



## Elbilsladdning på Persikan

### Innehåll

Elbilsladdning på Persikan .....	1
Inledning.....	2
Förkortningar.....	2
Administration av kostnader .....	2
EL kostnader: .....	2
Investerings- och driftkostnader .....	2
Bidrag.....	3
Alternativ för elbilsladdning på Persikan .....	3
Tuta och kör.....	3
Laddning via Persikans GA:1.....	3
Teknisk lösning: .....	4
Konsekvenser: .....	4
Laddning via nytt GA, GA:3.....	4
Teknisk lösning: .....	4
Förlängningssladden.....	5
Teknisk lösning: .....	5
Konsekvenser: .....	5
Förlängningssladden – servitut .....	6
Teknisk lösning: .....	6
Konsekvenser: .....	6
Servitut .....	6
Teknisk lösning .....	6
Konsekvenser: .....	6
Laddning via nätägaren .....	7
Teknisk lösning: .....	7
Bakgrundsinformation.....	7
Om gemensamhetsanläggningar och anläggningsbeslut.....	7
Referenser .....	8

## Inledning

Syftet med detta dokument är att beskriva de olika alternativ för elbilsladdning, som persikans styrelse i samarbete med Elbilsgruppen överväger. Dokumentet är tänkt att tjäna både som informationsmaterial för Persikans medlemmar och faktaunderlag för styrelsen i samarbete med elbilsgruppen.

Dokumentet går direkt in på att beskriva de olika alternativen för att avlutas med en bakgrundsdel om samfälligheter, gemensamhetsanläggningar, anläggningsbeslut, servitut och andra för elbilsladdning relevanta ämnen. Om du inte redan är bekant med dessa begrepp kan det vara bra att läsa denna bakgrundsdel först.

### Förkortningar

Gemensamhetsanläggning: GA

Anläggningsbeslut: GA-beslut

Anläggningslagen: AL

### Elbilsgruppen

Elbilsgruppen har hittills huvudsakligen bestått av:

- Urban Ståhl
- Hugo Schön
- Martin Hellmark

## Administration av kostnader

### EL kostnader:

Gemensamt för samtliga alternativ är att de löpande fasta och rörliga kostnaderna för el till elbilsladdning måste nycklas ut på medlemmarna enligt olika fördelningsnycklar. De rörliga kostnaderna i form av kr/kWh (elöverföring, energiskatt, moms, rörligt elpris och påslag) måste naturligtvis alltid belasta den som laddar sin bil. De fasta kostnaderna i form av kr/mån (säkringsavgift och månadsavgift) kan fördelas på lite olika sätt. Hur vi fördelar de fasta kostnaderna är helt upp till oss som samfällighet att avgöra och är en avvägning mellan administrativt "stök" och kostnader. Ett rimligt antagande i nuläget är dock att om man av sagt sig möjligheten att nyttja en laddare, så betalar man inga löpande kostnader även om detta innebär en del administration.

Vi har haft möten och samtal med HSB och elfirmor för att inventera hur lösningen praktiskt skulle kunna fungera. Det är fastställt att struktur finns för att installera laddare men kravet är att det är laddare som klarar av att anslutas till samma avläsnings system. Avläsning kan ske månatligen vars data skickas till HSB för debitering av respektive fastighetsägare. Både HSB och leverantörer av avläsnings system debiterar varje månad för sina tjänster. Dessa extrakostnader, utöver säkring och elförbrukning tillfaller berörda fastighetsägare.

### Investerings- och driftkostnader

Kostnaderna för investering (laddare, kablage, lastbalanserare och installation) och driftkostnader (underhåll, reparation) fördelas olika för de olika alternativen. För lösningar som bygger på gemensamt ägande fördelas kostnaderna lika på de som är medlemmar. Vilka som är medlemmar skiljer dock för de olika alternativen.

