boende i Spanien som kan betraktas som enskilda garage och därmed uppfyller kriterierna för att kunna åberopa *right to charge*. I en intervju med AEDIVE uppskattades det att cirka 30 procent av spanska bilägare ha tillgång till en dedikerad parkeringsplats vid sitt boende.¹⁶⁷ Dessa behöver dock inte nödvändigtvis vara placerade i ett enskilt garage, andra alternativ inkluderar parkeringsplatser utomhus, delade garage osv. I detta avseende är den norska *right to charge* bredare. I Norge berörs inte endast enskilda garageutrymmen utan även situationer där en bostadsinnehavare inte har sitt eget utrymme, men ändå har rätt att parkera på föreningens egendom.

Tre huvudsakliga installationsalternativ

Den spanska standarden för installation av laddningspunkter för elfordon (ITC BT 52) redogör för ett antal olika tekniska system som kan nyttjas vid installation. Tre alternativ av installationer verkar vara vanligast:^{168,169}

¹⁶⁵ <https://www.domingomonforte.com/propiedad-horizontal-punto-recarga-vehiculos-electricos/>

¹⁶⁶ <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1960-10906>

¹⁶⁷ Intervju med Arturo Perez de Lucia på AEDIVE

¹⁶⁸ <https://www.administradoresfincasasturias.es/mayorias-necesarias-y-requisitos-para-instalar-un-punto-de-recarga-en-garaje-comunitario-752.html#>

¹⁶⁹ <https://www.lugenergy.com/informacion-sobre-instalaciones-de-puntos-de-recarga-para-administradores-de-fincas/>

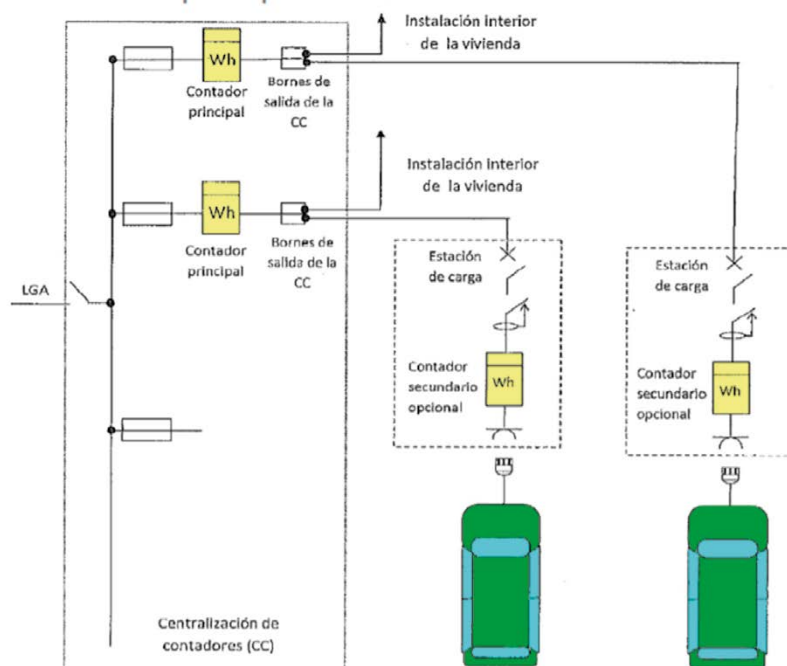
- Individuell installation med en gemensam elmätare för det enskilda hemmet och laddningsstationen.
- Ny elnätanslutning.
- Gemensam installation med en huvudelmätare för hela installationen.

Av dessa tre system kräver den individuella installationen och den nya elanslutningen inte godkännande från föreningen, endast att styrelsen informeras i förväg. Alternativet att genomföra en ny elnätanslutningen kan dock vara kostsamt för den enskilda individen. Vid en gemensam installation krävs föreningens godkännande, eftersom det kräver förändringar i byggnadens centrala elsystem som ägs av det gemensamma.

Individuell installation

Vid en individuell installation kopplas laddningspunkten till den boendes enskilda elmätare. I detta fall behöver den boende som äger den laddbara bilen och garageplatsen inte ett godkännande från föreningen.¹⁷⁰ Placeringen av individuella elmätarna kan variera från byggnad till byggnad. I fall där elmätaren är placerad långt ifrån garaget eller långt ifrån den enskildes parkeringsplats kan en individuell installation vara opraktiskt. Till exempel på grund av stora kostnader och spänningsfall vid längre kabeldragningar.

Individual, con contador principal común con la vivienda.



Figur B4-1. Individuell installation av laddningspunkt (spansk illustration)¹⁷¹

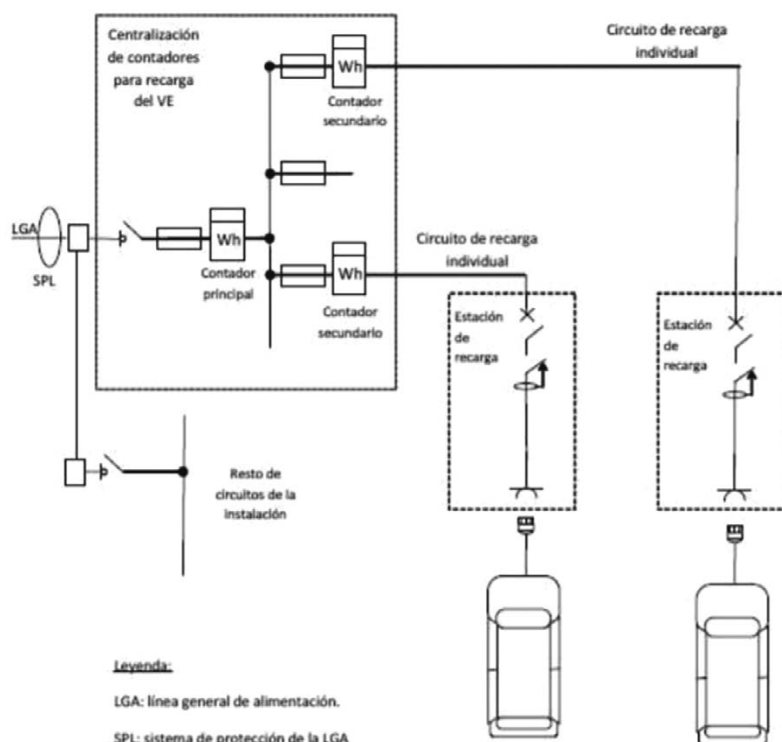
Det verkar saknas detaljerad information kring hur stor andel och därmed antalet parkeringsplatser för boende i Spanien som i praktiken kan använda sig av detta installationsalternativ. Det finns dock uppenbara risker. Om flera individer i ett bostadsgarage installerar sina egna laddningspunkter vid olika tidpunkter och/eller med olika installatörer blir elinstallationerna snabbt svåröverskådliga.

¹⁷⁰ <https://www.myrecarga.es/administrador-fincas-normativa-recarga-coches-electricos/>

¹⁷¹ <https://www.lugenergy.com/imagenes//2020/05/Comunidad-de-propietarios-puntos-de-recarga-coches-electricos.pdf>

Ny elnätanslutning

Vid en ny elnätanslutning ber bostadsinnehavare en eldistributör/elnätsbolag att skapa en ny nätanslutning till byggnaden/garaget. Detta kan vara ett alternativ om en individuell installation är opraktiskt och om bostadsinnehavaren inte kan få godkännande från föreningen för en gemensam installation. Att göra en ny elnätanslutning är sannolikt en kostsam lösning för bostadsinnehavaren. Extra kostnader inkluderar anslutningsavgift och löpande elnätsavgifter. Flera bostadsinnehavare i samma byggnad kan dock gå samman och dela kostnaderna för en ny elnätanslutning.



Figur 2 – Ny elnätanslutning (spansk illustration)¹⁷²

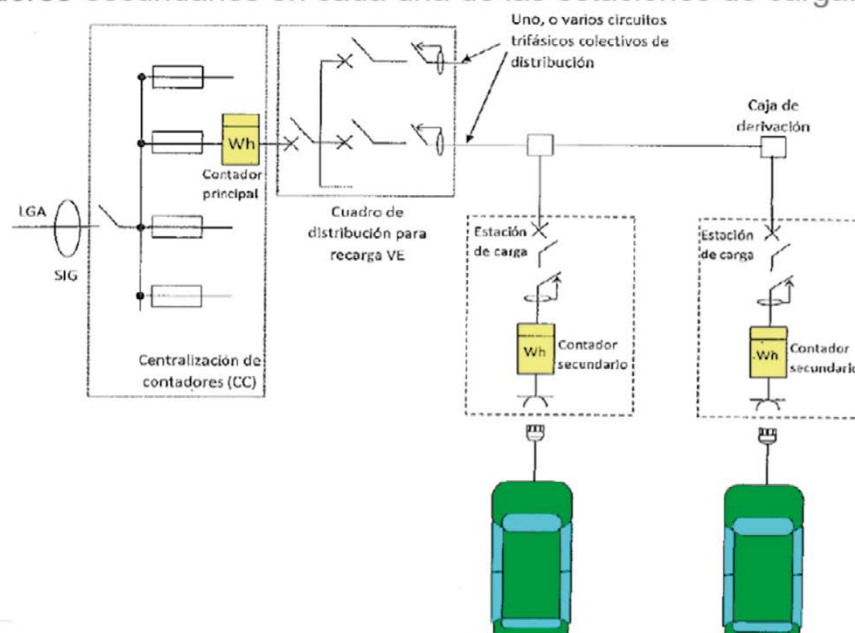
¹⁷² <https://www.lugenergy.com/imagenes//2020/05/Comunidad-de-propietarios-puntos-de-recarga-coches-electricos.pdf>

Gemensam installation

Vid en gemensam installation av laddningspunkter utgår installationen från byggnadens eller garagets centrala elmätare, ytterligare elmätare installeras sedan vid var och en av laddningspunkterna. Detta alternativ kräver godkännande av föreningen. För ytterligare kontroll kan föreningen installera en ny elmätare i garaget som endast används för att mäta elförbrukning från laddningspunkterna.

En gemensam installation skapar bättre förutsättningar för smart laddning (lastbalansering osv). Men kräver ett visst mått av engagemang hos föreningen: för att kunna ena sig om att ta en del av kostnaden för installation av laddningspunkter. Fördelen är att systemet kan bli flexibelt för anslutning av fler laddbara bilar i framtiden. En gemensam installation kan vara det enda praktiska alternativet för bostadsinnehavare om deras individuella elmätare ej är placerad i närheten av deras parkeringsplats.

Troncal, con un contador principal en el origen de la instalación y contadores secundarios en cada una de las estaciones de carga.



Figur 3 – Gemensam installation av laddningspunkter (spansk illustration)¹⁷³

¹⁷³ <https://www.lugenergy.com/imagenes//2020/05/Comunidad-de-propietarios-puntos-de-recarga-coches-electricos.pdf>

Kompletterande åtgärder

Den spanska standarden för installation av laddningspunkter (ITC BT 52¹⁷⁴¹⁷⁵) introducerades år 2014 och ger en mer detaljerad förklaring av rätten jämfört med skrivelsen i artikel 17 i ”Ley de Propiedad Horizontal”. Dessa förklaringar inkluderar:

- En teknisk projektbeskrivning av installationen måste presenteras till föreningen innan installationen. Beskrivningen ska innehålla en rapport och en budget.
- Projektbeskrivningen ska skickas till föreningens styrelse eller ordförande minst 30 dagar innan installationen genomförs.
- När installationen är genomförd måste ett certifikat för elinstallation (CIE) skickas till styrelsen. Detta certifikat erhåller parkeringsinnehavaren från installatören.
- Inom en 30-dagarsperiod kan föreningen föreslå att istället utföra en installation av en gemensam laddningsinfrastruktur. Detta för att kunna tillgodose att fler eller alla parkeringsinnehavare kan ansluta sig närtid eller på längre sikt. Föreningen har även möjlighet att föreslå andra rimliga alternativ på laddningsinfrastruktur som kan tillgodose förenings gemensamma intressen.

Kostnader för att installera laddningsplats

Lagen stipulerar att kostnaden för installationen och den löpande elförbrukning ska till fullo tillfalla de direktintresserade parterna (de bostadsinnehavare som önskar få laddningspunkter installerade). Så länge kraven i lagen är uppfyllda kan föreningen inte neka till en installation av laddningspunkter för elfordon. Till skillnad från situationen i Norge där fördelningen av kostnader för gemensam infrastruktur belastar föreningen sätter inte den spanska *right to charge* krav att gemenskapen att ta några av kostnaderna. Såvida inte föreningen själva väljer att vidta proaktiva åtgärder som en ”förinstallation” eller beslutar om ett centraliserat laddningssystem som kan utökas till framtida användare.

Vem har ansvaret att anskaffa installationen?

Till skillnad från den norska *right to charge* verkar den spanska laddningsrätten placera huvudansvaret för att organisera inköp av tjänster för installation av laddningspunkter (t ex kablar och ladboxar) på parkeringsinnehavaren som åberopar *right to charge*.

Förinstallationer

Förinstallationen är en förberedande åtgärd som t ex består av att dra ledningar, kanalisera väggar och anpassa brunnar för att underlätta framtida installationen av laddningspunkter i ett garage.

¹⁷⁴ <https://charging-box.com/normativa-itc-bt-52-recarga-de-coches-electricos/>

¹⁷⁵ http://www.f2i2.net/documentos/lsiF2I2/rbt/guias/guia_bt_52_nov17R1.pdf

Frankrike

Kontext

Nybilsförsäljningen av laddbara bilar har fram tills nyligen varit låg i Frankrike. Likt grannlandet Tyskland har försäljningen laddbara bilar under sista åren ökat dramatiskt i Frankrike. Marknadsandelarna för laddbara bilar fyrdubblades mellan år 2019 och år 2020, från 2,8 procent av nybilsförsäljningen till 11,3 procent.¹⁷⁶ Den dramatiska tillväxten i Frankrike är troligen en konsekvens av att ett flertal nya laddbara bilmodeller har lanserats från den franska bilindustrin, kombinerat med stöd från politiken i form av subventioner som introducerades år 2020.

