

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

Emma Kullgren

Copyright © Emma Kullgren, 2018

Fastighetsvetenskap
Institutionen för Teknik och samhälle
Lunds tekniska högskola
Lunds universitet
BOX 118
221 00 Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM/18/5438 SE

Tryckort: Lund

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

Charging stations in joint facilities

Examensarbete utfört av/Master of Science Thesis by:

Emma Kullgren, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Handledare/Supervisor:

Fredrik Warnquist, universitetsadjunkt, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Examinator/Examiner:

Klas Ernard Borges, universitetslektor, Fastighetsvetenskap, LTH, Lunds Universitet

Opponent/Opponent:

Josefin Alm, Civilingenjörsutbildning i Lantmäteri, LTH, Lunds Universitet

Nyckelord:

Gemensamhetsanläggning, samfällighetsförening, laddstation, elbil.

Keywords:

Joint facility, joint property association, charging station, electric car.

Abstract

The development of the transportation system is transitioning to use renewable fuels and in Sweden, many people are now choosing to buy electric cars. Primarily, the electric cars need to charge from the electric grid, usually at the driver's residence, where the car is parked during the night. Different types of charging stations are thereby built in residential areas. Problems usually do not occur in privately managed parking spots, but the situation is more problematic in places where the shared parking areas have combined management.

The aim of the study is to investigate whether charging stations can be compatible with the stated purpose of an existing or a newly formed joint facility and thereby be compatible with the stated purpose of a joint property association. In addition, the aim is to investigate the handling of charging stations in practice by joint property associations and other organizations and authorities. Juridical queries exist for joint property associations that want to build charging stations within combined managed parking areas. It is not stated whether a construction of a charging station meets the conditions in the Joint Facilities Act (1973:1149) and it causes problems for joint property associations that want to invest in climate actions.

The thesis study concludes that a joint property association that wants to build charging stations has two alternatives, either by taking a decision in the association or by applying for a cadastral procedure. If the purpose of the joint facility is parking, it is not likely that a decision of building a charging station would be consistent with legislation. Therefore, this alternative is not recommended. A realization of a cadastral procedure is only possible if an agreement of the members exists, because of the conditions for a formation of a joint facility.

However, the study states that EU-directives and goals set by the Swedish government shows that there is an aim for a development of an electrified transport sector, which by itself should fulfill the conditions for a formation of a joint facility. Maybe it is just a matter of time before statute or other statutory instruments will express this development.

Sammanfattning

Att vårt klimat är i förändring och att valen vi gör måste förändras blir allt mer påtagligt. Våra transportsystem är i omställning mot mer förnybara drivmedel och ett val som många idag gör är att skaffa sig en elbil. Elbilarna behöver framförallt kunna laddas från elnätet vid förarens bostad, där bilen oftast står parkerad under natten. Olika typer av laddstationer uppförs därför i bostadsmiljöer och vid en enskild förvaltning uppstår oftast inga större problem. Däremot är läget problematiskt i situationer där förvaltningen av parkeringsområden är gemensam.

En del juridiska frågetecken finns för samfällighetsföreningar som vill uppföra laddstationer på gemensamt förvaltade parkeringar. Det är inte fastställt huruvida ändamålet laddstation uppfyller krav på stadigvarande och väsentlig betydelse, vilket är huvudförutsättningarna för ett inrättande av en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen. Det är inte heller fastställt om ändamålet laddstation kan rymmas inom en befintlig gemensamhetsanläggnings ändamål och det skapar problem för samfällighetsföreningar som vill investera i klimatåtgärder.

Syftet med studien är att undersöka om laddstationer kan anses vara förenligt med en samfällighetsförenings ändamål, samt om det kan anses vara inom ramen för en nybildad eller befintlig gemensamhetsanläggning. Syftet är också att undersöka hur frågan om laddstationer hanteras i praktiken av samfällighetsföreningar, myndigheter och organisationer.

Metoden som använts i den här studien är att undersöka genomförda förrättningar med ändamål laddstation, analysera rättsfall, undersöka gemensamhetsanläggningar i Lund, samt att sammanställa vad myndigheter, organisationer och företag anser om laddstationer i gemensamhetsanläggningar.

I examensarbetet konstateras att en samfällighetsförening som vill skaffa laddstationer i dagsläget i princip har två alternativ, att införa laddstationer genom att ta ett beslut på en föreningsstämma eller att ansöka om anläggningsförrättning. Om gemensamhetsanläggningen har ändamålet parkering är det dock svårt att se att ett beslut på föreningsstämma om att sätta upp laddstationer skulle vara förenligt med ändamålet och därmed med 18 § SFL. Ett sådant beslut är därför inte att rekommendera eftersom de juridiska osäkerheterna är alldeles för stora. Om gemensamhetsanläggning istället inrättas med ändamål laddstationer är det endast genomförbart om en överenskommelse har nåtts eftersom det finns delade meningar angående om det kan anses av stadigvarande och väsentlig betydelse.

Det som i huvudsak talar mot att det inte skulle vara av stadigvarande och väsentlig betydelse är att användningen av elbilar inte är tillräckligt utbredd. Men slutsatsen som dras i den här rapporten är att den svenska myndighetsprövningen måste vara i linje med EU-direktiv och de mål som beslutats av regeringen om användningen ska ha en chans att bli utbredd. Enligt EU-direktiv och svenska mål sker en utveckling mot en elektrifierad transportsektor och på sikt ska alla nybyggnadsprojekt för flerbostadshus dra fram ledningsinfrastruktur som möjliggör laddning. Att

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

laddstationer inte skulle vara av stadigvarande och väsentlig betydelse är därför i sammanhanget otänkbart och slutsatsen som dras är därför att en anläggningsförrättning är möjlig att genomföra. Det är alltså av stadigvarande och väsentlig betydelse för en fastighet som ingår i en gemensamhetsanläggning att ha tillgång till laddstation.

Förord

Med det här examensarbetet avslutar jag min utbildning vid civilingenjörsprogrammet i lantmäteri vid Lunds tekniska högskola. Arbetet har genomförts under hösten 2018 vid avdelningen för Fastighetsvetenskap och omfattar 30 högskolepoäng.

Jag vill tacka alla jag haft kontakt med inom ramarna för det här examensarbetet, som har delat med sig av ovärderliga kunskaper och åsikter. Jag vill särskilt tacka min handledare Fredrik Warnquist, för sitt engagemang och för all vägledning genom arbetets gång, samt tacka för den ursprungliga idén till det här arbetet.

Emma Kullgren
Lund, 11 december 2018

Innehållsförteckning

1	Inledning	1
1.1	Bakgrund.....	1
1.2	Syfte	2
1.3	Frågeställningar.....	2
1.4	Metod	2
1.5	Avgränsningar.....	3
1.6	Disposition	4
2	Laddbara bilar	6
2.1	Laddning	6
2.2	Klimatklivsbidrag.....	8
3	Gemensamhetsanläggningar	9
3.1	Fastigheters gemensamma behov.....	9
3.2	Förrättningsförfarande - bilda gemensamhetsanläggning	9
3.3	Villkor för inrättande	10
3.4	Kostnadsfördelning	14
3.5	Omprövning av befintliga gemensamhetsanläggningar	14
4	Förvaltning av gemensamhetsanläggningar	16
4.1	Delägarförvaltning	16
4.2	Föreningsförvaltning.....	16
5	Bostadsrättsföreningar	20
5.1	Bildande av bostadsrättsförening.....	20
5.2	Styrelse.....	20
5.3	Bostadsrättsföreningens stadgar.....	21
5.4	Föreningsstämma	21
6	Marksamfälligheter	22
7	Laddstationer i gemensamhetsanläggningar och bostadsrättsföreningar	23
7.1	Laddstationer vid nyexploatering.....	23
7.2	Laddstationer i befintliga områden	24
8	Fallstudier	26
8.1	Fallstudie ändamål laddstation.....	26
8.2	Fallstudie Lund	32
8.3	Klimatklivet	45
8.4	Fallstudier klimatklivet Lund.....	46
9	Rättsfall	48
9.1	Rättsfall 18 § SFL, Samfällighetsföreningars ändamål.....	48
9.2	Sammanfattning rättsfall 18 § SFL	50
9.3	Rättsfall om Bredband - Fiber.....	50
9.3.1	Rättsfall 1	50
10	Omvärldsstudie	52
10.1	Internationellt.....	52
10.2	Nationellt.....	53
11	Analys	62
11.1	Befintliga samfällighetsföreningar.....	62
11.2	Samfällighetsföreningars ändamål	64
11.3	Är det av stadigvarande betydelse/väsentlig betydelse?	66

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

11.4 Om laddstationer inte kan ingå i en gemensamhetsanläggning	68
12 Slutsats	70
Källförteckning	72

Figurförteckning

Figur 1 Laddning av bilar.....	8
Figur 2 Nyexploatering.	23
Figur 3 Befintliga områden.	24
Figur 4 Anläggningsåtgärd Spinnakern ga:3.....	26
Figur 5 Ändamål Spinnakern ga:3	27
Figur 6 Parkering Spinnakern ga:3,	27
Figur 7 Motorvärmare/Laddplats Spinnakern ga:3,	28
Figur 8 Anläggningsåtgärd Sicklaön ga:126.....	29
Figur 9 Ändamål Sicklaön ga:126	29
Figur 10 Anläggningsåtgärd Sockerbiten ga:3.....	30
Figur 11 Ändamål Sockerbiten ga:3	30
Figur 12 Norra Fäladen ga:1	33
Figur 13 Ändamål i 1281K-12483	33
Figur 14 Norra Fäladen ga:6	34
Figur 15 Ändamål 1281K-12480	34
Figur 16 Norra Fäladen ga:8	35
Figur 17 Ändamål 1281K-12482	35
Figur 18 Norra Fäladen ga:9	36
Figur 19 Ändamål 1281K-12495	36
Figur 20 Jordabalken ga:1	37
Figur 21 Ändamål 1281K-9097	37
Figur 22 Ändamål 1281K-20277	38
Figur 23 Laddstation Stadsvapnet ga:1	38
Figur 24 Spexaren ga:1	39
Figur 25 Ändamål 1281K-8104	39
Figur 26 Laddstation Spexaren ga:1	40
Figur 27 Ändamål 1281K-8462	40
Figur 28 Grekiskan ga:3.....	41
Figur 29 Ändamål 1281K-20207	41
Figur 30 Avtalet ga:4	42
Figur 31 Ändamål 1281K-20530	42
Figur 32 Antal beviljade ansökningar klimatklivet.....	45

Tabellförteckning

Tabell 1 Personbilar i trafik i Sverige	6
Tabell 2 Sammanfattning ändamål laddstation	31
Tabell 3 Sammanfattning fallstudier gemensamhetsanläggningar Lund.	43
Tabell 4 Sammanfattning fallstudier gemensamhetsanläggningar Lund.	43
Tabell 5 Antal beviljade ansökningar från samfällighetsföreningar.	46

Författningar och förkortningar

AL	Anläggningslag (1973:1149)
SFL	Lag om förvaltning av samfälligheter (1973:1150)
BRL	Bostadsrättslag (1991:614)
FBL	Fastighetsbildningslag (1970:988)
LGA	Lag om vissa gemensamhetsanläggningar (1966:700)
MÖD	Mark- och miljööverdomstolen

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Att vårt klimat är i förändring och att valen vi gör måste förändras, blir allt mer påtagligt. Våra transportsystem är i omställning mot mer förnybara drivmedel och ett val som många idag gör är att skaffa sig en elbil.

Elbilar och laddhybrider kräver publik laddning, framförallt för att det ska vara möjligt att kunna ta sig långa sträckor. Men i störst utsträckning behöver bilarna laddas från elnätet vid förarens bostad där bilen står parkerad under natten. Elbilar ställer helt nya krav på infrastrukturen och för att fler ska ha möjlighet att välja en elbil behövs en uppbyggnad av infrastruktur som möjliggör användande. Nya krav på infrastruktur kräver också en mer tillåtande lagstiftning.

I de flesta fall, där elbilen parkeras i direkt anslutning till bostaden, uppkommer inga egentliga problem. Det blir däremot komplicerat i de fall där parkeringsanläggningarnas förvaltning sker gemensamt. Gemensam förvaltning av parkeringar kan ske i olika former och allra mest förekommande är förvaltning genom bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar. Ett anläggande av laddstationer i bostadsrättsföreningar torde inte vara ett problem eftersom det inte kräver ett genomförande av en anläggningsförrättning, medan ett anläggande av laddstationer i samfällighetsföreningar har flera juridiska frågetecken.

Det är inte fastställt huruvida ändamålet laddstation uppfyller krav på stadigvarande och väsentlig betydelse, vilket är huvudförutsättningarna för ett inrättande av en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen. Det är inte heller fastställt om laddstation kan rymmas inom en befintlig gemensamhetsanläggnings ändamål och det skapar problem för samfällighetsföreningar som vill investera i klimatåtgärder.

Samfällighetsföreningar får motstridiga signaler när de både uppmanas och avråds från att anlägga laddstationer på de gemensamma parkeringarna och det här otydliga budskapet kommer från både statliga myndigheter, organisationer och privata aktörer. En samfällighetsförening kan till exempel söka statligt bidrag genom Naturvårdsverket för ett uppförande samtidigt som Lantmäteriet menar på att ett sådant ändamål inte alltid är förenligt med den lag som är styrande, dvs. anläggningslagen. Det här skapar osäkerheter för samfällighetsföreningar och deras investeringar i klimatåtgärder kanske därför uteblir.

1.2 Syfte

Syftet med studien är att undersöka om laddstationer kan anses vara förenligt med en samfällighetsförenings ändamål, samt om det kan anses vara inom ramen för en nybildad eller befintlig gemensamhetsanläggning.

1.3 Frågeställningar

- Är det av stadigvarande och väsentlig betydelse för fastigheter som ingår i en gemensamhetsanläggning att ha tillgång till en laddstation?
- Om en gemensamhetsanläggning har ändamålet parkering, är laddning något som faller inom samfällighetens ändamål?
- Om laddstationer inte kan ingå i en gemensamhetsanläggning, hur kan det lösas på bästa sätt?
- Hur hanteras frågan i praktiken av befintliga samfällighetsföreningar?

1.4 Metod

Under studiens första del genomfördes en inläsning av ämnesområdet. En del av materialet för inläsning valdes ut utifrån tidigare erfarenheter från kurser och viss del av materialet valdes efter diskussion med handledare. En studie över gällande lagstiftning gjordes samt förutsättningarna för att inrätta gemensamhetsanläggningar med ändamål laddstationer. Studien har sammanställts i kapitel 2-7 i rapporten. Litteratur, lagtext, SOU:er, propositioner, rättsfall, handböcker och examensarbeten som används i studien framgår av källförteckning.

Totalt tre fallstudier genomfördes. För den första fallstudien skedde urvalet av gemensamhetsanläggningar genom att välja ut gemensamhetsanläggningar som har laddstationer som ändamål. Det gjordes utifrån en lista från Lantmäteriet som innehåller alla gemensamhetsanläggningar i Sverige med senaste uppdateringsdatum 2017-12-27. I den listan framgår i vilket ändamål gemensamhetsanläggningarna har bildats. I listan gjordes olika sökningar och genom sökning på ord som elbil, laddstolpe, laddstolar laddstation, laddbox, och laddning erhöles två gemensamhetsanläggningar via sökningen. Ytterligare en gemensamhetsanläggning med laddstationer som ändamål erhöles efter samtal med Lunds kommun. De tre gemensamhetsanläggningarna undersöktes särskilt i en fallstudie. Genom sökning i ArkivSök erhöles förrättningsakter och resultatet sammanställdes.

För fallstudien i Lunds kommun skedde urvalet av gemensamhetsanläggningar genom listan över alla gemensamhetsanläggningar i Sverige. I Lund fanns 705 gemensamhetsanläggningar och genom att välja ut gemensamhetsanläggningar med ändamål som kunde hänföras till parkering, så som parkering, biluppställningsplats, parkeringsplats, p-plats, parkeringsyta, parkeringsanläggning och parkeringshus, avgränsades materialet ytterligare. Materialet avgränsades även till Lunds stadsområde och efter det erhöles totalt 99 gemensamhetsanläggningar. Tio

sluppmässiga gemensamhetsanläggningar i Lunds stadsområde valdes utifrån materialet. Genom sökningar i fastighetsregistret erhöles fastighetsregisterutdrag och genom sökning i ArkivSök erhöles förrättningsakter till respektive gemensamhetsanläggning. De tio gemensamhetsanläggningarna undersöktes på plats av författaren för att se hur parkeringsytorna var utformade. Bilder togs på de laddstationer som upptäcktes på två gemensamhetsanläggningar i samband med undersökningen. Informationen från besiktningen samt information från förrättningsakter sammanställdes.

En fallstudie över de gemensamhetsanläggningar som tagit emot bidrag genom klimatklivet genomfördes. Klimatklivet är ett statligt bidrag som delas ut Naturvårdsverket. Ett av de ändamål som bidrag ges för är klimatinvesteringar i form av laddstationer. Genom ett exceldokument över samtliga beviljade ansökningar hos Naturvårdsverket valdes två gemensamhetsanläggningar i Lund ut. Ansökningshandlingar begärdes ut från Naturvårdsverket och informationen sammanställdes. För att få en djupare förståelse för hur samfällighetsföreningarna gått tillväga kontaktades båda föreningarna för intervju. En telefonintervju genomfördes med Samfällighetsföreningen Spexaren. Den andra föreningen, Gästgiveriets samfällighetsförening ville tyvärr inte medverka på en intervju på grund av okända orsaker.

En studie av klimatklivet i helhet gjordes också. Vid genomgång av materialet med de beviljade ansökningarna sammanställdes hur många samfällighetsföreningar som fått beviljat stöd för ändamålet laddstation, samt i vilket län samfällighetsföreningarna var belägna.

Lunds kommuns lantmäterikontor besöktes och där hölls en diskussion om frågor och ansökningar som inkommit i frågan om laddstationer, vilket gav ett lokalt perspektiv. För att få en bättre helhetsbild granskades därefter hur frågan hanteras både nationellt och internationellt. Efter granskningen sammanställdes information utifrån från EU-direktiv, utredningar genom SOU:er samt information som erhållits hos berörda organisationers och myndigheter.

Fallstudier och rättsfall analyserades sedan för att se hur ett införande av laddstationer i gemensamhetsanläggningar kan hanteras i teorin och hur det hanteras i praktiken. I analysen diskuteras rapportens frågeställningar med avseende på resultatet.

1.5 Avgränsningar

Den här studien behandlar främst förvaltning av gemensamhetsanläggningar genom samfällighetsföreningar. Även bostadsrättsföreningar och marksamfälligheter behandlas ur ett jämförande perspektiv. Fastighetssamverkan är också möjlig på flertalet andra sätt så som: informell samverkan, ekonomiska föreningar och gemensamma servitut. De här förvaltningsformerna utelämnas i den här rapporten. I en av fallstudierna finns en gemensamhetsanläggning som förvaltas av en ekonomisk

förening. Då förvaltningssättet i sammanhanget är så pass ovanligt har en djupare förklaring om förvaltningssättet trots allt utelämnats i den här rapporten.

1.6 Disposition

Kapitel 1 – *Inledning*

I det här kapitlet beskrivs bakgrunden till examensarbetet, syftet, frågeställningar, metod, avgränsningar och disposition.

Kapitel 2 – *Laddbara bilar*

I det här kapitlet redogörs för laddbara bilar som finns på marknaden och hur laddning av dem sker.

Kapitel 3 – *Gemensamhetsanläggningar*

Kapitlet avser till att redogöra för bestämmelser i anläggningslagen som är centrala för gemensamhetsanläggningar med ändamålet laddstationer.

Kapitel 4 – *Förvaltning av gemensamhetsanläggningar*

I det här kapitlet redogörs för hur förvaltning av gemensamhetsanläggningar sker. Samfällighetsföreningar beskrivs med avseende på bildande och förvaltning.

Kapitel 5 – *Bostadsrätt*

I det här kapitlet redogörs för bestämmelser som finns kring bostadsrättsföreningar. Kapitlet beskriver hur förvaltning sker genom bostadsrättsföreningar och används i ett jämförande perspektiv.

Kapitel 6 – *Marksamfälligheter*

Redogör för begreppet marksamfällighet och hur förvaltning kan ske. Kapitlet finns för att användas i jämförande perspektiv.

Kapitel 7 - *Uppförande av laddstationer*

Beskriver översiktligt hur processen ser vid anläggande av laddstation vid gemensam förvaltning. Kapitlet syftar till att ge en överblick som möjliggör en jämförelse.

Kapitel 8 – *Fallstudier*

Kapitlet beskriver de tre olika fallstudierna som genomförs. I studierna har tillsammans totalt 13 olika gemensamhetsanläggningar undersökts.

Kapitel 9 – *Rättsfall*

I kapitlet görs en analys av de rättsfall som kan vara vägledande i de här frågorna.

Kapitel 10 – *Omvärldsstudie*

I det här kapitlet redogörs för den omvärldsstudie som gjorts över frågan i ett internationellt och nationellt perspektiv.

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

Kapitel 11 – *Analys/Diskussion*

I det här kapitlet diskuteras och analyseras examensarbetets frågeställningar.

Kapitel 12 – *Slutsats*.

I kapitlet presenteras examensarbetets slutsatser.

2 Laddbara bilar

Det finns två typer av bilar som går att ladda som går att ladda via elnätet, antingen en hybrid som använder både elmotor och förbränningsmotor eller en ren elbil som endast använder elmotor.¹

2.1 Laddning

Laddning genom elnätet sker till stor del i boendemiljö där bilen står parkerad under nätterna. För att komplettera laddning vid bostaden behövs också möjlighet att ladda på publika platser där människor arbetar, reser eller handlar. Det här behövs framförallt för att det ska vara möjligt att ta sig längre sträckor med bilen.²

Enligt statistik från SCB över personbilar i trafik i Sverige fanns vid slutet av år 2017 totalt 11 034 elbilar och 32 253 laddhybrider. Det innebär att de tillsammans utgör drygt en procent av den totala andelen personbilar.³

Tabell 1 Personbilar i trafik i Sverige.⁴

Vid slutet av år	Personbilar - EI	Personbilar - Laddhybrid	Personbilar - Totalt	Andelen EI och Laddhybrider
2015	4 765	9 780	4 669 063	0,3 %
2016	7 532	18 844	4 768 060	0,6 %
2017	11 034	32 253	4 845 609	0,9%

För att kunna ladda en bil vid bostaden behöver utrustning för elbilsladdning anläggas och benämns i den här rapporten med samlingsnamnet laddstation. En laddbox kan sättas upp på väggen eller på en stolpe i närheten av där bilen ska parkeras. En laddbox är en enklare typ av laddstation som tagits fram för användning av normalladdning i bostadsmiljö. Det finns stora fördelar med att använda sig av en laddbox istället för ett vanligt vägguttag, framförallt är det mycket säkrare och går snabbare att ladda. Det finns två typer av laddboxar, antingen med en fastmonterad

¹ SOU 2018:15. Mindre aktörer i energilandskapet – genomgång av nuläget, s. 96-98.