## Bidrag

I regeringens nya elektrifieringsstrategi finns en punkt om att samfälligheter bör kunna få bidrag genom klimatklivet för kostnader som kan uppstå vid ansökan om laddningspunkter

Övriga bidrags möjligheter har vi i nuläget inte gått in på

## Alternativ för elbilsladdning på Persikan

Det finns tre huvudkategorier av alternativ: Den första är de som bygger på ett **gemensamt** ägande och drift av anläggningen för elbilsladdning, den andra är de som bygger på **privat** ägande och det tredje bygger på **inget ägande**. De alternativ som bygger på privat ägande är alla förknippade med olika former av legala konstruktioner för ansvarsreglering mellan de privatpersoner eller enskilda fastigheter och samfällighetsföreningen. De alternativ som bygger på gemensamt ägande är legalt och administrativt enklare, även om de i vissa fall antagligen kräver någon form av avtal mellan juridiska personer (föreningar)

Gemensamt ägande:

- Tuta och kör
- Laddning via Persikans GA:1
- Laddning via nytt GA, GA:3

Privat ägande:

- Förläningsladden
- Förläningsladden – servitut
- Servitut

Inget ägande:

- Laddning via nätägaren

## Tuta och kör

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

Vi skulle kunna ta denna risk, men som styrelse tycker vi det är oseriöst och respektlöst mot medlemmarna att inte följa anläggningsbeslutet. Vi går därför inte närmare in på tekniska lösningar och konsekvenser för detta alternativ

## Laddning via Persikans GA:1

En lösning på Elbilsladdningen skulle kunna vara att inkludera laddpunkter i det befintliga anläggningsbeslutet, Persikans GA:1. Om man vill differentiera kostnaderna för elbilsladdning kan det göras genom att lägga elbilsladdningsinfrastrukturen i en egen sektion i GA:1. Sektionering medför att lantmäteriet utan vidare kan besluta om ändring av anläggningsbeslutet även om inte alla medlemmar är överens. Lantmäteriet avråder dock från sektionsindelning om det inte handlar om betydande belopp (Ref 3). Persikans styrelses är tveksamma till att införa sektionering och därmed blir ett villkor för att lägga till elbilsladdningsanläggningen till GA:1, att andelarna fördelas lika, dvs på samma sätt som är fallet för övriga anläggningar.

Om vi går denna väg ansöker styrelsen om omprövning hos Lantmäteriet, efter beslut på föreningsstämman. När prövningen är klar fattas ett anläggningsbeslut som gäller tills vidare. Ett beslut om ändring är enklare, billigare och snabbare om alla fastighetsägare är överens. Det är dock inget krav att alla är överens, eftersom elbilsladdare idag uppfyller det sk väsentlighetsvillkoret. Ref 7 innehåller en artikel i sydsvenskan om en Lundasamfällighets fyra års långa kamp för laddboxar. Anledningen till den kostsamma och utdragna kampen var att en medlem motsatte sig ändringen i GA-beslutet och att vid den tidpunkten ansågs inte laddboxar uppfylla väsentlighetsvillkoret.

#### Teknisk lösning:

- Anslutning till befintliga (5st) elmätare som ingår i GA1. Huvudsäkringarna ökas för att ge tillräcklig prestanda för laddning. Vad som är tillräcklig säkring beror på hur många elbilar som finns på resp parkering vid en given tidpunkt. Med lastbalansering kan man se till att maxlasten aldrig överskrids
- Man kan också tänka sig att fem nya dedikerade anslutningar för laddning upprättas.

#### Konsekvenser:

- Persikans medlemmar äger gemensamt infrastrukturen för laddning
- Elkostnad debiteras medlem beroende på förbrukning. Denna kostnadsfördelning måste administreras av samfälligheten eller av 3e part
- Investering och driftskostnader fördelas lika på medlemmarna
- Förhållandevis enkelt och troligtvis snabbaste vägen till en lösning.
- Kan uppfattas orättvist av de som inte vill ha möjlighet till Elbilsladdning, eftersom samtliga 51 medlemmar får stå för investering och driftskostnaderna