Frankrike har en unik kontext i fråga om boende och parkering jämfört med Spanien och Norge. Franska bostäder kan delas upp mellan enskilda bostäder (19 miljoner, varav nästan 15 miljoner har en privat parkeringsplats) och flerfamiljsbostäder (15 miljoner, varav nästan 8 miljoner har ingen parkeringsplats). Andel av befolkning som bor i flerfamiljshus hamnar därmed mitt emellan Norge och Spanien, där Spanien har den högsta andelen flerbostäder i EU. Frankrike har dock en betydligt högre andel hushåll som hyr sina bostäder, cirka 40 procent,¹⁷⁷ jämfört med både Spanien¹⁷⁸ och Norge.¹⁷⁹

Bakgrund till *right to charge* i Frankrike

Frankrike började diskutera *right to charge* i samband med ett paket av miljölagar – Grenelle II 2010. Förutom *right to charge* införde Grenelle II-lagarna även krav i nybyggnationer på att förbereda installationen av laddningspunkter på minst 10 procent av parkeringsplatserna.¹⁸⁰ *Right to charge* trädde i kraft den 1 januari 2015 medan kraven för att förbereda laddningsinfrastruktur i nybyggnation introducerades flera år tidigare. Detta innebär att byggnader uppförda efter juli 2012 som regel har förberett minst 10 procent av parkeringsplatserna till att senare installera laddningspunkter. Kraven har blivit mer ambitiösa med tiden. För byggnader uppförda efter 2017 har kravet ökat till att 50–75 procent av parkeringsplatserna ska förberedas för laddningspunkter. En möjlig konsekvens av detta är att boende i nyare flerbostadshus inte är lika beroende av *right to charge*. Det huvudsakligen syftet med den franska *right to charge* lagen var att förenkla situationen för lägenhetsbyggnader som byggts eller godkänkts före juli 2012.

Right to charge (Fr. *le droit à la prise*)

Right to charge att ladda i fransk lagstiftning är fastställd i artiklarna L. 111-3-8 och L. 111-3-9 ”Code de la construction et de l’habitation”¹⁸¹ (byggnads- och bostadsbalken). Detta är ett annat tillvägagångssätt jämfört med både Norge och Spanien. Norges och Spaniens lagar rörande *right to charge* har istället implementerats i lagstiftning som specifikt reglerar rättigheter, skyldigheter och styrningsförfaranden för bostadsinnehavare i flerfamiljsbostäder.

¹⁷⁶ <https://insideevs.com/news/489169/european-countries-plugin-market-share-q1-q4-2020/>

¹⁷⁷ <https://www.brookings.edu/essay/france-rental-housing-markets>

¹⁷⁸ <https://www.brookings.edu/essay/spain-rental-housing-markets>

¹⁷⁹ <https://norwaytoday.info/finance/4-2-million-norwegians-dwelling>

¹⁸⁰ <https://www.arc-lr.fr/bornes-de-recharge-electrique-et-droit-la-prise>

¹⁸¹ <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006074096/>

De relevanta bestämmelserna för *right to charge* enligt fransk lag anger (översatt):

Artikel L. 111-3-8¹⁸²

Ägaren till en byggnad med en parkering endast tillgänglig för privat bruk eller, i fallet med deläggande, föreningen med delägare som representeras av förvaltaren kan inte utan allvarlig och legitim anledning motsätta sig att dedikerad utrustningen installeras på parkeringsplatser för att ladda elfordon och uppladdningsbara hybridfordon samt tillåta individuell elräkning, av en hyresgäst eller upptar parkeringsplatserna i god tro och på bekostnad av den boende.

Förekomsten av sådana installationer eller beslut som fattats av ägaren eller, i fallet med deläggande, förening med delägare, att skapa sådana installationer för att tillhandahålla nödvändig utrustning i första stycket utgör ett allvarlig och legitimt skäl i den mening som avses i första stycket, en rimlig tid. För att göra det möjligt för individen att genomföra en undersökning och en uppskattning för det arbete som nämns i samma första stycket, ger ägaren eller, i fallet med gemensamt ägande, förvaltaren tillgång till den tekniska utrustningen i den berörda byggnaden. Tjänsteleverantören väljs av hyresgästen eller bostadsinnehavaren i god tro. Gemensamma ägare, delägare och medlemmar i byggföretag kan utnyttja denna artikel och artikel L. 111-3-9.

Den franska regeringen beslutar tillämpningsmetoderna för denna artikel.

Artikel L. 111-3-9¹⁸³

Innan det arbete som nämns i artikel L. 111-3-8 utförs i en lägenhetsbyggnad, tecknas ett avtal mellan ägaren eller, i fallet med deläggande, föreningen med delägare representerat av förvaltaren och tjänsteleverantören som har valts av bostadsinnehavaren, i god tro för att utföra arbetet. Detta avtal anger villkoren för åtkomst och ingripande från tjänsteleverantören till gemensamma delar och utrustning för installation, hantering och underhåll av utrustning som möjliggör laddning av elfordon och laddbara hybridfordon som betjänar en eller flera boende. Ett dekret i statsrådet anger villkoren för tillämpningen av denna artikel, särskilt den tidsfrist inom vilken avtalet ingås.

Ytterligare förordningar infördes via dekret nr 2020-1740 den 24 december 2020, med införande den 1 januari 2021. Dessa förordningar som infördes via dekretet specificerar de olika faserna i processen att åberopa rätt att ladda samt respektive parts ansvar. Några av faserna inkluderar information till ägaren eller föreningen kring avsikten att utföra arbetet, villkoren enligt vilka föreningen kan neka installationen och villkoren som boende utföra arbetet i enlighet med rätt att ladda. Den specificerar också hur informationen ska utbytas mellan boende och föreningen och de längst tillåtna tidsperioderna som parterna har till förfogande att utföra sina skyldigheter. Dekretet utvidgar också rätt att ladda till parkeringsplatser utomhus.

¹⁸² <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006074096/>

¹⁸³ <https://www.legifrance.gouv.fr/codes/id/LEGITEXT000006074096/>

Bostadsformer som lagen reglerar

I likhet med den spanska *right to charge* gäller den franska rätten endast för boende med en individuellt tilldelad parkeringsplats. Detta innebär att boende som har rätt att parkera i ett gemensamt garage, men som saknar en tilldelad parkeringsplats, inte kan åberopa *right to charge* i Frankrike. Enligt diskussioner med AVEM (Association for the Future of the Electro-mobile Vehicle) är gemensam garageparkering ganska vanlig i franska bostadsbestånd.¹⁸⁴ I detta avseende är den franska *right to charge* snävare utformad än den norska *right to charge* som även täcker gemensamma parkeringsplatser.

Den franska *right to charge* innefattar emellertid även hyresgäster, vilket inte är fallet i varken de spanska eller norska lagarna. Processen för hyresgäster att åberopa *right to charge* liknar den för lägenhetsägaren. En skillnad är att hyresgästen måste ta ansvar för att föreskrifterna följs – lägenhetsägaren har bara ansvar att vidarebefordra den ifyllda begäran från hyresgästen till föreningen.¹⁸⁵

Ett annat viktigt inslag i den franska *right to charge* är att den innehåller tydliga tidsbegränsningar. För både lägenhetsägare och hyresgäster anger föreskrifterna maximalt tillåtna tidsfrister för parterna (hyresgäster, lägenhetsägare, förening) att fullgöra sina skyldigheter. Perioden mellan kommunicerat förslag och undertecknat kontrakt med den valda leverantören bör inte ta mer än 5,5 månader för en lägenhetsägare och 6,5 månader för en hyresgäst.¹⁸⁶ Om frågan inte är löst inom den tillåtna tiden kan i enlighet med föreskrifterna lägenhetsägaren eller hyresgästen hemställa ärendet till domstol för avgörande.

Tre huvudsakliga installationsalternativ

Till skillnad från det spanska systemet, anges varken reglerna eller tekniska standarder hur installationssystem ska utformas för att åberopa *right to charge* i Frankrike. I praktiken verkar dock Spanien och Frankrike vara lika i fråga om teknisk utformning för installationen av laddningspunkter. Installationshandboken från AVEM (Association for the Future of the Electro-mobile Vehicle) beskriver samma tre typer av installationer som i den spanska fallstudien:¹⁸⁷

- Gemensam installation med en huvudelmätare för hela installationen.
- Individuell installation med en gemensam elmätare för det enskilda hemmet och laddningspunkten.
- Ny elnätsanslutning.

Det är dock oklart om den franska *right to charge* möjliggör för lägenhetsägare eller hyresgäster att använda en gemensam installation utan godkännande från föreningen – vilket krävs i Spanien. Diskussioner med AVEM (liksom statistik från det statliga incitamentsprogrammet) tyder på att de flesta installationerna hittills har skett genom individuell installation.¹⁸⁸ Detta kan skapa liknande utmaningar i framtida skalbarhet.

¹⁸⁴ Intervju med Sandrine Henry på AVEM

¹⁸⁵ http://www.avere-france.org/Uploads/Documents/161848754620450870f6eef474d2fa0a5065e75f36-AVERE_GUIDE_INTERACTIF_15042021.pdf

¹⁸⁶ http://www.avere-france.org/Uploads/Documents/161848754620450870f6eef474d2fa0a5065e75f36-AVERE_GUIDE_INTERACTIF_15042021.pdf

¹⁸⁷ Intervju med Sandrine Henry på AVEM

¹⁸⁸ <https://advenir.mobi/statistiques/>

Allvarliga och legitima skäl

I likhet med den norska utformningen av *right to charge* ger den franska lagen möjlighet för bostadsföreningen möjligheten att neka ansökningar om det finns ”allvarliga och legitima skäl”. Lagstiftningen ger bara två exempel på vad som kan utgöra sådana skäl.

Dessa är:

- Existerande laddningspunkter finns på parkeringsytan, eller
- Beslut som om att installera laddningspunkter har tagits. Vilket kommer ske inom rimlig tid.

Begrepp ”allvarliga och legitima skäl” har ännu inte testats i domstol eller utvidgats med flera exempel av andra rättsliga institutioner.

Ansvar för kostnader

Den franska *right to charge*, likt den spanska, ålägger kostnaden för installation och bruk av laddningspunkter hos den enskilda boende som har åberopat *right to charge*. Det verkar inte finnas rättslig grund att ålägga kostnader på föreningarna i Frankrike, vilket är fallet i Norge. Leverantörer som erbjuder hyrlösningar för installation och brukande av laddningsinfrastruktur, som diskuterades i fallstudien i Norge, är också aktiva i Frankrike.

Rättslig prövning

En skillnad i franska *right to charge* jämfört med Norge och Spanien är att den föreskriver att det är föreningen som ska begära ett beslut från domstol för att kunna vägra en boendes begäran att få installera en laddningspunkt. Vid ett nekande beslut från föreningen i den norska och spanska lagstiftningen åligger istället detta ansvar hos den boende som vill åberopa *right to charge*.

Det är dock oklart hur detta fungerar i praktiken, eftersom föreskrifterna också säger att om ansökningsförfarandena inte löses inom den tillåtna tiden av föreningen, kan lägenhetsägaren eller hyresgästen hemställa ärendet till domstol för avgörande.

Diskussioner med AVEM indikerar att det hittills inte har förekommit några domstolfall på grund av *right to charge*, som de känner till.

Jämförelse Right to Charge i olika länder

	Norge	Spanien	Frankrike	Österrike	Ontario (Kanada)	Tyskland
Började gälla år:	2018	2009	2015	2019	2018	2021 <i>Ännu ej trätt i kraft</i>
Juridisk bakgrund	Lagstiftning	Lagstiftning	Lagstiftning	Rättspraxis	Förordning	Lagstiftning
Tillägg till rätten:	2021 – utökades lagen till bostäder i motsvarande bostadsrätter			2020 – Förslag från regeringen om att integrera och bredda rätten att ladda i lagstiftning.		
Stödjande förordningar och rättsliga instrument:	Offentligt publicerad rättslig vägledning från ansvarigt departement.	Tekniska standarder för laddning	Förordningar			Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts
Rätten omfattar:						
• Lägenhetsägare (ägarlägenhet, bostadsrätt eller motsv.)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
• Hyresgäster	✗	✗	✓	✗	✗	✓
• Rätten gäller endast om rätt till parkering redan finns	✓	✓	✓	✓	✓	✓
• Tillgång till parkering utan fast plats	✓	✗	✗	Okänt	Okänt	Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts
• Motsvarigheter till samfälligheter	✗	Okänt om likvärdiga begrepp/boendeformer finns				
Kostnadsfördelning:	✓	✗	✗	Okänt	✓	✗
✓ Delar av kostnaden måste betalas av kollektivet						
✗ parkeringsplatsinnehavaren måste betala alla kostnader						
Undantag till rätten att ladda:	‘Objektiva grunder’ - Laddningspunkter finns redan - Om det inte är fysiskt möjligt att upprätta en laddningspunkt. T ex på grund av utrymmesbegränsningar - Kostnaden för installationen, satt i relation mot föreningens ekonomi - Om laddningspunkten inte uppfyller rådande säkerhetsstandarder - Övriga utmaningar, fastställs via en särskild bedömning.	Inga angivna	‘Allvarliga och legitima skäl’ - Laddningspunkter finns redan - Fastigheten kommer att installera laddningspunkt inom en angiven tidsram	Rätten gäller inte för laddningspunkter med effekt över 3,7 kW. Domstolsbeslutet grundas på en likställning mellan 3,7 kW laddningspunkt och ett vanligt vägguttag.	Om installationen: - Kommer strida mot annan lagstiftning, t.ex. elsäkerhetsstandard - Kommer att negativt påverka fastighetens strukturella integritet - Kommer utgöra allvarlig fara för personlig hälsa och fastighetens egendom.	Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts

	Norge	Spanien	Frankrike	Österrike	Ontario (Kanada)	Tyskland
Började gälla år:	2018	2009	2015	2019	2018	2021 <i>Ännu ej trätt i kraft</i>
Tekniska konsekvenser/ begränsningar:		Rätten att ladda utan att söka föreningens godkännande gäller endast i fall där inga ändringar krävs i den gemensamma elförsörjningen.				
Ansvar för upphandling och genomförande av installationen:	Ej angivet	Boende som återopar rätten att ladda	Boende som återopar rätten att ladda	Okänt	Okänt	Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts
Specificerar rätten hur roller (föreningen/fastighetsägare och boende) ska fördelas underprocessen?	✗	✓	✓	✗	✓	Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts
Anges en tidsram för obligatoriska åtgärder:	✗	✗	✓ Föreningen har högst ~ 6 månader på sig att fullgöra sina förpliktelser	✗	✓ Föreningen har 60 dagar på sig att besvara den första skriftliga ansökan	Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts
Anges ett förfarande för rättslig prövning:	✗	✗	✓	✗	✓	Kommande förordningar som ännu inte har offentliggjorts
Finns tidigare rättspraxis rörande rätten att ladda:	✗	✗	✗	✓ Rätten kommer från ett utfall i domstol	Okänt	Rätten har inte trätt i kraft ännu
Andra konsekvenser av rätten att ladda:					Tillåter ägandeföreningar att genomföra instal- lationer av laddnings- punkter utan omröstning om kostnaden är mindre än 10 procent av drifts- budget för året	
Lagstiftning för förinstallation av laddningsinfrastruktur i nya bostadsbyggnader:	✗ Under övervägande sedan 2018, ännu ej genomfört	✗ Pågående process, remiss avslutad 2020	✓ Infört i lag sedan 2012	✗	✓ Infört i lag sedan 2018	✓ Infört i lag sedan 2021
Tillgängliga subventioner för laddningsinfrastruktur	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Bilaga 5 – Utmaningar för kommunerna när det gäller att anordna och reglera laddning

Inledning

Denna bilaga har författats av RISE, med hjälp av underlag från Boverket avseende tillämpning av plan- och bygglagen samt ordningslagen. I huvudsak presenteras resultaten från en undersökning om utmaningar för kommunerna när det gäller att anordna och reglera laddning på allmän platsmark respektive kvartersmark. Utmaningarna rör till exempel frågor om markanvändning, hur laddning kan regleras genom lokala trafikföreskrifter, parkeringsvillkor och utmärkning (skyltning). Kommunerna har olika synsätt och strategier när det gäller frågan om hur kommunal mark kan användas och upplåtas till laddning och hur regelverken kring laddning ska tolkas.

Kommunens roll är tydligast vid etablering av laddpunkter för kommunala verksamhetsfordon, på kommunala personalparkeringar samt på parkeringar som hör till bostäder inom kommunala bostadsbolag. Utöver det kan kommunen ha en roll i uppförandet av publik laddning, dvs. laddinfrastruktur tillgänglig för allmänheten. Detta är en omdiskuterad fråga eftersom övrig laddning ofta anses ska ske i hemmet eller vid arbetsplatsen.¹⁸⁹ Men efterfrågan på laddinfrastruktur på icke-privat mark finns både från kommuninvånare och besökare varför många kommuner upplever att det finns ett tryck på att etablera sådan. Beroende på vad det är för typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastruktur kan olika regelverk behöva tillämpas.

Bilagan beskriver bl.a. vilka regler som gäller, vilka utmaningar som kan finnas och kommunens roll i frågan. Det finns även ett avsnitt som beskriver hur några svenska kommuner hanterar laddning samt även exempel från städer i Europa.

Laddning sker huvudsakligen vid parkering

Laddning av laddfordon sker i huvudsak när bilen står parkerad. *Parkering* innebär uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som föranleds av trafikförhållandena, sker för att undvika fara, eller sker för på- eller avstigning eller på eller avlastning av gods, se 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner.¹⁹⁰

Dock finns sedan 2011 även regler om laddplats, med särskilda uppställningsregler på sådan plats (se nedan).

¹⁸⁹ Enligt Boverkets rapport *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon* (s. 65) sker huvuddelen av laddningen av laddfordon i Sverige, ungefär 80–90 procent, vid icke-publik laddning, dvs. vid bostaden och arbetsplatsen.

¹⁹⁰ I jämförelse definieras *stannande* som annat stillastående med ett fordon än som sker för att undvika fara, föranleds av trafikförhållandena, eller utgör parkering, se 2 § förordningen om vägtrafikdefinitioner.

Regler för laddplats

Regler om laddplats infördes 2011

År 2011 infördes följande nya regler för laddplatser:

- Förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner kompletterades med en definition av vad som avses med ”laddplats” (2 § i förordningen).
- Trafikförordningen (1998:1276) kompletterades dels med en möjlighet (bemyndigande) att kunna meddela lokala trafikföreskrifter för laddplats (10 kap. 1 § andra stycket 7), dels med villkor för beslut om laddplats (10 kap. 9 a §), dels med en bestämmelse om uppställningsregler på laddplats (3 kap. 54 § fjärde stycket).
- Vägmärkesförordningen (2007:90) kompletterades med en ny tilläggstavla T24 för laddplats (se 2 kap. 30 §).

Definition för laddplats

Laddplats definieras som en plats som enligt en lokal trafikföreskrift ska vara laddplats och som är utmärkt med ett vägmärke för parkering och en tilläggstavla för laddplats, se 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Det följer därmed av definitionen att en laddplats inte kan anordnas utan lokal trafikföreskrift och att den dessutom ska vara utmärkt (skyltad) som laddplats.

Lokal trafikföreskrift om att en viss plats ska vara laddplats

Generella trafikregler för all trafik på väg finns i trafikförordningen. I 10 kap. trafikförordningen finns även bestämmelser om hur lokala trafikföreskrifter får införas, för att anpassa de bestämmelser som gäller generellt till lokala förhållanden. I 10 kap. 1 § trafikförordningen finns en katalog över vilka situationer som kan omfattas av en lokal trafikföreskrift. Det handlar exempelvis om föreskrifter om färdhastighet, parkering, miljözoner, förbud mot fordonstrafik och villkor för parkering. Av bestämmelsen framgår att en lokal trafikföreskrift kan gälla för en viss väg eller vägsträcka, eller för samtliga vägar inom ett visst område, eller för ett område eller en färdled i terräng, samt i fråga om föreskrifter om stannande eller parkering även för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område. Bemyndigandet att meddela en lokal trafikföreskrift om att en viss plats ska vara laddplats återfinns i 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen och innebär att lokala trafikföreskrifter får gälla att en viss plats ska vara laddplats.

Vidare framgår av 10 kap. 9 a § trafikförordningen att en plats endast får förklaras som laddplats om det finns anordningar för extern laddning med elektrisk energi för fordonets framdrivning. Det ställs alltså särskilda villkor om sådana anordningar för beslut om laddplats. Det innebär att det inte är möjligt att införa en laddplats utan att det samtidigt finns anordningar för laddning.

Behörigheten att meddela lokala trafikföreskrifter av olika slag är i huvudsak uppdelad på kommunen och länsstyrelsen (10 kap. 3 § trafikförordningen). Kommunen bestämmer de lokala trafikföreskrifterna för andra vägar inom tätbebyggt område¹⁹¹ än allmänna

¹⁹¹ Vilket område som ska vara tätbebyggt beslutar kommunen genom lokala trafikföreskrifter, se 10 kap. 1 § andra stycket 3 och 10 kap. 3 § 1 a trafikförordningen. Som villkor för beslut om tätbebyggt område gäller enligt 10 kap. 9 § trafikförordningen att ett område får förklaras vara tätbebyggt område om det har stads- eller bykaraktär eller annars har därmed jämförbart vägnät och bebyggelse.

vägar för vilka staten är väghållare och länsstyrelsen om det är fråga om en allmän väg som staten är väghållare för. Kommunen bestämmer även de lokala trafikföreskrifterna för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör stannande och parkering, för vägar utom tätbebyggt område för vilka kommunen är väghållare och för terräng.

Uppställning på en laddplats

På en laddplats gäller att endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning får parkeras eller stannas. Andra fordon får inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning (3 kap. 54 § fjärde stycket trafikförordningen). Det är alltså bara laddbara fordon som får stå på laddplatser. Bestämmelsen säger däremot inte att laddning måste vara pågående för att få stanna eller parkera. Det finns alltså inget sådant krav.

När Transportstyrelsen lämnade förslag till denna reglering bedömdes ett krav på pågående laddning vara förenat med sådana nackdelar att det inte borde föreslås. De nackdelar som framhölls var bl.a. svårigheter för fordonsföraren att veta hur lång tid som laddningen skulle ta och svårigheter förknippade med övervakning.¹⁹²

Utmärkning av en laddplats

Av 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen (2007:90) framgår att tilläggstavla T24 gäller för laddplats. Tavlan anger en plats för extern laddning av elektricitet för fordons framdrivning. Tavlan används under märke E19, parkering,¹⁹³ och anger att endast fordon med möjlighet till extern laddning av elektricitet för fordonets framdrivning får parkera.

Regler för parkering

Generella och lokala regler om parkering

Som redan nämnts sker laddning av elfordon i huvudsak när bilen står parkerad. Vad parkering innebär har angetts ovan.

I trafikförordningen finns generella bestämmelser om hur man får stanna och parkera. Förbud mot att stanna eller parkera enligt dessa regler utmärks normalt inte med vägmärken, utan fordonsförarna förväntas känna till dessa. Det kan även genom lokala trafikföreskrifter meddelas bestämmelser om stannande och parkering som är anpassade till lokala förhållanden samt bestämmelser om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering. Lokala trafikföreskrifter utmärks normalt med vägmärken (se avsnitt längre ned).

¹⁹² Transportstyrelsens promemoria den 2010-05-05 (rev. 2010-05-20), *Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar*, TSV 2010-2130, s. 7 och 8.

¹⁹³ Märket E19, som är ett anvisningsmärke för parkering, anger att parkering är tillåten på en parkeringsplats eller på en sträcka på den sida av vägen där vägmärket är uppsatt. Vad märket närmare innebär framgår av 2 kap. 12 § vägmärkesförordningen. Anvisningsmärken upplyser trafikanter om förhållanden som gäller för en viss plats eller för en viss väg eller vägsträcka, se 2 kap. 11 § vägmärkesförordningen.

Olika regler för parkering på allmän platsmark och på kvartersmark

Inom områden som omfattas av detaljplan gäller olika regler för hur parkering kan ordnas beroende på om marken är planlagd som allmän platsmark eller som kvartersmark.

Vilka regler som gäller för etablering av laddplatser beror alltså på om etableringen sker på allmän platsmark eller kvartersmark. Begreppen allmän platsmark och kvartersmark beskrivs mer utförligt längre ned (i avsnittet *Frågan om markanvändning när det gäller laddning*, som är ett underavsnitt till *Utmaningar när det gäller att anordna och reglera laddning på allmän platsmark och kvartersmark*). I korthet kan sägas att allmän platsmark främst utgörs av gator, trottoarer, parker och närliggande ytor, medan kvartersmark är all annan mark.

Parkering på allmän platsmark, t.ex. på gator och torg, kallas ibland gatumarksparkering. Parkering på kvartersmark kallas ibland tomtmarksparkering. Med parkering på kvartersmark avses i huvudsak parkering som sker på sådan mark eller i parkeringshus. På kvartersmark är det vanligtvis markägaren, som kan vara kommun eller privat, som bestämmer vilka parkeringsregler som ska gälla utöver de generella bestämmelserna i trafikförordningen. Kvartersmark ägs t.ex. av privatpersoner, bostadsrättsföreningar samt privata, kommunala och statliga bolag.

Det är kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändning på allmän plats och kvartersmark, oavsett kommunalt eller enskilt huvudmannaskap (se 4 kap. 5 och 8 §§ PBL). En kommun får i en detaljplan ställa krav på att det finns utrymme för parkering, var den ska placeras samt vilken utformning den ska ha, alternativt att viss mark eller vissa byggnader inte får användas för parkering (4 kap. 13 § PBL). En detaljplan får dock inte vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte (4 kap. 32 § PBL). Sveriges kommuner och regioner (SKR) har angett att detaljplanen endast bör ange övergripande markanvändning, t.ex. ytor för parkering, men att mer detaljerade regleringar såsom laddplatser i stället bör lösas genom lokala trafikföreskrifter.¹⁹⁴

Parkering på allmän platsmark

Tidsbegränsningar

Om inga andra tidsangivelser finns får fordon parkeras på allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser eller inom väg-område för allmän väg under högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (se 3 kap. 49 a § första stycket trafikförordningen). Denna tidsregel kan inte märkas ut.

En kommun kan genom lokala trafikföreskrifter föreskriva om tidsbegränsningar, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 17 trafikförordningen. En kommun kan t.ex. införa lokala trafikföreskrifter om parkering för att underlätta väghållning och service på gatan (servicedagar/servicenätter, datumparkering, tillfälliga parkeringsförbud etc.).

¹⁹⁴ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50.

Allmänna bestämmelser ifall lokala trafikföreskrifter har införts

Vilka allmänna bestämmelser som gäller om särskilda villkor för parkering har införts med lokala trafikföreskrifter framgår av 3 kap. 49 a § andra stycket trafikförordningen. Där anges bl.a. att parkeringsavgift ska betalas på det sätt som anges på platsen och enligt angiven taxa. Om en parkeringsbiljett eller motsvarande används ska denna placeras framtill inuti eller på fordonet. Detsamma gäller för parkeringsskiva och period- eller kontrollmärke som används för att visa förbetald parkeringsavgift, t.ex. nyttoparkerings-tillstånd eller boendeparkeringstillstånd. Tidsangivelser eller andra uppgifter om att villkoren för parkering är uppfyllda ska vara väl synliga och läsbara utifrån fordonet.