² Ibid.

³ SCB (2018). Fordonsstatistik.

⁴ Ibid.

laddkabel eller med en kontakt för att koppla in bilens laddkabel. Kontakten som används för normalladdning i EU är typ 2-kontakten och är en standard som bör följas. Kostnaden för en laddbox är: 5000–12000 kr och själva installationen av laddboxen har en kostnad på: 2000–6000 kr.⁵

Det finns idag inga krav på att man måste ha en särskild laddstation eller laddbox för att ladda en bil för privatbruk. Även om det självklart är rekommenderat ur säkerhetssynpunkt att införskaffa en laddstation.⁶ Det är inte rekommenderat att ladda i ett uttag för motorvärmare, men det är en relativt enkel åtgärd att ta bort motorvärmarstolpen helt och byta ut mot en laddstation. Elen och grunden finns redan på plats och detta utbyte kan vara en billigare lösning jämfört med att uppföra en helt ny laddstation.⁷

Motorvärmare används innan körning för att minska slitaget som uppstår vid en kallstart. Genom att använda sig av motorvärmare minskar utsläppen en kall vinterdag markant. Även bränsleförbrukningen minskar samtidigt med 14 procent.⁸ Att det inte är rekommenderat att ladda ur motorvärmaruttag betyder dock inte att det är omöjligt att ladda med en befintlig anläggning. Elsäkerhetsverkets förklarar att det är viktigt att vara vaksam på eventuella överbelastningar när sådana befintliga anläggningar används. Om man ska använda ett befintligt uttag är det viktigt att ett elinstallationsföretag kontrollerar att anläggningen klarar av belastningen. Det är också i princip möjligt att använda en befintlig stickkontakt för att ladda bilen, och lika så rekommenderas att anlita ett elinstallationsföretag som kontrollerar att anläggningen klarar av laddning av elbil.⁹

⁵ Energimyndigheten (2018). Råd vid installation av laddstation.

⁶ Elsäkerhetsverket (2017). Laddstationer.

⁷ Energimyndigheten (2018). Råd vid installation av laddstation.

⁸ NyTeknik (2004). Motorvärmare minskar skadliga utsläpp.

⁹ Elsäkerhetsverket (2017). Laddstationer.



Figur 1 Laddning av bilar.¹⁰

2.2 Klimatklivet

Den 27 september i år hade 2317 ansökningar till klimatklivet beviljats sedan starten 2015. Klimatklivet är ett investeringsstöd till åtgärder som på lokal nivå minskar utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Klimatklivet är en del av statsbudgeten som är beslutad av riksdagen och Naturvårdsverket är den myndighet som har till uppgift att dela ut stöd genom klimatklivet. Ett av de ändamål som bidrag ges för är klimatinvesteringar i form av laddstationer.¹¹ Att ett hushåll har tillgång till egen parkering behöver inte innebära att hushållet har möjlighet att påverka om parkeringsplatsen har tillgång till laddstationer och många småhus och andra bostäder är organiserade genom bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar som tar gemensamma beslut rörande förvaltningen. För att underlätta introduktionen av elbilar ges statligt stöd genom klimatklivet, som betalar ut investeringsstöd till klimatsmarta åtgärder till bland annat samfällighetsföreningar och bostadsrättsföreningar.¹²

¹⁰ <https://pixabay.com/en/electric-car-hybrid-car-charging-2783573/>

¹¹ Naturvårdsverket (2018). Resultat för Klimatklivet.

¹² SOU 2018:15. Mindre aktörer i energilandskapet – genomgång av nuläget, s.128-129.

3 Gemensamhetsanläggningar

3.1 Fastigheters gemensamma behov

Det finns situationer då det inte är möjligt att tillgodose en fastighets behov inom den egna fastigheten och där flera fastigheter samtidigt kan ha samma behov. En sådan situation kräver ett samarbete och en samordning mellan fastigheterna i fråga, och det kan röra sig om saker som ett behov av gemensam utfartsväg, lekplats eller parkeringsplats. För att reglera en sådan samverkan finns bestämmelser i anläggningslagen (1973:1149, AL), som reglerar hur samverkan ska ske genom en gemensamhetsanläggning.¹³

3.2 Förrättningsförfarande - bilda gemensamhetsanläggning

För att bilda en gemensamhetsanläggning krävs en förrättning enligt AL. Förrättningen handläggs av en förrättningslantmätare vid en lantmäterimyndighet och rätt att ansöka om anläggningsförrättning har bland annat ägare till fastighet som ska delta i anläggningen. Även kommunen, hyresgästförening och samfällighetsförening har rätt att ansöka om förrättning.¹⁴

Lantmäterimyndigheten utreder förutsättningarna för att möjliggöra ett inrättande av en gemensamhetsanläggning. Den här utredningen innefattar att utreda om åtgärden är tillåtlig enligt anläggningslagen, utreda vilka som är sakägare samt att vid behov samråda med berörda myndigheter. I förrättningen tas sedan beslut av lantmäterimyndigheten.¹⁵

I förrättningen ska finnas ett anläggningsbeslut där vissa uppgifter ska finnas, vilka framgår av 24 § AL:

“... ”

1. I ett anläggningsbeslut anges gemensamhetsanläggningens ändamål, läge, storlek och huvudsakliga beskaffenhet i övrigt,
2. de fastigheter som skall delta i gemensamhetsanläggningen,
3. utrymme som upplåts för gemensamhetsanläggningen,
4. en fastighet eller del av en fastighet som inlöses,
5. en byggnad eller annan anläggning som omfattas av ett beslut enligt 12 a §,
6. tiden för gemensamhetsanläggningens bestånd, om en sådan bör bestämmas,
7. den tid inom vilken gemensamhetsanläggningen skall vara utförd,
8. behövliga föreskrifter i fråga om gemensamhetsanläggningens utförande
...”

¹³ Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 127.

¹⁴ 18 § AL

¹⁵ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 63-66.

Förutom ett anläggningsbeslut ska resultatet av anläggningsåtgärden dokumenteras genom en förrättningskarta och i en beskrivning. Beroende på förrättningen kan förrättningskartan vara mer eller mindre detaljerad en väg kräver till exempel vanligtvis ingen detaljerad karta, medan det i vissa andra fall krävs en detaljerad karta för att avgöra läget och avgränsningar mot närliggande anläggningar.¹⁶

I och med anläggningsbeslutet ska beslut också tas vad gäller andelstal, ersättning samt tillträde. Hur kostnaderna för förrättningen ska fördelas ska beslutas om senast när förrättningen avslutas, och förrättningskostnaderna ska enligt 29 § AL fördelas utefter vad som är skäligt. Enligt Lantmäteriet kan en omprövning eller ett nybildande av en gemensamhetsanläggning kosta allt ifrån 40 000 kr till upp emot 300 000 kr beroende på fallet.¹⁷

När samtliga beslut tagits ska förrättningen avslutas med ett avslutningsbeslut. Handlingar som varit av vikt för anläggningsförrättningen som förrättningsprotokoll, kartor, beskrivningar osv., ska sammanställas i en förrättningsakt.¹⁸ Efter det här registreras gemensamhetsanläggningen i fastighetsregistret. I registret ska kommunnamn, trakt och enhetsnummer för gemensamhetsanläggningen framgå. Genom att hänvisa till en förrättningskarta framgår gemensamhetsanläggningens lokalisering. Deläggande fastigheter och andelar ska finnas att utläsa samt förrättningsaktens aktbeteckning. I registret ska också ändamålet framgå.¹⁹ Ändamålet eller ändamålen för vilken gemensamhetsanläggningen har bildats ska anges fullständigt och ska anges enligt den motsvarande förrättningsakten.²⁰

3.3 Villkor för inrättande

För att inrätta en gemensamhetsanläggning krävs att villkoren i AL är uppfyllda. Nedan redogörs för villkoren och deras innebörd.

3.3.1 Stadigvarande betydelse 1 § AL

“1 § 1 st AL

Enligt denna lag kan inrättas anläggning som är gemensam för flera fastigheter som tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för dem (gemensamhetsanläggning). Fråga om gemensamhetsanläggning prövas vid förrättning.”

Syftet med en gemensamhetsanläggning är att den ska tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för minst två fastigheter. Ändamålet som anläggningen inrättas för ska vara långsiktigt, även om det finns möjlighet att tidsbegränsa gemensamhetsanläggningen om dess funktion över tid kan komma att bli överflödig. Däremot kan inte en gemensamhetsanläggning användas för att tillgodose ett behov

¹⁶ Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 136-137.

¹⁷ Samtal med kundcenter fastighetsbildning Lantmäteriet.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Lantmäteriet (2018). Fastighetsregistrets innehåll.

²⁰ Lantmäteriet. Handbok fastighetsregistrering. Avsnitt 6, s.6.

som en viss ägare har, behovet ska vara fastighetsanknutet och inte ha anknytning till fastighetsägare eller annan som nyttjar en fastighet. Anläggningen måste vara av stadigvarande betydelse för fastigheten i sig.²¹

Det finns i anläggningslagen inga exempel på vilka och hur många de stadigvarande ändamålen kan vara. Istället ska tidigare lag vara vägledande och 1 § lag om vissa gemensamhetsanläggningar (1966:700, LGA) innehåller en uppräkningslista av lämpliga anläggningstyper. Det som nämns är parkeringsanläggning, förbindelseled, gårdsutrymme, lekplats, anordning till skydd mot grundvatten, anläggning för vattenförsörjning eller avlopp, ledning, värmeanläggning och tvättstuga. Den här uppräkningslistan är endast till för att ge exempel. Även anläggningar för fritidsändamål kan vara av stadigvarande betydelse så som bryggor, småbåtshamnar och friluftsbad. För anläggningar tillhörande jordbruksdrift nämns lagrings- och torkanläggningar.²²

I litteraturen framkommer också att det är möjligt att i vissa fall inrätta gemensamhetsanläggningar även om det finns viss tveksamhet rörande om det är av stadigvarande betydelse för de ingående fastigheterna. Det förutsätter dock att alla är överens och exempel på ändamål kan vara dansbana, konstverk, busshållplats eller skjutbana.²³

3.3.2 Väsentlighetsvillkoret 5 § AL

En gemensamhetsanläggning kan endast inrättas för fastigheter för vilka det är av väsentlig betydelse att delta. Det här villkoret finns för att skydda både skyldigheten och rätten till att anslutas till en gemensamhetsanläggning. Genom att delta i anläggningen ska ett behov som en fastighet har tillgodoses och vara nödvändigt för att den ska fungera väl med hänsyn till fastighetens ändamål.²⁴

Villkoret är dispositivt, vilket innebär att om fastighetsägarna till de fastigheter som ska delta i anläggningen är överens om att inrätta anläggningen, så kan en gemensamhetsanläggning bildas även om det inte är av väsentlig betydelse.²⁵ Finns ingen överenskommelse ska väsentlighetsvillkoret prövas för varje enskild fastighet som ska delta och det gäller både för frivilliga anslutningar och tvångsanslutningar.²⁶

I de fall en gemensamhetsanläggning inrättas med fastighetsindelingsbestämmelser i detaljplan som grund behöver dock inte väsentlighetsvillkoret prövas. Skulle genomförandetiden gått ut måste dock väsentlighetsvillkoret prövas igen.²⁷

I situationer där en fastighet kan skaffa en egen anläggning eller att en befintlig redan existerar med samma funktion, kan fastigheten vanligtvis inte tvingas att ingå.

²¹ Lantmäteriets handbok AL- Anläggningslagen s. 22.

²² Prop. 1973:160. Med förslag till anläggningslag m.m., s. 178.

²³ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 38.

²⁴ Ibid, s. 42.

²⁵ 16 § 1 st AL

²⁶ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 42.

²⁷ 6a § AL

Undantag från det här kan göras om befintlig anläggning har slitits ut eller användningen strider mot andra bestämmelser eller myndighetsbeslut. Vad gäller fastighetsägare som tänker skaffa en egen anläggning, så ska det i allmänhet ej beaktas. För att en fastighetsägare ska få ha en separat anläggning krävs att denne kan göra sannolikt att den separata anläggningen är till en större fördel och att det finns ekonomiska, tekniska och rättsliga förutsättningar för ett separat utförande.²⁸

3.3.3 Båtnadsvillkoret 6 § AL

En gemensamhetsanläggning kan endast inrättas om fördelarna av ekonomisk eller annan art överväger de kostnader och olägenheter som gemensamhetsanläggningen kommer att medföra. I praktiken innebär bestämmelsen att det måste vara ekonomiskt försvarbart för fastigheterna att ingå i gemensamhetsanläggningen. Fördelarna måste överväga nackdelarna och leda till en nettonytta efter att ha minskat fördelarna med kostnader och olägenheter. Fördelarna i fråga måste också vara anknutna till fastigheten och i bedömningen ska inte fastighetsägares personliga intressen vägas in.²⁹

Båtnadsvillkoret är indispositivt och är således inte möjligt att avtala bort. Det är delvis med tanke på fodringshavare och det är inte möjligt att göra avsteg från det här även om alla fastighetsägare är överens.³⁰ I de fall en gemensamhetsanläggning inrättas med fastighetsindelingsbestämmelser i detaljplan som grund behöver dock inte båtnadsvillkoret prövas. Skulle genomförandetiden gått ut måste dock villkoret om båtnad prövas igen.³¹

3.3.4 Opinionsvillkoret 7 § AL

Opinionsvillkoret innebär att ett beslut om inrättande av gemensamhetsanläggning behöver stödjas av fastighetsägarna och eventuella hyresgäster. En gemensamhetsanläggning kan inte inrättas om ägarna till fastigheter som ska delta och hyresgäster i fastigheter mera allmänt motsätter sig åtgärden och har beaktansvärda skäl till det. Vad som bedöms vara beaktansvärda skäl bedöms från fall till fall och behövs anläggningen ur en synnerligen allmänt viktig synpunkt, får en gemensamhetsanläggning inrättas trots att fastighetsägare inte stödjer åtgärden.³²

3.3.5 Lokaliseringsvillkoret 8 § AL

I 8 § AL finns regler om gemensamhetsanläggningars lokalisering och utförande. Anläggningen ska förläggas på ett sätt så att det medför minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskäligen kostnader. Uppstår det alltså situationer där det finns olika alternativ till placering och utförande, måste de olika alternativen jämföras för att

²⁸ Prop. 1973:160. Med förslag till anläggningslag m.m., s. 151-152.

²⁹ Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 56-57.

³⁰ Ibid.

³¹ 6 a § AL

³² Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 131.

bedöma vilket som är mest lämpligt.³³ Det här ska i första hand bedömas ur en allmän synpunkt, samtidigt som det är viktigt att hänsyn tas till enskilda intressen som ägaren till fastigheten som ska upplåta utrymme har.³⁴ De olika alternativen ska jämföras med avseende på kostnad mot intrånget och de olägenheter som inrättandet medför, men det ska också tilläggas att bestämmelsen i många fall inte går att tillämpa eftersom det inte finns några andra jämförbara lösningar.³⁵

Lokaliseringsvillkoret är dessutom dispositivt vad gäller skydd för enskilda intressen och fastighetsägarna kan alltså komma överens om en placering och utförande av anläggningen. Men i fall där allmänna intressen kan komma att beröras är lokaliseringsvillkoret inte dispositivt.³⁶

3.3.6 Markanvändning, planläggning och allmänt intresse 9-11 §§ AL

En gemensamhetsanläggning inom område för detaljplan eller områdesbestämmelser får enligt 9 § AL inte inrättas om det är i strid mot planer eller bestämmelser. En mindre avvikelse kan göras men anläggningen måste fortfarande vara förenligt med ändamålet som finns till grund för planerna eller bestämmelserna. Samråd ska i förekommande fall ske med byggnadsnämnden.³⁷ Vad gäller naturvårdsföreskrifter eller andra särskilda bestämmelser får syftet med dessa inte heller motverkas och samråd bör i förekommande fall ske med myndigheter som kan beröras av detta.³⁸

Enligt 10 § AL ska planmässiga bedömningar ske även i områden där detaljplaner eller områdesbestämmelser saknas. Ett inrättande av en gemensamhetsanläggning får inte försvåra den ändamålsenliga användningen, motverka planläggning eller ge anledning till olämplig bebyggelse.³⁹

11 § AL redogör för att vid ett inrättande av gemensamhetsanläggning får ingen olägenhet av betydelse från allmän synpunkt uppstå. Kravet gäller dock inte om det är av övervägande nytta från allmän synpunkt. Finns flera intressen från allmän synpunkt ska intressena vägas mot varandra och anläggningen får bara inrättas om det allmänna intresset som väger tyngst talar för detta.⁴⁰

3.3.7 Utrymme för gemensamhetsanläggningar 12 § AL

För att inrätta gemensamhetsanläggning krävs upplåtelse av mark eller utrymme i byggnad eller annan anläggning. Ianspråktagandet kan göras på fastigheter som ska delta i anläggningen eller på fastighet som inte ska delta, vilket ges av 12 § 1 st AL.

³³ Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 131.

³⁴ Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 69.

³⁵ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 48.

³⁶ Ibid.

³⁷ Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 77.

³⁸ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 50.

³⁹ Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 80.

⁴⁰ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 52.

Upplåtelse av ett utrymme får ej ske om det skulle innebära synnerligt men. Undantag från det här kan göras om anläggningen är nödvändig för ett större antal fastigheter eller om upplåtelsen är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt. I de här fallen ska dock hela fastigheten eller delar av fastigheten lösas in om fastighetsägaren så begär det.⁴¹ Inlöst mark blir sedan samfällad för de deltagande fastigheterna i gemensamhetsanläggningen.⁴²

Är det inte av väsentlig betydelse för delägarna i gemensamhetsanläggningen kan mark inte tas i anspråk tvångsvis. Bestämmelsen är dispositiv men ska alltid prövas om inte medgivande från fastighetsägare och övriga sakägare finns.⁴³

3.4 Kostnadsfördelning

Enligt 15 § AL fördelas kostnaderna för att utföra gemensamhetsanläggningen mellan de fastigheter som deltar. De deltagande fastigheterna i gemensamhetsanläggningen kommer även att ha kostnader för drift. Särskilda andelstal för utförande respektive drift bestäms därför för de ingående fastigheterna, där fastigheternas ändamål och utnyttjande är avgörande. Andelstal för utförande ska bygga på den nytta som den deltagande fastigheten har och andelstal för drift ska beräknas efter en fastighets beräknade användning av anläggningen.⁴⁴

3.5 Omprövning av befintliga gemensamhetsanläggningar

Det kan uppstå behov av att förändra befintliga gemensamhetsanläggningar. Förändringarna kan till exempel vara ändring av andelstal på grund av byte av användningssätt eller omprövning av ett tidigare beslut. Vid en omprövning av en gemensamhetsanläggning ska frågan behandlas i en ny anläggningsförrättning.⁴⁵

Förutsättningarna för att en ny förrättning ska äga rum framgår av 35 § AL:

- “..1. förhållandena har ändrats på ett sätt som väsentligt inverkar på frågan,
2. det i det tidigare avgörandet har beslutats att frågan får omprövas efter viss tid och denna tid har gått ut, eller
3. det i annat fall har framkommit ett klart behov av omprövning.. “

Att ändra användningssätt eller lägga till fler ändamål som gemensamhetsanläggningen får användas till bör innebära att förhållanden ändras på ett väsentligt sätt. Andra exempel på fall där omprövning krävs är när tidigare given fakta har bedömts felaktigt och att till exempel kostnaderna för utförande av en

⁴¹ Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 128-129.

⁴² Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 85.

⁴³ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 53.

⁴⁴ Ibid, s. 59-60.

⁴⁵ Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 216.

anläggning visat sig bli mycket högre. Andra fall kan vara att när samtliga delägare i en gemensamhetsanläggning är överens om att den ska läggas ner eller situationer då fastigheter behöver inträda eller utträda ur gemensamhetsanläggningen. Delägare i gemensamhetsanläggningen har rätt att begära omprövning om en delägare önskar att utträda ur anläggningen eller om en fastighetsägare som önskar att vara en del av anläggningen i framtiden. Fastighetsägare som genom en gemensamhetsanläggning varit tvungen att avstå mark har också rätt att ansöka om omprövning.⁴⁶

Samma regler som vid en vanlig förrättning tillämpas vid en omprövning av en gemensamhetsanläggning. Men ändringen får inte medföra att olägenhet på något sätt uppstår för enskilda eller allmänna intressen, vad gäller ändring av deltagare eller ändring av andelstal för deltagande fastighet.⁴⁷

I vissa fall krävs ingen förrättning. I fall då en fastighets användningssätt ändras stadigvarande kan samfällighetsföreningen besluta om ändring av andelstal.⁴⁸ Det här kan till exempel vara när en deltagandes fastighets användningssätt förändras från obebyggd till bebyggd.⁴⁹ Det krävs inte heller någon förrättning om överenskommelse har träffats gällande inträde eller utträde ur gemensamhetsanläggningen och lantmäterimyndigheten godkänner förändringen.⁵⁰

⁴⁶ Lantmäteriets handbok AL - Anläggningslagen s. 216-218.

⁴⁷ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 75.

⁴⁸ 24 a § AL

⁴⁹ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 75.

⁵⁰ 43 § AL

4 Förvaltning av gemensamhetsanläggningar

När en gemensamhetsanläggning skapas vid en anläggningsförrättning finns regler för hur de deltagande fastigheterna ska samverka för att sköta anläggningen. Det finns två olika former av förvaltning av gemensamhetsanläggningar, delägarförvaltning och föreningsförvaltning.⁵¹ Båda formerna av förvaltning är styrda av lag om förvaltning av samfälligheter (1973:1150, SFL).⁵²

4.1 Delägarförvaltning

Då inget särskilt beslut tas om förvaltningen, förvaltas gemensamhetsanläggningen per automatik genom delägarförvaltning. Har ingen samfällighetsförening bildats och SFL är tillämplig föreligger alltså delägarförvaltning. Delägarförvaltning bygger på att samtliga fastighetsägare som deltar måste vara överens om de åtgärder som sker i anläggningen. Delägarna kan dock genom fullmakter ge över ansvaret på annan och denne syssloman blir då bunden av delägarnas viljor. Det krävs att sysslomannen har samtliga delägares fullmakt för att kunna företräda dem och ifall det är många beslut som ska tas rekommenderas att bilda en samfällighetsförening.⁵³ För att bilda en samfällighetsförening, och istället införa föreningsförvaltning, krävs endast att en av de deltagande fastighetsägarna begär det här till lantmäterimyndigheten.⁵⁴

Om delägarna inte kan komma överens i frågor kan ett delägarsammanträde hållas. Besluten som tas vid sammanträdet är bindande och det är lantmäterimyndigheten som håller i det sammanträdet. Efter sammanträdet gäller fortfarande delägarförvaltning.⁵⁵

4.2 Föreningsförvaltning

Föreningsförvaltning sker i och med att en samfällighetsförening bildas. En samfällighetsförening ska förvaltas enligt regler i SFL. Samfällighetsföreningen är en juridisk person och medlemmar i samfällighetsföreningen blir de fastighetsägare som äger fastigheter som har andel i gemensamhetsanläggningen. Det innebär alltså att en person som förvärvar en fastighet som har en del i en gemensamhetsanläggning automatiskt blir medlem i den tillhörande samfällighetsföreningen.⁵⁶

En samfällighetsförening kan bildas om någon av delägarna tar initiativ till ett bildande och vanligast är att det sker i direkt anslutning till den

⁵¹ Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 148.

