



HÖGSKOLAN  
I GÄVLE

AKADEMIN FÖR TEKNIK OCH MILJÖ  
Avdelningen för datavetenskap och samhällsbyggnad

---

# Laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar

Beslut i strid mot anläggningens ändamål

Daniel Andersson, Axel Troeng

2022

Examensarbete, Grundnivå (kandidatexamen), 15 hp  
Lantmäteriteknik  
Lantmätarprogrammet, ekonomisk/juridisk inriktning

Handledare: Jonas Pettersson

Examinator: Marina Edlund

---



## Sammanfattning

Elektrifieringen av transportsektorn är beroende av att upprättande av ny laddinfrastruktur för elfordon sker i tillräcklig omfattning. För att nå Sveriges miljömål har Regeringen bland annat givit i uppdrag till Lantmäteriet att kartlägga eventuella hinder för laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar. Under arbetet observerade Lantmäteriet det faktum att samfällighetsföreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar för garage- och parkeringsändamål erhåller statliga bidrag för laddinfrastruktur, utan att någon kontroll utförs huruvida laddinfrastruktur ingår i gemensamhetsanläggningen eller inte.

Arbetet syftar till att utreda hur samfällighetsföreningar löser tillståndsfrågor och överenskommelser inom sin förvaltning då anläggningen inte omprövats, samt att undersöka huruvida dessa frågor tas hänsyn till vid utbetalning av bidrag. Målet med arbetet är att generera ny kunskap som kan användas av Lantmäteriet för att rikta informationsinsatser om gällande regelverk till rätt målgrupp. Arbetet har genomförts genom intervjuer med samfällighetsföreningar som erhållit bidrag för laddinfrastruktur och genom kommunikation med företrädare för Naturvårdsverket.

Av resultatet framgår att det är vanligt förekommande att samfällighetsföreningar inrättar laddinfrastruktur i strid mot anläggningens ändamål. Vidare konstateras att okunskap samt det faktum att föreningarna medvetet fattar beslut emot anläggningens ändamål på grund av tids- och kostnadsskäl är huvudorsaker för inrättandet. Författarna konstaterar även att Naturvårdsverket och Lantmäteriet har olika syn på hur laddinfrastruktur kan anses ingå i en anläggning eller inte. Vidare dras slutsatsen att inkonsekvent lagstiftning gör det svårt för de lekmän som administrerar samfällighetsföreningar att förhålla sig till gällande lagar och regler.



## **Abstract**

The electrification of the transport sector is dependent on the establishment of new charging infrastructure for electric vehicles. In order to achieve Sweden's environmental goals, the government has commissioned Lantmäteriet to chart the obstacles of establishing charging infrastructure within joint facilities.

During the charting, Lantmäteriet has observed the fact that joint property associations that manage joint facilities for garage and parking purposes receive government grants for charging infrastructure, even though the joint facility does not include charging infrastructure.

This paper aims to investigate how joint property associations manage permit issues and agreements regarding charging infrastructure, when charging infrastructure is not included in the joint facility. This paper also examines if these issues are taken into account in the grant processing by Naturvårdsverket. The aim of this paper is to generate new knowledge that can be used in Lantmäteriet's work. The study has been carried out through interviews with joint property associations and through communication with representatives from Naturvårdsverket.

The results show that it is common for joint property associations to set up charging infrastructure contrary to the purpose of the facility. Furthermore, it is stated that ignorance and the fact that the associations consciously make decisions against the purpose of the facility due to time and cost causes, are the main reasons for the establishment. The authors also state that Naturvårdsverket and Lantmäteriet have different views on when and how charging infrastructure can be considered a part of a joint property. Furthermore, it is concluded that inconsistent legislation makes it difficult for ordinary people who administer joint property associations to comply with current laws and regulations.



## **Förkortningar**

**AL** – Anläggningslagen

**MÖD** - Mark- och miljööverdomstolen

**NJA** - Nytt juridiskt arkiv

**PBF** - Plan- och byggförordningen

**PBL** - Plan- och bygglagen

**SFL** - Lagen om förvaltning av samfälligheter

**SFS** - Svensk författningssamling





## **Förord**

Genom detta arbete avslutas tre år på Lantmätarprogrammet med ekonomisk och juridisk inriktning vid Högskolan i Gävle. Först och främst vill vi tacka de samfällighetsföreningar och handläggare från Naturvårdsverket som valt att delta i studien, utan er hade arbetet inte gått att genomföra.

Vidare vill vi tacka Lantmäteriet som givit oss förtroendet att skriva detta arbete. Vi vill tacka lia Kolk från Lantmäteriet och Jonas Pettersson från Högskolan i Gävle för väl utförd handledning. Er gedigna kompetens har varit ovärderlig.

Vi hoppas att du som läsare finner studiens resultat lika intressant som vi gör!