### Laddning via nytt GA, GA:3

Ett alternativ till att ompröva GA:1 är att inrätta en separat gemensamhetsanläggning för elbilsladdning. En anledning till att Persikans vattenförsörjningsanläggning lades i en separat GA var just för att möjliggöra framtida fördelning av driftskostnader för vattenförsörjning. I analogi med detta och i linje med lantmäteriets rekommendation, anser Persikans styrelse att lösningen med ett separat GA är mer fördelaktig än sektionering av befintligt GA. GA:3 föreslås innehålla:

- Laddare och utrustning för lastbalansering
- Kabel mellan laddare och dess anslutningspunkt

Andelstalen fördelas lika mellan de som är medlemmar. Kostnad för utrustning och drift fördelas enligt andelstalen och kostnaden för EL fördelas beroende på förbrukning. Grunderna för beräkning av avgifter skrivs in i anläggningsbeslutet för GA:3. Förvaltning av samtliga GA samordnas av föreningen

#### Teknisk lösning:

Samma som "Laddning via Persikans GA1"

#### Konsekvenser:

- Investerings- och driftskostnader slås ut på medlemmarna i GA:3
- EL kostnaden debiteras individuell medlem i GA:3 utifrån förbrukning
- EL avtal bestäms av föreningen (GA:1) vilket medför att medlemmarna i GA3 får acceptera det som medlemmarna i GA:1 företrädde av styrelsen bestämmer, om man inte uppfattar 5 separata nya el abonnemang.

- Administrationen av kostnader måste hanteras på sådant sätt att inga kostnader för Elbilsladdning belastar medlemmarna i GA:1. 3e part måste hantera administrationen så att inga kostnader hamnar på räkningen till Persikan
- Antagligen måste samtliga parkeringsplatser förses med laddare, och kostnaden tas av GA:3s medlemmar. Parkeringarna är gemensamma (GA:2) och det är inte möjligt att reservera vissa platser för medlemmar i GA:3
- Knölig administration av nya medlemmar. Inträdesavgift som medför återbetalning till befintliga medlemmar. Anläggningsbeslutet måste uppdateras vid tillträde av ny medlem, vilket är förknippat med en kostnad på uppskattningsvis 5ksek.

## Förlängningssladden

Denna lösning är den vi i början av processen hoppades kunna gå vidare med eftersom den vid en första anblick innebar ett en rad fördelar jämfört med vår dåvarande uppfattning av komplikationerna med omprövning av anläggningsbeslutet. Lösningen innebär att man drar en kabel mellan varje enskild fastighet och den parkeringsplats som fastighetsägaren nyttjar. Den sk nätkoncessionen reglerar hur man får dra kablar inom och i anslutning till fastigheten. För att få dra ledningar mellan olika byggnader i anslutning till en fastighet krävs att man får ett undantag i nätkoncessionen beviljat, se Ref 5. På senare tid har en rad steg tagits för att underlätta att få undantag beviljat, bla för att underlätta elbilsladdning och energidelning mellan fastigheter. Syftet är att främja moderna lösningar för solceller och elbilsladdning. Läs mer om detta i Ref 4 och Ref 6.

Under hösten 2021 ansökte vi därför om ett undantag i nätkoncessionen för att få dra en kabel mellan enskild fastighet och den parkeringsplats som tillhör Persikans GA:1, men brukas av fastighetsägaren. Denna ansökan fick vi dessvärre avslag på med motiveringen att det råder olika ägandeförhållanden mellan parkeringen och fastigheten. Formellt kan man ha viss förståelse för avslaget eftersom en ortodox tolkning av anläggningslagen (AL) innebär att ingen skall kunna ha privat egendom på eller nyttja del av samfälld mark, som inte alla andra också skall kunna ha. Till exempel så upplåtes ingen samfälld mark som parkeringsplats för någon specifik medlem, även om det finns både utrymme och önskemål till det. En förutsättning för förlängningssladdsalternativet är ju att en specifik fastighetsägare permanent nyttjar en viss parkeringsplats. Vi har överklagat beslutet och fruktar att handläggningstiden är lång och mot bakgrund av AL är det nog så att förutsättningarna är små att få igenom undantaget eftersom det antagligen kräver en uppdatering i AL utöver i undantagsreglerna för nätkoncessionen.