⁵² Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 21.

⁵³ Ibid, s. 21-22.

⁵⁴ Julstad (2018). Fastighetsindelning och markanvändning, s. 148.

⁵⁵ Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 89-90.

⁵⁶ Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 24-25.

anläggningsförrättning där gemensamhetsanläggningen bildas.⁵⁷ Det är upp till delägarna att yrka på bildande av samfällighetsförening men lantmäterimyndigheten har också denna möjlighet om bildande är av väsentlig betydelse från allmän synpunkt. Samfällighetsföreningen ska bildas vid ett sammanträde dit alla delägare ska ha kallats. Vid sammanträdet ska en styrelse väljas in och stadgar ska antas. I besluten som tas vid föreningsmöte sker röstning genom att varje delägare som närvarar har en röst och vid lika röstantal ska lottning ske. Samfällighetsföreningen registreras av lantmäterimyndigheten och när denna registrering har skett är föreningen en juridisk person och alltså bildad.⁵⁸

Bsluten som tas måste vara en avvägning mellan samfällighetsföreningens intresse i helhet och de enskilda delägarnas intressen. Förvaltningen skall alltså tillgodose föreningens bästa men även med hänsyn till varje medlems enskilda intresse. Samfällighetsföreningen har möjlighet att upplåta rätt att för någon som inte är medlem att använda gemensamhetsanläggningen, förutsatt att det är förenligt med ändamålet. Även skötseln kan överlåtas till delägare av gemensamhetsanläggningen eller någon helt utomstående, men måste likaså vara förenligt med ändamålet.⁵⁹

4.2.1 Samfällighetsföreningar - Ändamål

En samfällighetsförenings huvudsakliga uppgift är att förvalta samfälligheten för det ändamål den bildats för och kan inte användas i syfte att tillgodose andra ändamål, enligt 18 § SFL. Ändamålet styrs alltså av hur anläggningsförrättningsbeslutet för gemensamhetsanläggningen är utformat och samfällighetsföreningen är bara behörig att vidtaga åtgärder som är definierade i anläggningsbeslutet.⁶⁰

I praktiken kan den här bundenheten skapa en del problem vid förvaltning av en gemensamhetsanläggning. Anläggningsbeslutet reglerar utförandet och ligger även till grund för kostnadsberäkningar och liknande, och i den pågående förvaltningen kan det uppkomma önskemål om att komplettera eller förändra förvaltningen. Om det går att anknyta de här kompletteringarna och förändringarna till drift eller förnyande av anläggningen så har samfällighetsföreningen befogenhet att besluta om dessa. Men förändringarna får inte medföra att det huvudsakliga ändamålet drabbas eller att de tänkta förändringarna kan tänkas leda till stora kostnader eller andra olägenheter för samfällighetens medlemmar.⁶¹

4.2.3 Stadgar

Vid föreningsförvaltning är det obligatoriskt för en samfällighetsförening att ha stadgar. Stadgarna ska innehålla vissa obligatoriska uppgifter och om någon av uppgifterna saknas kommer registreringen av föreningen att vägras av

⁵⁷ Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 30-31.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 24-28.

⁶⁰ Ibid s. 24-25.

⁶¹ Ibid s. 24-25.

lantmäterimyndigheten.⁶² Det är endast de registrerade stadgarna som gäller, har samfällighetsföreningen tagit beslut om att ändra stadgar utan att registrera detta är det beslutet inte gällande.

Uppgifterna som ska finnas i stadgarna ges av 28 § SFL:

“ ...

1. föreningens firma,
2. samfällighet som förvaltas av föreningen och grunderna för förvaltningen,
3. den ort där styrelsen skall ha sitt säte,
4. hur styrelsen skall vara sammansatt och hur den skall utses samt grunderna för dess beslutsförhet,
5. hur revision av styrelsens förvaltning skall ske,
6. föreningens räkenskapsperiod,
7. grunderna för sådan fondavsättning som avses i 19 § andra stycket,
8. hur ofta ordinarie föreningsstämma skall hållas,
9. det sätt på vilket kallelse till föreningsstämma skall ske och andra meddelanden bringas till medlemmarnas kännedom även som den tid före sammanträde då kallelseåtgärd senast skall vidtagas.

... “

De obligatoriska uppgifterna ska alltid finnas i stadgarna och det kan även i vissa fall tillåtas innehåll som behövs i vissa enskilda fall. Stadgarna får dock inte innehålla något som skulle kunna strida mot SFL. Överlag ska stadgarna stämma överens med det som anläggningsförrättningen föreskriver. Vid samfällighetsföreningar som bildats för äldre förrättningar finns dock möjlighet att göra en mindre avvikelse från anläggningsförrättningen, till exempel bör det vara möjligt att göra mindre avsteg från ändamålet i anläggningsbeslutet.⁶³

Det är möjligt att under tidens gång ändra på stadgarna, men det kräver en majoritet med två tredjedelar. Vid en eventuell ändring är det viktigt att tänka på att kontrollera att bestämmelsen finns i SFL och att lagen medger att den går att ändra på.⁶⁴

4.2.4 Föreningsstämma

Samfällighetsföreningens beslutande organ är föreningsstämman och finns för att varje medlem i föreningen ska kunna utöva sin rätt att delta i beslut som rör föreningen. Här kan alltså varje medlem föra fram åsikter och vara med att ta beslut.⁶⁵ Det gäller under förutsättning att man betalat den uttaxerade avgiften till samfällighetsföreningen och om det här inte har skett får medlemmen delta men inte rösta. Om det finns personer som har rättighet i en delägande fastighet har de personerna rätt att närvara och yttra sig i berörda frågor, men får inte rösta i frågorna.⁶⁶

⁶² Lantmäteriets handbok SFL - Lag om förvaltning av samfälligheter, s. 84.

⁶³ Ibid, s. 85.

⁶⁴ Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 32.

⁶⁵ Ibid, s. 50.

⁶⁶ 48 § SFL

Föreningsstämma hålls vanligen en gång varje år och hur ofta ska framgå i varje samfällighetsförenings stadgar. Det finns möjlighet att ha en extrainsatt föreningsstämma på initiativ av styrelsen eller om minst en femtedel av medlemmarna begär att ett sådant extra möte ska hållas.⁶⁷ Det berör vanligen viktiga frågor som inte kan vänta till den ordinarie föreningsstämman och vid ett sådant begärande ska styrelsen inom en vecka utlysa stämma. Om detta inte görs av styrelsen kan medlem begära att länsstyrelsen istället utlyser en extrainsatt föreningsstämma.⁶⁸

Genom att lämna in motioner kan medlemmarna lämna förslag på hur samfällighetsföreningens fortsatta förvaltning ska ske. En motion måste lämnas in till styrelsen viss tid före föreningsstämman och styrelsen bereder sedan motionerna och håller de tillgängliga för föreningens medlemmar.⁶⁹ När någon i styrelsen lämnar förslag på hur samfällighetsföreningens fortsatta förvaltning ska se ut kallas det för proposition.

4.2.5 Klander av föreningsstämmobeslut

Rätt att överklaga ett föreningsstämmobeslut har medlem eller rättighetsinnehavare i en fastighet som är delägare och vars rättighet påverkas av beslutet som fattats. De grunder som är möjliga att överklaga ett beslut på är om föreningsstämmobeslutet strider mot SFL eller annan lagstiftning, om det strider mot stadgar eller om beslutet inte tillkommit i en behörig ordning.⁷⁰

Talan ska göras till mark- och miljödomstolen och domstolen kan förordna att stämmobeslutet inte kan verkställas förrän frågan har blivit avgjord. Om det som överklagas beror på att beslutet inte tillkommit i behörig ordning, det vill säga att det fanns brister i och med kallelsen eller omröstningen vid föreningsstämman, ska talan väckas inom fyra veckor. Det här gäller även för fall då det kränker medlems eller rättighetshavares rätt.⁷¹

Strider det tagna föreningsstämmobeslutet mot rättsregler som inte kan underlåtas även om det finns ett samtycke från samtliga medlemmar är beslutet i sig ogiltigt. Om beslutet är ogiltigt behöver talan egentligen inte väckas men det kan vara av intresse för medlem att få ogiltigheten fastställd, och vid en sådan talan saknas tidsfrist.⁷² I praktiken skulle det till exempel kunna innebära att ett beslut som tas om att anlägga laddstationer inte skulle ha någon tidsfrist för överklagan, om det skulle vara så att laddstationer inte är förenligt med samfällighetsföreningens ändamål.

⁶⁷ Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 52.

⁶⁸ Lantmäteriets handbok SFL - Lag om förvaltning av samfälligheter, s. 107.

⁶⁹ Österberg (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar, s. 63.

⁷⁰ Ibid, s. 60.

⁷¹ Ibid, s. 60.

⁷² Lantmäteriets handbok SFL - Lag om förvaltning av samfälligheter, s. 117.

5 Bostadsrättsföreningar

En bostadsrätt klassas som en upplåtelse av nyttjande av en lägenhet mot ersättning och är därför ett indirekt ägande. Bostadsrättslägenheterna i ett bostadshus ägs av en bostadsrättsförening, som är en ekonomisk förening, och det är föreningen som upplåter dessa rättigheter till medlemmar i föreningen. Medlemmarna äger tillsammans andelar av bostadsrättsföreningen. Underhållet av den egna lägenheten sköts av respektive bostadsrättshavare och de gemensamma utrymmena och fastigheten i övrigt är bostadsrättsföreningens ansvar.⁷³

5.1 Bildande av bostadsrättsförening

I fall där nyproduktion skett är det ovanligt att de boende tar initiativ till ett bildande och oftast har de företag som uppfört byggnaden redan bildat en bostadsrättsförening. I de fall där en ombildning skett från hyresrätt till bostadsrätt, det vill säga fall som inte är nyproduktion, bildas oftast bostadsrättsföreningen av de boende. Bostadsrättsföreningen köper sedan oftast fastigheten av den tidigare fastighetsägaren.⁷⁴

För att kunna registrera en bostadsrättsförening måste en förening ha bildats och en styrelse ha utsetts. Det finns också krav på att föreningen har minst tre medlemmar, att stadgar antagits, styrelse utsetts och revisor utsetts. Efter att en registrering skett är bostadsrättsföreningen en juridisk person och har därmed de rättigheter och skyldigheter som medföljer.⁷⁵

5.2 Styrelse

En bostadsrättsförenings styrelse utses av föreningsstämman och styrelsen har ansvaret för föreningens organisation och förvaltning. Styrelsen har till uppgift att verkställa föreningsstämmans beslut, samtidigt som de också har rätt att fatta beslut på egen hand. Beslut som styrelsen ska fatta är bland annat storlek på insatser, upplåtelseavgifter och årsavgifter. Även beslut om antagande av medlemmar och förvaltning i övrigt med löpande ärenden.⁷⁶ Det här innebär att styrelsen i princip skulle kunna ta ett beslut om att sätta upp laddstationer på en gemensam parkering som bostadsrättsföreningen förvaltar. Men styrelsen har inte befogenhet att ta större beslut som till exempel anläggande av en ny parkering. Beslut som föreningens styrelse tar inte får innebära en väsentlig förändring av föreningens hus eller mark och i sådana fall måste beslutet fattas på en föreningsstämma.⁷⁷

⁷³ Victorin och Flodin (2016). Bostadsrätt- med en översikt över kooperativ hyresrätt, s. 25-26.

⁷⁴ Ibid, s. 58.

⁷⁵ Victorin och Flodin (2016). Bostadsrätt- med en översikt över kooperativ hyresrätt, s. 59-61.

⁷⁶ Ibid, s. 93-95.

⁷⁷ 9:15 BRL

5.3 Bostadsrättsföreningens stadgar

En bostadsrättsföreningens stadgar definierar förutsättningarna för föreningsstämman, styrelsen och medlemmarna. För att göra förändringar i stadgar kan beslut tas på föreningsstämman med kvalificerad majoritet och beslutet måste röstas igenom på två på varandra följande föreningsstämmor. Vad som ska finnas i stadgarna anges i 9 kap. 5 § Bostadsrättslagen (1991:614, BRL) och bland annat ska namn, ort och ändamål med föreningens verksamhet ska ingå. Även vilka avgifter som bostadsrättsföreningen kan ta ut ska anges, samt hur medel ska avsättas för framtida underhåll. Det är möjligt att i stadgarna reglera andra frågor, även om bestämmelser i BRL är tvingande på så sätt att de inte går att göra avsteg ifrån genom stadgebestämmelser. Andra frågor som är förekommande är krav för medlemskap eller föreskrifter som definierar bostadsrättsföreningens och bostadsinnehavarens ansvar, samt underhåll av hus, mark och lägenhet.⁷⁸

5.4 Föreningsstämma

Medlemmarnas rätt att påverka föreningens beslut utövas genom föreningsstämman. Föreningsstämma ska hållas inom sex månader från varje räkenskapsår och styrelsen har till uppgift att ta fram årsredovisning och revisionsberättelse. Under stämman ska beslut tas om att fastställa resultat- och balansräkning, ansvarsfrihet för styrelsemedlemmar och andra ärenden som kommer upp på stämman. Varje medlem har rätt att närvara på stämman, antingen själv eller genom en ställföreträdare, och varje medlem har en röst.⁷⁹ Beslut vid föreningsstämma ska fattas med kvalificerad majoritet.⁸⁰

För att få ett ärende behandlat vid föreningsstämman ska medlem skriftligen begära det hos styrelsen i god tid innan stämman. Ärendet ska då tas upp i kallelsen till föreningsstämman.⁸¹ Ett förslag som lämnas av medlem kallas för motion och är ett bra sätt för medlemmarna att påverka förvaltningen. Ett förslag på förändring från styrelsen kallas för proposition. T.ex. skulle ett förslag om laddstationer inkomma som en motion eller proposition. Förslaget tas sedan upp på föreningsstämman där ett beslut i frågan tas.

⁷⁸ Victorin och Flodin (2016). Bostadsrätt- med en översikt över kooperativ hyresrätt s. 64-67.

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Ibid s.77.

⁸¹ Ibid s. 81.

6 Marksamfälligheter

En marksamfällighet är enligt 1:3 fastighetsbildningslagen (1970:988, FBL) mark eller utrymme som tillhör flera fastigheter gemensamt med andelar som är bestämda. De flesta samfälligheterna är tillkomna i äldre tid, och att nybilda marksamfälligheter idag är i sammanhanget mindre vanligt. Det bildas runt 500 marksamfälligheter per år och då oftast i kombination med att en gemensamhetsanläggning bildas.⁸²

Marksamfälligheter bildas genom fastighetsreglering och är därför styrd av FBL. Villkor som måste vara uppfyllda för ett bildande är att ändamålet är av stadigvarande betydelse för fastigheterna enligt 6:1 FBL, samt att det är av väsentlig betydelse enligt 6:1 2 st FBL.

De anläggningar som uppförs gemensamt på marksamfälligheten blir samfällda och blir fastighetstillbehör till de ingående fastigheterna. Vad gäller vilka typer av anläggningar regleras det här inte vid bildandet och det innebär en stor frihet för de ingående fastigheterna. Men det här kan också innebära att det är svårare att komma överens fastigheterna sinsemellan.⁸³ SFL ska tillämpas även för marksamfälligheter, vilket innebär att både delägarförvaltning och föreningsförvaltning är möjligt i de här fallen. En mer genomgående beskrivning av förvaltningsformerna finns i kapitel 4 (se 4.1-4-2)

Marksamfälligheten kan förvaltas av en samfällighetsförening som inte äger marken utan endast har till uppgift att förvalta marksamfälligheten. Ändamålet kan vara angivet eller inte, och ibland kan ändamålet vara inaktuellt. I de här fallen är det alltså upp till samfällighetsföreningen att se till att förvaltningen sker på ett så lämpligt sätt som möjligt.⁸⁴

Det är också möjligt att en marksamfällighet och att en gemensamhetsanläggning finns ovanpå marken samtidigt. Marksamfälligheten och gemensamhetsanläggningen kan ha skilda ändamål eller samma ändamål, och det kan anses vara onödigt att det finns bestämmelser som avser att reglera samma ändamål. Marksamfälligheten kan också ha bildats i ändamål att utgöra utrymme för gemensamhetsanläggningen och styrande över markanvändningen blir då gemensamhetsanläggningen.⁸⁵

⁸² Ekbäck (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning, s. 24.

⁸³ Ibid.

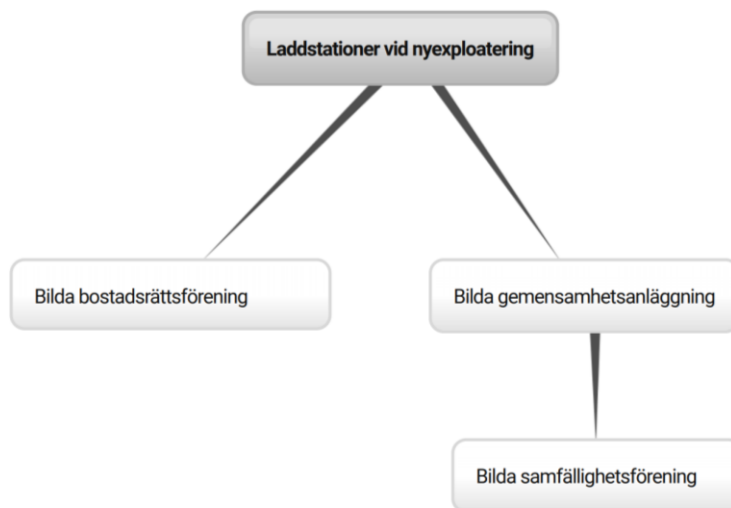
⁸⁴ Anderberg (2017). Marksamfälligheter – Främmande verksamhet, s. 33-35.

⁸⁵ Ibid.

7 Laddstationer i gemensamhetsanläggningar och bostadsrättsföreningar

Med teorin som grund finns det olika sätt för en samfällighetsförening att införa laddstationer i en gemensamhetsanläggning. Nedan beskrivs också hur händelseförloppet sker i en bostadsrättsförening.

7.1 Laddstationer vid nyexploatering



Figur 2 Nyexploatering.

7.1.1 Bildande av bostadsrättsförening

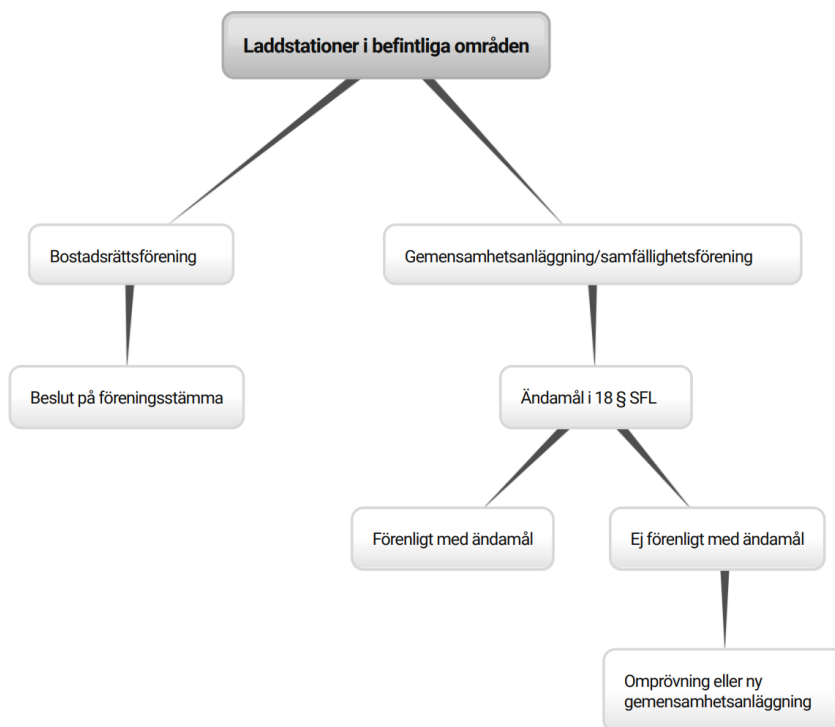
Om det inte finns någon bostadsrättsförening för fastigheten som avser att upplåta lägenheter med bostadsrätt, ska en sådan bildas. På den gemensamma parkeringen kan det t.ex. finnas laddstationer eller att det finns en tanke på att laddstationer ska uppföras. En bostadsrättsförening kan bildas på initiativ av byggherre eller boende i bostadsrättsföreningen, och bildas i enlighet med bostadsrättslagen.

7.1.2 Nybildande av gemensamhetsanläggning

Om det inte finns någon gemensamhetsanläggning sedan tidigare eller om en gemensamhetsanläggning finns men ytterligare en behöver skapas för det nya ändamålet, kan en ny gemensamhetsanläggning bildas. För att bilda en gemensamhetsanläggning behöver en ansökan om anläggningsförrättning göras och ansökan kan göras av en fastighetsägare som vill ha andel i den gemensamma anläggningen.

För att förrättningslantmätaren sedan ska kunna inrätta gemensamhetsanläggningen krävs att villkoret om stadigvarande betydelse i 1 § AL är uppfyllt. Utöver detta finns ytterligare villkor som måste prövas i 5-12 §§ AL. Se avsnitt 3.3.

7.2 Laddstationer i befintliga områden



Figur 3 Befintliga områden.

7.2.1 Bostadsrättsförening- beslut på föreningsstämma

En befintlig bostadsrättsförening som vill skaffa laddstationer kan göra det genom ett beslut på föreningsstämman. För att det ska kunna göras behövs en motion lämnas in av någon av medlemmarna eller att en proposition lämnas in av styrelsen, så att styrelsen i sin tur kan ta med det ärendet i sin kallelse. Om förslaget på anläggande av laddstationer röstas igenom är det fritt fram för bostadsrättsföreningen att sätta upp anläggning som möjliggör laddning. Ett beslut skulle också i princip kunna tas av bostadsrättsföreningens styrelse så länge man anser att beslutet inte innebär en väsentlig förändring av föreningens hus eller mark.