Gävle, maj 2022

Axel Troeng & Daniel Andersson



# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	i
Abstract .....	iii
Förkortningar .....	v
Förord .....	vii
Innehållsförteckning .....	ix
1 Introduktion .....	1
1.1 Bakgrund .....	1
1.2 Avgränsning .....	1
1.3 Syfte och mål .....	1
2 Teoretisk bakgrund .....	3
2.1 Lantmäteriet .....	3
2.2 Allmänt om gemensamhetsanläggningar .....	3
2.3 Förvaltning av gemensamhetsanläggningar .....	3
2.4 Fördelning av kostnader .....	4
2.5 Omprövning .....	5
2.6 Laddinfrastruktur i gemensamhetsanläggningar .....	6
2.7 Statliga bidrag för laddinfrastruktur .....	8
2.7.1 Klimatklivet .....	8
2.7.2 Ladda bilen .....	8
2.8 Krav på laddinfrastruktur för bebyggelse .....	9
2.8.1 Nybyggnation .....	9
2.8.2 Ombyggnation .....	10
2.8.3 Retroaktivt krav .....	10
2.9 Tidigare forskning inom området .....	10
2.10 Tidigare examensarbeten .....	11
3 Metod .....	12
3.1 Metodval .....	12
3.2 Intervjuer med samfällighetsföreningar och inhämtade uppgifter .....	12
3.3 Intervjuer med Naturvårdsverket .....	13
4 Resultat .....	14
4.1 Inhämtande av uppgifter och analys av AL-beslut .....	14
4.2 Intervjuer med samfällighetsföreningar .....	14
4.2.1 Förening 1 .....	14
4.2.2 Förening 2 .....	16
4.2.3 Förening 3 .....	18
4.2.4 Förening 4 .....	20
4.2.5 Förening 5 .....	21
4.2.6 Förening 6 .....	23
4.2.7 Förening 7 .....	24
4.2.8 Förening 8 .....	26

4.3	Sammanfattning av intervjuer med samfällighetsföreningar .....	27
4.4	Intervjuer med Naturvårdsverket .....	28
4.4.1	Handläggare 1 .....	29
4.4.2	Handläggare 2 .....	29
4.4.3	Kontakt med juridiskt sakkunnig .....	30
5	Diskussion .....	31
5.1	Diskussion av metoden.....	31
5.2	Diskussion av resultatet .....	32
5.2.1	Intervjuer med samfällighetsföreningar.....	32
5.2.2	Naturvårdsverket .....	33
6	Slutsatser.....	35
6.1	Hur har rådgighet till utrymme lösts utan omprövning av gemensamhetsanläggningar? .....	35
6.2	Hur förvaltas laddinfrastruktur av samfällighetsföreningar som inte omprövat sitt anläggningsbeslut? .....	35
6.3	Ställer Naturvårdsverket krav på redovisning av hur ovanstående frågor lösts i de fall ändamålet laddinfrastruktur inte ingår i anläggningsbeslutet? .....	36
6.4	Förslag till framtida forskning .....	36
	Referenser .....	37
	Bilaga A.....	A1



# 1 Introduktion

## 1.1 Bakgrund

Riksdagen har fastställt att Sverige ska vara koldioxidneutralt till år 2045 (prop. 2016/17:146). Av Regeringens proposition *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan* (2019/20:65) framgår att elektrifieringen av transportsektorn är beroende av att upprättandet av ny laddinfrastruktur för elfordon sker i tillräcklig omfattning. I arbetet med att fullfölja klimatmålen har Statens energimyndighet på begäran av regeringen bland annat haft i uppdrag att kartlägga eventuella hinder för laddning av elfordon för bostäder med gemensamma parkeringslösningar såsom samfälligheter och bostadsrättsföreningar. Enligt Regeringsbeslut (I2021/00109) genomfördes arbetet i samarbete med Lantmäteriet och Boverket där kartläggningen baserades på Boverkets rapport som behandlar nya krav för laddinfrastruktur för laddfordon.

Under arbetet har Lantmäteriet (Lantmäteriet, personlig kommunikation, 2021) observerat det faktum att samfällighetsföreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar för garage- och parkeringsändamål erhåller statliga bidrag för laddinfrastruktur, utan att någon kontroll utförs huruvida laddinfrastruktur ingår i gemensamhetsanläggningen eller inte. För att bistå Lantmäteriets fortsatta arbete behöver följande frågor besvaras:

1. *Hur har rådygheit till utrymme lösts utan omprövning av gemensamhetsanläggningar?*
2. *Hur förvaltas laddinfrastruktur av samfällighetsföreningar som inte omprövat sitt anläggningsbeslut?*
3. *Ställer Naturvårdsverket krav på redovisning av hur ovanstående frågor lösts i de fall ändamålet laddinfrastruktur inte ingår i anläggningsbeslutet?*

## 1.2 Avgränsning

Arbetet har avgränsats till att behandla gemensamhetsanläggningar för garage- och parkeringsändamål med föreningsförvaltning och behandlar endast föreningar som erhållit bidrag av Naturvårdsverket. Arbetet har även begränsats geografiskt genom att endast behandla föreningar inom Gävleborgs län, Uppsala län, Västmanlands län och Stockholms län.