Parkeringsavgifter

Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och för att styra parkeringen till lämpliga platser.¹⁹⁵ Grunderna för kommunernas rätt att ta ut parkeringsavgifter finns i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m. (KAL). Enligt bestämmelsen får en kommun, i den omfattning som behövs för att ordna trafiken, ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

För att kommunen ska kunna ta ut parkeringsavgifter krävs alltså att det är fråga om en offentlig plats som står under kommunens förvaltning. Med offentlig plats avses enligt 1 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617) bl.a. gator, vägar, torg, parker och andra platser som i detaljplan redovisas som allmän plats och som har upplåtits för sitt ändamål. En gata är upplåten för avsett ändamål när den har ställts i ordning och upplåtits för trafik. Parker och torg anses vara upplåtna när området har ställts i ordning i enlighet med planens bestämmelser (prop. 1992/93:210 s. 51).

Grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Därvid gäller följande. För att underlätta för näringsidkare och andra med särskilda behov av att parkera i sitt arbete eller för dem som bor i ett visst område att parkera inom området (boendeparkering) får avgifter tas ut efter särskilda grunder av dem som beslutet gäller. Avgiften får i sådana fall fastställas till ett engångsbelopp för en viss period. Rörelsehindrade får befrias från avgiftsskyldighet.

Avgiftsdifferentiering eller avgiftsbefrielse är inte möjlig i andra fall än som anges i lagtexten (jfr HFD 2014 ref. 57¹⁹⁶).

Några ord om boendeparkering

En vanlig form av parkering för de som bor i framför allt flerbostadshus i tätbebyggda områden är så kallad boendeparkering, vilket i regel innebär att de som bor i ett område kan få parkera på allmän platsmark (gatumark) inom området på mer förmånliga villkor än övriga, alternativt kan parkeringsplatser reserveras för de boende så att andra därmed

¹⁹⁵ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Parkeringshandbok – Lagstiftning, reglering och tillståndsgivning*, s. 23.

¹⁹⁶ I rättsfallet HFD 2014 ref. 57 behandlade Högsta förvaltningsdomstolen (HFD) frågan om vilka möjligheter en kommun har att särbehandla miljöbilar när det gäller parkeringsavgifter. HFD kom i målet fram till att kommunen inte hade haft lagstöd för sitt beslut att befria miljöbilar från parkeringsavgift, eftersom lagtexten inte gav utrymme för avgiftsdifferentiering eller avgiftsbefrielse i andra fall än som angavs i 2 § KAL.

utestängs från att parkera på dessa platser. I regel innebär boendeparkering möjlighet till parkering till lägre parkeringsavgift än besökande (ofta genom ett engångsbelopp för en viss period). För att få tillgång till denna möjlighet behöver de boende i regel ansöka om ett boendeparkeringstillstånd hos kommunen. Boendeparkering infördes under 1980-talet med det huvudsakliga syftet att de som bor i ett område inte ska tvingas använda sina bilar endast på grund av att parkeringsregleringen gör det omöjligt för dem att långtidsparkera i närheten av bostaden.¹⁹⁷

Parkering på kvartersmark

Bestämmelserna i trafikförordningen och vägmärkesförordningen gäller även på kvartersmark. Det är samma regler för kvartersmark som ägs av privat eller offentlig fastighetsägare.

En markägare har rätt att besluta om vilka parkeringsregler som ska gälla på dennes mark eller i parkeringshus. På kvartersmark kan alltså markägaren förbjuda eller bestämma villkor för parkering. En markägare kan alltså införa avgiftsbelagd parkering på sin mark. Den möjligheten har även en kommun i sin egenskap av ägare av kvartersmark. En markägare kan vara privat men också statlig eller kommunal. Om parkeringsreglerna inte följs kan en kontrollavgift tas ut med stöd av lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP), se nedan.

Kommunen har möjlighet, men ingen skyldighet, att besluta om lokala trafikföreskrifter för att reglera parkering på kvartersmark. Det kräver dock samråd med och i vissa fall även medgivande av markägaren. Utöver andra utmaningar med att ta fram lokala trafikföreskrifter för laddplatser på kvartersmark så finns även en utmaning i att kommunen då tar över ansvaret för parkeringsbevakningen.

Parkeringsövervakning

Parkeringsövervakning på allmän platsmark

Regler om parkeringsövervakning på allmän platsmark finns i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. och lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

Parkeringsövervakning på allmän plats är en form av myndighetsutövning och primärt en polisiär uppgift, men om det för parkeringsövervakningen i en kommun behövs parkeringsvakter får kommunen besluta att den själv ska svara för övervakningen, se 2 § lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m. Kommunen ska samråda med Polismyndigheten om den allmänna inriktningen och omfattningen av parkeringsövervakningen (4 § samma lag).

En felaktig uppställning av ett fordon kan medföra en felparkeringsavgift enligt lagen om felparkeringsavgift. Enligt 2 § lagen om felparkeringsavgift ska den som överträder de föreskrifter om stannande och parkering som framgår av förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift, dvs. föreskrifter om stannande och parkering i trafikförordningen och i lokala trafikföreskrifter, betala en felparkeringsavgift, om överträdelsen inte är belagd med straff. Det är fordonets ägare som ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet fränhänts denne genom brott (4 § lagen om felparkeringsavgift).

¹⁹⁷ Se prop. 1984/85:14, s. 9.

Kommunen beslutar om felparkeringsavgiftens belopp. För närvarande är 75 kronor lägsta och 1 300 kronor högsta möjliga belopp (2 a § förordningen om felparkeringsavgift).

En parkeringsanmärkning med uppmaning att betala en felparkeringsavgift får enligt 5 § lagen om felparkeringsavgift meddelas av en polisman eller av en sådan parkeringsvakt som avses i lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Parkeringsövervakning på kvartersmark

Om någon parkerar i strid mot de regler som markägaren har satt upp kan markägaren ta ut en kontrollavgift. Möjligheten regleras i lag (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, LKOP. Markägaren beslutar själv vilka belopp för kontrollavgifter som ska gälla, men de får inte vara högre än den felparkeringsavgift som kommunen tar ut för samma eller motsvarande förseelse i området.

Ofta anlitar markägaren t.ex. ett parkeringsbolag eller vaktbolag för att övervaka att villkoren följs. Vid infarten visar ett vägmärke vad som gäller och på en tilläggstavla står det vem som övervakar parkeringsreglerna och telefonnumret till detta bolag.¹⁹⁸ Om parkeringsövervakning sker på kvartersmark så ska det alltså framgå vid infarten till parkeringsplatsen.

Bestämmelser om utmärkning av lokala trafikföreskrifter om laddplats eller parkering

Enligt 10 kap. 13 § trafikförordningen (1998:1276) ska vissa föreskrifter som gäller på väg märkas ut enligt bestämmelserna i vägmärkesförordningen (2007:90) eller föreskrifter som meddelats med stöd av den förordningen. Detta gäller bl.a. särskilda trafikregler som meddelats genom lokala trafikföreskrifter enligt 1 §. Enligt 13 a § finns vissa undantag från utmärkningsskyldigheten i 13 §, men inget av undantagen träffar föreskrifter om parkering. I andra stycket finns dock ett bemyndigande för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om och i enskilda fall medge ytterligare undantag från utmärkningsskyldigheten i fråga om vägar med lite trafik eller om det finns andra särskilda skäl till det och det kan ske utan fara för trafiksäkerheten, dock inte i fråga om föreskrifter om högsta tillåten hastighet. Om särskilda trafikregler inte ska eller behöver märkas ut, ska de föras in i en ortstidning. Transportstyrelsen har med stöd av bestämmelsen föreskrivit om vissa undantag från utmärkningsskyldigheten när det gäller föreskrifter om parkering, se 9 kap. i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om lokala trafikföreskrifter m.m. (TSFS 2015:60).

¹⁹⁸ Av 1 kap. 9 § vägmärkesförordningen (2007:90) framgår att vissa vägmärken, bl.a. påbuds-, förbuds- och anvisningsmärken, får användas för tillkännagivande enligt 3 § lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering av markägares beslutade parkeringsförbud eller villkor för parkering, och enligt 10 § samma kapitel, att om en markägare enligt den lagen använder vägmärken, ska dennes namn och telefonnummer (eller ombuds namn och telefonnummer) anges på en tilläggstavla. Anvisningsmärken upplyser trafikanter om förhållanden som gäller för en viss plats eller för en viss väg eller vägsträcka (2 kap. 11 § samma förordning).

Utmaningar när det gäller att anordna och reglera laddning på allmän platsmark respektive kvartersmark

Inledning

Sveriges kommuner och regioner (SKR – tidigare Sveriges kommuner och landsting, SKL) publicerade under 2017 en skrift, *Ladda för framtiden – Laddinfrastruktur för elfordon*, med det övergripande syftet att ge kommuner stöd i frågan om hur utvecklingen av laddinfrastruktur kan ske, tydliggöra roll- och ansvarsfördelningen samt belysa hur lagstiftningen hanterar laddning av elfordon. I skriften lyfter SKR fram ett antal utmaningar för kommunerna när det gäller att anordna och reglera laddning. Vid nylig kontakt som RISE har haft med SKR framkommer att det är relativt vanligt att framför allt mindre kommuner hör av sig till SKR med frågor som rör tolkning av regelverket om laddplatser, t.ex. frågor om huruvida laddplatser kan villkoras med tidsbegränsningar och/eller avgifter. Kommuner har även framfört önskemål till SKR om att uppdatera innehållet i skriften från 2017, men SKR menar att rättsläget inte har klarnat sedan skriften skrevs.¹⁹⁹

Nedan redogörs för några av de utmaningar som SKR har lyft eller som kommit fram i den här utredningen i kontakten med enskilda kommuner.

Frågan om markanvändning när det gäller laddning

Allmänt om allmän platsmark respektive kvartersmark

Beroende på vad det är för typ av mark som behöver tas i anspråk för laddinfrastruktur kan olika regelverk behöva tillämpas. Inom områden som omfattas av detaljplan gäller nämligen olika regler för allmän platsmark och kvartersmark. Vad som utgör allmän platsmark respektive kvartersmark regleras i plan- och bygglagen (2010:900), PBL. *Allmän plats* är en gata, en väg, en park, ett torg eller ett annat område som enligt en detaljplan är avsett för ett gemensamt behov (1 kap. 4 § PBL). Det är mark som ska användas för gemensamma ändamål som rymmer allmänna nyttigheter eller ska nyttjas av allmänheten (prop. 2009/10:170 s. 142). Allmän platsmark består främst av gator, trottoarer, parker och närliggande ytor. "Allmän plats" ska inte förväxlas med begreppet "offentlig plats" som finns i ordningslagen och är ett vidare begrepp (1 kap. 2 § ordningslagen [1993:1617]). I normalfallet är det kommunen som är huvudman för allmän platsmark (4 kap. 7 § PBL).²⁰⁰ *Kvartersmark* är all mark som enligt detaljplan inte är allmän plats eller vattenområde (1 kap. 4 § PBL). Kvartersmark kan t.ex. ägas av privatpersoner, bostadsrättsföreningar samt privata, kommunala och statliga bolag. Det är kommunen som i detaljplanen bestämmer om markanvändningen på allmän plats och kvartersmark, oavsett kommunalt eller enskilt huvudmannaskap, se 4 kap. 5 och 8 § PBL.

Utmaningar för kommunerna i fråga om att använda allmän platsmark till laddinfrastruktur

Som framgår ovan ska allmän platsmark vara till för gemensamma ändamål. Sådan mark måste därmed kunna rymma många olika allmännyttiga intressen, t.ex. kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Utrymmena måste därför också kunna hanteras effektivt och flexibelt. Investeringar i laddinfrastruktur innebär dock att ytan under lång tid kommer

¹⁹⁹ Uppgifter inhämtade av RISE vid samtal med SKR den 28 maj 2021.

²⁰⁰ I normalfallet ska kommunen vara huvudman för allmänna platser. Kommunen får dock, om det finns särskilda skäl för det, i detaljplanen bestämma att huvudmannaskapet i stället ska vara enskilt för en eller flera allmänna platser, se 4 kap. 7 § PBL.

användas till laddning av bilar. Därför försöker en del kommuner i första hand styra laddning till kvartersmark (garage, större parkeringar och liknande). Det finns även kommuner som har som mål att minska biltrafiken på gatorna, t.ex. genom att skapa bilfritt centrum. Samtidigt ökar elbilsförsäljningen kontinuerligt och tillgång till laddning på allmän platsmark kan i vissa fall vara en förutsättning för att fler ska kunna ha en elbil. Exempelvis finns det de som bor i flerbostadshus och som är hänvisade till parkering på sådan mark (boendeparkering). Det innebär att kommunerna behöver beakta flera olika intressen inför att de överväger etablering av laddning på allmän platsmark.

På kvartersmark gäller andra förutsättningar än på allmän platsmark. På kvartersmark är det markägaren (som kan vara t.ex. kommunen eller en privat aktör) som bestämmer vilka parkeringsregler som ska gälla (utöver de generella bestämmelserna i trafikförordningen) och kan därmed reglera parkering efter den verksamhet som bedrivs på fastigheten. Denne kan t.ex. upplåta platser till boende eller till ett företags anställda eller kunder.

Frågan om hur allmän platsmark bör användas har fått stor påverkan på vilken strategi olika kommuner har använt kring laddinfrastruktur. I slutet av denna bilaga redovisas några exempel på hur olika kommuner arbetar med laddinfrastruktur bl.a. relaterat till frågan om markanvändning.