7.2.2 Samfällighetsförening - beslut på föreningsstämma

Om samfällighetsföreningen tycker att förändringen inte är betydande i förhållande till den befintliga förvaltningen är en möjlig väg att gå att ta beslut om införande av laddstation på en föreningsstämma. I 18 § SFL sägs att en samfällighetsförenings huvudsakliga uppgift är att förvalta samfälligheten för det ändamål den bildats för och kan inte användas i syfte att tillgodose andra ändamål. Ändamålet styrs till stor del av hur anläggningsförrättningsbeslutet för gemensamhetsanläggningen är utformat och samfällighetsföreningen är behörig att vidtaga åtgärder som är definierade i anläggningsbeslutet. Om ett beslut om införande av laddstationer tas och det inte är förenligt med ändamålet kan en talan mot beslutet väckas. Det finns ingen tidsfrist på när en sådan talan kan väckas och ett uppförande enligt 18 § SFL har därför ett svagt juridiskt skydd.

7.2.3 Omprövning eller ny gemensamhetsanläggning

För att införa laddstationer i en befintlig gemensamhetsanläggning kan en omprövning av en tidigare gemensamhetsanläggning göras. Det går också att göra en helt ny gemensamhetsanläggning om bedömningen är att den nuvarande förvaltningen inte kan ske tillsammans med ändamålet laddstationer.

Rätt att påkalla en omprövning har delägare i gemensamhetsanläggningen och det gäller även en delägare som önskar att utträda ur anläggningen samt en ägare som önskar att vara en del av anläggningen i framtiden. Fastighetsägare som genom en gemensamhetsanläggning varit tvungen att avstå mark har också rätt att ansöka om omprövning.

Samma regler som vid en vanlig förrättning tillämpas vid en omprövning av en gemensamhetsanläggning. Det krävs att villkoret om stadigvarande betydelse i 1 § AL är uppfyllt. Utöver detta finns ytterligare villkor som måste prövas i 5-12 §§ AL. Se avsnitt 3.3.

8 Fallstudier

Tre olika fallstudier har genomförts i den här studien. Den första delen behandlar genomförda förrättningar med ändamål laddstation, den andra behandlar tio slumpmässigt utvalda gemensamhetsanläggningar i Lund och den tredje ser närmare på klimatklivet och de två gemensamhetsanläggningar i Lund som erhållit klimatklivsbidrag.

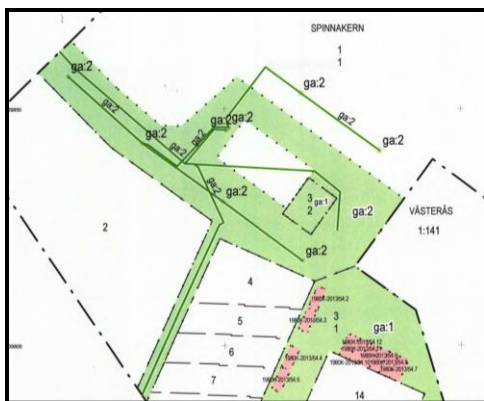
8.1 Fallstudie ändamål laddstation

De gemensamhetsanläggningar som påträffats i undersökningen och som har ändamål som kan hänföras till laddning av laddbara fordon, valdes ut för en noggrannare undersökning.

Två av gemensamhetsanläggningarna hittades genom en lista över gemensamhetsanläggningar och deras ändamål. Listan tillhandahålls av Lantmäteriet och i avsnitt 1.4 beskrivs urvalet utförligare. Ytterligare en gemensamhetsanläggning med laddstationer som ändamål erhöles efter samtal med Lunds kommun. De tre gemensamhetsanläggningarna undersöktes i den här fallstudien.

I sammanhanget ska också tilläggas att det enligt Lantmäteriets lista finns 338 gemensamhetsanläggningar som helt eller delvis har ändamålet motorvärmare. Motorvärmare kan som tidigare nämnts användas som eller byggas om till laddstationer. De 338 gemensamhetsanläggningarna med motorvärmare har inte undersökts vidare i den här studien.

8.1.1 Gemensamhetsanläggning med ändamål laddplats, Västerås Spinnakern ga:3



Figur 4 Anläggningsåtgärd Spinnakern ga:3.

År 2014 inrättades en ny gemensamhetsanläggning, Spinnakern ga:3. Ändamålet som anges i fastighetsregistret är parkeringsplatser, stolpar för motorvärmarruttar och laddplats samt kanalisation (rör med plats för kablar och ledningar). Förrättningsakten

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

har aktnummer 1980K-2014/4 och nedan redogörs för den information som går att utläsa därur.

<p>Gemensamhetsanläggningens ändamål, läge storlek m.m.</p> <p>Gemensamhetsanläggningen ska inrättas och bestå av:</p> <ul style="list-style-type: none">• Parkeringsplatser.• Stolpar för motorvärmarruttag och laddplats.• Kanalisation för elkablar för motorvärmarruttag och laddplats.
--

Figur 5 Utklipp 1980K-2014/4, ändamål Spinnakern ga:3.

I Spinnakern ga:3 är deltagande fastigheter är Spinnakern 1 och 2 och upplåts på utrymme på fastigheten Spinnakern 1. Fastigheterna ägs av Mälarstrandens Utvecklings AB respektive NCC Boende AB. Kostnaderna för anläggningens utförande och drift fördelas efter andelstal.

Förrättningslantmätaren redogör för att Inrättandet av gemensamhetsanläggningarna uppfyller villkoren 5-9 §§ och 11-12 §§ AL. Inrättande sker enligt överenskommelse enligt 16 § AL. Förrättningskostnaderna delas mellan Mälarstrandens Utvecklings AB, NCC Boende AB och Derome Hus AB. Tanken är att bostadsrätter ska bildas i området i ett senare skede.

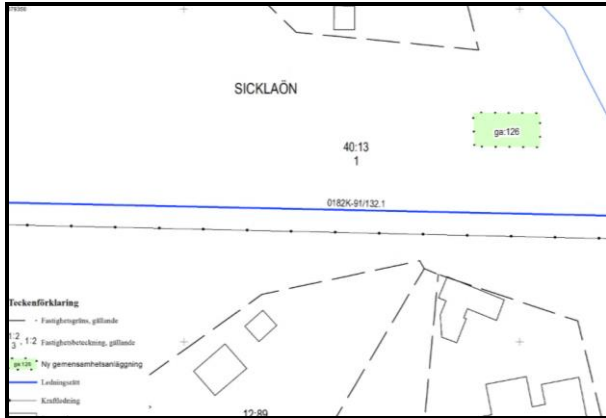


Figur 6 Parkering Spinnakern ga:3, foto: Sofia Kaddani, Västerås stad.



Figur 7 Motorvärmare/Laddplats Spinnakern ga:3,
foto: Sofia Kaddani, Västerås stad.

8.1.2 Gemensamhetsanläggning med ändamål laddstolpar, Nacka Sicklaön ga:126



Figur 8 Anläggningsåtgärd Sicklaön ga:126.

År 2016 inrättades en ny gemensamhetsanläggning för två fastigheter, Sicklaön 12:72 och Sicklaön 12:90. Ändamålet som anges i fastighetsregistret är parkering och laddstolpar.

Förrättningsakten har aktnummer 0182K-2016/53 och nedan redogörs för den information som går att utläsa därur.

Gemensamhetsanläggningens ändamål, läge storlek mm

Gemensamhetsanläggningen ska inrättas och bestå av 4 stycken parkeringsplatser med 4 stycken laddstolpar inom område betecknat med ga:126, se karta, aktbilaga KA1.

Parkeringsplatserna ska underhållas på sådant sätt att de kan användas på ett, för de deltagande fastigheterna, ändamålsenligt sätt. För anläggningen upplåtes utrymme på fastigheten Sicklaön 40:13.

Figur 9 Utklipp 0182K-2016/53, Sicklaön ga:126.

Förrättningslantmätaren redogör för att inrättandet av gemensamhetsanläggningen inte strider mot 5-9 § samt 11-12 § AL och sker i enlighet med ansökan och överenskommelser.

Det finns överenskommelser om inrättande av parkering men vad gäller laddstolparna har under förrättningsens gång ett muntligt yrkande över telefon kommit in om att laddstolpar ska ingå i gemensamhetsanläggningen. Kostnaderna för anläggningens utförande och drift ska fördelas mellan deltagande fastigheter efter andelstal. Fastigheterna har samma andelstal. Förrättningskostnaderna betalas lika mellan

fastighetsägarna. Förvaltning ska ske genom delägarförvaltning och ingen ersättning ska betalas avseende utrymmet för gemensamhetsanläggningen.

8.1.3 Gemensamhetsanläggning med ändamål laddanordningar, Lund Sockerbiten ga:3



Figur 10 Anläggningsåtgärd Sockerbiten ga:3

2018-10-11 bildades en ny gemensamhetsanläggning i Lunds kommun för fastigheterna Sockerbiten 3, 7-9, som hade sålts från JM till bostadsrättsföreningar. Ändamålet som anges i fastighetsregistret är garage. Förrättningsakten har aktnummer 1281K-21764 och nedan redogörs för den information som går att utläsa därur.

Gemensamhetsanläggningens ändamål, läge storlek mm

Gemensamhetsanläggningen ska inrättas och huvudsakligen bestå av Garage för parkeringsplatser.

I gemensamhetsanläggningen ingår:

- Underjordiskt garage inklusive nedfart, garageport och passagesystem.
- Ventilationsanläggning i garage.
- Belysning i garage, armaturer och ledningar.
- Dräneringsledningar under garaget (fiskbensdränering).
- Laddanordningar för eldrivna fordon.

Allt ovan gäller med tillhörande, för ändamålet, erforderliga anordningar.

Figur 11 Utklipp 1281K-21764, ändamål Sockerbiten ga:3.

Förrättningslantmätaren redogör för att parterna har slutit överenskommelse enligt

16 § AL och att det inte föreligger hinder enligt 5-12 §§ AL för att inrätta anläggningen. Kostnaderna för anläggningens utförande och drift ska fördelas mellan deltagande fastigheter efter andelstal och kostnaden för förrättningen betalas av JM. Ingen ersättning betalas avseende det upplåtta utrymmet för gemensamhetsanläggningen.

8.1.4 Sammanfattning ändamål laddstation

De två första gemensamhetsanläggningarna hittades genom sökning i en lista över ändamål som handhas av Lantmäteriet. Den tredje gemensamhetsanläggningen hittades efter kontakt med lantmäterimyndigheten på Lunds kommun. I de två första står det uttryckligen i fastighetsregistret att ändamålet är laddplats respektive laddstolpar. I det tredje fallet är det som framgår i fastighetsregistret endast ändamålet garage, trots att laddanordning finns med i ändamålet förrättningsakten.

Alla gemensamhetsanläggningarna är nya, d.v.s. det rör sig inte om omprövningar av befintliga gemensamhetsanläggningar. I två fall är området tänkt att utgöra en parkering för bostadsrättsföreningar och i ett fall rör det sig om två relativt nybildade fastigheter som behöver en gemensam parkering. Alla anläggningsförrättningar är genomförda i kommuner med kommunal lantmäterimyndighet och sakägarna har varit överens.

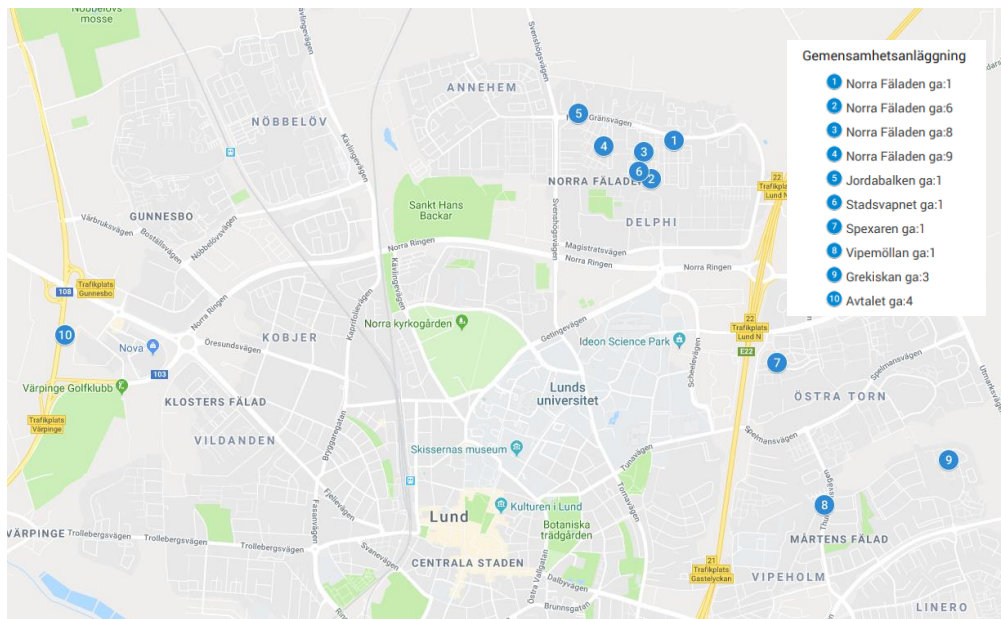
I tabell 2 nedan redogörs för om ändamålet i förrättningen stämmer överens med fastighetsregistret. För Sockerbiten ga:3 stämmer ändamålet delvis, men inte helt eftersom fakta har utelämnats i vid registrering i fastighetsregistret.

Tabell 2 Sammanfattning ändamål laddstation.

Gemensamhets-anläggning	Ändamål i förrättning stämmer med fastighetsregister	Har ändamål laddstation
Spinnakern ga:3	Ja	Ja, ”laddplats”
Sicklaön ga:126	Ja	Ja, ”laddstolpar”
Sockerbiten ga:3	Ja, delvis	Ja, ”laddanordningar”

8.2 Fallstudie Lund

En fallstudie i Lunds kommun genomfördes där tio gemensamhetsanläggningar med ändamålet parkering undersöktes, se Figur 12 nedan. Gemensamhetsanläggningarna hittades genom en lista över gemensamhetsanläggningar och deras ändamål. Listan tillhandahålls av Lantmäteriet och i avsnitt 1.4 beskrivs urvalet utförligare.

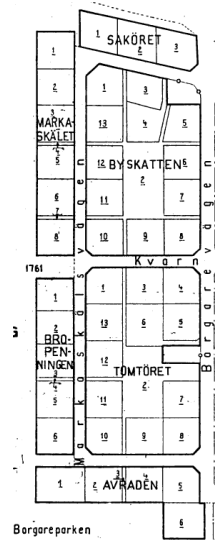


Figur 12 Karta över gemensamhetsanläggningar

8.2.1 Gemensamhetsanläggning 1, Lund Norra Fäladen ga:1

Gemensamhetsanläggningen bildades 1967 enligt äldre lagstiftning, förrättning enligt lagen om vissa gemensamhetsanläggningar. Förvaltningen sköts av Vitabyns villasamfällighet och gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är förbindelseleder, lekplatser, gårdsutrymmen, parkeringsplatser och gårdsbelysning. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheten Lund Norra Fäladen 3:3 som ägs av Vitabyns villasamfällighet.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns parkeringsplatser som är sparsamt använda. Gemensamhetsanläggningen är belägen i ett villaområde och de fastigheter som ingår i gemensamhetsanläggningen har därför inom fastigheterna löst egna parkeringar. Laddstationer skulle utan problem kunna uppföras inom de egna fastigheterna. Inga laddstationer upptäckts under besöket.



Figur 13
Norra Fäladen ga:1,
1281K-12483.

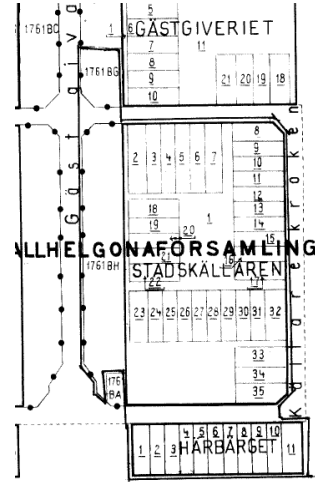
Genom anläggningsbeslut den 28 april 1967 har en gemensam anläggning omfattande förbindelseleder, lekplatser, gårdsutrymmen, parkeringsplatser och gårdsbelysning tillskapats

Figur 14 Ändamål i 1281K-12483.

8.2.2 Gemensamhetsanläggning 2, Lund Norra Fäladen ga:6

Gemensamhetsanläggningen bildades 1967 enligt äldre lagstiftning, förrättning enligt lagen om vissa gemensamhetsanläggningar. Förvaltningen sköts av Stadskällarens samfällighetsförening och gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är gårdsutrymmen (förbindelseleder, lekplatser), gårdsbelysning, parkeringsplatser, garage, vatten- och avloppsledningar, elektriska servisledningar och centralantenn med ledningar. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheterna Lund Norra Fäladen 2:19-20 samt 2:10, som ägs av Stadskällarens samfällighetsförening.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns garagebyggnader och parkeringsplatser. Inga laddstationer upptäcks.



Figur 15
Norra Fäladen ga:6,
1281K-12480.

1. Anläggningens art.

Anläggningen skall bestå av gårdsutrymmen, gårdsbelysning, parkeringsplatser, garage, vatten- och avloppsledningar, elektriska servisledningar och centralantenn med ledningar.
Som gårdsutrymme räknas förbindelseleder och lekplatser.

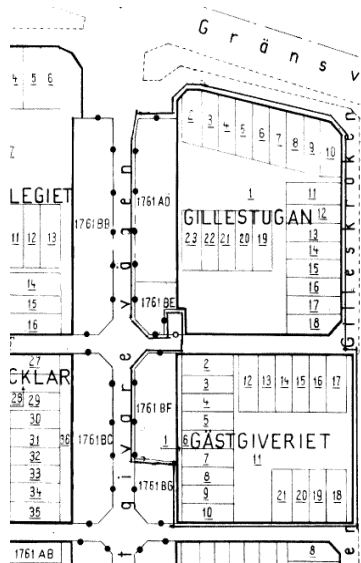
Figur 16 Ändamål 1281K-12480.

8.2.3 Gemensamhetsanläggning 3, Lund Norra Fäladen ga:8

Gemensamhetsanläggningen bildades 1967 enligt äldre lagstiftning, förrättning enligt lagen om vissa gemensamhetsanläggningar. Förvaltningen sköts av Gästgiveriets samfällighetsförening och gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är gårdsutrymmen (förbindelseleder, lekplatser), gårdsbelysning, parkeringsplatser, garage, vatten- och avloppsledningar och elektriska servisledningar. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheterna Lund Norra Fäladen 2:15-18, som ägs av Gästgiveriets samfällighetsförening.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns garagebyggnader och parkeringsplatser. Inga laddstationer upptäcks.

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar



Figur 17 Norra Fäladen ga:8, 1281K-12482.

1. Anläggningens art.

Anläggningen skall bestå av gårdsutrymmen, gårdsbelysning, parkeringsplatser, garage, vatten- och avloppsledningar och elektriska servisledningar.

Som gårdsutrymme räknas förbindelseleder och lekplatser.

Figur 18 Ändamål 1281K-12482.

8.2.4 Gemensamhetsanläggning 4, Lund Norra Fäladen ga:9

Gemensamhetsanläggningen bildades 1968 enligt äldre lagstiftning, förrättning enligt lagen om vissa gemensamhetsanläggningar. Förvaltningen sköts av Ekonomiska föreningen Advokaten och gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är gårdsutrymmen, parkeringsplatser, garage, vattenavhärdningsaggregat med ledningar för kallvatten, avloppsledningar, centralantenn med ledningar och gårdsbelysning med elledningar. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheterna Lund Norra Fäladen 2:8-10 samt 2:6, som ägs av Ekonomiska föreningen Advokaten.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns garagebyggnader och parkeringsplatser. Inga laddstationer upptäckts.



Figur 19 Norra Fäladen ga:9, 1281K-12495.

1. Anläggningens art.

Anläggningen skall bestå av gårdsutrymmen, parkeringsplatser, garage, vattenavhärdningsaggregat med ledningar för kallvatten, avloppsledningar, centralantenn med ledningar och gårdsbelysning med elledningar.

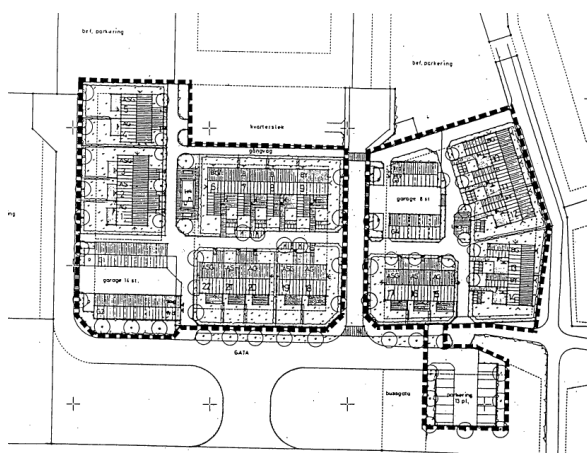
Figur 20 Ändamål 1281K-12495.

8.2.5 Gemensamhetsanläggning 5, Lund Jordabalken ga:1

Gemensamhetsanläggningen bildades 1991 och förvaltas av Jordabalkens samfällighetsförening. Gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är interna förbindelseleder, biluppställningsplatser, garage med förrådsutrymme, soprum, förråd för samfällighetens behov, gräsytor och planteringar, lekplatser, elbelysning, ledningar för vatten och spillvatten- och dagvattenavlopp och dräneringsledningar.

Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheterna Jordabalken 2 och 4, som ägs av Jordabalkens samfällighetsförening.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns inga laddstationer.



Figur 21 Jordabalken ga:1, 1281K-9097.

Anläggningsbeslut

- 1 Gemensamhetsanläggning skall inrättas och bestå av:
 - a) Interna förbindelseleder enligt ritning 001 till aktbil B.
 - b) Biluppställningsplatser. Garage med förrådsutrymme, soprum för gemensam sophantering samt förråd för samfällighetens behov enligt ritningar 005 och M 241:1 till aktbil B.
 - c) Gräsytor och planteringar enligt ritning M 241:1 till aktbil B.
 - d) Lekplatser med lekutrustning enligt ritning M 241:1 till aktbil B.
 - e) Elbelysning med tillhörande ledningar enligt ritningar E 01 och E 06 till aktbil B
 - f) Ledningar för vatten och spillvatten- och dagvattenavlopp fr o m förbindelsepunkterna till det allmänna VA-nätet. Ledningsnätets huvudsakliga omfattning framgår av ritning M 241:2 till aktbil B.

För vattenledningarna omfattar gemensamhetsanläggningen ledningsnätet fram till och med avstängningsventil till respektive bostadsfastighet och för spillvatten fram till gränsen för den bostadsfastighet som ledningen är ansluten till. Vad gäller dagvatten och dräneringsledningar så ingår i gemensamhetsanläggningen såväl ledningar på Jordabalken 2 och 4 som de ledningar på bostadsfastigheterna som redovisas på ovan nämnda ritning.