## 1.3 Syfte och mål

Examensarbetet syftar till att utreda hur föreningar löser tillståndsfrågor och överenskommelser inom sin förvaltning då anläggningen inte omprövats, samt att undersöka huruvida Naturvårdsverket tar hänsyn till ovanstående vid handläggning

av bidrag. Studiens mål är att generera ny kunskap som kan användas av Lantmäteriet. Förhoppningsvis kan den genererade informationen bidra till att rikta informationsinsatser berörande bidrag och rådande lagstiftning till rätt målgrupp samt att indirekt effektivisera fördelningen av bidrag för laddinfrastruktur vilket i sin tur optimerar användningen av skattemedel.

## **2 Teoretisk bakgrund**

### **2.1 Lantmäteriet**

Förordning (2009:946) med instruktioner för Lantmäteriet beskriver att den statliga Lantmäterimyndigheten är den myndighet som har huvudansvaret för landets fastighetsindelning. Enligt Lantmäteriet (2022a) lyder Lantmäteriet under Finansdepartementet och delas in i tre verksamhetsområden: fastighetsbildning, fastighetsinskrivning och geodata. Verksamhetsområdet fastighetsbildning ansvarar för landets fastighetsindelning, vilket innefattar beslutsfattande kring bland annat ombildning av fastigheter, bildande av nya fastigheter och inrättande av gemensamhetsanläggningar. Enligt Lantmäteriet (2022b) finns det även 39 kommunala lantmäterimyndigheter som styr fastighetsindelningen inom respektive kommuns administrativa område. Enligt förordning (2009:946) med instruktioner för Lantmäteriet ska Lantmäteriet utöva tillsyn över de kommunala lantmäterimyndigheterna.

### **2.2 Allmänt om gemensamhetsanläggningar**

Julstad (2018) beskriver att en gemensamhetsanläggning är en anläggning som ägs gemensamt av flera fastigheter. Utöver fastigheter kan även tomträtter, gruvor samt byggnader på ofri grund delta i en gemensamhetsanläggning. Inrättande av en gemensamhetsanläggning sker genom en förrättning enligt anläggninglagen (SFS 1973:1149). Vid inrättandet av en gemensamhetsanläggning meddelas ett anläggningsbeslut, som bland annat innehåller uppgifter om anläggningens deltagande fastigheter, fördelning av kostnader och anläggningens ändamål. Vidare beskrivs att förvaltningen av en gemensamhetsanläggning sker gemensamt av de fastigheter som har del i anläggningen. Enligt Borges (2006) bildas gemensamhetsanläggningar för att uppfylla gemensamma behov som fastigheterna inte kan lösa på egen hand. Paasch et al. (2017) beskriver att anläggningarna kan bildas för många olika typer av ändamål som exempelvis parkeringsanordningar, vägar och grönområden. Paasch et al. (2017) beskriver vidare att en gemensamhetsanläggning som huvudregel inte är tidsbegränsad, utan gäller tillsvdare. Enligt Lantmäteriet (2022c) är den genomsnittliga handläggningstiden för en anläggningsförrättning för närvarande 23 månader, varav åtta månader är kötid.

### **2.3 Förvaltning av gemensamhetsanläggningar**

Enligt Julstad (2018) kan förvaltningen av en gemensamhetsanläggning ske genom två former: delägarförvaltning eller föreningsförvaltning. Enligt 6§ i lagen om förvaltning av samfälligheter (SFS 1973:1150), innebär delägarförvaltning att



anläggningens delägare gemensamt tar beslut om förvaltningen, vilket betyder att samtliga delägare måste vara överens vid beslutsfattande. I det fall fastighetsägarna är oeniga kan lantmäterimyndigheten på begäran av delägare avgöra frågan genom ett sammanträde enligt 7§. Julstad (2018) argumenterar för att förvaltningen av en gemensamhetsanläggning ofta kan förenklas genom införandet av föreningsförvaltning. Vid föreningsförvaltning överförs förvaltningsansvaret till en samfällighetsförening, som utgör en egen juridisk person. Beslutsfattandet i en samfällighetsförening sker genom majoritetsbeslut på föreningsstämma. Österberg (2018) beskriver att en samfällighetsförening inte kan fatta beslut som är främmande för samfällighetens ändamål, samt att en samfällighetsförenings enda syfte är att förvalta den samfällighet vilket den är avsedd att förvalta. Föreningen är således behörig att företa åtgärder som ryms inom ramen för en gemensamhetsanläggnings anläggningsbeslut, vilket motsatsvis innebär att en förening inte är behörig att fatta beslut i strid mot anläggningsbeslutet. Österberg (2018) menar att ett beslut som fattats i strid mot gällande rättsordning är ogiltigt, oavsett om samtliga deltagare är överens eller inte. Om det finns osäkerhet huruvida ett beslut är ogiltigt eller inte kan beslutet, utan tidsfrist, klandras till mark- och miljödomstolen.