Laddning på allmän platsmark och kvartersmark enligt Boverkets vägledning

Som nämns i föregående avsnitt är allmän plats avsedd för allmänheten och sådan mark kan därför inte användas för behov som t.ex. en specifik enskild person eller organisation har. Utöver det finns det i plan- och bygglagen inga hinder mot att anordna laddningspunkter på allmän plats, så länge de har en naturlig koppling till avsedd markanvändning. Laddningspunkter kan anordnas på exempelvis allmän plats som är avsedd för gata eller parkering. Detta har också beskrivits i Boverkets handbok om plan- och bygglagen ”PBL Kunskapsbanken”.

För exempelvis användningen parkering på allmän plats i en detaljplan skriver Boverket bl.a. följande på PBL Kunskapsbanken:

”Användningen Parkering används i de fall parkering av fordon utgör en självständig användning inom allmän plats. Det kan till exempel vara en pendlar-parkering eller en parkering i anslutning till ett parkområde. Generellt sett får parkering av fordon anordnas inom allmän plats Gata med så kallad gatuparkering och även inom allmän plats Torg. [--]

I användningen [parkering] ingår komplement till parkeringen som till exempel parkeringsautomater, laddstolpar, belysningsarmatur med mera, men även planteringar och gräsytor. I användningen ingår även anläggningar och byggnader som behövs för parkeringens skötsel och bruk. Detta ingår i användningen oavsett om det redovisas som egenskapsbestämmelser eller inte. Är det viktigt för planens syfte att funktionerna placeras inom en viss del av parkeringen så kan placeringen regleras med egenskapsbestämmelser för utformning av allmän plats.²⁰¹ ”

I citatet ovan beskrivs att laddstolpar (laddningspunkter) kan ingå som ett komplement till parkeringen när denna utgör en självständig användning på allmän plats. Men det beskrivs också att parkering av fordon generellt sett får anordnas inom allmän plats

²⁰¹ Boverket (2021). Parkering. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/Parkering/>. Hämtad 2021-08-13.

Gata och Torg. För användningen Gata på allmän plats så anges det på PBL Kunskapsbanken att den är avsedd för både fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik. I användningen ingår också gatuparkeringar och laddstolpar som ett komplement som behövs för vägens funktion.²⁰² För användningen Torg på allmän plats så anges det att i användningen ingår tillhörande verksamheter som t.ex. torghandel, kollektivtrafik eller serveringar. I användningen ingår också komplement som behövs för torgets funktion, vilket exempelvis kan vara parkeringsplatser. Däremot anges det inte uttryckligen att laddstolpar ingår i användningen som ett komplement till torgets funktion. Men det anges att om inget annat uttrycks så omfattas också normal fordonstrafik i användningen Torg, motsvarande det som ingår i användningen Gata.²⁰³ Slutsatsen är därmed att om inget annat uttrycks i planen så ingår även laddstolpar i användningen Torg, som ett komplement till de parkeringsplatser som kan finnas där och som behövs för torgets funktion.

På kvartersmark kan parkering som en egen användning regleras för områden där parkering av olika typer av fordon utgör en självständig användning. På PBL Kunskapsbanken står det bl.a. följande om parkering på kvartersmark när den utgör en egen användning:

”Parkering används för områden där parkering av olika typer av fordon utgör en självständig användning inom kvartersmark. Det kan till exempel vara markparkering, parkeringshus, större cykelparkeringar, garage eller källargarage. Användningen omfattar även de utrymmen som behövs för anläggningens skötsel och bruk och även verksamheter som är knutna till användningen. Det kan till exempel vara laddplatser, möjlighet att tvätta fordon eller liknande.”²⁰⁴

Om parkering behöver finnas som ett komplement till den huvudsakliga användningen enligt detaljplanen kan den också ingå i andra användningar som exempelvis Bostäder eller Detaljhandel. Parkeringen behöver då inte vara reglerad som en egen användning i detaljplanen utan den ingår i stället i den användning som redan är reglerad. Olika komplement som behövs för parkeringen, exempelvis laddplatser (laddningspunkter), ingår då också i användningen utan att detta behöver vara särskilt reglerat.

På kvartersmark kan också regleras användningen Drivmedel som används för områden för hantering och försäljning av alla typer av drivmedel. På PBL Kunskapsbanken beskrivs det bland annat att det kan handla om exempelvis laddstationer och mackar, men även anläggningar för lagring och omlastning av drivmedel.²⁰⁵ Inom användningen Drivmedel på kvartersmark är det därför möjligt att uppföra laddstationer som är till för exempelvis s.k. snabbladdning av laddfordon.

²⁰² Boverket (2021). Gata. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/gata/>. Hämtad 2021-08-13.

²⁰³ Boverket (2021). Torg. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-allman-plats/Torg/>. Hämtad 2021-10-01.

²⁰⁴ Boverket (2020). Parkering. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-kvartersmark/Parkering/>. Hämtad 2021-08-13.

²⁰⁵ Boverket (2020). Drivmedel. <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-kvartersmark/drivmedel/>. Hämtad 2021-08-13.

Markupplåtelse och tillstånd enligt ordningslagen m.m.

Kommunen ansvarar för planering av markanvändning inom kommunen och kan upplåta mark till olika ändamål. Kommunen äger och förvaltar allmän platsmark som t.ex. parker, torg och gator, men ofta även byggnader och anläggningar som t.ex. skolor, bibliotek och idrottsplatser. På kommunal mark kan kommuner välja att anordna och sköta laddning i egen regi eller överlåta det till marknadens aktörer genom att anvisa lämplig plats för detta där aktörerna får möjlighet att etablera och drifta laddning. Vilka tillstånd och avtal som upplåtelse av marken kan kräva redogörs för i det följande.

En offentlig plats inom detaljplanelagt område får inte utan tillstånd av Polismyndigheten användas på ett sätt som inte stämmer överens med ändamålet som platsen upplåtits för eller som inte är allmänt vedertaget (se 3 kap. 1 § ordningslagen). Innan tillstånd ges ska kommunen få yttra sig och har även vetorätt samt kan ställa upp villkor för tillståndet (se 3 kap. 2 § ordningslagen). Därutöver finns ett visst utrymme för kommunen att träffa kompletterande avtal med nyttjaren (se rättsfallet RÅ 1992 ref. 87). Kommunen kan även ta ut ersättning för upplåtelsen enligt lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Upplåtelse av utrymme under den offentliga platsen (t.ex. för ledningsdragning) omfattas inte av kravet på polistillstånd utan kan ske med nyttjanderättsavtal.²⁰⁶ I de fall ordningslagens bestämmelser om polistillstånd inte ska tillämpas kan kommunen upplåta marken med nyttjanderättsavtal enligt jordabalken (1970:994) och parterna kan då avtala om alla villkor och ersättning för upplåtelsen.

Det råder en viss osäkerhet kring huruvida det krävs tillstånd enligt ordningslagen för att anlägga laddningspunkter på offentliga platser enligt 3 kap. 1 § ordningslagen (1993:1617).

Det som kan uppfattas som osäkert är om laddningspunkter kan anses stämma överens med det ändamål som platsen är upplåten för och därmed inte kräva tillstånd enligt ordningslagen. Det kan då handla om att sätta upp laddningspunkter på offentlig plats som exempelvis utgörs av gator som enligt detaljplan redovisas som allmän plats och har upplåtits för sitt ändamål.²⁰⁷ Tveksamheten gäller då de delar av laddningspunkten som är ovan mark. De delar av laddningspunkten som är under den offentliga platsen, dvs. ledningar m.m. som behövs för att punkten ska kunna leverera el, kräver inte tillstånd enligt ordningslagen. I denna del råder det heller ingen osäkerhet utifrån tolkningen av tillståndskravet enligt ordningslagen.

I många fall är det troligt att de laddningspunkter som sätts upp inom offentlig plats i form av gata eller parkering stämmer överens med det ändamål som platsen har upplåtits för och därmed inte kräver tillstånd enligt ordningslagen. Detta eftersom laddningspunkter kan anses vara en del av sådan markanvändning vid tillämpning av plan- och bygglagen enligt Boverkets vägledning PBL-kunskapsbanken som citeras i föregående avsnitt. Men det råder olika uppfattningar om när tillstånd krävs och det görs också olika tolkningar mellan kommuner.

Eftersom det råder olika uppfattningar om det krävs tillstånd eller inte enligt ordningslagen, så kan det göra att de som vill sätta upp laddningspunkter inom offentlig plats i vissa fall tvekar inför att sätta upp dem. Detta eftersom det är kostsamt att ta bort en

²⁰⁶ Se Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50, och *Ladda för framtiden – Laddinfrastruktur för elfordon*, s. 33.

²⁰⁷ Jmf 1 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617).

laddningspunkt i efterhand. Det kan då vara fallet om punkten skulle uppföras utan tillstånd och det i efterhand skulle visa sig att det krävdes ett tillstånd, som det sedan inte är möjligt att få i efterhand. Det skulle då kunna utgöra ett hinder för de som vill sätta upp laddningspunkter inom offentlig plats.

Utifrån tolkningen att det inte krävs ett tillstånd enligt ordningslagen för att sätta upp laddningspunkter på exempelvis gator som utgör offentlig plats, så krävs det dock ett civilrättsligt tillstånd av den som äger och förvaltar den offentliga platsen. Detta gäller de fall när den som sätter upp laddningspunkten inte är densamma som den som äger och förvaltar platsen. När det kommer till offentlig plats i form av gator så är det oftast kommunen som äger och förvaltar marken. Den som vill sätta upp en laddningspunkt på mark som kommunen äger och förvaltar behöver ha ett civilrättsligt tillstånd i form av ett nyttjanderättsavtal med kommunen.

I de fall ett tillstånd dock krävs från Polismyndigheten enligt ordningslagen, så krävs det inte ett separat civilrättsligt nyttjanderättsavtal med kommunen. Detta eftersom kommunen som redan nämnts ska höras av Polismyndigheten i tillståndsärendet och även har vetorätt i ärendet. Kommunen har som nämnts även rätt att ta ut ersättning för användningen om tillstånd enligt ordningslagen har lämnats i fråga om sådan offentlig plats som kommunen förvaltar.

Frågan om tolkning av reglerna för laddplats

I de fall kommuner överväger att etablera laddning t.ex. längs gator finns det ett antal utmaningar förknippade med hur regleringen kring laddplatser ska tolkas.

År 2011 infördes nya regler för laddplats och det blev därmed möjligt att förklara en plats som laddplats genom lokala trafikföreskrifter. Bemyndiganderegler och villkor för beslut om laddplats infördes i 10 kap. 1 § andra stycket 7 och 9 a § trafikförordningen (1998:1276). Samtidigt infördes en definition av laddplats i 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner. Vägmarkesregleringen kompletterades med en ny tilläggstavla för laddplats i 2 kap. 30 § vägmärkesförordningen (2007:90). Därutöver infördes även uppställningsregler för laddplats i 3 kap. 54 § trafikförordningen, enligt vilka endast laddbara fordon får parkeras eller stannas på en laddplats. Det finns dock inget krav om att laddning måste vara pågående. Reglerna beskrivs mer utförligt ovan, i avsnittet *Regler för laddplats*.

Sveriges kommuner och regioner (SKR) anger på sin webbplats att regeringens beslut om att kommunerna numera kan införa laddplatser är ett steg i rätt riktning, men att det finns otydligheter kring hur regelverket ska tolkas. En otydlighet med dagens regelverk som SKR lyfter fram är om villkor kan ställas för användning av laddplats, dvs. om det är möjligt att reglera laddplatser med villkor om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att ”parkera” laddningsbara fordon på laddplatsen. SKR (dåvarande Sveriges kommuner och landsting) lyfte detta redan 2017 i ett antal skrifter.²⁰⁸ Det är relativt vanligt att framför allt mindre kommuner hör av sig till SKR med frågor som rör tolkning av regelverket om laddplatser, t.ex. huruvida laddplatser kan villkoras med tidsbegränsningar och/eller avgifter, men rättsläget har inte klarnat sedan SKR:s skrifter publicerades 2017.²⁰⁹

²⁰⁸ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50, och *Ladda för framtiden – Laddinfrastruktur för elfordon*, s. 30.

²⁰⁹ Uppgifterna har inhämtats av RISE vid kontakt med SKR den 28 maj 2021.

Om en kommun väljer att anlägga en laddplats genom lokala trafikföreskrifter kan kommunen behöva säkerställa rimlig tillgänglighet till laddplatsen. För parkeringsplatser kan kommunen genom lokala trafikföreskrifter föreskriva om tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för rätten att parkera enligt 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen. Trafikförordningens bemyndigande om föreskrifter för laddplats behandlar dock inte frågan om villkor. I 10 kap. 1 § andra stycket 7 trafikförordningen anges endast att särskilda trafikregler om att en viss plats ska vara laddplats får meddelas genom lokala trafikföreskrifter. Liksom SKR har angett går det dock att argumentera för att parkering på en laddplats ändå kan regleras på samma sätt som övrig parkering, då uppställningsreglerna i 3 kap. 54 § trafikförordningen anger att parkering av laddbara fordon är tillåten på en laddplats. Det framgår även av definitionen av laddplats i förordningen om vägtrafikdefinitioner och utmärkningsreglerna för laddplats i vägmärkesförordningen att det handlar om parkering (med möjlighet att ladda ett fordon). Detta talar för att även laddplatser kan regleras med villkor för parkering genom lokala trafikföreskrifter exempelvis med tidsbegränsningar och avgifter. Stöd för den uppfattningen kan även hämtas i den juridiska litteraturen där det anges att uppställning på en laddplats kan tidsbegränsas.²¹⁰ Det framgår dessutom av Transportstyrelsens promemoria med förslag till de nuvarande reglerna att styrelsen tänkte sig att det skulle vara möjligt att tidsbegränsa uppställningen så att fler kan tillgodogöra sig laddningsmöjligheten.²¹¹ Parkeringsavgifter kan vara ett verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och styra parkering till lämpliga platser. För avgiftsuttag krävs dock att det behövs för att ordna trafiken.²¹²

Regelverket är alltså inte helt tydligt kring vilka möjligheter som finns när det gäller att villkora laddplatser med tidsbegränsningar och parkeringsavgifter, men det finns som ovan nämnts visst stöd för att tolka bestämmelserna som så att det finns möjlighet att reglera rätten till parkering på en laddplats genom villkor såsom tidsbegränsningar. Det har dock, såvitt framkommit, varken prövats i domstol eller av Transportstyrelsen i samband med prövning av överklagningsärenden, vilket innebär att det är upp till de enskilda kommunerna att tolka bestämmelserna.