- g) Dräneringsledningar runt husgrunder, enligt principritning K 102 till aktbil B.

Figur 22 Ändamål 1281K-9097.

8.2.6 Gemensamhetsanläggning 6, Lund Stadsvapnet ga:1

Gemensamhetsanläggningen är bildad 2004 genom en hopslagning av de tidigare gemensamhetsanläggningarna Norra Fäladen ga:2, ga:3 och ga:5. En omprövning av anläggningen ägde rum 2014 för att fjärrvärmeanläggningar skulle utgå ur gemensamhetsanläggningen. I omprövningsbeslutet nämns inget om laddstationer och i förrättningsakten finns ingen tillhörande karta.

Förvaltningen sker av Stadsvapnets samfällighetsförening. Ändamålet registrerat i fastighetsregistret för gemensamhetsanläggningen är elektriska distributionsledningar, bredband med ledningar, ledningar för vatten och avlopp, gårdsutrymmen (med förbindelseleder och lekplatser), gårdsbelysning, parkering och garage. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheterna Norra Fäladen 2:12-14, som ägs av Stadsvapnets samfällighetsförening.

Vid besiktning av parkeringsområdet återfinns två laddstationer anlagda på parkeringsområdet.

Anläggningsbeslut

1. Gällande anläggningsbeslut, akt 1281K-12476 för Norra Fäladen ga:2, ändras enligt nedanstående:

- Centralantenn utgår ur anläggningen och ersätts med **bredband** med ledningar samt alla för anläggningens skötsel och drift nödvändiga anordningar.

Gällande anläggningsbeslut, akt 1281K-12477, för Norra Fäladen ga:3, ändras enligt nedanstående:

- Vattenavhärdningsaggregat borttages ur anläggningen.

I övrigt ingen ändring i Norra Fäladen ga:2, 3 och 5. Anläggningarna läggs samman till en gemensamhetsanläggning med ny beteckning.

Figur 23 Ändamål 1281K-20277.

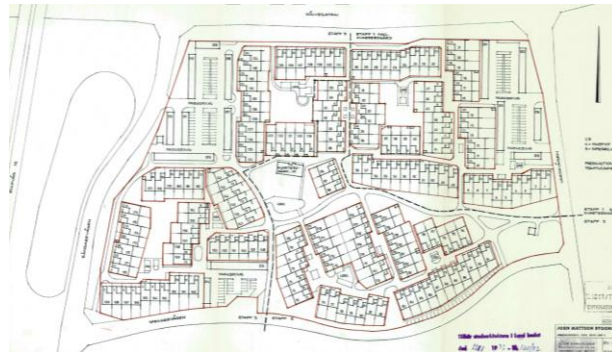


Figur 24 Laddstation Stadsvapnet ga:1.

8.2.7 Gemensamhetsanläggning 7, Lund Spexaren ga:1

Gemensamhetsanläggningen är bildad 1977 och förvaltas av Samfällighetsföreningen Spexaren. Sedan 1977 har ingenting hänt med undantag för en tvångsvis fastighetsreglering 1999 av två smala markkremсор till två fastigheter. Gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är kvartersgård, garage, förråd, gårdsutrymmen med parkeringsplaner, förbindelseleder, lekplatser, grönytor, yttre belysning, ledningar för kallvatten, spillvatten, regnvatten och dränering, centralantennanläggning, fjärrvärmeanläggning. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheten Lund Spexaren 183 som ägs av Samfällighetsföreningen Spexaren.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområden återfinns fyra laddstationer som är utspridda i området.



Figur 25 Spexaren ga:1, 1281K-8104.

- 1 Gemensamhetsanläggning skall inrättas och bestå av
 - a) kvartersgård, garage och förråd
 - b) gårdsutrymmen med parkeringsplaner, förbindelseleder (entré-, angörings- och gångvägar), lekplatser, grönytor och yttre belysning,
 - c) ledningar för kallvatten, spillvatten, regnvatten (inklusive stuprör och taktännor) och dränering,
 - d) centralantennanläggning
 - e) fjärrvärmeanläggning.

Figur 26 Ändamål 1281K-8104.



Figur 27 Laddstation Spexaren ga:1.

8.2.8 Gemensamhetsanläggning 8, Lund Vipemöllan ga:1

Gemensamhetsanläggningen är bildad 1984 och förvaltningen sker av Vipemöllans samfällighetsförening nr 1. Ändamålet registrerat i fastighetsregistret är gårdsutrymme med garage, soprum, byggnad för undercentral och skyddsrum, gemensamhetslokal, parkeringsplatser, förbindelseled och plantering, fjärrvärmeanordning med värmeväxlare, styrutrustning, kulvertled och värmemätare, kallvatten-, spillvatten-, dagvattenledningar med brunnar, vattenmätare, dräneringsledning, ytterbelysning, centralantennanläggning. I förrättningsakten finns ingen tillhörande karta. Gemensamhetsanläggningen är belägen på Lund Vipemöllan 3:5, som ägs av Vipemöllans samfällighetsförening nr 1.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns garagebyggnader och parkeringsplatser. Inga laddstationer upptäckts.

1. Gemensamhetsanläggning skall inrättas och bestå av
 - a) gårdsutrymme med garage, soprum, byggnader för undercentral och skyddsrum-gemensamhetslokal, parkeringsplatser, förbindelseleder och plantering

Figur 28 Ändamål 1281K-8462.

8.2.9 Gemensamhetsanläggning 9, Lund Grekiskan ga:3

Gemensamhetsanläggningen är bildad år 2003 och förvaltningen sker av Grekiskans samfällighetsförening. Ändamålet registrerat i fastighetsregistret är interngator, gång- och cykelvägar, parkeringsplatser, lekytor, grönytor, garagebyggnader, förråd, utrymme för sophantering, gemensamhetslokal, områdesbelysning, ledningar för kallvatten, ledningar för dag- och spillvattenavlopp, anläggning för mottagning av signaler för tv. Gemensamhetsanläggningen är belägen på Lund Grekiskan 1, som ägs av HSB:s BRF Mårtens Fälad i Lund. Området har alltså tidigare utgjort en bostadsrätt men har nu gjorts om till äganderätt. Av någon anledning står den tidigare bostadsrättsföreningen som ägare, men egentligen borde ägandet ha överlåtits till Grekiskans samfällighetsförening. HSB:s BRF Mårtens Fälad i Lund är enligt bolagsverket likviderad sedan år 1990.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningens parkeringsområde syns garagebyggnader men inga gemensamma parkeringsplatser. På parkeringen som är gemensam återfinns en betalautomat för att använda de övriga parkeringsplatserna. Inga synliga laddstationer upptäcks.



Figur 29 Grekiskan ga:3, 1281K-20207.

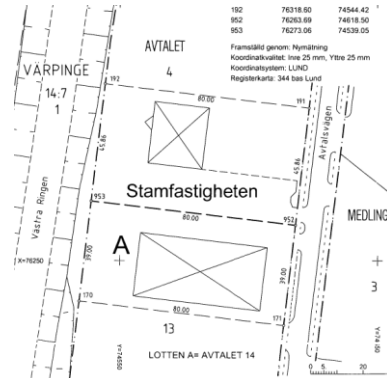
- | |
|--|
| <p>1. Gemensamhetsanläggning ska inrättas och omfatta:</p> <p>a) Interngator, gång- och cykelvägar, parkeringsplatser, lekytor och grönytor. Till anläggningen hör för anläggningens funktion befintliga och nödvändiga anordningar och växter. Kartbilaga C och F.</p> <p>b) Garagebyggnader, förråd, utrymme för sophantering och gemensamhetslokal enligt redovisning på kartbilaga D. Till byggnaderna hör befintlig inredning, belysning, utrustning för sophantering, utrustning för skötsel av gemensamma ytor samt övriga för anläggningens funktion nödvändiga anordningar.</p> |
|--|

Figur 30 Ändamål 1281K-20207.

8.2.10 Gemensamhetsanläggning 10, Lund Avtalet ga:4

Gemensamhetsanläggningen bildades 2006 i samband med en avstyckning och tillhör två fastigheter som har till ändamål handel. Gemensamhetsanläggningens ändamål registrerat i fastighetsregistret är parkering och miljöstation. Fastigheterna finns belägna på köpcentrumområdet NOVA i Lund. Gemensamhetsanläggningen är belägen på fastigheten Avtalet 6 och ägs av Kommanditbolaget Avtalet 6.

Vid besiktning av gemensamhetsanläggningen upptäckts inga laddstationer.



Figur 31 Avtalet ga:4, 1281K-20530

Gemensamhetsanläggning ska inrättas och bestå av parkeringsytor och ytor för miljöstation, enligt vad som markerats röd på bifogad karta.

Figur 32 Ändamål 1281K-20530.

8.2.11 Sammanfattning fallstudier gemensamhetsanläggningar Lund

Två av de tio undersökta gemensamhetsanläggningarna hade synliga laddstationer på gemensamhetsanläggningens parkering. Det finns garagebyggnader på sju av tio gemensamhetsanläggningar, se tabell 4, varav i ett garage har uttag för att ladda elbilar. En gemensamhetsanläggning var belägen i ett villaområde där varje fastighet hade egna parkeringar inom fastigheterna, och den gemensamma parkeringen såg ut att vara sparsamt använd. En gemensamhetsanläggning tillhörde två fastigheter för handelsändamål.

Fastigheterna som gemensamhetsanläggningarna är belägna på ägs i sju av tio fall av samfällighetsföreningen som förvaltar gemensamhetsanläggningen. Marken till gemensamhetsanläggning 10 ägs av fastigheten Lund Avtalet 6, som är en av de två ingående fastigheterna. Fastigheten under gemensamhetsanläggning 9 ägs av den tidigare bostadsrättsföreningen HSB:s BRF Mårtens Fälad i Lund som blivit kvar sedan byte från bostadsrätt till äganderätt. Gemensamhetsanläggning 4, Lund Norra Fäladen ga:9, förvaltas ovanligt nog av en ekonomisk förening och fastigheten ägs i det fallet av den ekonomiska föreningen.

I tabell 3 nedan redovisas antalet fastigheter som deltar i gemensamhetsanläggningen, antalet parkeringsplatser som finns och vilken typ av bostäder det handlar om. Överlag så finns det minst en parkeringsplats till varje fastighet och radhus är den vanligaste bostadsformen av de 10 undersökta fallen.

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

I tabell 4 nedan redovisas om laddstation finns uppförd. I de två fall där laddstationer uppförts stämmer ändamålet i förrättning och fastighetsregister inte med verkligheten, eftersom laddstationer inte finns med.

Tabell 3 Sammanfattning fallstudier gemensamhetsanläggningar Lund.

Gemensamhetsanläggning	Förvaltas av	Deltagande fastigheter	Antal p-platser	Typ av bostäder
Norra Fäladen ga:1	Vitabyns villasamfällighet	81	10	Villor
Norra Fäladen ga:6	Stadskällarens samfällighetsförening	45	45	Radhus
Norra Fäladen ga:8	Gästgiveriets samfällighetsförening	42	32	Radhus
Norra Fäladen ga:9	Ekonomiska föreningen advokaten	93	93	Radhus
Jordabalken ga:1	Jordabalkens samfällighetsförening	20	20	Radhus
Stadsvapnet ga:1	Stadsvapnets samfällighetsförening	88	88	Radhus
Spexaren ga:1	Samfällighetsföreningen Spexaren	109	125	Radhus
Vipemöllan ga:1	Vipemöllans samfällighetsförening	32	17	Lägenheter
Grekiskan ga:3	Grekiskans samfällighetsförening	33	8	Radhus
Avtalet ga:4	Delägarförvaltning	2	26	Handel

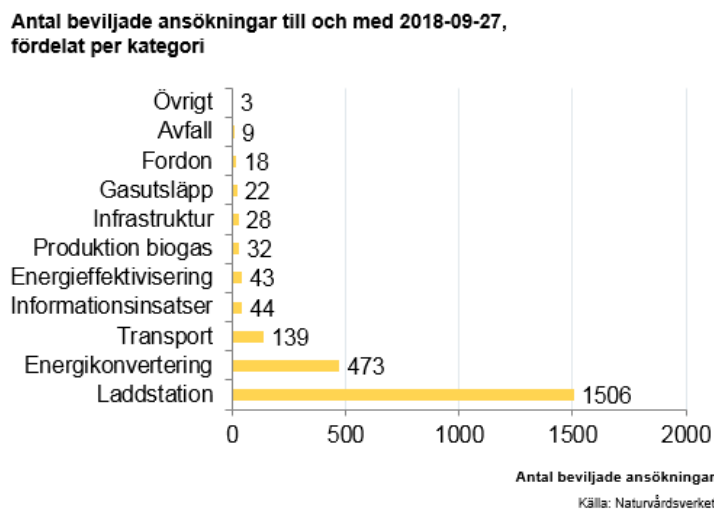
Tabell 4 Sammanfattning fallstudier gemensamhetsanläggningar Lund.

Gemensamhetsanläggning	Ändamål laddstation	Laddstation finns	Garage	Laddning i garage
Norra Fäladen ga:1	Nej	Nej	Nej	-
Norra Fäladen ga:6	Nej	Nej	Ja	Nej
Norra Fäladen ga:8	Nej	Nej	Ja	Nej
Norra Fäladen ga:9	Nej	Nej	Ja	Nej
Jordabalken ga:1	Nej	Nej	Nej	-
Stadsvapnet ga:1	Nej	Ja	Ja	Nej
Spexaren ga:1	Nej	Ja	Ja	Ja
Vipemöllan ga:1	Nej	Nej	Ja	Nej
Grekiskan ga:3	Nej	Nej	Ja	Nej
Avtalet ga:4	Nej	Nej	Nej	-

8.3 Klimatklivet

Genom Naturvårdsverket är det sedan år 2015 möjligt att söka klimatklivsbidrag för klimatsmarta åtgärder. 27 september i år (2018) hade 2317 ansökningar till klimatklivet beviljats sedan starten 2015. Klimatklivet är ett investeringsstöd till åtgärder som på lokal nivå minskar utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Klimatklivet finns med i statsbudgeten som är beslutad av riksdagen och Naturvårdsverket är den myndighet som har till uppgift att dela ut stöd.

Investeringsstödet kan sökas av alla organisationer, företag, kommuner och föreningar som bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar. 1506 av 2317 beviljade ansökningar för klimatklivsbidrag är för laddstationer. Laddstationerna som beviljats bidrag för är både publika och icke-publika och ett av de ändamål som bidrag ges för är klimatinvesteringar i form av laddstationer i bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar.⁸⁶



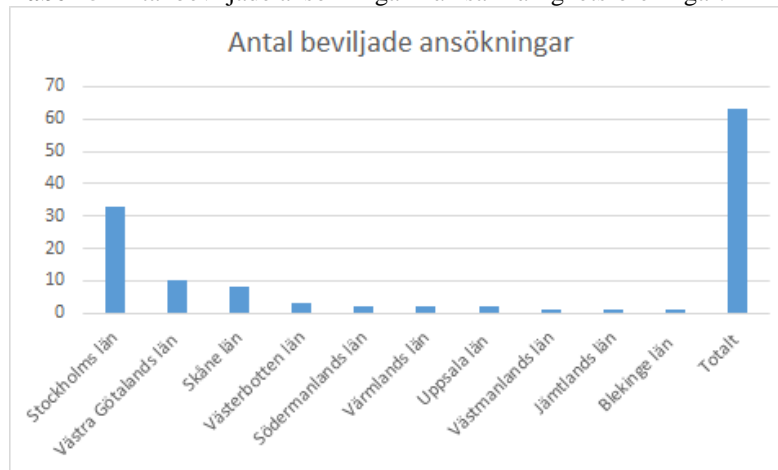
Figur 33 Antal beviljade ansökningar Klimatklivet totalt. Källa: Naturvårdsverket.

⁸⁶ Naturvårdsverket (2018). Resultat för Klimatklivet.

Laddstationer i gemensamhetsanläggningar

Vid genomgång av de 2317 beviljade ansökningarna är resultatet följande: 63 samfällighetsföreningar och 414 bostadsrättsföreningar har mottagit bidrag från klimatklivet. Till samfällighetsföreningar har totalt 16 759 734 kr delats ut i investeringsstöd, vilket i snitt är 266 000 kr till varje samfällighetsförening. Samfällighetsföreningarna som fått beviljat bidrag fördelar sig enligt tabell 5 mellan länen.

Tabell 5 Antal beviljade ansökningar från samfällighetsföreningar.



8.4 Fallstudier klimatklivet Lund

I Skåne län har åtta samfällighetsföreningar fått bidrag för laddstationer och två av dem är belägna i Lund. En studie över ansökningshandlingarna görs nedan. Båda två har redan fysiskt undersökts i fallstudien av gemensamhetsanläggningar i Lund där laddstationer återfanns på Lund Spexaren ga:1. Undersökningen nedan baserar sig på ansökningshandlingen som respektive samfällighetsförening skickat in till Naturvårdsverket. Ansökningarna inkom under 2018.

8.4.1 Samfällighetsföreningen Spexaren

Samfällighetsföreningen Spexaren förvaltar gemensamhetsanläggningen Lund Spexaren ga:1. Lund Spexaren ga:1 ingår i fallstudien i Lund, se avsnitt 8.2.7. I sin ansökan till klimatklivet skriver Samfällighetsföreningen Spexaren att de vill driftsätta tio laddstationer/laddplatser för intern laddning. Laddboxarna kommer att placeras på tre parkeringsplatser och kommer göras tillgängliga för föreningens boende. Samfällighetsföreningen Spexaren vill underlätta för sina boende att göra omställning från fossilt till elektrifierat. Laddstationerna kommer att nyttjas för intern normalladdning. Samtliga laddare kommer att vara förberedda för elmätning och debitering av elkostnad.

Prognoskostnaden är 243 900 kr för laddstationerna och föreningen uppger att även med ett stöd på 50 procent från klimatklivet så visar lönsamhetskalkylen på ett

ekonomiskt minusresultat för samfällighetsföreningen. Det till trots är Spexaren villiga att investera i denna åtgärd för att möjliggöra en omställning till elektrifierat för sina boende. Samfällighetsföreningen skriver i sin ansökan till klimatklivet att laddstationer möjliggör en expansion av elbilsanvändandet och att en begränsande faktor idag är att den publika laddningen idag är bristande. Många drabbas därför av räckviddsångest. Den här ångesten kan leda till att boende istället köper en bil med fossilt bränsle. Uppförandet av laddstationer kommer istället aktivt att leda till en expansion av den svenska marknaden.

De skrivs också att om fler elektrifierade fordon används för transporter kommer det minska luftföroreningar och kan därför kopplas till miljö kvalitetsmålen om frisk luft och giftfri miljö. Laddbara fordon skapar också mindre buller vilket kan kopplas till miljömålet om god bebyggd miljö.

8.4.2 Gästgiveriets samfällighetsförening

Gästgiveriets samfällighetsförening förvaltar gemensamhetsanläggningen Lund Norra Fäladen ga:8. I sin ansökan specificerar samfällighetsföreningen att en laddstation ska uppföras och genom uppförandet av laddpunkter erbjuds boende hos Gästgiveriets samfällighetsförening en laddlösning för elbilar som ska underlätta i elbilsanvändarnas vardag och driva den fortsatta marknadsutvecklingen av elbilar. Nuvarande och framtida elbilsägare som bor hos Gästgiveriets samfällighetsförening kan därmed nyttja laddlösningen. Anslutningsdon hos laddstationerna kommer att vara av typ 2 (enligt standard EN 62196-2). Samfällighetsföreningens kostnadsprognos är 1 253 152 kr för uppförande av en laddstation.

Det skrivs i ansökan att bristen på möjligheter att ladda där bilen står parkerad längre stunder är en barriär för användare av laddbara bilar. Det gäller hemmiljöer, arbetsplatser och publika platser. När man bygger laddstationer på parkeringar där bilar står parkerade länge blir det enklare för fler att välja elbil, och ett uppförande på föreningens parkering underlättar för medlemmarna som vill ha elbil. Åtgärden kommer att bidra till att skapa en plats för laddning som kan vara ett föredöme för kommande anläggningar i regionen och landet.

Det skrivs också att eldrift inte släpper ut avgaser och har lägre nivåer av buller än vanliga bilar. På så sätt leder det till att bidra till miljö kvalitetsmålen om frisk luft samt en god bebyggd miljö.

Lund Norra Fäladen ga:8 ingår i fallstudien i Lund, se avsnitt 8.2.3. Enligt den undersökningen finns ännu inga laddstationer uppförda på gemensamhetsanläggningen.

9 Rättsfall

För att undersöka om ändamålet laddstationer kan vara förenligt med en befintlig gemensamhetsanläggning har en studie gjorts över rättsfall som berört frågan.

9.1 Rättsfall 18 § SFL, Samfällighetsföreningars ändamål

9.1.1 Rättsfall 1

I en dom från fastighetsdomstolen 1981-03-10, DF 46, Stockholms tingsrätt, behandlas frågan om ett överklagat stämmobeslut på grund av komplettering av gemensamhetsanläggning med planteringar, lekredskap m.m. I rättsfallet utreds vilka åtgärder som anses vara riktiga med hänsyn till vad som står i beslut om gemensamhetsanläggningens förvaltning.

I det här fallet omfattade gemensamhetsanläggningen från början bland annat friyta med gräsmattor och andra ytor och lekplats med lektrustning. Genom ett stämmobeslut tillkom också att 10 000 kr skulle finnas tillgängligt till årliga planeringsåtgärder och att 3 000 kr skulle läggas på lekplats med material. Det här stämmobeslutet överklagades av två medlemmar eftersom de tyckte att gemensamhetsanläggningen i sitt nuvarande utförande var helt färdigställd och inte behövde kompletteringar och de ansåg att det stred mot 18 § SFL och samfällighetsföreningens stadgar.

I rättsfallet konstaterar domstolen att de aktuella planeringsåtgärderna är i enlighet med gemensamhetsanläggningens beslut om förvaltning. Genom stämmobeslutet kunde inte styrelsen ha ansetts fått befogenheter som stred mot detta.

Det konstateras också att beslutet om lektrustning var i enlighet med den avsedda förvaltningen och yrkandet ogillades därför.

9.1.2 Rättsfall 2

I en dom från 1997 i fastighetsdomstolen, F 6/97, Härnösands tingsrätt, överklagades ett stämmobeslut gällande anläggande av båtuppställningsplats. Gemensamhetsanläggningen hade inrättats 1984 och omfattade grönområden och tre hamnområden. Beslutet om anläggande av båtuppställningsplats överklagades av en medlem då båtuppställningsplats inte var specifikt uttryckt i anläggningsbeslutet.