## **2.4 Fördelning av kostnader**

Enligt AL 15§ ska kostnader inom en gemensamhetsanläggning fördelas mellan de deltagande fastigheterna genom andelstal för anläggningens drift respektive utförande. Andelstal för drift baseras på fastighetens användning av anläggningen medan andelstal för utförande baseras på den nytta en fastighet har av anläggningen. Lantmäteriet (2022d) beskriver att en samfällighetsförening, genom andelstalen, kan uttaxera medel från föreningens medlemmar för att täcka de kostnader som uppkommer för anläggningens drift respektive utförande. Vidare beskrivs att driftskostnader, om anläggningsbeslutet medger det, i särskilda fall kan fördelas genom brukningsavgifter. Anläggningsbeslutet innehåller i ett sådant fall fördelningsgrund för brukningsavgiften. Lantmäteriet (2022d) beskriver fortsatt att vid uttaxering får föreningens fordran bästa rätt i uttaxerad medlems fastighet, medan en brukningsavgift tas ut av föreningens medlemmar genom fakturering. Enligt 24a § AL finns det även möjlighet att i anläggningsbeslutet införliva rätt för en samfällighets styrelse att besluta om ändring av en fastighets andelstal. Lantmäteriet (2022d) beskriver att ett sådant beslut endast får äga rum om det tydligt framgår av anläggningsbeslutet hur en sådan förändring ska genomföras, vilket i praktiken innebär att anläggningsbeslutet på något sätt behöver innehålla uppgifter om att styrelsen är behörig att ändra andelstalen, samt redovisa hur nya andelstal för olika ändamål ska beräknas. Ett beslut om ändring av andelstal av en förenings styrelse kan inte överklagas av eventuellt berörd fastighetsägare eller av anläggningens

medlemmar. Däremot kan beslutet klandras genom att missnöjd part får väcka talan i mark- och miljödomstolen.

## 2.5 Omprövning

Enligt Lantmäteriet (2022d) ska enligt huvudregeln ett lagakraftvunnet anläggningsbeslut gälla framåt i tiden. Ett anläggningsbeslut kan dock ändras genom en omprövning av gemensamhetsanläggningen enligt 35§ AL. Paragrafen beskriver att en omprövning kan ske vid tre olika fall:

- ”...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...”*

Enligt Lantmäteriet (2022d) kan ändrade förhållanden anses föreligga endast då något rent faktiskt har förändrats. Det kan således inte ske på grund av att tidigare fakta omvärderats, utan det måste uppkommit nya eller förändrade faktorer som väsentligt förändrar gemensamhetsanläggningens ändamål. Ett exempel belyses i rättsfall MÖD, dom 2021-10-12, F 8180–19. Domstolen ansåg att det fanns anledningar för omprövning då nya krav från myndigheter skapat ett behov av VA-ledningar för fastigheter utanför en befintlig gemensamhetsanläggning. Vidare kan ett annat klart behov av omprövning anses vara då erhållna erfarenheter skapar starka skäl för omprövning. Ytterligare ett skäl kan vara då teknisk utveckling skapat ett klart behov av omprövning.

Lantmäteriet (2022d) beskriver att samma materiella regelverk gäller vid omprövning som vid bildandet av en ny gemensamhetsanläggning. Detta innebär att ett antal villkor behöver uppfyllas utöver 35 § AL. Enligt 1 § AL måste anläggningen vara gemensam för flera fastigheter samt vara av stadigvarande betydelse för fastigheterna. För att inrätta en gemensamhetsanläggning behöver även vissa villkor till skydd för enskilda intressen uppfyllas. Enligt 5 § AL måste anslutningen vara av väsentlig betydelse för de fastigheter som ska anslutas till anläggningen. Vidare beskriver 6 § AL att en gemensamhetsanläggning endast kan inrättas om fördelarna med anläggningen överväger de nackdelar som anläggningen medför, det ska således uppstå en positiv nettoeffekt av inrättandet. 7 § AL ställer krav på en positiv opinion om inrättande av en gemensamhetsanläggning, vilket innebär att anläggningen inte kan inrättas om de fastighetsägare som ska delta i anläggningen motsätter sig inrättandet, och har beaktansvärda skäl för det. 8 § AL innehåller bestämmelser om gemensamhetsanläggningars utförande och lokalisering. Paragrafen innebär att anläggningen ska placeras så den medför minsta intrång utan att oskäliga kostnader uppstår. Vidare finns bestämmelser i 9–11 § AL som skydd för allmänna intressen.

Enligt Lantmäteriet (2022d) ska vid en omprövning ovan nämnda regler tillämpas som om tidigare förrättning inte ägt rum. Exempelvis är det således inte nödvändigt att omprövningen innebär att en större nettoeffekt än tidigare uppstår vad gäller 6 §, det är fullt tillräckligt att en positiv nettoeffekt anses uppstå i förhållande till om fastigheterna inte har tillgång till anläggningen. Vidare finns bestämmelser i 16 § AL behandlande avsteg från några av de villkor som skyddar enskilda intressen, vilket i praktiken innebär att prövningen förenklas då berörda sakägare är överens.