En alternativ modell kan vara att tillhandahålla laddning på vanliga parkeringsplatser, dvs. utan att föreskriva att platserna ska vara laddplatser. Det innebär att platserna inte kan reserveras för laddbara fordon, utan även fordon som inte är laddbara får då stå på platsen. Om det får till följd att laddbara fordon inte får tillräcklig tillgång till platsen finns det risk att laddstolpen blir en ineffektiv investering. Å andra sidan finns det risk att platsen blir outnyttjad om endast laddbara bilar får stå där och de inte har ett tillräckligt behov av den. Göteborgs stad har positiva erfarenheter av att tillhandahålla laddningsmöjligheter på vanliga parkeringsplatser både på allmän platsmark och kvartersmark, även om platserna inte är reserverade för laddbara fordon.²¹³

²¹⁰ Olsson, Römbö, Ståhl och Ceder (2020), *Trafikkommentarer*, JUNO version 10, kommentaren till 10 kap. 9 a § trafikförordningen.

²¹¹ Transportstyrelsens promemoria den 2010-05-05 (rev. 2010-05-20), *Redovisning av regeringsuppdrag om parkeringsplatser för elbilar*, TSV 2010-2130, s. 8.

²¹² Detta följer av grunderna för kommunernas rätt att ta ut parkeringsavgifter enligt 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m.

²¹³ Information inhämtad av RISE via kontakt med Göteborg stad.

Trafikföreskrifter ska kungöras elektroniskt på webbplatsen Svensk trafikföreskriftsamling (STFS), www.stfs.se, som administreras av Transportstyrelsen. Vid sökning bland föreskrifter om laddplats i STFS framgår att många kommuner har reglerat laddplatser med tidsbegränsningar och det är även relativt vanligt med uttag av parkeringsavgifter på laddplatser. Det förekommer dock även föreskrifter om laddplatser som varken är reglerade med tidsbegränsningar eller avgiftsuttag. Det skulle kunna bero på att dessa kommuner har gjort bedömningen att det saknas stöd i regelverket för att kunna införa sådana villkor för laddplatser, men det skulle också kunna bero på att det inte bedömts finnas ett behov av att villkora laddplatserna.

Frågan om huruvida elen kan debiteras vid laddning

En fråga som ibland förekommer är om en kommun får ta betalt för elen vid laddning. Frågan behöver besvaras både utifrån kommunallagens kompetensregler och ellagstiftningen.

Kommunallagens (2017:725) regler om den kommunala kompetensen sätter ramarna för vad en kommun får göra. Enligt 2 kap. 1 § kommunallagen får kommuner (och regioner) själva ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till dess område eller medlemmar. Bestämmelsen ger uttryck för grunderna i den s.k. allmänna kommunala kompetensen (vilken verksamhet som får bedrivas) och för lokaliseringsprincipen (var någonstans verksamheten får bedrivas eller till vems nytta). I kommunallagen finns även bestämmelser om att kommunal verksamhet inte ska bedrivas i vinstsyfte och att självkostnadsprincipen gäller för avgiftsuttag, se 2 kap. 5–7 §§ kommunallagen. Förbudet mot vinstsyfte tar sikte på lagligheten av verksamheten som sådan, medan självkostnadsprincipen utgör en spärr mot att en i sig kompetensenlig verksamhet lämnar vinst.²¹⁴ En kommun får alltså driva näringsverksamhet om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna, s.k. sedvanlig kommunal affärsverksamhet. Kommunfullmäktige får enligt 10 kap. 1 § kommunallagen besluta att överlämna skötseln av kommunala angelägenheter till andra former av juridiska personer (t.ex. stiftelser, aktiebolag eller handelsbolag).

Elförsörjning har länge ansetts ligga inom den kommunala kompetensen.²¹⁵ Vidare har kommunala elföretag²¹⁶ i samband med elmarknadsreformen 1996 fått vidgad kompetens att agera på affärsmässig grund utanför den egna kommunen, se 7 kap. 1 och 2 §§ ellagen (1997:857). Ellagen är således ett exempel på speciallagstiftning som utökar den kommunala kompetensen.

Med hänsyn till reglerna för den kommunala kompetensen bör det alltså inte finnas några hinder mot att en kommun (i förvaltningsform eller bolagsform) tillhandahåller elverksamhet och därmed förknippade tjänster, t.ex. verksamhet i form av laddning till bilar, och då även tar betalt för detta. Om kommunen gör detta i förvaltningsform sätter självkostnadsprincipen taket för avgiftsuttaget, men om det är ett kommunalt elföretag som gör det ska en marknadsmässig prissättning i stället tillämpas.

²¹⁴ Se Kommunala kompetensutredningens betänkande *Kommunal kompetens i utveckling* (SOU 2007:72) s. 85.

²¹⁵ Se Kommunala kompetensutredningens betänkande *Kommunal kompetens i utveckling* (SOU 2007:72) s. 90 och till exempel rättsfallet RÅ 1976 Ab 236).

²¹⁶ Ellagen innehåller ingen definition av kommunala elföretag, utan i stället hänvisar 7 kap. 1 § ellagen till en sådan juridisk person som avses i 10 kap. 2–6 §§ kommunallagen.

Det kan till och med vara så att en kommun *ska* ta betalt om den tillhandahåller laddning (kommunen i egenskap av förvaltning). Om en kommun väljer att ge bort eller subventionera el kan det nämligen anses gynna vissa kommuninvånare (de som har en laddbar bil) framför andra kommuninvånare (de som kör på traditionella bränslen) och därmed riskera att komma i konflikt med likställighetsprincipen.²¹⁷ Denna princip är en i rättspraxis utvecklad och senare i kommunallagen lagfäst kommunalrättslig princip med innebörden att kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar (invånare) lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat. Principen finns numera i 2 kap. 3 § kommunallagen.

Sedan elmarknadsreformen på 1990-talet bygger den svenska elmarknaden på en uppdelning mellan elnätsverksamhet å ena sidan och produktion och försäljning av el å andra sidan. Elproduktion och elhandel ska bedrivas i konkurrens, medan nätverksamhet i stället utgör ett s.k. naturligt monopol. För att dessa inte ska blandas samman har det i lagstiftningen införts krav på åtskillnad mellan nätverksamhet och konkurrensutsatt verksamhet. En juridisk person som producerar och handlar med el får inte bedriva nätverksamhet. Nätverksamhet får alltså inte bedrivas tillsammans med produktion av eller handel med el i samma juridiska person (förutom under vissa angivna förutsättningar), se 3 kap. 1 a § ellagen. För en kommun innebär detta att den inte kan bedriva både nätverksamhet och annan elverksamhet i förvaltningsform, eftersom det skulle innebära att funktionerna blandas i en och samma juridiska person, men om minst en av verksamheterna överläts till en annan juridisk person, t.ex. ett kommunalt elföretag, uppstår ingen konflikt med förbudet. Det är ytterst få kommuner som bedriver elnätsverksamhet i förvaltningsform. Däremot är det relativt vanligt med kommunala bolagskoncerner där kommunala elföretag ingår och är uppdelade i nätverksamhet och konkurrensutsatt elverksamhet.

Ellagen är även skriven så att den endast gäller koncessionspliktiga nät. För elnät som är undantagna från koncessionsplikt är ellagen inte direkt tillämplig (och därmed inte heller förbudet i 3 kap. 1 a § ellagen). Regeringen har genom ett bemyndigande i ellagen föreskrivit om vissa undantag från koncessionsplikten. Dessa undantag finns uppräknade i förordningen (2007:215) om undantag från kravet på nätkoncession enligt ellagen (1997:857). Reglerna innebär att det i vissa fall är tillåtet att bygga och använda interna elnät, s.k. icke koncessionspliktiga nät (IKN).

I IKN-förordningen finns det flera undantag som kan bli tillämpliga ifråga om laddinfrastruktur. Det finns numera ett undantag för ”internt lågspänningsnät som huvudsakligen är avsett för fordons elbehov” (22 b §) och det är även tillåtet att ”överföra el för annans räkning” på ett sådant IKN (31 §). Detta undantag infördes för att möjliggöra montering och användning av interna elnät för laddstolpar utan att behöva ansluta varje laddstolpe separat till det koncessionerade nätet (med högre investeringskostnader och abonnemangskostnader som följd).²¹⁸ Andra undantag i IKN-förordningen som kan vara relevanta i fråga om laddinfrastruktur är exempelvis ett IKN ”på eller inom byggnad” (5 §), ”på vilket el överförs till anläggningar och byggnader som inte är avsedda som

²¹⁷ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50, och *Ladda för framtiden – Laddinfrastruktur för elfordon*, s. 10.

²¹⁸ Se prop. 2010/11:153 s. 14 och budgetprop. 2012/13:1 utg.omr. 21 s. 22. Se även Energimarknadsinspektionens rapport *Uppladdning för framtidens fordon – Undantag från koncession för laddinfrastruktur* (EI R2010:20), <https://ei.se/om-oss/publikationer/publikationer/rapporter-och-pm/2010/uppladdning-for-framtidens-fordon---undantag-fran-koncession-for-laddinfrastruktur---ei-r201020>.

bostadshus och som ligger i omedelbar närhet till ett bostadshus” (6 §), ”inom ett inhägnat område” (7 §), ”inom området för en industrianläggning” (8 §), ”inom området för en allmän eller enskild institution” (t.ex. skola eller sjukhus) (9 §) och ”inom ett område för fritidsverksamhet” (t.ex. idrottsplats eller campingplats) (16 §).

Beroende på var laddinfrastrukturen ska etableras får man undersöka om det finns något tillämpligt undantag och om det är tillåtet att överföra el för annans räkning på ett sådant IKN eller om det bara är tillåtet att använda elen för egen räkning där. Om det finns ett tillämpligt undantag gäller det direkt. Det är alltså inte nödvändigt att ansöka om dispens för att en sådan ledning ska vara undantagen från koncessionsplikt. Vid osäkerhet går det att vända sig till nätmyndigheten (Energimarknadsinspektionen) för att få ett bindande besked om huruvida en elledning omfattas av undantag eller inte. I regeringens förordningsmotiv (Fm 2007:1)²¹⁹ till IKN-förordningen finns vägledning om hur förordningen ska tolkas. Energimarknadsinspektionen samlar också vägledning och praxis kring frågan på sin webbplats.²²⁰ Om det inte finns något tillämpligt undantag i IKN-förordningen krävs nätkoncession enligt huvudregeln i 2 kap. 1 § ellagen.

Sammanfattningsvis ryms elförsörjning i den kommunala kompetensen och en kommun (i egenskap av förvaltning eller som kommunalt elhandelsbolag) bör därför kunna debitera elkostnaden om den tillhandahåller laddning på kommunal mark. Dock behöver förbudet mot sammanblandning av nätverksamhet och konkurrensutsatt elverksamhet beaktas och att det finns ett tillämpligt undantag från koncessionsplikten där även överföring av el för annans räkning är tillåtet. Om kommunen tillhandahåller laddning i förvaltningsform gäller kommunallagens regler om lokalisering, likställighet och självkostnad m.m. Om bolagsformen används gäller inte samma principer utan då ska t.ex. prissättningen vara marknadsmässig. Kommunala bolag som tar betalt för laddning förekommer i ett flertal kommuner, men det förekommer också att laddning på kommunal mark hanteras av privata aktörer (efter att kommunen upplåtit marken eller genomfört en upphandling om laddtjänster på kommunal mark).

Utmaningar när det gäller utmärkning (skyltning) av laddning

En annan utmaning med regelverket som SKR har lyft fram rör reglerna för utmärkning av laddplatser. SKR anger på sin webbplats²²¹ och i sina skrifter från 2017²²² att det krävs ett beslut om lokala trafikföreskrifter även på kvartersmark för att kunna märka ut (skylta) en laddplats. Enligt definitionen avses med laddplats en plats som förklarats som sådan enligt en lokal trafikföreskrift och som är utmärkt (skyltad) som sådan. Det följer därmed av definitionen att en laddplats inte kan anordnas utan lokal trafikföreskrift och att den dessutom ska vara utmärkt (skyltad) som laddplats.

²¹⁹ Regeringen, www.regeringen.se/49bbc1/contentassets/e61dc06d78b948b8b7aed509beb710f2/icke-koncessionspliktiga-elnat-fm-20071.

²²⁰ Energimarknadsinspektionen, www.ei.se/bransch/koncessioner/undantag-fran-kravet-pa-natkoncession---ikn#h-Vagledningochsamladpraxisomundantagen.

²²¹ SKR:s webbplats, <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikreglering/fragorochsvartrafikreglering/lokalatrafikforeskrifteromladdplats.51946.html>.

²²² Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50.

Det krävs alltså ett beslut om lokal trafikföreskrift innan ett vägmärke kan sättas upp om laddplats. Det gäller även på kvartersmark. En kommun har möjlighet, men ingen skyldighet, att besluta om lokala trafikföreskrifter för att reglera t.ex. parkering eller laddplatser på kvartersmark, men markägaren ska i sådant fall ges tillfälle att yttra sig under beredningen av ärendet och i vissa fall krävs även markägarens medgivande.²²³ Samtidigt kan en markägare bara använda den i vägmärkesförordningen föreskrivna utmärkningen för laddplats (tilläggstavla T24²²⁴, laddplats, under anvisningsmärke E19, parkering) om kommunen har reglerat platsen som laddplats genom lokal trafikföreskrift.