### Teknisk lösning:

- Kabel dras mellan enskild fastighet och parkeringsplats
- Lastbalansering sker mot den egna fastigheten

### Konsekvenser:

- Investerings- och driftskostnad tas helt av privatperson. Fastighetsägaren äger själv laddare och kabel
- EL kostnaden blir helt upp till den enskilda fastighetsägaren. Service och reparationer blir upp till fastighetsägaren. I och med det behövs ingen administration av säkringsavgifter och EL och Elnäts avgifter
- De som inte vill investera i elbilsladdning behöver inte göra så. Man kan tänka sig ett antal olika nivåer av investering möjliggörs
- Krävs en del grävarbete som är kostsamt
- Om man har solceller kan det vara viss fördel att ladda bilen med sin egenproducerade el. Det kan också bli fördelaktigt att i framtiden kunna använda sitt bilbatteri som

buffertlagring eller i framtida vehicle-to-grid lösningar. Idag är dessa fördelar marginella jämför med att sälja tillbaka sin överproduktion till elbolaget. Om man i framtiden avskaffar skatteavdraget på 60öre/kWh på producerad el kan dock läget bli annorlunda. Läs mer om solceller och elbil på sol el inlägget på persikan.se

- Man kommer behöva hantera hur och om man skall möjliggöra inträde i framtiden om nuvarande fastighetsägare valt att inte gå med. Hur skall grävkostnaden fördelas?
- Lite o-flexibelt att bara kunna ladda sin egen bil på en specifik plats. Hur möjliggör man laddning för tex besökare. Antagligen lösbart om man möjliggör för enskild fastighetsägare att sälja EL, men då tillkommer endel administration som vi hade hoppats slippa

## Förlängningssladden – servitut

Genom att skriva in ett servitut i GA:1 där enskild fastighetsägare tillåts sätta upp en laddare på samälld mark (garagemuren) och dra en kabel på samälld mark, möjliggörs förlängningssladdsalternativet. Servitut ansöks om hos länsstyrelsen och så länge samfälligheten godtar servitutet kommer det antagligen beviljas. Länsstyrelsen är ingen tillsynsmyndighet och bryr sig inte om en sådan lösning bryter mot nätkoncessionen

Man hör ibland begreppet ledningsrätt, vilket är nästan samma sak som servitut. Skillnaden är att en ledningsrätt kan knytas antingen till en person eller en fastighet, medan ett servitut följer fastigheten. Det mest logiska är att knyta till en fastighet, vilket gjorde att begreppet servitut har använts genomgående

### Teknisk lösning:

Samma som förlängningssladden

### Konsekvenser:

Samma som förlängningssladden

- Vi bryter medvetet mot nätkoncessionen vilket inte känns seriöst. Dessutom kan man tänka sig att medlemmar, som inte är intresserade av elbilsladdning, motsätter sig inskrivning av servitut i GA:1. I slutänden skulle detta kunna leda till tråkiga rättstvister där vi riskerar att få återställa och koppla ur oss
- Det blir en massa servitut (upp till 51st). Om man inte väljer att gå ihop i någon form av förening (tex en laddningssamfällighet) och servitut skrivs in för denna förening

## Servitut

Genom att skriva in ett servitut i GA:1, för de medlemmar som önskar skulle man kunna möjliggöra ett en enskild fastighetsägare kopplar in sin laddare på samfällighetens garage EL (eller separat Elanslutning som står på samälld mark). Servitut ansöks om hos länsstyrelsen och så länge samfälligheten godtar servitutet kommer det antagligen beviljas. Länsstyrelsen är ingen tillsynsmyndighet och bryr sig inte om en sådan lösning bryter mot nätkoncessionen

### Teknisk lösning

Samma som laddning via GA:1

### Konsekvenser:

- Kostnader och administration av dessa påminner om alternativet "laddning via nytt GA", med skillnaden att GA3 ersätts av privatperson