## **2.6 Laddinfrastruktur i gemensamhetsanläggningar**

En rapport från Lantmäteriet (2021) har analyserat huruvida dagens regelverk hindrar utbyggnaden av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar. I rapporten beskrivs att en omprövning av anläggningsbeslutet kan ske i de fall ett ändamål inte rymms inom ramen för anläggningsbeslutet. Dock kan skillnader i hur ett anläggningsbeslut formulerats leda till olika möjligheter för en gemensamhetsanläggning att genomföra en åtgärd eller inte. Lantmäteriet (2021) fastslår att tillgång till laddinfrastruktur kan anses vara av stadigvarande betydelse för en fastighet. Vidare dras slutsatsen att i de fall en samfällighetsförening vill upprätta laddstationer inom en gemensamhetsanläggning där laddinfrastruktur inte tydligt framgår av anläggningsbeslutet behöver beslutet omprövas, eftersom samfällighetsföreningar är bundna att verka inom ramen för sitt anläggningsbeslut. Vidare beskrivs att teknisk utveckling som laddinfrastruktur är en sådan situation som uppfyller kraven för omprövning enligt 35§ AL. Det konstateras även att en fastighet kan tvångsanslutas till en gemensamhetsanläggning för laddinfrastruktur trots att fastighetsägaren saknar elbil, på samma sätt som en fastighet kan tvångsanslutas till en parkering trots att fastighetsägaren saknar bil. Avslutningsvis dras slutsatsen att ingen ändring av nuvarande lagstiftning behövs för att kunna pröva frågan om utökning av en befintlig gemensamhetsanläggning eller för att inrätta en ny anläggning med ändamålet laddinfrastruktur.

Det finns ett antal domstolsavgöranden som kan ge förståelse för huruvida laddinfrastruktur kan rymmas inom ramen för ett anläggningsbeslut som inte tydligt beskriver ändamålet laddinfrastruktur eller dylikt. I rättsfallet NJA 1989 s. 291 klandrades ett stämmobeslut behandlande ombyggnation av en befintlig centralantennanläggning som innebar att anläggningen även kunde användas för mottagning av kabel-TV. Både dåvarande fastighetsdomstolen och Hovrätten ansåg att beslutet inte var förenligt med anläggningens ändamål. Däremot ansåg Högsta domstolen att förändringen av anläggningen inte stred mot gemensamhetsanläggningens ändamål, eftersom det inte ansågs finnas någon rättslig betydelse mellan en centralantennanläggning och en utbyggd sådan som även kan mottaga kabel-TV. Vidare konstaterade Högsta domstolen att en

samfällighetsförening har rätt att vidta alla åtgärder som kan hänföras till utförande och drift av en anläggning, vilket även innefattar förnyelse av vissa tekniska anordningar. Högsta domstolen menade således att ombyggnation av centralantennanläggningen i detta fall föll inom ramen för anläggningsbeslutet.

En klandertalan av ett stämmobeslut om upprättande av laddstationer för elfordon i en samfällighets garage prövades av Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, dom 2020-02-05, mål F 3951–19. De klagande menade att beslutet stred mot anläggningsbeslutet samt att beslutet ej skett i laga ordning på grund av felaktigheter i kallelsen till föreningsstämman. Domstolen fastslog att kallelsen bestod av sådana formaliafel att kallelsen i sig utgjorde anledning att upphäva stämmobeslutet. Trots detta valde domstolen att även pröva huruvida stämmobeslutet stred mot anläggningens ändamål. Enligt anläggningsbeslutet bestod samfällighetens ändamål av bland annat parkeringsytor, garage och parkeringsdäck men även el- och teleanläggningar. Vid stämman hade föreningen tolkat och fattat beslut om att laddstationer ansågs rymmas inom ändamålet el-anläggningar enligt anläggningsbeslutet. Föreningen menade att beslutet låg i linje med tidigare domstolsavgöranden och hänvisade bland annat till rättsfallet NJA 1989 s. 291. Domstolen menade att även om det enligt tidigare praxis funnits situationer då förnyelse av tekniska anordningar ansetts rymmas inom anläggningsbeslutet, är dessa situationer starkt begränsade på grund av anläggningslagens tvångsmässiga struktur. Vidare konstaterades att laddstationer inte kan anses rymmas inom ramen för ändamålet el-anläggning och inte heller inom ändamålet garage. Domstolen fastslog att samfällighetsföreningen inte på något sätt har befogenhet att utvidga anläggningens ändamål, stämmobeslutet ansågs därför vara ogiltigt.