Domstolen ansåg att delägarna gemensamt redan hade en rätt att nyttja hamnområdet för båtuppläggningsplats och därmed rätt att förändra marken för att möjliggöra ett sådant nyttjande. Det ansågs därmed kunna ingå i förvaltningen och vara inom en normal drift. Fastighetsdomstolen dömde därför att beslutet om båtuppläggningsplats inte stred mot 18 § SFL och därmed var förenligt med samfällighetsföreningens ändamål.

9.1.3 Rättsfall 3

En annat intressant rättsfall är en dom från Högsta domstolen, NJA 1989 s. 291. I rättsfallet i fråga tog Hälletorps samfällighetsförening beslut om att bygga om en centralantennanläggning så att den också kunde användas för kabel-TV. Stämmobeslutet överklagades och i tidigare instanser ansåg fastighetsdomstolen och hovrätten att det stred mot 18 § SFL och att beslutet alltså inte kunde anses vara förenligt med samfällighetsföreningens ändamål. Det berodde delvis på att en ny anläggning behövde byggas för att genomföra förändringen.

Högsta domstolen ansåg däremot att beslutet om kabel-TV inte kunde anses strida mot föreningens ändamål, då det ansåg att det inte fanns någon principiell skillnad av rättslig betydelse mellan de olika anordningarna. De sade bland annat följande: "I kompetensområdet för en samfällighetsförening som har till uppgift att förvalta en anläggningssamfällighet ingår enligt förarbetena till lagstiftningen alla åtgärder som kan hänföras till utförande och drift av anläggningen. Också förnyelse av tekniska anordningar måste höra dit."

Högsta domstolen ansåg alltså att beslutet om kabel-TV inte kunde anses strida mot föreningens ändamål, då förnyelsen av anordningarna är inom samfällighetens ändamål. Det här gäller så länge en förnyelse inte skapar en förändring av anläggningen som är principiell. En teknisk uppdatering bedöms alltså i enlighet med lagstiftning.

9.1.4 Rättsfall 4

Ett ytterligare intressant rättsfall är avgörandet NJA 2015 s. 939, där ett stämmobeslut angående uppförande av el- och ljusanordning överklagades.

Bryggholmens samfällighetsförening förvaltade gemensamhetsanläggningen Vallby-Husby ga:3 och tog 2011 beslut om att genomföra ett projekt för införande av el- och ljusanordningar. I gemensamhetsanläggningen ingick enligt anläggningsbeslutet båtbygggar, båtuppläggning och parkering. Två medlemmar överklagar därför stämmobeslutet eftersom de ansåg att det inte är i enlighet med samfällighetsföreningens ändamål och de tyckte att endast skötsel och underhåll ingick i anläggningen.

Högsta domstolen anger i domskälet att det angivna ändamålet i anläggningsbeslutet fortfarande är aktuellt och att det inte har visats att stämmobeslutet har varit nödvändigt för att uppfylla krav enligt annan tillämplig författning. Anläggningen var vid bildandet redan utförd och el- och ljusanordningar ingick inte i den utförda anläggningen. Därmed kan man inte anse att det är en teknisk anordning som förnyas och det kan därför inte heller anses ingå i vare sig utförande eller drift.

El- och ljusanordningar är därför inte förenligt med samfällighetens ändamål och strider därför mot 18 § SFL och stadgar. Högsta domstolen upphävde därför stämmobeslutet.

9.2 Sammanfattning rättsfall 18 § SFL

Vad som går och inte går att hänföra till en samfällighetsförenings ändamål är relativt väl avgränsat genom praxis och i förstahand verkar tolkningen av 18 § SFL vara att allt ska inrymmas inom förvaltningen av anläggningen, och inte vara fråga om en vidareutveckling. Det ska alltså finnas en stark länk mellan verksamheten som samfällighetsföreningen driver och det ändamål som föreningen har skapats för.

Genom NJA 1989 s. 291 framgår att viss vidareutveckling av verksamheten trots allt är möjlig, men att all ny typ av utrustning måste kunna anses vara en förnyelse av den utrustning som redan finns i anläggningen. I rättsfallet om el- och ljusanordningar ansågs de nya anordningarna inte ha någon motsvarighet i den befintliga anläggningen och det gick inte heller att hänföra på något sätt till de ändamål som tagits upp i anläggningsbeslutet. Saker som saknar motsvarighet i den befintliga gemensamhetsanläggningen anses därför vara utanför vad som är tillåtet.

9.3 Rättsfall om Bredband - Fiber

Fiber är en ny teknik som implementerats i svensk lagstiftning under senare år, men det var till en början oklart om det kunde anses vara av stadigvarande betydelse samt väsentlig betydelse.⁸⁷ Genom ett bredbandsdirektiv från EU beslutade regeringen år 2009 om egna mål på bredbandsstrategier. Regeringen satte bland annat upp som mål att 95 % av alla hushåll och företag ska ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s senast 2020. En tillgång till en välfungerande infrastruktur för bredband ansågs vara en förutsättning för samhällsutvecklingen i hela landet.

9.3.1 Rättsfall 1

Rättsfallet MÖD F 4707-15 handlar om ett beslut att inrätta en gemensamhetsanläggning för fiber. Gemensamhetsanläggningen Malmö Hyllie ga:56 inrättades 2013, med ändamålet "anläggning med tillhörande anordningar för distribution och kommunikation av media och övriga IT-tjänster". Tidigare hade fastighetsägarna haft en centralantenn som var aktiebolagsägd. Alla fastighetsägare var inte positiva till införandet av den nya gemensamhetsanläggningen och beslutet överklagades därför. Fastighetsägarna yrkade på att fastigheterna inte ska ingå i anläggningen eftersom väsentlighetsvillkoret ej är uppfyllt och att det finns andra juridiska lösningar som är bättre än en gemensamhetsanläggning. Fastighetsägarna påpekade också att de redan hade tillgång till telefoni, bredband, TV och radio.

I mark- och miljööverdomstolens dom beskrivs att en fastighetsägare endast kan lämnas utanför gemensamhetsanläggningen om denne gör det sannolikt att den separata anläggningen är till en större fördel och att den finns ekonomiska, tekniska och rättsliga förutsättningar för ett separat utförande.

⁸⁷ Nordqvist, m.fl. (2012), Bredband - Väsentlig betydelse enligt anläggningslagen? s. 27.

Det sägs också att med den tekniska utvecklingen som idag sker är tillgången till bredband via fiber att anse en viktig funktion i samhället. Bredband via fiber är något som kan förutsättas finnas och är till nytta till fastighetsägaren. Även om funktionerna inte skulle användas är bara det faktum att funktionerna finns tillräckligt för att höja marknadsvärdet. På grund av detta är väsentlighetsvillkoret uppfyllt.

Även det faktum att regeringen hade beslutat om ett bredbandsmål som säger att hushåll och företag bör ha goda möjligheter till att använda sig av elektroniska kommunikationstjänster och service via bredband ansågs bidra till uppfyllandet av väsentlighetsvillkoret. Målet innebär att till år 2020 ska 90 procent av alla hushåll och företag ska ha tillgång till bredband med 100 Mbit/s. En stor användning av IT och internet är enligt regeringens mål bra för landet och bidrar till utvecklingen av ett hållbart samhälle.

Sammanfattningsvis bedömde mark- och miljööverdomstolen att fastigheterna ska ingå i gemensamhetsanläggningen då väsentlighetsvillkoret och övriga villkor är uppfyllda. Däremot ändras beslutet om TV-abonnemang där domstolen finner att endast de fastigheter som faktiskt ansluter sig till abonnemanget kan debiteras för kostnader. Abonnemang för TV-tjänster är alltså frivilligt för de deltagande fastigheterna i gemensamhetsanläggningen. Det här innebär att kravet på väsentlig betydelse anses vara uppfyllt även om inte alla de deltagande fastigheterna har behov av att använda gemensamhetsanläggningen vid tillfället. Anslutandet till abonnemanget är därför frivilligt och även om inte behovet finns vid inrättandet av gemensamhetsanläggningen kan det väntas finnas inom en snar framtid.

10 Omvärldsstudie

10.1 Internationellt

Från att år 2010 varit en nästintill obefintlig typ av bil, finns idag runt 3,3 miljoner laddbara bilar i världen och ökningen av laddbara bilar sker överallt. Enligt 2017 års statistik såldes hälften av alla elbilar under det året i Kina och runt en femtedel i USA. I Europa är Norge det land där laddbara bilar säljer bäst.⁸⁸

10.1.1 Lagändringar i Norge

I Norge infördes i år en lagändring som innebär en starkare rätt till laddning för boende i norska boretter och sameier, vilket till stor del liknar de svenska varianterna bostadsrätt och ägarlägenheter. Många av elbilsägarna bor i bostadsrätter och ägarlägenheter och har mött motstånd när de velat anlägga laddstationer i de gemensamt förvaltade garagen och på parkeringarna. Enligt ändringen i *eiersektionsloven* kan föreningen i ägarlägenheterna inte längre neka de boende laddstationer om det inte finns en saklig grund. Någon ändring i deras bostadsrättslag har inte skett, men stortinget har meddelat att detta också ska gälla i bostadsrätter tillsvidare och att ändringar kommer att ske i lagen inom kort tid.⁸⁹

De anledningar som många föreningar har haft för att vägra laddstationer är den eventuella brandfaran, men det ska nu längre inte kunna anses vara en saklig grund för att vägra ett uppförande. Laddning från vägguttag är dock fortfarande förbjudet.⁹⁰

10.1.2 EU-direktiv

EU:s infrastrukturdirektiv från 2014, dir. 2014/94/EU, innehöll regler om laddstationer i publika, allmänna miljöer. Det framkommer att antalet laddningsstationer ska fastställas med hänsyn till hur många laddningsbara fordon som finns i medlemslandet i slutet av 2020. Lämpligt antal laddningsstationer för allmän tillgänglighet skulle inrättas. Det sades inget om hur många laddstationerna skulle vara men att det ska finnas en station för vart tionde laddningsbart fordon. Vad gäller icke-publika sades att myndigheterna bör vidta åtgärder som säkerställer att exploitörer och byggherrar uppför infrastruktur som möjliggör ett användande av laddbara fordon.⁹¹

Direktivet reviderades senare med direktivet om byggnaders energiprestanda, dir. 2018/844/ EU, och det ska vara implementerat i medlemsländernas lagstiftning från och med 1 jan 2020. För att införa mer laddinfrastruktur i länderna anser man att byggregler är ett bra sätt att genomföra förändringar som ska stötta utvecklingen av laddstationer på parkeringsplatser som tillhör bostäder. Det som gäller är att när nya bostäder byggs eller stora renoveringar av bostadshus sker, måste parkeringsplatserna

⁸⁸ Teknikens Värld (2018). Nu finns det 33 miljoner elbilar.

⁸⁹ NRK (2018). Elbileiere får styrket rett til lading i sameie og borettslag.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Dir. 2014/94/EU.

förses med ledningsinfrastruktur som möjliggör ett senare uppförande av laddstationer för varje parkeringsplats. Det här är gällande för bostadshus med mer än 10 parkeringsplatser och med stora renoveringar menas större renoveringar av byggnadens elektriska infrastruktur eller en renovering av bilparkeringen.⁹²

Undantag kan göras om nödvändig infrastruktur för ledningar bygger på enskilda mikrosystem eller det medför väsentliga problem för det lokala energisystemet och kan påverka elnätets stabilitet. Undantag kan också göras om kostnaden för ledningsinfrastrukturen överstiger 7 procent av kostnaden för renoveringen. Det sägs också att medlemsländerna bör föreskriva åtgärder för att möjliggöra ett enklare förfarande för befintliga bostadshus och ta tag i eventuella hinder som kan påverka detta.⁹³

10.2 Nationellt

10.2.1 De långsiktiga målen för det svenska energisystemet

I år antog riksdagen nya mål för energisystemet. Det första är energiintensitetsmålet som innebär att energiintensiteten i hela energisystemet ska minska med 50 procent till 2030. Målet är avgörande för att uppnå miljömål samtidigt som den svenska industrin fortsätter att ha energipriser som är konkurrenskraftiga, att hushållen har rimliga utgifter för energi och att tryggheten till försörjning av el kvarstår.⁹⁴

Det andra målet är ett mål på 100 procent förnybar elproduktion år 2040, vilket har en stor inverkan på hur de svenska klimatmålen ska uppnås.⁹⁵

10.2.2 SOU 2018:76 - Mindre aktörer i energilandskapet

Nyligen genomfördes en utredning om mindre aktörer i ett energilandskap i förändring av Miljö- och energidepartementet och slutbetänkandet är SOU 2018:76. Mindre aktörer innefattar i det här fallet hushåll, bostadsrättsföreningar, samfällighetsföreningar och små samt medelstora företag. Inom det här området finns en önskan att genomföra åtgärder som kan medföra att en omställning sker som gör att det blir enklare att nå energi och klimatpolitiska mål.⁹⁶

I SOU 2018:76 kommer man fram till att utbyggnaden av laddinfrastruktur inte i den takt som det skulle behöva ske i. Förslaget är därför att implementera EU-regler i svensk lagstiftning så att en förenkling av utvecklingen av laddstationer i direkt anslutning till bostadshus och arbetsplatser kan ske. Idag finns organisatoriska hinder för många att ladda hemma och en elektrifiering av transportsektorn bedöms vara mycket viktigt. Utredningens förslag är att de nya reglerna även ska omfatta småhus

⁹² Dir. 2018/844/ EU, artikel 8.

⁹³ Ibid.

⁹⁴ Energimyndigheten. 2030 – på väg mot ett mer hållbart energisystem.

⁹⁵ SOU 2018:76. Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt, s. 73.

⁹⁶ Ibid, s. 15-17.

med gemensamma parkeringsplatser, vilket också är i linje med direktivet 2018/844/EU.

Detta sägs bland annat:

“Utredningen föreslår dessutom att alla parkeringar med mer än tio platser i anslutning till bostäder bör omfattas av samma lagkrav oberoende av ägandeform. Det betyder att kraven ska gälla även om bostäderna i anslutning till parkeringsplatsen utgörs av småhus och parkeringsplatsen ägs gemensamt av en samfällighet eller bostadsrättsförening.”

Utredningen har identifierat att det finns problem i fallen med gemensamma parkeringsplatser som förvaltas av samfällighetsföreningar. Förvaltningsformen är särskilt vanlig i storstäderna och att det enligt gällande rätt är möjligt att lägga in laddstationer i samfällighetsföreningen om det är av väsentlig betydelse och båtnad.⁹⁷ Det faktum att inga vägledande rättsfall finns diskuteras och det sägs därför att rättsläget är oklart gällande huruvida ändamålet kan rymmas inom befintliga anläggningar.⁹⁸

För att enklast föra in det nya ändamålet rekommenderas i utredningen att en ny förrättning genomförs. Då måste bland annat villkor om väsentlighet och båtnad vara uppfyllt. Just begreppet väsentlig betydelse har historiskt förändrats genom tiden och påverkats av politiska riktningar och normer i samhället. Bedömningen av utredningen är att direktivet om byggnaders energiprestanda med nya krav på ledningsinfrastruktur samt de statliga bidrag som ges genom klimatklivet, kommer att bidra till en förändring av vad som är av väsentlig betydelse.⁹⁹

Båtnaden kan enklare uppfyllas eftersom utrustningen som används vid laddning har avläsningsteknik och det blir därmed möjligt att enklare fördela kostnader för investering och användningen, d.v.s. elanvändningen. Leverantörer kan också erbjuda lösningar som innebär att samfällighetsföreningen står för investeringen av ledningsinfrastrukturen och att den enskilde fastighetsägaren sedan är den som står för kostnaden för uppförandet av själva laddstationen.¹⁰⁰

Utredningen påpekar också att det finns problem med förrättningskostnaderna som vid nybildning och omprövning kan bli höga och med den totala kostnaden för utförandet kan det bidra till att kostnaderna blir är orimligt höga för ändamålet. Utredningen går inte djupare in i den här frågan men påpekar att eventuellt kanske staten kan vara med och ge bidrag i förrättningar, likt i omarronderingfall i Dalarna.¹⁰¹

⁹⁷ SOU 2018:76. Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt, s. 298-300.

⁹⁸ Ibid, s. 318.

⁹⁹ SOU 2018:76. Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt, s. 319.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ SOU 2018:76. Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt, s. 320.

Värt att nämna är att utredningen dock inte berör lagen om förvaltning av samfälligheter och kravet på att förvaltning ska ske i enlighet med ändamålet enligt 18 § SFL. Inte heller hur en omprövning enligt 35 § AL kan ske behandlas.

10.2.3 Lantmäteriet

Lantmäteriet är en statlig myndighet som bland annat har till uppgift att ansvara för fastighetsindelningen och är därmed ytterst ansvarig i de här frågorna. Lantmäteriet anser att det inte är av stadigvarande betydelse för en fastighet att ha tillgång till laddstationer men medger samtidigt att detta är en rättslig gråzon. Det bedöms inte heller vara av väsentlig betydelse för fastigheter att ha tillgång till detta.¹⁰²

Enligt mejlkontakt med Pär Wikingsson som är jurist på lantmäteriets sektion för fastighetsrätt, har frågan uppkommit hos dem. Det handlar då om frågor det är möjligt att inrätta gemensamhetsanläggningar för laddstationer inom ett befintligt ändamål eller om användningen av elbilar idag är tillräckligt utbredd för att inrätta gemensamhetsanläggning. För att inrätta en gemensamhetsanläggning krävs att anläggningen är av stadigvarande betydelse och för att laddstationer ska vara av stadigvarande betydelse behöver användningen vara mer utbredd. Wikingsson menar att det går också att hitta lösningar på andra sätt, till exempel att kommuner ingår avtal med exploitörer eller genom en ekonomisk förening.

10.2.4 Naturvårdsverket

Naturvårdsverket är en statlig myndighet som har hand om miljöfrågor. Klimatklivet finns med i statsbudgeten och Naturvårdsverket är den myndighet som ansvarar för detta. Klimatklivet är ett investeringsstöd till åtgärder som på lokal nivå minskar utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser. Ett av ändamålen som bidrag ges för är klimatinvesteringar i form av laddstationer i bostadsrättsföreningar och samfällighetsföreningar.¹⁰³

I och med klimatklivet har Naturvårdsverket uppmärksammat att det uppstår problem för de samfällighetsföreningar som ansöker. Idag får samfällighetsföreningar som beviljas klimatklivsbidrag att återlämna bidrag eller att olagligt genomföra installation utan att ansöka om anläggningsförrättning hos Lantmäteriet. Detta eftersom det i dagsläget inte anses vara av stadigvarande och väsentlig betydelse. Genom regeringens politik uppmanar Naturvårdsverket genom bidragen att installera laddstationer i samfällighetsföreningar. Det sägs att en elektrifiering av transportsektorn troligen är en av de viktigaste åtgärderna för att nå riksdagens och regeringens klimatmål om att vara fossilfria till 2030 inom transportsektorn.

¹⁰² SOU 2018:15. Mindre aktörer i energilandskapet – genomgång av nuläget, s. 244.

¹⁰³ Naturvårdsverket (2018). Resultat för Klimatklivet.

10.2.5 Energi- och klimatrådgivningen

Energi- och klimatrådgivningens verksamhet finansieras med stöd av Energimyndigheten, som arbetar på uppdrag av regeringen (Miljö- och energidepartementet). På energi- och klimatrådgivningens hemsida finns ett avsnitt om elbilar där frågor om krav, kostnader och tillvägagångssätt besvaras.

Där länkas till ett exempel på en samfällighetsförening som har infört laddstationer. Träpatronens samfällighet finns i Hägersten och utgörs av fyra bostadsrättsföreningar med totalt 328 lägenheter. Det beskrivs i dokumentet att frågan om möjlighet till laddning uppkom från en av de boende och styrelsen fattade ett beslut om att installera laddstationer på ett styrelsemöte. Det man har hittills har anlagt är tre laddboxar i garaget och tre laddboxar på parkeringen utomhus samt en laddstolpe med två laddpunkter på gästparkeringen. Totalt rör det sig alltså om åtta möjligheter för att ladda inom parkeringen. För att hyra en laddbox i den här föreningen betalas ett tillägg på ordinarie parkeringshyra och gästladdaren kostar 12 kr/h.¹⁰⁴

Det framkommer också att föreningen inte gjorde en omprövning av anläggningsbeslutet hos Lantmäteriet då de ansåg att det inte behövdes. De menar att eftersom förändringen är så anspråkslös i förhållande till de elinstallationer och annat som redan finns i fastigheterna så är förändringen liten vid jämförelse med de befintliga motorväruttagen som föreningen har. Samfällighetsföreningen de sökte bidrag från klimatklivet och fick ca 45 % av investeringskostnaden på 180 000 kr i bidrag.¹⁰⁵

Det främsta rådet de har till andra är att sätta laddstationerna så nära elcentralen som möjligt, då kablarna är tjocka och dyra. De hade inga problem med effektuttag eller säkringar vid installationen eftersom de tidigare gjort åtgärder som minskar energianvändningen med ca 40 % i garaget. De hade dessutom redan motorvärmarruttag i garaget, vilket innebar att de redan hade 3-fas framdraget samt att det var högt uppsäkrat.¹⁰⁶

10.2.6 Villaägarnas riksförbund

Villaägarna är en intresseorganisation för boende och ägare av småhus. Organisationen är dessutom partipolitiskt obunden och har 324 000 medlemmar. På deras hemsida har de besvarat frågan "Får man ha laddstationer för elbilar på samfällighetens parkering?"¹⁰⁷.

I svaret framgår att intresset för elbilar idag är stort, men att ett elbilsladdande är svårt att motiveras i samfällighetsföreningars förvaltning. När det kommer till samfällighetsföreningar har de inte fritt förfogande över vad som kan ske på de gemensamma parkeringsplatserna och det måste framgå i anläggningsbeslutets ändamål för att det ska vara möjligt att anlägga laddstationer. Annars krävs en ny

¹⁰⁴ Energi- och klimatrådgivningen (2018). Fixa laddplats.

¹⁰⁵ Ibid.

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Villaägarna (2018). Får man ha laddstationer för elbilar på samfällighetens parkering?

förrättning och att villkor för väsentlighet och båtnad är uppfyllda. Samtidigt pekar villaägarna på att det är svårt att juridiskt förbjuda eller beivra en användning av eventuella eluttag till att ladda elbil, även om det inte bedöms vara optimalt att ladda i ett uttag. Villaägarnas slutsats är att om elbilar i framtiden blir mer av en norm kommer det bli lättare att passa in ändamålet i samfällighetsföreningars förvaltning.

10.2.7 Krafringen

Krafringen är ett energibolag som främst är verksamt i Skåne och de erbjuder åtgärder anpassade för nutid och framtid, för att människor ska kunna hantera energianvändningen i vardagen. Vad gäller elbilsladdning har de tagit fram en mall¹⁰⁸ som boende i bostadsrättsföreningar eller samfällighetsföreningar kan lämna in till styrelsen för att underlätta processen. När det gjorts så kan Krafringen hjälpa till med projektering och installation.