- Man tänka sig att medlemmar, som inte är intresserade av elbilsladdning, motsätter sig inskrivning av servitut i GA:1. I slutänden skulle detta kunna leda till tråkiga rättstvister där vi riskerar att få återställa och koppla ur oss.
- Det blir en massa servitut (upp till 51st). Om man inte väljer att gå ihop i någon form av förening (tex en laddningssamfällighet) och servitut skrivs in för denna förening
- Skiljer sig principiellt inte från alternativet laddning via GA:3 (eller GA:1). Spontant känns det tydligare att ändra anläggningsbeslutet än att krångla med servitut

## Laddning via nätägaren

Vi låter nätägaren sätta upp laddstolpar på våra parkeringar

### Teknisk lösning:

- Helt upp till nätägaren

### Konsekvenser:

- Troligtvis en snabb lösning
- Någon form av servitut kan krävas
- Kostnaderna för laddning blir helt upp till nätägaren. Det kan i och för sig innebära att det blir både billigare och dyrare än om vi driftar laddningen via våra befintliga elabonemang. Nätägarens investeringskostnader för i infrastruktur för laddpunkter kommer slås ut på de som nyttjar anläggningen. Kanske kan det motverkas av att hyr ut marken. Hur som helst kommer nätägaren bara vara intresserad av att driva anläggningen om det kan göras med vinst-

## Bakgrundsinformation

### Om gemensamhetsanläggningar och anläggningsbeslut

När flera fastigheter inom samma område har liknande behov kan man ibland bilda en så kallad gemensamhetsanläggning (GA). För Persikan tillhör parkeringar och garagen en sådan GA (Persikans GA:1). En GA upprättas av lantmäteriet och det sk anläggningsbeslutet (GA-beslutet) specificerar bland annat vilka fastigheter som får använda anläggningen, dess omfattning och möjligheter att installera eluttag för motorvärmare respektive laddningspunkter för elfordon. I Persikans GA-beslut står i nuläget inget om uttag för elbilsladdning.

Ett krav för att bilda en GA är att anläggningen är gemensam för flera fastigheter och att den tillgodoser ett ändamål av stadigvarande betydelse för fastigheterna (inte fastighetsägaren). Att ha tillgång till laddningspunkter anses vara ett fastighetsanknutet behov av stadigvarande betydelse (Ref 1).

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

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

För att ansluta en fastighet till en GA mot ägarens vilja krävs det att anläggningen ska vara av väsentlig betydelse för fastigheten (5 § AL). Eftersom samhällsutvecklingen går mot allt fler

laddbara personbilar och tillgången till hemmaladdning är betydelsefull, bör tillgången på laddinfrastruktur anses vara av väsentlig betydelse för åtminstone en viss andel av fastigheterna.

För Persikan finns följande GA, som även nås från <https://persikan.se/stadgar/>

- GA1: Grönområden, förbindelseleder, gårdsutrymmen, lekplatser, gårdsbelysning, Garage, parkeringar, soprum, centralantennanläggning med ledningar
- GA2: Vattenförsörjningsanläggning med avhärdningsaggregat. 1987 lades dag-, spill- och dräneringsledningar till det ursprungliga anläggningsbeslutet från 1967.

## Referenser

Ref 1: [Laddningsplatser för elfordon på gemensam parkeringsplats - Lantmäteriet](#)

Ref 2: [Enklare att installera laddstolpar för samfälligheter - Villaägarna](#)

Ref 3: [Lantmäteriet, \(2022\). Handbok AL: Anläggningslagen. Gävle: Lantmäteriet Division Fastighetsbildning.](#)

Ref 4: [Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon – Boverket 2019:15: Utredning på uppdrag av regeringen om nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon enligt Eus energiprestandadirektiv](#)

Ref 5: [Undantag från kravet på nätkoncession – IKN, Energimarknadsinspektionen](#)

Ref 6: [Möjlighet att dela el i lokala nät från årsskiftet, fastighetsägarna](#)

Ref 7: [Krånlig och dyr kamp för laddboxar, artikel i SDS från 220214](#)