Det finns även ett domstolsavgörande, mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, 2021-04-08, mål F 4320–20, som i skrivande stund prövas av mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt. En föreningsmedlem klandrade ett stämmobeslut som innebar upprättande av stationer för elbilsaddning. Den klagande anförde att beslutet var ogiltigt eftersom beslutet stod i strid mot samfällighetens ändamål enligt 18§ SFL. Föreningen menade å andra sidan att beslutet var förenligt med anläggningens ändamål och rymms inom ändamålet el-kraft till garage enligt anläggningsbeslutet. Domstolen inledde med att konstatera att en samfällighetsförening är behörig att utföra alla de åtgärder som faller inom ramen för anläggningens ändamål, vilket innebär att föreningen saknar behörighet att utföra åtgärder som faller utanför anläggningens ändamål. Vidare konstateras att laddstationer inte kan anses vara en förnyelse av befintlig utrustning, utan skapar en ny funktion som inte rymms inom anläggningens ändamål. Därutöver konstaterade domstolen att beslutet inte leder till nytta för samtliga av föreningens medlemmar,

eftersom beslutet innebär att bara ett fåtal medlemmar får tillgång till laddning. Stämmobeslutet ska därav upphävas eftersom det strider mot 18 och 19 §§ SFL.

## **2.7 Statliga bidrag för laddinfrastruktur**

Enligt Förordning (SFS 2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar är Naturvårdsverket den myndighet som administrerar bidrag för laddinfrastruktur. Enligt Riksrevisionen (2019) kan bidrag för laddinfrastruktur motiveras av det faktum att välutbyggd laddinfrastruktur behövs för att optimera användandet av elbilar, samtidigt som det krävs ett stort antal elbilar för att initiativ till utbyggnad av laddinfrastruktur ska kunna ske. Regeringens proposition *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan (2019/20:65)* beskriver att uppgifter från Statens energimyndighet visar att 80–90 procent av dagens elfordonsladdning sker genom så kallade icke-publika parkeringsplatser. Med icke-publika parkeringsplatser avses parkeringsplatser som är lokaliserade vid bostäder eller arbetsplatser. Slutligen konstateras att det finns motiv att ge stöd till laddinfrastruktur av icke-publik natur såväl som laddinfrastruktur för av publik natur, för att påskynda utvecklingen av transportsektorn. Publik laddning bör dock endast ses som en utfyllnad till icke-publik laddning.

Enligt Regeringen (2019) var de bidrag som erhöles för icke-publik laddinfrastruktur före år 2019 en del av Klimatklivet. I regeringens vårbudget 2019 reformerades bidragssystemet för laddinfrastruktur och ett nytt bidrag Ladda bilen, inrättades för att förenkla möjligheten för föreningar och organisationer att få stöd för elbilsladdning. I dagsläget gäller således Klimatklivet främst för publik laddinfrastruktur medan Ladda bilen är tillämplig för icke-publik laddinfrastruktur.

### **2.7.1 Klimatklivet**

Enligt Riksrevisionen (2019) är Klimatklivet en bidragsform som kan utgå för utsläppsminskande åtgärder. Bidraget kan sökas av bland annat företag, kommuner, organisationer och föreningar med syftet att påskynda Sveriges miljö kvalitetsmål. Privatpersoner kan inte ansöka om bidraget, utan bidraget har fördelats till företag och organisationer, för ett flertal olika åtgärder.

### **2.7.2 Ladda bilen**

Enligt Naturvårdsverket (2022) är Ladda bilen ett bidrag som kan sökas av organisationer och föreningar för inrättande av laddstationer för elbilar, där stationerna är lokaliserade vid bostäder eller arbetsplatser. Laddstationerna ska som huvudsak brukas av anställda eller boende. Vidare beskrivs att bidraget inte kan erhållas för åtgärder som enligt lag måste genomföras, eller för laddstationer till privatpersoner. Vidare kan stöd inte beviljas om sökande tidigare erhållit så kallat de

minimis-stöd, om beloppet överstigit 200 000 euro, inom de senaste tre åren. Den lagstiftning som styr fördelning av bidraget är Förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon. Enligt 6§ definieras bidragsberättigade åtgärder som material- och arbetskostnader som kan vara exempelvis laddstationer, montering och framdragande av elledningar. Enligt 8§ uppgår bidraget till högst 50% av kostnaderna med en maxgräns på 15 000 kr per laddningspunkt.

Enligt Naturvårdsverket (2022) kan ansökan göras digitalt eller genom en blankett som skickas till Naturvårdsverket. Ansökan om bidrag kan göras efter eller innan laddinfrastrukturen installeras. I det fall ansökan görs i efterhand ska ansökan inkomma till Naturvårdsverket senast sex månader efter inrättandet. Därefter beviljar eller avslår Naturvårdsverket ansökan. I det fall bidraget beviljas måste sökande begära utbetalning av bidraget inom tre månader. I det fall ansökan görs i förväg ska åtgärden utföras inom nio månader. Vidare ska en begäran om utbetalning inkomma till Naturvårdsverket inom tre månader efter slutförd åtgärd. Enligt Naturvårdsverket (2022) behöver ett antal handlingar bifogas, som illustreras i figur 1.