I mallen för motionen som ska lämnas till styrelsen beskrivs hur användandet av laddbara fordon ökar och att flera samfälligheter har gjort detta. Det ska också vara attraktivt för husköpare och kommer att öka värdet på fastigheterna. De framhåller att laddstationer inte är svårt att ordna och det som behövs är att dra fram el och sedan installera punkten där laddning ska ske. Arbetet ska inte vara särskilt avancerat och kan utföras av en leverantör av laddstationer och en behörig elinstallatör.

I mallen står också att det går att få bidrag för kostnader för investering hos Naturvårdsverket och att resterande kostnader förslagsvis kan debiteras med en höjd parkeringsavgift och blir därför ingen större kostnad för samfällighetsföreningen. Kostnaden för el som uppstår vid laddningen kan fördelas mellan medlemmarna efter användning och detta leder därför inte till någon större kostnad för de som inte använder sig av laddstationen.

10.2.8 Stockholms Stad

Stockholms Stad har uppmärksammat att det finns problem och otydligheter gällande hur samfällighetsföreningar korrekt ska kunna förvalta laddstationer på gemensamhetsanläggningar avsedda för parkering och/eller garage. Dem tycker att det är viktigt att det förtydligas om laddstationer kan ingå i en gemensamhetsanläggning och vill att det ska bli enklare att lägga till ett sådant ändamål antingen genom en omprövning av lantmäteriförrättningen eller genom ett beslut på föreningsstämma.

Vid samtal med Eva Sunnerstedt, ansvarig för stadens elbilssatsningar berättar hon om de här problemen och den skrivelse¹⁰⁹ som Miljöförvaltningen i Stockholm gjort till justitiedepartementet i denna fråga. De har där belyst problemen i förhoppningen att en förändring av rättsläget ska ske genom förändringar i lagstiftning. Vid frågan om vad Sunnerstedt gör när hon får frågor från samfällighetsföreningar svarar hon att

¹⁰⁸ Krafringen (2018). Laddstolpar som passar dig.

¹⁰⁹ Miljöförvaltningen Stockholms Stad - Frågan om samfälligheter och laddmöjligheter för laddbara fordon.

hon helt enkelt förklarar att rättsläget är oklart och att det tillkommer kostnader som kan bli höga om man ansöker om förrättning. Vissa samfälligheter tar beslut om anläggande på föreningsstämmor och andra undviker beslut eftersom de är rädda för de höga kostnaderna som det kan medföra.

Sunnerstedt tycker att det är ett problem att Lantmäteriet inte anser det vara av väsentlig betydelse och att det är ett mycket stort hinder, i synnerhet i Stockholm, där många parkeringsanläggningar är gemensamhetsanläggningar och förvaltas av samfällighetsföreningar.

Den lokala lantmäterimyndigheten i Stockholm har gjort bedömningen att det antagligen kan anses vara inom ändamålet om motorvärmarruttag byggs om till något som går att ladda med, då det går att anses som en teknisk uppdatering. Sunnerstedt tror dock att det säkerligen ser olika ut på denna front runt om i landet.

10.2.9 Lantmäterimyndigheten Lunds kommun

För att ge den här studien ett kommunalt lantmäteri-perspektiv har samtal förts med lantmäterimyndigheten i Lunds kommun för att få en förståelse för hur utbredd frågan om laddstationer är lokalt.

I möte med fem förrättningslantmätare på Lunds kommun framkommer att de har fått flera frågor från samfällighetsföreningar. Förrättningslantmätarna förklarar att rättsläget är oklart angående om laddstationer kan ingå i en gemensamhetsanläggning eller inte. Att dem helt enkelt inte vet hur en sådan prövning skulle sluta eftersom det inte dels inte finns rättspraxis i frågan och att det dels påverkar om en överenskommelse har träffats.

Ett exempel på ett resonemang i en förfrågan som inkommit tidigare i år:

“I samfälligheten i Lund ingår garage och parkeringsplats för fastighetsägarna. I garagen finns el framdragen. Frågan har kommit upp om att installera laddstolpar för elbilar. Är detta förenligt med anläggningsbeslutet? En laddstolpe är ju principiellt ett eluttag! Och eluttag finns ju redan i varje garage.

För en del år sedan godkände lantmäteriet vår installation av kabel-TV trots att någon kabel inte fanns med i anläggningsbeslutet. Man hänvisade då till att teknikens utveckling hade gjort centralantennen föråldrad och att dess moderna motsvarighet var kabel.

På samma sätt borde man kunna resonera om laddstolpar. Ett modernt uttag på parkeringsplatsen måste tillgodose det nu uppkomna elbehov som elbilen medfört. De nuvarande garageeluttagens syfte är ju att tillgodose medlemmars behov av el till sin bil - batteriunderhåll motorvärmning, belysning etc. Och elbehovet för en elbil tillhör ju principiellt samma typ av behov.”

Svaret som gavs var:

“Utvecklingen inom området går fort och det är svårt att säga hur man kommer se på laddning av elbilar inom bara en kort framtid. Kanske kommer det anses givet att varje parkeringsplats ska omfatta möjlighet att ladda sin elbil? Idag är vi inte riktigt där, tror vi. Frågan om vem som betalar elen måste man också ta ställning till. Om var och en ska betala sin använda el behövs mätare vid varje stolpe. Vi tror att dessa frågor behöver ha hanterats i ett anläggningsbeslut för att få tydlighet.

Vår gemensamma uppfattning är att man inte kan dra en parallell mellan centralantenn-kabel-TV och eluttag-laddningsstolpar. Vi tror inte att laddningsstolpen ersätter eluttagets funktion på det sätt som kabel-TV ersätter centralantennen. (En laddningsstolpe skulle snarare ersätta en bensinstations funktion!) Men vi vill poängtera att diskussionen är ny, frågor rörande laddningsstolpar inom gemensamhetsanläggningar har ännu så länge vad vi känner till inte prövats av domstolen. Fram tills att frågan prövats i domstol är det osäkert vad som gäller.”

Andra saker som förrättningslantmätarna diskuterar är Lunds kommuns deltagande i Klimatsamverkan Skånes projekt för att som organisation bli totalt fossilbränslefria till 2020 och en stor del i det är att införskaffa laddbara fordon med tillhörande infrastruktur. I linje med det bör det också finnas en ambition att se till att boende i kommunen också har möjlighet att bli fossilbränslefria och det diskuteras att ett sådant lokalt strävande säkerligen är en orsak till att mycket frågor om det här inkommer från de boende i kommunen. En sådan lokal önskan skulle kanske i sig kunna bidra till att det är av stadigvarande betydelse för en gemensamhetsanläggning att ha tillgång till laddstationer.

Frågor som uppkommer är också om laddbara fordon i hemmiljö verkligen är framtiden och om tekniken utvecklas snabbare kanske det här bara är något övergående och då har flera gemensamhetsanläggningar bildats i onödan. En parallell dras också till fiber, där man nyligen hade väldigt mycket ansökningar men där många istället för att bilda gemensamhetsanläggningar för fiber valde att bilda ekonomiska föreningar för att underlätta om alla inte var intresserade av att delta. Förrättningslantmätarna tror att det kanske också är ett möjligt sätt att hantera laddstationer på.

Nyligen genomfördes också en förrättning, där laddanordning skulle sättas upp i ett garage. I det fallet bedömde förrättningslantmätaren att det inte fanns något som stred emot, framförallt eftersom det rörde sig om en ny gemensamhetsanläggning i nyproduktion och att det inte fanns åsikter från sakägare som talade emot detta. Denna förrättning behandlas i avsnitt 8.1.3.

10.2.10 Mark- och miljödomstolar

För att ta reda på om överklagade stämmobeslut från samfällighetsföreningar som vill införa laddstationer inkommit, skickades ett mail ut till samtliga tekniska råd. Mailet skickades ut den 20 september 2018. Svar erhålls från nio av de elva tekniska råden och svaret blev i samtliga fall att detta inte hade uppkommit genom deras arbete.

10.2.11 Intervju Samfällighetsföreningen Spexaren

Samfällighetsföreningen Spexaren förvaltar gemensamhetsanläggningen Lund Spexaren ga:1 som bildades 1977. Föreningen är en av de föreningar som har mottagit stöd genom Naturvårdsverkets satsning klimatklivet, se avsnitt 8.5.1.

En intervju genomfördes 2018-10-17, där styrelseledamoten Martin Nilsson intervjuades. Följande frågor ställdes till Martin Nilsson och de erhållna svaren redovisas nedan:

1. Hur uppkom tanken på att införskaffa laddstationer?

Tanken på att införskaffa laddstationer hänför sig till ett par stycken boende som hade en önskan om detta. Eftersom parkeringen sköts gemensamt hade de ingen möjlighet att själva utföra något sådant och det ansågs vara en bra investering för framtiden. Laddning hemma ska vara det bästa alternativet enligt Energimyndighetens hemsida.

2. Hur såg processen ut för genomförandet?

De boende som var intresserade av det här skickade in en motion till årsmötet. Motionen om uppförande av laddstationer gick igenom på första årsmötet. På det påföljande årsmötet röstades förslaget om laddstationer ner, framförallt eftersom de boende tyckte att det blev för dyrt. En budgetpost för 200 000 kr hade avsatts för ändamålet.

Efter att motionen röstades ner har bland annat Martin varit med och tagit fram ett mer innehållsrikt underlag med sammanställda kostnader från olika leverantörer och om kostnader för att utföra arbetet inklusive grävning och dra nya kablar. En enkätundersökning skickades ut till de boende och en stor andel trodde sig att de skulle ha ett behov inom två år. Men det kom också fram att många tycker att det är en alltför stor investering och att det redan idag finns ett problem med att parkeringsplatserna inte räcker till. De platser där laddstationer uppförts reserveras endast för laddning och det kan leda till att någon annan boende inte har plats att parkera.

Utifrån undersökningarna kom de då fram till två möjliga alternativ, antingen att sätta upp gemensamma laddstationer eller att laddboxar sätts upp i de garagen där elbil används. Det alternativet man gillade bäst var laddbox i garagen. Laddstationer ansågs vara ett sämre alternativ eftersom det reserverar parkeringsplatser och att dela på laddstationer är svårt i praktiken. Med laddstationer finns ingen garanti för att det går att ladda när man kommer hem. Har elbilsinnehavaren en personlig box uppstår inga problem med när det går att ladda.

3. Hur var tanken att finansieringen skulle se ut/hur ser den nu ut?

Tanken var till en början att samfällighetsföreningen skulle stå för samtliga kostnader, vad gäller uppförande och kostnad för förvaltning. Eftersom motionen inte gick igenom är tanken just nu att varje enskild medlem i föreningen själv står för uppförande av laddbox och sedan kostnad för elen. Idag finns en fastighetsägare som har en laddbox i garage och han har ett avtal med samfällighetsföreningen. En annan fastighetsägare kör sin bil fram till fastigheten och laddar genom vanligt vägguttag och står då för de kostnaderna själv.

4. Har ni varit kontakt med Lantmäteriet i denna fråga?

Samfällighetsföreningen har inte haft kontakt med Lantmäteriet i denna fråga men har haft kontakt tidigare gällande andra frågor. Nilsson säger att de inte haft en tanke på att Lantmäteriet ens skulle ha något att göra med frågan om laddstationer.

11 Analys

I det här kapitlet analyseras examensarbetets frågeställningar.

- Är det av stadigvarande och väsentlig betydelse för fastigheter som ingår i en gemensamhetsanläggning att ha tillgång till en laddstation?
- Om en gemensamhetsanläggning har ändamålet parkering, är laddning något som faller inom samfällighetens ändamål?
- Om laddstationer inte kan ingå i en gemensamhetsanläggning, hur kan det lösas på bästa sätt?
- Hur hanteras frågan i praktiken av befintliga samfällighetsföreningar?

11.1 Befintliga samfällighetsföreningar

Från 2015 fram tills idag har 63 samfällighetsföreningar fått beviljat bidrag från klimatklivet för uppförande av laddstationer. Troligen finns det fler samfällighetsföreningar som har laddstationer utan bidrag, och bara i Lunds kommun hittades en samfällighetsförening som inte sökt bidrag för laddstationen som uppförts. Sett till de beviljade ansökningarna är många av samfällighetsföreningarna belägna i Stockholms län, och även Västra Götalands län och Skåne län har något fler beviljade ansökningar än övriga Sverige. Kanske tyder det på att det finns en större efterfrågan i storstäderna, och i synnerhet i Stockholm. Att förvalta gemensamma parkeringsplatser genom samfällighetsföreningar lär också vara särskilt vanligt i storstäderna och det finns säkerligen många fall i storstadsområden där förvaltning av gemensamma parkeringar sköts just genom samfällighetsföreningar.

Att det finns samfällighetsföreningar som har uppfört laddstationer på de gemensamma parkeringsytorna visas i den här rapporten. Att söka lantmäteriförrättning verkar dock inte höra till vanligheterna. Under den här rapportens genomförande hittades totalt två genomförda lantmäteriförrättningar där laddstation fanns registrerat i fastighetsregistret som ett ändamål. Den tredje som hittades hade ändamål garage enligt fastighetsregistret men det fanns specificerat i förrättningen att laddanordningar fick uppföras. Fastighetsägarna var i samtliga fall överens om införandet och de ingående fastigheterna var få. Gemensamhetsanläggningarna var också nybildade och det rörde sig i alla fallen om nybyggnadsområden. Till exempel så var de deltagande fastigheterna i gemensamhetsanläggningen Västerås Spinnakern ga:3 ägda av olika byggbolag där fastigheterna senare var tänkta att bli bostadsrätter. Säkerligen hade ett genomförande i ett senare skede varit krångligare eftersom fler viljor blir inblandade. Att vara överens om ett sådant beslut i bostadsrättsföreningar som tillsammans bildar en samfällighetsförening kanske inte är det allra lättaste.

Att endast tre genomförda förrättningar för gemensamhetsanläggningar hittas kan bero på att laddning inte har specificerats i ändamålet. När ändamålet registreras i fastighetsregistret skrivs ändamålet in som det står i motsvarande förrättningsakt och det kan därför finnas förrättningsakter som tar upp laddning i beskrivningen, men som

sedan inte syns i fastighetsregistret. Det skulle kunna finnas en möjlighet att man endast skrivit parkering som ändamål i förrättningsakten, men att parkering sedan i akten också beskrivs innefatta laddstationer och det kommer då inte att visas i fastighetsregistret. Det här är t.ex. fallet i med Lund Sockerbiten ga:3, där fastighetsregistret endast säger ändamål garage trots att förrättningslantmätaren skrivit om laddstationer i förrättningen. Troligen kan det finnas flera sådana liknande fall.

En annan anledning kan vara att gemensamhetsanläggningen redan har ändamålet motorvärmare och att uttaget används till eller har byggts om till en laddstation. Samfällighetsföreningarna kanske därför inte har ansett att en tillräckligt stor förändring har skett för att en ansökan om anläggningsförrättning behöver ske. En förrättning är i sig också en förhållandevis dyr process och att uppdatera ledningsinfrastrukturen och att sätta upp laddstationer är också en kostnad. De samfällighetsföreningar som har ansökt om klimatklivet redovisar att de har kostnader i snitt på 532 000 kr för uppförande av varierande antal laddstationer. Enligt Lantmäteriet kan en omprövning eller ett nybildande av en gemensamhetsanläggning kosta allt ifrån 40 000 kr till upp emot 300 000 kr beroende på fallet. Sammantaget kan kostnaderna bli höga.

En annan orsak till att det inte finns så många genomförda förrättningar skulle också kunna vara att Lantmäteriet inte är positivt inställd i frågan och därför avråder fastighetsägare från att ansöka om förrättning. Eftersom elbilsanvändandet fortsätter att öka, kan man säkerligen förvänta sig att det också kommer att komma många fler ansökningar i framtiden.

Av de tio gemensamhetsanläggningarna som undersöktes i en fallstudie i Lund var synliga laddstationer uppförda på två av dem. I nästan samtliga fall ägdes den underliggande fastigheten av den förvaltande samfällighetsföreningen. I ett fall ägdes fastigheten av en av de ingående fastigheterna och i ett annat fall av en bostadsrättsförening som blivit kvar sedan bostadsrätter gjorts om till äganderätt. Det fanns även ett fall där en ekonomisk förening förvaltade gemensamhetsanläggningen och den ekonomiska föreningen ägde också den underliggande fastigheten. Inga marksamfälligheter hade alltså skapats i något av de här fallen. Enligt utdrag i fastighetsregistret hade ingen förrättning sökts på de två gemensamhetsanläggningarna där laddstationer uppförts. Uppförandet har istället troligen skett genom ett förslag på en föreningsstämma som röstas igenom.

I studien intervjuades samfällighetsföreningen Spexaren (se avsnitt 10.2.11) och i deras fall röstades ett förslag på att sätta upp laddstationer först igenom, men under nästa föreningsstämma röstades förslaget ned eftersom alla boende inte tyckte om idén. Istället införskaffades personliga laddboxar i garagen för de som ville ha. Det visar på att det är svårt om det finns olika åsikter inom föreningen. Ingen lantmåteriförrättning hade sökts i det här fallet, och det bör vara krångligt att genomföra med tvång om alla inte är överens. För att genomföra en tvångsvis anläggningsförrättning krävs bland annat att villkor om stadigvarande betydelse och

väsentlig betydelse är uppfyllda. Då Lantmäteriet inte anser att dessa villkor är uppfyllda är ett genomförande bara möjligt då alla är överens.

Det finns också situationer där införandet har fungerat bättre än för Spexaren. Klimatrådgivningen redovisar om Trädpatronens samfällighetsförening som beslutade om att uppföra laddstationer. De valde inte att söka förrättning för att de ansåg att ändringen var förenlig med ändamålet och ny ledningsinfrastruktur behövde inte anläggas då de redan hade uttag för motorvärmare på den gemensamma parkeringen. Att de hade uttag för motorvärmare ansågs bidra till att det rörde sig om en mindre förändring. Det finns vissa tveksamheter huruvida ett sådant beslut skulle kunna stå sig. Beslutet har för det första inte tagits på ett föreningsstämmomöte, utan på ett styrelsemöte, samt att föreningen nu ägnar sig åt ändamål som inte finns angivna i gemensamhetsanläggningens ändamål. Det innebär i sin tur att det strider mot 18 § SFL och att ett överklagande troligen skulle leda till upphävande då det kan anses strida mot bestämmelser. Samtidigt så har denna samfällighetsförening inte stött på några problem hittills, men det betyder inte att problemen inte kan komma i framtiden.

Precis som att det varierar hur samfällighetsföreningarna hanterar ett uppförande av laddstationer är också råden som samfällighetsföreningar får vara spridda. Naturvårdsverket informerar om hur bra det är att ladda bilar i föreningens gemensamma utrymmen och lämnar bidrag till de som ansöker. Energi- och klimatrådgivningen redovisar på hur ett enkelt införande kan ske och ger exempel på samfällighetsföreningar som gjort det här. Samtidigt är de juridiska råden vad gäller frågan inte lika positiva och organisationen Villaägarna säger att det är svårt att få med i förvaltningen på grund av krav på väsentlighet och bätnad. Lantmäteriet anser också att det inte är genomförbart på grund av krav på stadigvarande betydelse och väsentlighet.

Hur frågan hanteras i praktiken varierar en hel del och det finns boende i samfällighetsföreningar som vill skaffa laddstationer men inte kan, på grund av att ett korrekt genomförande är svårt. Den enskilda fastighetsägaren kan inte ensam påverka den gemensamma förvaltningen som är styrd av AL och SFL. Troligen finns det också samfällighetsföreningar som satt upp laddstationer och inte mött problem, men det betyder inte att besluten inte kan komma att överklagas i framtiden.

11.2 Samfällighetsföreningars ändamål

En samfällighetsförening kan endast ägna sig åt det ändamål som finns angivet i gemensamhetsanläggningens anläggningsbeslut. Vid analys av rättsfallen upptäckts att det nog är tveksamt att ändamålet skulle kunna vara förenligt med 18 § SFL om det inte uttryckligen har skrivits in i gemensamhetsanläggningens ändamål att laddning av bilar får ske inom gemensamhetsanläggningen. Det ska alltså finnas en stark länk mellan verksamheten som samfällighetsföreningen driver och det ändamål som samfällighetsföreningen har skapats för.

Det som tidigare godtagits i praxis är att viss vidareutveckling av verksamheten är möjlig, men att all ny typ av utrustning måste kunna anses vara en förnyelse av den utrustning som redan finns i anläggningen. I rättsfallet om el- och ljustanordningar, NJA 2015 s. 939, ansågs de nya anordningarna inte ha någon motsvarighet i den befintliga anläggningen och det gick inte heller att hänföra på något sätt till de ändamål som tagits upp i anläggningsbeslutet. Saker som saknar motsvarighet i den befintliga gemensamhetsanläggningen anses därför vara utanför vad som är tillåtet.

I flera samfällighetsföreningar finns motorvärmarruttag uppförda och det ska vara förhållandevis enkelt att bygga om ett sådant uttag så att det istället går att ladda en bil med. Ledningsinfrastrukturen finns i princip redan på plats och på så sätt bör det inte innebära en lika stor förändring. En fråga man kan ställa sig är dock om det går att anse att det är en vidareutveckling som har motsvarighet i dagens gemensamhetsanläggning. Att det är en vidareutveckling är ganska klart, men att det skulle vara en förnyelse är svårare att se. Att ändra ett motorvärmarruttag till laddning för bilar innebär att användningssättet ändras för uttagen. Men det ändrar inte användningssättet för parkeringsplatsen eftersom parkeringsplatsen fortfarande kan användas på samma sätt som förut. Några klart vägledande rättsfall som behandlar den här frågan finns ej och det är svårt att dra en klar slutsats. Det verkar dock finnas uppfattningar om att en ombyggnad är genomförbar och en del lantmäterimyndigheter menar på att motorvärmarruttagen kan byggas om.

Frågan blir också krångligare när det också sägs på bland annat Elsäkerhetsverkets hemsida att det faktiskt är möjligt att ladda med en befintlig anläggning för motorvärmare eller ur en stickkontakt. Det kräver såklart att man noga utreder om anläggningen klarar av belastningen genom att anlita ett elinstallationsbolag. Men om installationsbolaget säger att det fungerar så ska det ju gå att ladda utan att ens göra en ombyggnation? Det finns såklart en maxgräns på hur många som kan ladda sin bil över nätet, men medan det än så länge inte är så pass vanligt lär det inte innebära problem i alla situationer. Frågan är då om att använda befintliga anläggningar till fler ändamål, t.ex. om det går att använda ett uttag för motorvärmare för laddning av bil, och om det innebär att det strider mot 18 § SFL. Ett motorvärmarruttag skulle i praktiken fortfarande kunna användas för motorvärmare och som ett uttag för laddning. Det är lätt att se att en helt nybyggd laddstation skulle strida mot lagstiftning, men det finns inte mycket som talar för att användning av befintliga anläggningar skulle vara direkt emot de bestämmelser som finns.