SKR har även i sin skrift från 2017 lyft att det är få anses tveksamt om det får vägvisas (lokaliseringsmärke H27, laddstation) till en anläggning som inte är reglerad (och utmärkt) som laddplats.²²⁵ Märket H27²²⁶, laddstation, anger en anläggning för extern laddning med elektrisk energi för fordons framdrivning. Det är ett lokaliseringsmärke för upplysning av serviceanläggningar m.m. och kan vara infogat i lokaliseringsmärken för vägvisning, se 2 kap. 23–24 §§ vägmärkesförordningen. Till skillnad från begreppet laddplats, som definieras i förordningen om vägtrafikdefinitioner (se ovan angående hur laddplats definieras), till vilken vägmärkesförordningen hänvisar (1 kap. 2 § vägmärkesförordningen), är begreppet laddstation inte närmare definierat i förordningen om vägtrafikdefinitioner. För laddstation finns därmed ingen definition som kopplar till just lokal trafikföreskrift om laddplats.

Praktiska utmaningar med att anordna laddning utmed gator

Förutom att det finns utmaningar som kan hänföras till hur regelverket ser ut eller till potentiella målkonflikter i fråga om hur marken bör användas, vilka beskrivs i andra avsnitt, finns det även en del praktiska utmaningar kring att etablera laddinfrastruktur t.ex. längs gator. Nedan ges några sådana exempel på utmaningar av mer praktisk karaktär.

Att anlägga laddning längs gator är ofta mycket dyrt. I regel krävs mer omfattande grävningsarbete än om det sker i anslutning till en byggnad. Kommuner väljer som regel att inte själva investera i laddstolpar i gatumiljön, men kan upplåta mark åt andra privata aktörer att disponera marken för detta. Vissa kommuner upplåter mark kostnadsfritt och den privata aktören står för grävningsarbete och andra installationskostnader. Det är ett generöst upplägg men blir i regel ändå så pass dyrt att privata aktörer avstår.²²⁷

Laddstolpar kan även vara i vägen exempelvis för utryckningsfordon eller vid snöröjning.

Det finns också utmaningar med att fordon kan behöva parkeras mot färdriktningen för att laddsladden inte ska riskera att komma ut i gatan.

²²³ Se 10 kap. 6 § trafikförordningen.

²²⁴ Märket kan ses här: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Tillaggstavlor/laddplats/>.

²²⁵ Sveriges kommuner och landsting (2017), *Utmärkta föreskrifter – En handbok om lokala trafikföreskrifter*, s. 50.

²²⁶ Märket kan ses här: <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Vagmarken/Lokaliseringsmarken-for-upplysning-om-serviceanlaggningar-med-mera/Laddstation/>.

²²⁷ Boverket (2019), *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon*, rapport 2019:15, s. 101.

Begränsade möjligheter att reservera plats för laddning av exempelvis bilpoolsbilar eller taxibilar

En ytterligare utmaning handlar om begränsningar när det gäller att kunna reservera platser med laddningsmöjligheter för exempelvis bilpoolsbilar och taxibilar. Detta är bilar som ofta är i rörelse och som därför, om de är eldrivna, behöver laddas ofta.

Genom att i lokala trafikföreskrifter föreskriva att en viss plats ska vara laddplats blir platsen reserverad för laddbara fordon, men alla laddbara fordon har då tillgång till laddplatsen. Det går inte att reservera en laddplats för enbart sådana laddbara fordon som ingår i en bilpool. Det går inte heller att reservera en vanlig parkeringsplats (med laddningsmöjligheter) på allmän platsmark för enbart laddbara fordon eller för fordon som ingår i en motorfordonspool. På allmän platsmark är möjligheten att reservera parkeringsplatser begränsade med hänsyn till likställighetsprincipen²²⁸ och de möjligheter som ändå finns framgår av 10 kap. 2 § trafikförordningen. Av bestämmelsen framgår att kommunen får reservera parkeringsplatser (men inte laddplatser) för bl.a. ett visst fordonsslag (t.ex. personbilar eller lastbilar), för en viss trafikantgrupp, för de boende i ett visst område eller för beskickningsbilar. Varken elbilar eller bilpoolsbilar är ett eget fordonsslag, varför det enligt dagens regler inte går att reservera parkeringsplatser på allmän platsmark för dessa. På kvartermark kan parkeringsplatser dock reserveras för en viss person, ett visst fordon eller på annat lämpligt sätt. Där gäller inte samma regler.

Dock kan nämnas att det finns ett förslag från Bilpoolsutredningen om en ändring i trafikförordningen som ska göra det möjligt att reservera parkeringsplatser för delningsfordon på allmän platsmark.²²⁹ Utredningens förslag har remitterats, men ännu inte lett till några författningsändringar. Det kan även nämnas att Sveriges kommuner och regioner (SKR) på sin webbplats skriver att de har som ett stående krav att regeringen ska öppna upp för möjligheten att på allmän plats reservera parkeringsplatser för miljöbilar och bilar som ingår i en bilpool, med hänvisning till att det därigenom finns stor potential i att minska antalet fordon i trafiken.²³⁰

Ändamålsplats²³¹ är en plats som reserverats för visst ändamål. Exempel på ändamål är för lastning och lossning eller på- och avstigning, taxiplats, bokbuss, skolskjuts eller ambulans. Enligt dagens regler går det dock inte att kombinera exempelvis en laddplats och en ändamålsplats, genom att på viss plats införa både laddplats och taxiplats. Det följer om inte annat av uppställningsreglerna i 3 kap. 54 § trafikförordningen. Där framgår att på en ändamålsplats får fordon inte parkeras eller stannas annat än för det föreskrivna ändamålet. Vidare framgår att på en laddplats får endast fordon som kan laddas externt med elektrisk energi för fordonets framdrivning parkeras eller stannas. Andra fordon får inte parkeras eller stannas annat än för på- eller avstigning.

²²⁸ Likställighetsprincipen är en i rättspraxis utvecklad och senare i kommunallagen lagfäst kommunalrättslig princip, se 2 kap. 3 § kommunallagen (2017:725). Principen innebär att kommuner och regioner ska behandla sina medlemmar (invånare) lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat.

²²⁹ Bilpoolsutredningens betänkande *Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon* (SOU 2020:22).

²³⁰ SKR, <https://skr.se/skr/samhallsplaneringinfrastruktur/trafikinfrastruktur/trafikreglering/fragorochsvartrafikreglering/lokalatrafikforeskrifteromladdplats.51946.html>.

²³¹ Ändamålsplats är en plats som enligt lokala trafikföreskrifter ska vara ändamålsplats och som är utmärkt med ett vägmärke för ändamålsplats (förbudsmärke C40), se 2 § förordningen (2001:651) om vägtrafikdefinitioner, 2 kap. 8 § vägmärkesförordningen (2007:90) och 37 § i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägmärken och andra anordningar (TSFS 2019:74).

Det innebär att en kommun inte kan föreskriva att en viss plats ska vara både laddplats och ändamålsplats för t.ex. taxi. Om en laddplats införs kan alla laddbara fordon använda den och inte enbart laddbara taxibilar, och om en taxiplats (med laddningsmöjligheter) införs kan alla taxibilar använda den och alltså inte bara de taxibilar som är laddbara. En kommun kan dock exempelvis upplåta laddplats på strategiska ställen där taxiförare ofta stannar för att ta en paus.

Exempel på hur olika kommuner arbetar med laddinfrastruktur

Hur kommunerna arbetar med laddinfrastruktur skiljer sig åt. Nedan redovisas några exempel på detta.

Stockholm

Stockholms stad jobbar aktivt för att öka de publika laddningsmöjligheterna i staden. Målsättningen för staden är att etablera 4 000 publika laddpunkter till 2022. I maj 2020 fanns 1 600 publika laddpunkter på stadens gator och parkeringsanläggningar, vilket innebär en laddpunkt per 25 laddbara bilar (baserat på 40 000 registrerade laddbara bilar i kommunen). Dessa finns framför allt på besöksparkeringar och i parkeringshus som drivs av stadens eget parkeringsbolag Stockholm Parkering. Sedan några år byggs även laddpunkter på allmän platsmark, vilket staden kallar för laddgator. Av de 1 600 publika laddpunkterna finns majoriteten, cirka 1 400 stycken, på kvartersmark, och på allmän platsmark finns 220 stycken (på 30–35 unika platser). Laddgatorna sköts av privata aktörer, främst elbolag, som tecknar nyttjanderättsavtal med staden och själva bekostar och sätter upp laddarna. En laddgata ska vara öppen för alla att ladda på. Den har ofta en snabbladdare och 4–6 normalladdare. På en laddgata gäller parkeringsvillkor. På en normalladdningsplats får bilen stå i högst 3 timmar på dagtid och hela natten. Därigenom kan de boende i närheten stå hela natten utan att behöva flytta bilen. Ordinarie parkeringsavgift gäller för området. På en plats med snabbladdning för bilen stå i högst 30 minuter. Efter önskemål kommer nu dock tiden att förlängas till en timme på två ställen. Den som laddar bilen på en laddgata måste även betala för själva laddningen (elkostnaden). Laddoperatören sätter själv priset. Betalsystemet ser lite olika ut mellan platser. Att samla flera laddpunkter på samma ställe minskar ingreppen i gaturummet och ger staden möjlighet att peka ut platser de tycker är särskilt lämpliga. Platserna har granskats av stadens förvaltningar med avseende på bl.a. skötsel, framkomlighet och långsiktighet.²³²

Stockholms stad har kartlagt och pekat ut ytterligare platser där nya laddare ska kunna etableras. De utpekade platserna i innerstaden är kontrollerade så att de inte försvårar gatuskötsel, framkomlighet eller stör framtida planer för utveckling av gatan. Utanför innerstaden finns större möjlighet att själv föreslå lämplig plats, om den uppfyller vissa kriterier. Privata aktörer som är intresserade av att sätta upp laddare på stadens gator kan anmäla sitt intresse och ingå ett nyttjanderättsavtal med trafikkontoret som innebär att aktören ska stå för installation samt drift och underhåll av laddarna, medan staden

²³² Se <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/organisation/fackforvaltningar/miljoforvaltningen/miljobilar-i-stockholm/2020-11-26-laddning-at--stockholmarna/>, <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/organisation/fackforvaltningar/miljoforvaltningen/miljobilar-i-stockholm/ladda-elbil/> och Se också <https://youtu.be/Sj5YqSmiIkE> (film om laddgator i Stockholm). Se även Boverket (2019), *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon*, rapport 2019:15, s. 101 f. Kompletterande uppgifter har även inhämtats av RISE vid kontakt med miljöförvaltningen i Stockholm den 25 maj 2021.

ansvarar för och bekostar skyltning, sopning, snöröjning samt parkeringsövervakning. Ett krav är att laddningen ska vara öppen för alla, dvs. publik laddning.²³³

Göteborg

Göteborgs stad har tagit beslut om att vara mycket restriktiv med laddning på allmän platsmark då det är många intressen som ska rymmas på och samsas om ytan. Det finns ett fåtal snabbbladdare på sådan mark men i övrigt hänvisas till laddning på kvartersmark, t.ex. på publika parkeringsytor. De senaste åren har hundratals nya laddplatser satts upp på kvartersmark. I december 2020 fanns totalt omkring 950 publika laddpunkter i staden.²³⁴ Under hösten och vintern 2020/2021 genomförde Göteborgs stads energibolag och parkeringsbolag (Göteborg Energi AB och Göteborgs Stads Parkering AB) en gemensam satsning för att etablera 500 nya publika laddpunkter (250 normalladdare med två ladduttag vardera) på parkeringsytor runt om i Göteborg. I dagsläget (maj 2021) finns det på kvartersmark i staden omkring 1 500 laddpunkter, varav drygt 1 000 laddpunkter finns på publika parkeringsplatser och resterande finns på tillståndsplatser (parkeringsplatser som upplåts till boende eller till ett företags anställda).²³⁵

Därtill har nyligen 50–100 platser med laddningsmöjligheter etablerats på allmän platsmark så som ett pilotprojekt (alla platserna har inte driftsatts ännu). Dessa platser är reglerade så som vanliga parkeringsplatser. Det har alltså inte föreskrivits i lokala trafikföreskrifter att platserna ska vara laddplats, vilket innebär att även icke-laddbara bilar får parkera där. Parkering sker mot avgift (för att nyttja själva parkeringen) och om man vill ladda betalar man även för elförbrukningen. Laddning ses som en tilläggsprodukt till parkeringen. Göteborgs stad har inte heller föreskrivit om laddplatser på kvartersmark. Det har hittills inte framkommit något behov av det. Stadens parkeringsbolag reserverar inte heller parkeringsplatser för laddbara bilar, utan det har hittills fungerat bra ändå. På en pendelparkering i kommunen har dock föreskrivits om fem laddplatser och i innerstaden har även föreskrivits om två laddplatser med snabb-laddning (tidsbegränsning men ingen avgift).²³⁶

Strategin att i första hand styra laddning till kvartersmark ses som framgångsrik för staden. Det har exempelvis gjort att stora investeringar med kommunala medel har kunnat undvikas (i jämförelse med t.ex. Oslo), samtidigt som allmän platsmark, som är skattefinansierad, kan användas till gemensamma ändamål. Förutsättningarna för upplägget har varit goda på grund av ett välfungerande samarbete mellan staden, det kommunala parkeringsbolaget och det kommunala energibolaget. Att vara restriktiv

²³³ Se <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil/> och <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil/annal-intresse-for-att-satta-upp-nya-laddare/>.