**Dessa handlingar ska bifogas med ansökan om bidrag**

- Dokument som styrker att du äger fastighetsbeteckningen eller styrker nyttjanderätt.
- De minimis-blankett
- Fullmakt (Om er organisation kräver det)
- Anläggningsbeslut (gäller enbart samfällighetsföreningar)

*Figur 1. Ansökningshandlingar för bidrag (Naturvårdsverket 2022).*

## **2.8 Krav på laddinfrastruktur för bebyggelse**

### **2.8.1 Nybyggnation**

För att tillgodose EU:s nya regelverk enligt Europaparlamentet och rådets direktiv (2018/844) infördes i maj 2020 ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen (SFS 2010:900) 8 kap. 4 § som innebär att vissa byggnadsverk ska utrustas med infrastruktur för laddning av elfordon. Plan- och byggförordningen (SFS 2011:388) preciserar i vilka byggnadsverk krav ställs på laddinfrastruktur. Enligt PBF 3 kap. 20b § ska parkeringsanläggningar med tio parkeringsplatser eller fler, i en byggnad eller på byggnadens tomt vara utrustad med ledningsinfrastruktur till samtliga

parkeringsplatser. Vidare ska byggnader som ej är bostadshus och har fler än tio parkeringsplatser i byggnaden eller på tomten vara utrustade med ledningsinfrastruktur för en femtedel av parkeringsplatserna, dessutom ska det finnas tillgång till minst en laddstation. Det beskrivs även att bestämmelserna endast gäller för uppvärmda byggnader, vilket enligt 20b § 3st definieras som byggnader vars uppvärmning sker genom att energi används för att påverka inomhusklimatet.

### **2.8.2 Ombyggnation**

Det finns även krav vid ombyggnation av befintliga byggnader. Enligt PBF 3kap. 22 § 3st gäller kraven enligt 3kap. 20b § även vid två fall av ombyggnationer av befintliga byggnader eller anläggningar. Det första fallet är vid ombyggnation av en byggnads elektriska infrastruktur där parkering ryms inom byggnaden. Det andra fallet är vid förändring av en byggnad vars parkering är belägen på tomten, i detta fall gäller PBF 3kap. 20b § för de förändringsåtgärder av parkeringen som sker i samband med ombyggnation av byggnaden. Detta innebär att kravet endast gäller för parkeringar på byggnadens tomt, om det sker en ombyggnation av byggnaden i samband med en förändringsåtgärd på parkeringen.

Den exakta innebörden av förändringsåtgärder framgår inte av plan- och bygglagstiftningen. Boverket (2021) beskriver att: väsentlig ändring av parkeringsplatsers placering på en bilparkering, upprättande av ny belysning eller anläggande av ny markbeläggning för större del eller hela bilparkeringen kan vara sådana ändringar som innebär krav på att laddinfrastruktur behöver upprättas. Vidare beskrivs att: målning av linjer på parkeringsplatser, mindre omfattande lagningar av markbeläggning eller mindre omfattande byten av befintliga belysningsarmaturer är exempel på sådana åtgärder som inte kräver utbyggnad av laddinfrastruktur.

### **2.8.3 Retroaktivt krav**

För befintliga byggnader som ej är bostadshus finns det ett retroaktivt krav som enligt PBF 3 kap. 20c § senast skall vara uppfyllt den 1 januari 2025. Kravet innebär att uppvärmda byggnader med fler än 20 parkeringsplatser totalt i byggnaden eller på tomten måste vara utrustade med minst en laddstation.

## **2.9 Tidigare forskning inom området**

Det finns tidigare forskning som påvisar en korrelation mellan laddinfrastruktur och antalet elbilar i samhället. Mersky et al. (2016) har tidigare undersökt till vilken grad olika faktorer skapar incitament för människor att införskaffa elektriska fordon. Hybridfordon, golfbilar, motorcyklar samt lastbilar exkluderades från

undersökningen. Av resultatet kan utläsas att tillgången till laddinfrastruktur var en vital faktor för antalet elfordon sålda i Norge år 2010–2013.

I Santos och Davies (2020) studie inhämtades information från 143 experter inom området från Tyskland, Österrike, Spanien, Nederländerna och Storbritannien. Resultatet av studien visar att över 75% av de tillfrågade menar att utbredningen av laddinfrastruktur är den viktigaste faktorn för att öka antalet elfordon i samhället.

Noel et al. (2020) har studerat i vilken utsträckning hinder som elfordons räckvidd, pris, laddinfrastruktur samt kunskapsbrist bland konsumenter påverkar elektrifieringen av fordonsparken i Norden. Skribenterna framför bland annat att utbyggd laddinfrastruktur i anslutning till hem och arbetsplatser är viktigare än publik laddinfrastruktur vad gäller konsumenters vilja att investera i elfordon.

## **2.10 Tidigare examensarbeten**

Kullgren (2018) har tidigare undersökt huruvida laddinfrastruktur kan rymmas inom ramen för befintliga anläggningsbeslut. Kullgren konstaterar att vid tidpunkten för arbetet kan inte laddinfrastruktur anses ingå i en gemensamhetsanläggning som inte uttryckligen beskriver att laddinfrastruktur ska ingå. Arbetet hanterar även frågan huruvida laddinfrastruktur uppfyller de grundläggande krav som ställs för inrättande av gemensamhetsanläggningar enligt AL. Kullgren drar slutsatsen att laddinfrastruktur anses uppfylla de ställda kraven och därmed kan ingå i en gemensamhetsanläggning. Arbetet innefattar även en fallstudie. I studien undersöktes tio gemensamhetsanläggningar med ändamålet parkering. Resultatet visar att minst två av föreningarna upprättat laddinfrastruktur utan att laddinfrastruktur ingår i anläggningsbeslutet.