Något som också går att diskutera är ändamålet parkering, och vad som egentligen ingår i det. Säg att alla bilar i Sverige utgjorde elbilar, då hade man nästan kunnat förutsätta att laddstationer är något som skulle ingå på varenda parkering. Det som förutsätts finnas på en parkering idag är en uppställningsplats för bil och kanske markeringar så att det syns var varje parkeringsplats är. Kanske kan man också på sikt anse att en teknisk vidareutveckling av begreppet parkering är på väg att ske och att laddstationer i framtiden kan förutsättas finnas på varenda parkering. Det skulle kunna lösa problemet med dyra förrättningskostnader och minska andelen administrativt arbete för förändringar i gemensamhetsanläggningar som i praktiken inte är så stora.

Men kan man i dagsläget när elbilar endast utgör en procent av det totala antalet personbilar, förutsätta att laddstationer ryms inom ändamålet parkering? Enligt mig är det tveksamt och jag tror att användningen behöver bli mycket mer utbredd än vad den är i dagsläget. På många parkeringar finns idag uttag för motorvärmare och det går att argumentera för att motorvärmare är något som kan förutsättas finnas på en parkering på många håll i landet. I den här rapporten visas dock att motorvärmare många gånger är angett tillsammans med ändamål som parkering, belysning och garage. Dvs det är tveksamt ens om uttag för motorvärmare ingår i begreppet parkering och bör snarare röra sig om ett eget ändamål på en parkering.

Med hänsyn till rättsfallet om el- och ljusanordningar, NJA 2015 s. 939 är det tveksamt om ens belysning skulle gå att räkna in i ändamålet parkering. Därför lär det också vara tveksamt om laddstationer skulle kunna gå att räkna in i ändamålet. Om ett beslut om införande av laddstationer tas och det inte är förenligt med ändamålet kan idag en talan mot beslutet väckas. Det finns ingen tidsfrist på när en sådan talan kan väckas och ett uppförande enligt 18 § SFL har därför ett svagt juridiskt skydd. För att vara på den säkra sidan är nog det bästa att klart specificera i gemensamhetsanläggningens ändamål att laddstationer får uppföras, i alla fall i dagsläget. Det krävs alltså en omprövning av gemensamhetsanläggningen där ändamålet laddstation finns specificerat.

Därmed inte sagt att laddstationer skulle kunna rymmas inom begreppet parkering, personligen kan jag tycka att det är så det borde vara. Tekniken går hela tiden framåt och vad vi behöver för att använda fastigheter förändras hela tiden. I framtiden är jag övertygad om att en parkeringsplats kommer att innefatta även möjlighet att ladda, men samtidigt tror jag tyvärr inte att vi är där riktigt än.

11.3 Är det av stadigvarande betydelse/väsentlig betydelse?

Villkor om stadigvarande betydelse och väsentlig betydelse är centrala för inrättande av en gemensamhetsanläggning. Stadigvarande betydelse är anläggningslagen grund och syftar till att anläggningen ska inrättas för att tillgodose ändamål av stadigvarande betydelse för minst två fastigheter. Uppfylls inte de kraven är det svårt att genomföra förrättningen och om tillgång till laddstationer är av stadigvarande och väsentlig betydelse verkar inte finnas något entydigt svar på.

11.3.1 Analys av dagsläget

Att mycket händer inom det här ämnet är ett faktum. Utvecklingen av laddbara bilar sker snabbt och bilarna ser bara ut att bli fler. Lagändringen som nyligen genomfördes i Norge, där elbilsanvändandet är ännu mer utbrett, visar också på att liknande lagändringar kan behöva göras här. Den utredningen som skett genom SOU 2018:76 visar också på att det faktiskt är ett verkligt problem för samfällighetsföreningar.

Utredningen som gjorts i SOU:n menar på att laddstationer bör vara av väsentlig betydelse och därmed borde kunna ingå i en gemensamhetsanläggning. Att utredningen anser att så är fallet är en följd av de EU-direktiv som ska införas till 2020 där ledningsinfrastruktur ska finnas framdraget vid nybyggnad av flerbostadshus. Utredningens förslag på att det även ska gälla områden med gemensam parkering för småhus tror man kommer bidra till att kravet på väsentlig betydelse uppfylls. Villkoret om stadigvarande betydelse hamnar över lag lite i skymundan i den nyligen framtagna SOU:n och begreppet diskuteras inte i någon större omfattning, men troligen bör det också uppfyllas genom de tänkta ändringarna.

Huruvida det är av stadigvarande betydelse respektive väsentlig betydelse verkar det annars inte finnas någon entydig åsikt om. Lantmäteriet, som är den myndighet som kan inrätta de tilltänkta gemensamhetsanläggningarna tycker att så inte är fallet eftersom de anser att användningen av laddbara bilar inte är tillräckligt utbredd. Detta medan andra myndigheter som Naturvårdsverket uppmanar samfällighetsföreningar att söka bidrag för att anlägga laddstationer. De positiva tongångarna kommer också från andra rådgivare och företag. Eftersom frågan aldrig har prövats och lagstiftningen i dagsläget inte är tydlig nog är det svårt att dra en klar slutsats avseende frågan.

Det är också intressant att det under fallstudien framkommer att det finns 338 gemensamhetsanläggningar som har ändamål motorvärmare. Eftersom det finns så många gemensamhetsanläggningar med ändamål motorvärmare så bör man kunna anse att det i alla fall är fastställt att ändamålet uttag för motorvärmare är av stadigvarande och väsentlig betydelse. En motorvärmare används för att minska slitaget på motorn och för att minska skadliga utsläpp. Dessutom ska bränsleförbrukningen minska med upp till 14 procent en kall vinterdag. Om ett sådant ändamål är av stadigvarande och väsentlig betydelse, varför skulle inte ett användande av förnybara drivmedel kunna vara det? Det vill säga om motorvärmare uppfyller anläggningslagens krav så borde det inte heller vara långt borta att dessa krav även uppfylls för laddstationer. Speciellt eftersom det är möjligt att använda eller bygga om ett befintligt uttag till en laddstation för elbil.

Något som bör diskuteras är också rättsfallet MÖD F 4707-15 som berör en gemensamhetsanläggning som inrättades för fiber. Fiber var också till en början en ny teknik som blev en del av samhället. I just den här domen överklagade fastighetsägarna med huvudinvändning att väsentlighetsvillkoret inte var uppfyllt. Men mark- och miljööverdomstolen kom fram till att väsentlighetsvillkoret ansågs vara uppfyllt, bland annat eftersom den tekniska utvecklingen går mot att fiber är en viktig funktion i samhället. Detta är något som kan förutsättas finnas och är till nytta till fastighetsägaren. En annan bidragande faktor till att väsentlighetsvillkoret ansågs vara uppfyllt var också att regeringen hade beslutat om ett bredbandsmål om att hushåll och företag bör ha goda möjligheter till att använda sig av elektroniska kommunikationstjänster och service via bredband. En stor användning av IT och internet var enligt regeringens mål bra för landet och ansågs bidra till utvecklingen av ett hållbart samhälle.

Laddning av bilar är i dagsläget inte lika utbrett som fiber, men det finns vissa likheter. Laddstationer är också en ny teknik och det har kommit både EU-direktiv och mål som har följts upp av regeringen, som till viss del liknar de mål som sattes upp för bredband. Det borde därför innebära att laddstationer är av stadigvarande och väsentlig betydelse, på grund av att transportsektorn är i omställning mot förnybara drivmedel. Både EU och regeringen menar på att utbyggnaden av laddinfrastruktur inte sker i den takt som behövs och är viktigt för en utveckling av ett hållbart samhälle.

En annan del i rättsfallet MÖD F 4707-15 är också att kravet på väsentlig betydelse anses vara uppfyllt även om inte alla de deltagande fastigheterna har behov av att använda gemensamhetsanläggningen vid tillfället. Anslutandet till abonnemanget är därför frivilligt och även om inte behovet finns vid inrättandet av gemensamhetsanläggningen kan det väntas finnas inom en snar framtid. En liknande situation skulle kunna uppstå i en gemensamhetsanläggning där alla fastighetsägare inte äger elbil, d.v.s. att alla inte har behovet att ansluta sig till ”abonnemanget” att ladda sin bil. Men samtidigt skulle det kunna finnas ett behov inom en snar framtid, av en framtida ägare som vill ha elbil. Oavsett bör man kunna anta att ett uppförande av laddstation ökar värdet på fastigheterna oavsett om ägaren har en elbil eller inte, och att det alltså kan vara något som är attraktivt för en framtida köpare.

11.4 Om laddstationer inte kan ingå i en gemensamhetsanläggning

Vad blir följderna om det inte är av stadigvarande betydelse respektive väsentlig betydelse? Framförallt att det inte går att genomföra en anläggningsförrättning. I de fall alla i den befintliga/nya gemensamhetsanläggningen är överens behöver villkoret om väsentlig betydelse dock inte prövas. Men i de fall en överenskommelse inte nås fungerar inte tillvägagångssättet med anläggningsförrättning i dagsläget.

Samfällighetsföreningar har också möjlighet att inte använda sig av förrättning, utan istället ta beslut på föreningsstämman. Det här är ett möjligt tillvägagångssätt och det krävs att fastighetsägarna som tillhör gemensamhetsanläggningen röstar igenom ett förslag att införa laddstationer på en föreningsstämma. Det går att diskutera om ett sådant beslut på en föreningsstämma skulle hålla i en domstol. Om ett beslut om införande av laddstationer inte är förenligt med ändamålet kan en talan mot beslutet väckas. Det finns ingen tidsfrist på när en sådan talan kan väckas och ett uppförande enligt 18 § SFL har därför ett svagt juridiskt skydd. Med avseende på att alla förändringar måste vara förenliga med anläggningens ändamål enligt 18 § SFL, kanske det är mindre troligt att beslutet skulle hålla i en domstol. Indirekt så innebär detta att alla i föreningen måste vara överens om beslutet eftersom det räcker med att ett överklagande inkommer för att allt ska falla.

I de fall som hittats genom det här examensarbetet är det vanligaste att samfällighetsföreningen äger den fastighet som ligger under gemensamhetsanläggningen. Det bör också finnas fall där en

gemensamhetsanläggning och en marksamfällighet finns över området. Istället för att anlägga laddstationer på gemensamhetsanläggningen så finns en möjlighet att anlägga dessa på marksamfälligheten. Det krävs då att marksamfälligheten har skapats i ett annat ändamål och att den inte har bildats till följd av ett inrättande av en gemensamhetsanläggning för att utgöra utrymme till anläggningen. Om marksamfälligheten skapats som en följd av inrättandet av gemensamhetsanläggningen blir gemensamhetsanläggningen styrande över markanvändningen. I övriga fall bör det vara möjligt att motivera att laddstationen uppförts på marksamfälligheten istället för gemensamhetsanläggningen, även laddstationen i praktiken skulle kunna uppfattas som störande för förvaltningen av gemensamhetsanläggningen.

Om det redan finns en befintlig gemensamhetsanläggning med ändamål parkering bör det också vara möjligt att inrätta en ny gemensamhetsanläggning inom en del av samma område som endast har till ändamål laddstation. De ingående fastigheterna skulle då kunna vara de som vill vara en del av gemensamhetsanläggningen och alla skulle därför vara överens. Det här förfarandet har dock en del problem, om en del av den tidigare gemensamhetsanläggningen ska "lyftas ur" till den nya gemensamhetsanläggningen måste den tidigare omprövas. Det är heller inte säkert att framtida fastighetsägare har elbil och det blir inte en långsiktig lösning om framtida fastighetsägare eventuellt kommer att vilja gå ur gemensamhetsanläggningen. Den långsiktigaste lösningen bör egentligen vara att endast ha en gemensamhetsanläggning för parkering och sedan lägga till ändamålet laddstationer.

En annan möjlighet bör också kunna vara att man upplåter utrymme till en extern aktör som sätter upp laddstationer på gemensamhetsanläggningen. Sedan får de som vill använda anläggningen betala avgift till leverantören. Föreningen kommer dock att behöva bekosta uppförande och drift, och i praktiken blir skillnaden inte så stor jämfört med de kostnader föreningen skulle fått om anläggandet skett endast inom gemensamhetsanläggningen. Samfällighetsföreningen har möjlighet att överlåta skötsel till ett visst område till en utomstående, men det måste fortfarande vara förenligt med föreskrifter i anläggningsbeslutet, det vill säga ändamålet. Om laddstationer inte finns med i gemensamhetsanläggningens ändamål bör ett införande genom en leverantör också strida mot bestämmelser.

Möjligheten finns ju förstås att inte göra något alls och bara sätta upp en laddstation, men det är ett ännu mer osäkert förfarande. Kan inte en anläggningsförrättning genomföras är det bästa alternativet att ta ett beslut på en föreningsstämma. Därmed inte sagt att det skulle vara ett bra alternativ, då beslutet troligen inte skulle hålla vid ett överklagande.

12 Slutsats

EU och regeringen har beslutat om nya mål för ett energisystem som är mer hållbart och miljövänligt. För att nå målen är en utfasning av fossila bränslen av största vikt och intresset för den här utvecklingen finns. Men det är någonting mellan som bromsar. Utvecklingen av den bakomliggande lagstiftningen sker helt enkelt inte i samma takt som utvecklingen av teknik och samhälle.

Det finns situationer då det inte är helt problemfritt att skaffa sig en elbil. Vilken fastighet du äger inverkar på om du ens har möjlighet att ladda vid bostaden eller i anslutning till parkering, och det påverkar därmed möjligheten till att använda sig av ett mer miljövänligt alternativ av bil.

En samfällighetsförening som vill skaffa laddstationer har i princip två alternativ, införa laddstationer genom beslut på föreningsstämma eller att ansöka om anläggningsförrättning. Om det görs genom ett beslut på en föreningsstämma innebär det att ändamålet fortsatt måste vara förenligt med gemensamhetsanläggningens ändamål. Om gemensamhetsanläggningen har ändamålet parkering är det svårt att se att ett beslut om att sätta upp laddstationer skulle vara förenligt med 18 § SFL och med stor sannolikhet skulle det beslutet inte hålla vid ett eventuellt överklagande, med hänsyn till tidigare rättsfall. Men varje fall är givetvis inte det andra likt och om det t.ex. skulle vara möjligt för fastighetsägarna att ladda ur ett befintligt motorvärmarruttag eller ur en stickkontakt, är det svårt att se att det skulle vara direkt stridande mot de bestämmelser som finns. Att helt bygga om ett motorvärmarruttag bidrar till att ändamålet ändras, men om en vidareutveckling inte sker har ju ändamålet tekniskt sett inte ändrats.

Kanske kan man också på sikt anse att en teknisk vidareutveckling av begreppet parkering är på väg att ske och att laddstationer i framtiden kan förutsättas finnas på varenda parkering. Det skulle kunna lösa problemet med dyra förrättningskostnader och minska andelen administrativt arbete för förändringar i gemensamhetsanläggningar som i praktiken inte är så stora. Men i dagsläget utgör elbilar endast en procent av det totala antalet elbilar och enligt mig är det tveksamt att ändamålet parkering innefattar även laddstation. Helt enkelt behöver användningen bli mycket mer utbredd än vad den är i dagsläget.

Därmed inte sagt att laddstationer skulle kunna rymmas inom begreppet parkering, personligen kan jag tycka att det är så det borde vara. Tekniken går hela tiden framåt och vad vi behöver för att använda fastigheter förändras hela tiden. I framtiden är jag övertygad om att en parkeringsplats kommer att innefatta även möjlighet att ladda, men samtidigt tror jag tyvärr inte att vi är där riktigt än.

Vad gäller frågan att ansöka om anläggningsförrättning har endast tre genomförda förrättningar som berör frågan hittats. I samtliga fall var fastighetsägarna överens. Eftersom Lantmäteriet inte anser att det är av vare sig stadigvarande eller väsentlig betydelse, har det säkerligen en klar inverkan i frågan och kanske är i dagsläget ett genomförande av en anläggningsförrättning endast möjlig vid överenskommelse om

laddstationer. Men det enda som egentligen talar emot att det inte skulle vara av stadigvarande eller väsentlig betydelse är att användningen inte är tillräckligt utbredd. Jag anser inte att det är ett tillräckligt bra argument och det blir svårt för användningen att bli utbredd om det finns en myndighet i Sverige som arbetar emot de satsningarna som görs. Det vill säga om det inte går att ladda elbilar i bostadsmiljöer finns risk för att andelen elbilar hamnar vid 1 procent och det är därför viktigt att förändringar i lagstiftningen sker.

Det finns många argument som talar för att laddstationer är av stadigvarande och väsentlig betydelse. I första hand bör möjligheten att använda laddstation framförallt vara attraktivt för framtida fastighetsägare och laddstationer bidrar till att öka värdet på samtliga fastigheter som ingår i gemensamhetsanläggningen.

Att transportsektorn ska bli mer och mer elektrifierad talar också för att krav på stadigvarande och väsentlig betydelse är uppfyllda. EU-direktiven och regeringens mål visar på att en utveckling där transportsektorn är elektrifierad håller på att ske och sikt ska alla nybyggnadsprojekt för flerbostadshus dra fram ledningsinfrastruktur som möjliggör laddning. Om ledningsinfrastruktur finns framdraget så bör det vara självklart att ett inrättande av en gemensamhetsanläggning i ett senare skede även kan infatta ändamålet laddstationer.

Förslaget utökas också i SOU 2018:76 som menar på att alla bostäder med mer än tio parkeringsplatser ska omfattas av samma lagkrav för införande av ledningsinfrastruktur oberoende av hur äganderättsformen ser ut. Det här talar verkligen för att villkor är uppfyllda och jag anser att EU-direktiven och regeringens mål bara genom att finnas bidrar till att uppfylla villkor om stadigvarande respektive väsentlig betydelse. Slutsatsen som dras av det här examensarbetet är att laddstationer är av stadigvarande och väsentlig betydelse, och att en anläggningsförrättning därför ska vara möjlig att genomföra.

Källförteckning

Offentligt tryck

Direktiv 2014/94/EU - om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen

Direktiv 2018/844/EU - om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet

Prop. 1973:160. Med förslag till anläggningslag m.m.

SOU 2018:15. Mindre aktörer i energilandskapet – genomgång av nuläget

SOU 2018:76. Mindre aktörer i energilandskapet – förslag med effekt

Myndighetspublikationer

Lantmäteriet. Handbok AL- Anläggningslagen. Senast uppdaterad 2018-05-15

Lantmäteriet. Handbok SFL - Lag om förvaltning av samfälligheter. Senast uppdaterad 2016-04-01

Litteratur

Ekback, Peter (2011). Fastighetssamverkan för utförande, drift och förvaltning av gemensamma anläggningar – särskilt om anläggningslagen. 2 uppl. Stockholm: Inst. för fastigheter och byggande, KTH.

Julstad, Barbro (2018). Fastighetsindelning och markanvändning. 6 uppl. Nordstedts Juridik AB.

Victorin och Flodin (2016). Bostadsrätt- med en översikt över kooperativ hyresrätt. 4 uppl. Iustus Förlag AB.

Österberg, Tommy (2018). Samfälligheter - Handbok för samfällighetsföreningar. 12 uppl. Nordstedts Juridik AB.

Elektroniska källor

Elsäkerhetsverket (2017). Laddstationer. Hämtad 2018-09-27.

<https://www.elsakerhetsverket.se/privatpersoner/sakra-elprodukter/produkter/laddstationer/>

Energi- och klimatrådgivningen (2018). Fixa laddplats. Hämtad 2018-10-19.

<https://energiradgivningen.se/lagenhet/fixa-laddplats>

Energimyndigheten (2018). Råd vid installation av laddstation. Hämtad 2018-09-27.

<http://www.energimyndigheten.se/klimat--miljo/transporter/energieffektiva-och-fossilfria-fordon-och-transporter/laddinfrastruktur/rad-vid-installation-av-laddstation/>

Energimyndigheten. 2030 – på väg mot ett mer hållbart energisystem. Hämtad 2018-10-24.

<https://www.energimyndigheten.se/globalassets/nyheter/2014/2030--pa-vag-mot-ett-mer-hallbart-energisystem.pdf>

Kraftringen (2018). Laddstolpar som passar dig. Hämtad 2018-10-24.

<https://www.kraftringen.se/Privat/elbilsaddning/elbilshjalpen2/villa-radhus/parkering-i-garage/elbil/>

Lantmäteriet (2018). Fastighetsregistrets innehåll. Hämtad 2018-11-20.

<https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/Fastighetsinformation/Fastighetsregistret/registrets-innehall/?faq=a00b>

Miljöförvaltningen Stockholms Stad - Frågan om samfälligheter och laddmöjligheter för laddbara fordon. Hämtas 2018-11-02.

<https://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1920110>

Naturvårdsverket (2018). Resultat för Klimatklivet. Hämtad 2018-10-01.

<https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Bidrag/Klimatklivet/Resultat-for-Klimatklivet/>

NRK (2018). Elbildeiere får styrket rett til lading i sameie og borettslag. Hämtad 2018-10-19

<https://www.nrk.no/mr/na-kan-du-kreve-lading-av-elbilen-i-borettslag-1.13860711>

NyTeknik (2004). Motorvärmare minskar skadliga utsläpp. Hämtad 2019-01-02.

<https://www.nyteknik.se/digitalisering/motorvarmare-minskar-skadliga-utslapp-6465194>.

SCB (2018), Fordonsstatistik. Hämtad 2018-11-06.

<http://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/transporter-och-kommunikationer/vagtrafik/fordonsstatistik/>

Teknikens Värld (2018). Nu finns det 33 miljoner elbilar. Hämtad 2018-10-19.

<https://teknikensvarld.se/nu-finns-det-33-miljoner-elbilar-och-laddhybrider-i-varlden-571238/>

Villaägarna (2018). Får man ha laddstationer för elbilar på samfällighetens parkering? Hämtad 2018-10-24

<https://www.villaagarna.se/samfalligheter/om-samfalligheter/nyheter/laddstationer-for-elbilar/>

Rättsfall

Fastighetsdomstolen, DF 46

Fastighetsdomstolen, F 6/97

Högsta domstolen, NJA 1989 s. 291

Högsta domstolen, NJA 2015 s. 939

Mark- och miljööverdomstolen, F 4707-15

Examensarbeten

Anderberg, Robin (2017). Marksamfälligheter – Främmande verksamhet. Fastighetsvetenskap, Institutionen för teknik och samhälle, Lunds tekniska högskola.

Nordqvist, Johanna och Twengström, Johanna (2012). Bredband - Väsentlig betydelse enligt anläggningslagen? Institutionen för Fastigheter och Byggnad, KTH.