²³⁴ Se <https://goteborg.se/wps/portal/start/parkeringstillstand-och-parkeringsplatser/ladda-elbil-i-goteborg?uri=gbglnk%3A2016327213851950>, www2.trafikkontoret.goteborg.se/resourcelibrary/Elmob%20AP6%20Incitament%20-%20slutrapport%202016-05-31.pdf och <https://omev.se/2021/05/07/hur-kan-stader-hantera-laddning-pa-gatemark/>. Kompletterande information har även inhämtats av RISE vid kontakt med trafikkontoret i Göteborgs stad och Göteborgs Stads Parkering AB den 26 maj 2021.

²³⁵ Se www.parkeringgoteborg.se/nyheter/nu-bygger-vi-500-nya-laddplatser-i-goteborg/.

²³⁶ Uppgifterna har inhämtats av RISE vid kontakt med trafikkontoret i Göteborg och Göteborgs stads parkering den 26 maj 2021. Föreskrifterna om laddplatser finns på www.stfs.se Göteborgs kommuns lokala trafikföreskrifter om laddplats på Linnéplatsen den 21 juni 2016 med beteckning 1480 2016:01279 och Göteborgs kommuns lokala trafikföreskrifter om laddplats på Axel Adlers Gata den 5 november 2020 med beteckning 1480 2020:01638.

är dock inte detsamma som att helt neka laddning på allmän platsmark. Det kan i vissa fall finnas skäl att etablera laddning på sådan mark, t.ex. på kvarterslika gator och för att möjliggöra laddning för boendeparkering (se nedan).²³⁷

I april 2020 startades ett pilotprojekt för boendeparkeringskunder som får testa att använda sitt tillstånd som betalning för parkering²³⁸ och ladda bilen på utvalda parkeringar. Syftet med projektet är att undersöka intresse och behov av att ladda bilen på de utvalda parkeringsplatserna för kunder som i dag har boendeparkering genom trafikkontoret. Den som i dag har boendeparkering och behov av att ladda varje natt behöver annars söka parkering i garage eller på kvartersmark där det finns möjlighet att ladda, alternativt använda snabbbladdare och andra laddare som finns utplacerade längs de viktigaste trafiklederna och i närheten av flerbostadshus.²³⁹ Trafikkontoret håller för närvarande på att utvärdera projektet och resultaten är preliminärt positiva. Trafikkontoret tittar därför på möjligheten att hitta en permanent lösning för boendeparkeringskunder i kommunen.²⁴⁰

Malmö

I Malmö stad har kommunfullmäktige antagit en policy för publik laddinfrastruktur som tydliggör utgångspunkterna för stadens ansvar i förhållande till marknadens utveckling av laddinfrastruktur. Bl.a. anges i policyn att laddstolparna i huvudsak ska finnas i parkeringshus och på kvartersmark, inte på allmän platsmark. Som skäl hänvisas till att allmän plats ska användas för gemensamma behov samt att det anses finnas juridiska och trafikregleringsmässiga oklarheter och komplikationer för laddning på allmän platsmark. Däremot kan laddstolpar placeras på kommunens kvartersmark, men även på dessa platser är utgångspunkten att marknadens aktörer etablerar, äger och förvaltar stolparna. Policyn gäller till den 31 december 2022 och ska därefter revideras.²⁴¹

Den ovannämnda policyn gäller fortfarande, men vid kontakt som RISE har haft med miljöförvaltningen har det framkommit att det pågår ett arbete med att se över vilken strategi kommunen bör ha framöver när det gäller laddinfrastruktur. I det arbetet är planerat att man ska hämta in information om hur andra kommuner har gjort i frågan, dvs. ta lärdom av andras exempel, och applicera detta på de förutsättningar som finns

²³⁷ Uppgifterna har inhämtats av RISE vid kontakt med trafikkontoret i Göteborgs stad och Göteborgs Stads Parkering AB den 26 maj 2021.

²³⁸ Tillståndet till boendeparkering fungerar som betalning för parkeringen under samma tider som gäller för boende natt. Övriga tider gäller ordinarie parkeringstaxa. Därtill kommer den faktiska kostnaden för laddningen (konto hos Göteborg Energi krävs).

²³⁹ Se <https://goteborg.se/wps/portal/start/parkeringstillstand-och-parkeringsplatser/ladda-elbil-i-goteborg?uri=gbglnk%3A2016327213851950>, <https://goteborg.se/wps/portal/start/parkeringstillstand-och-parkeringsplatser/parkeringstillstand/boendeparkeringstillstand/boendeparkering-och-elladdning?uri=gbglnk%3A202032592758966> och <https://www.parkeringgoteborg.se/elladdning/ladda-bilen-boendeparkering/>.

²⁴⁰ Uppgiften har inhämtats vid samtal med trafikkontoret i Göteborgs stad den 26 maj 2021.

²⁴¹ Se <https://malmo.se/press#/pressreleases/marknaden-foereslaas-driva-utveckling-av-laddstolpar-foer-bilar-i-malmoe-2863699> (Malmö stads nyhetsarkiv), <https://motenmedborgarportal.malmo.se/committees/kommunfullmaktige/mote-2019-09-05/protocol/protokoll-skapad-2019-09-18-153024pdf?downloadMode=open> (protokoll från kommunfullmäktiges sammanträde) och <https://motenmedborgarportal.malmo.se/committees/kommunstyrelsen/mote-2019-08-14> (ärendet i kommunstyrelsen och beslutsunderlag). Se även omEV, <https://omev.se/2021/05/07/hur-kan-stader-hantera-laddning-pa-gatumark/>.

i Malmö stad. Efter den policy som antogs 2017 går det att konstatera att det nu inte finns publik laddning i den omfattning som behövs och att det är ett växande problem, t.ex. för de som bor i flerbostadshus och som är hänvisade till parkering på allmän platsmark (boendeparkering). Laddinfrastrukturen behöver byggas ut i staden för att behovet av laddning ska kunna tillgodoses och av miljöskäl. Samtidigt behöver även stadens mål om att minska bilkörning till förmån för mer gång-, cykel- och kollektivtrafik beaktas i arbetet med den nya strategin.²⁴²

Uppsala

Uppsala kommun har sedan tidigare föreskrivit om laddplats (som ändamålsplats) på några platser i kommunen. Parkeringsavgift tas ut på dessa platser. Enheten för trafikreglering och upplåtelse undersöker dock för närvarande hur de rättsliga förutsättningarna egentligen ser ut när det gäller att anordna publik laddinfrastruktur på allmän platsmark. Hittills har enheten som arbetar med frågorna noterat att regelverket på området är otydligt och att olika kommuner tolkar reglerna på olika sätt. Det finns t.ex. rättsliga utmaningar när det gäller hur laddplatser får villkoras och skyltas m.m. Planen är att enheten nu som ett första steg ska undersöka rättsläget och presentera resultatet av detta för nämnden och att enheten sedan i ett nästa steg ska återkomma till nämnden med förslag i frågan (planerat till hösten 2021). Då arbete fortfarande pågår kring de rättsliga frågorna är det ännu osäkert vad som kan komma att föreslås för nämnden. Något som kommer att behöva beaktas när det gäller laddinfrastruktur på allmän platsmark är att kommunen sedan tidigare har en övergripande policy om att försöka styra bort biltrafiken från gatorna för att lämna utrymme åt t.ex. kollektivtrafik och andra allmännyttiga intressen som också ska rymmas i gaturummet. Samtidigt finns det miljömål som kommunen behöver förhålla sig till. Att det vanligen kommer många turister till kommunen behöver också beaktas, då en del av dessa kan behöva tillgång till publik laddning under sitt besök i kommunen.²⁴³

Exempel från andra städer i Europa

Amsterdam

Amsterdam har en ambitiös plan för elektrifiering av bilflottan. Staden inför gradvis utökade zoner där endast utsläppsfria fordon tillåts med målet att hela staden till 2030 ska vara en utsläppsfri zon. Många av de som bor i stadens centrala delar är hänvisade till att parkera på gatan, varför staden har varit tidigt ute med att bygga ut laddinfrastrukturen. I dag finns det flera tusen publika laddställen längs gator i staden. Det finns två typer av laddpunkter, varav en har samma effekt dygnet runt och en där effekten varierar beroende på tid på dygnet för att minska belastningen på elnätet (högre effekt kl. 21.00–06.30, normal effekt kl. 06.30–18.00 utom vid soligt väder då det erbjuds högre effekt samt lägre effekt kl. 18.00–21.00). Den som parkerar på en laddplats måste ansluta fordonet till laddare. Det krävs ett kommunalt parkeringstillstånd för att prioritera parkeringsytorna till boende. Den som äger ett laddbart fordon får prioritet i kön till att få ett parkeringstillstånd. Det krävs också ett laddtillstånd som ger staden möjlighet att fördela laddarna till de tänka användargrupperna. I en studie från 2021 har data från

²⁴² Uppgifterna har inhämtats av RISE vid kontakt med miljöförvaltningen i Malmö den 2 juni 2021.

²⁴³ Uppgifterna har inhämtats av RISE vid kontakt med Enheten för trafikreglering och upplåtelse, som hör till stadsbyggnadsförvaltningen, i Uppsala kommun den 1 juni 2021.

laddning använts från just gatuladdare i Amsterdam för att simulera hur tillgång till laddställen och beteende samverkar när det gäller ökningen av laddbara bilar. Enligt studien kan ett väl utbyggt och tätt nät av laddning nära användarna få stor betydelse för benägenheten att välja en laddbar bil.²⁴⁴

Oslo

Norge är det land i Norden som har den högsta andelen laddfordon i fordonsflottan. I lagstiftningen ställs krav på att det ska finnas laddmöjligheter på ett tillräckligt antal parkeringsplatser som allmänheten har tillgång till (dvs. publik laddning). Med ett tillräckligt antal menas att det vid var tid i allmänhet ska finnas en ledig plats med laddmöjlighet. Dock krävs inte att det finns laddmöjlighet på mer än 6 procent av det totala antalet parkeringsplatser. Statens vegvesen kan besluta om undantag från kravet om investeringskostnaderna eller driftskostnaderna blir orimligt höga.²⁴⁵

I Oslo är 25 procent av personbilarna laddbara. Hittills har staden ungefär 2 000 laddplatser längs kommunala vägar som drivs i kommunal regi och erbjuder normalladdning. Det är planerat att 200 nya laddplatser ska anläggas årligen fram till 2025. En del av laddplatserna är avgiftsbelagda och där råder också ”laddplikt”. Det finns 22 000 parkeringsplatser i bostadsområden i staden, varför det finns anledning att anta att etableringen av laddplatser kan fortsätta, men det blir allt svårare att hitta gatuutrymme som kan användas för laddning. Staden ser dock problem med utbyggd laddning i alltför hög grad längs gator, eftersom marken behövs även till annat. I framtiden kan andra typer av områden och laddningslösningar behöva övervägas för att tillgodose invånarnas behov av laddning. Därför vill staden styra utbyggnaden så långt det går till tomtmark, garage, köpcentra och så vidare. Ett sätt att göra detta på är att ge bidrag till laddboxar till privata fastighetsägare och andra aktörer. Staden har subventionerat 50 000 laddboxar under de senaste åren. Staden ger bidrag med 50 procent av kostnaden, dock högst 10 000 norska kronor per box och 1 miljon norska kronor per aktör, vilket kan jämföras med kostnader upp till 100 000 norska kronor per stolpe för att etablera kommunala laddare på gatumark i staden. Oslo ser snabbladdning som ett viktigt komplement och upplåter gatumark för upphandlade snabbladtjänster. Staden står för infrastrukturen fram till laddaren och laddaktören får investera i laddning och sköta laddaffären med användarna. Kommunen ställer krav på öppna protokoll och fri data-delning. Öppenhet underlättar för nya aktörer att ta över driften vid förnyad upphandling och datadelning hjälper staden att få information om laddbehov.²⁴⁶

²⁴⁴ Se <https://omev.se/2021/05/07/hur-kan-stader-hantera-laddning-pa-gatumark/>, www.amsterdam.nl/en/parking/electric-charging/ och www.iamexpat.nl/expat-info/dutch-expat-news/millions-invested-dutch-charging-network-electric-cars.

²⁴⁵ Se 35 § i forskrift av den 18 mars 2016 nr. 260 om villkärsparkering för allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer (parkeringsforskriften), <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-03-18-260> och www.vegvesen.no/fag/trafikk/parkering/krav-om-lademuligheter. Se även Boverket (2019), *Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon*, rapport 2019:15, s. 61.

²⁴⁶ Se <https://omev.se/2021/05/07/hur-kan-stader-hantera-laddning-pa-gatumark/>, www.oslo.kommune.no/gate-transport-og-parkering/parkering/lade-elbil-og-hybridbil/#toc-1 och www.oslo.kommune.no/getfile.php/13354701-1576848117/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Parkering/Kartlegging%20av%20ladebehov%20i%20Oslo%20kommune.pdf. Uppgiften om vad det kostar att etablera kommunala laddare på gatumark i Oslo har inhämtats av RISE vid intervju med Sture Portvik på Oslo Kommune den 3 juni 2021.



Hållbar energi för alla

Energimyndigheten leder samhällets omställning till ett hållbart energisystem.

Vi bidrar med fakta, kunskap och analyser om tillförsel och användning av energi i samhället, och arbetar för en trygg energiförsörjning.

Forskning om framtidens fordon och bränslen, förnybara energikällor och smarta elnät får stöd av oss. Vi stöttar också affärsutveckling som gör det möjligt att kommersialisera innovationer och ny teknik, och ser till att goda lösningar kan exporteras.

Vi ansvarar för Sveriges officiella statistik på energiområdet, och hanterar elcertifikatsystemet och handeln med utsläppsrätter.

Dessutom deltar vi i internationella klimatsamarbeten, och förmedlar fakta om effektivare energianvändning till hushåll, företag och myndigheter.



Energimyndigheten, Box 310, 631 04 Eskilstuna
Telefon 016-544 20 00, Fax 016-544 20 99
E-post registrator@energimyndigheten.se
www.energimyndigheten.se