Det finns tidigare examensarbeten som behandlar den praktiska förvaltningen av samfälligheter, vilka kan ge en fördjupad förståelse för hur en situation kan uppstå där en samfällighetsförening inrättar laddinfrastruktur i strid mot anläggningsbeslutet. Arvids (2013) har studerat samfällighetsföreningars praktiska arbete. Av studien framgår bland annat att kunskapsbrister inom en samfällighetsstyrelse kan bidra till beslut som ligger utom anläggningsbeslutet. Johansson (2016) har undersökt huruvida brister och svagheter i SFL påverkar lagens praktiska tillämpning. Arbetet genomfördes genom intervjuer med samfällighetsföreningar och experter inom området. Av resultatet framgår bland annat att det förekommer att samfällighetsföreningar fattar beslut i strid mot anläggningsbeslutet och därmed även 18 § SFL. Johansson drar slutsatsen att det inte finns några brister i hur 18 § är formulerad, utan menar att besluten fattas av okunskap inom föreningen eller genom att en förening medvetet tar beslut emot paragrafen.



## 3 Metod

### 3.1 Metodval

För att effektivt besvara frågeställningen användes en kvalitativ metod, som utfördes genom kvalitativa intervjuer med representanter från samfällighetsföreningar och Naturvårdsverket. Figur 2 redovisar en schematisk skiss över metoden.

Enligt Larsen (2018) är intervjuer en bra metod för att få en bredare förståelse om ämnet som diskuteras. Intervjuer ger även intervjuaren möjligheter att ställa följdfrågor samt besvara motfrågor och leda respondenten på rätt väg om den inte förstår frågorna i intervjun. Jacob och Furgerson (2012) beskriver att målet med kvalitativ forskning är att frambringa ett så utförligt svar som möjligt av den tillfrågade. Därmed bör slutna frågor undvikas. Med slutna frågor menas så kallade ja/nej-frågor. Vidare beskrivs att det är fördelaktigt att börja med frågor av enklare karaktär för att därefter graduellt övergå till frågor av mer komplexitet. Motivet bakom förfarandet beskrivs vara att succesivt öka förtroendet mellan intervjuaren och den intervjuade.

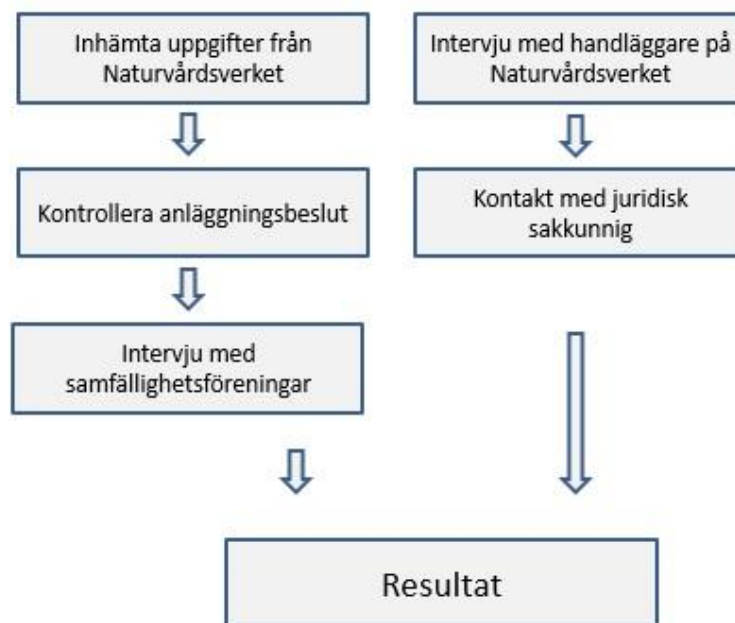
### 3.2 Intervjuer med samfällighetsföreningar och inhämtade uppgifter

För att besvara frågorna *Hur har rådighet till utrymme lösts utan omprövning av gemensamhetsanläggningar?* och *Hur förvaltas laddinfrastruktur av samfällighetsföreningar som inte omprövat sitt anläggningsbeslut?* genomfördes intervjuer med samfällighetsföreningar som erhållit bidrag för laddinfrastruktur, vars ändamål inte innefattar laddinfrastruktur. Relevanta föreningar att intervjua valdes ut genom att först inhämta information från Naturvårdsverket, innehållande vilka föreningar som erhållit bidrag för laddinfrastruktur genom bidragsformerna Klimatklivet och Ladda bilen. Därefter kontrollerades respektive förvaltnings ändamål med hjälp av verktyget FR-webb som erhöles av Lantmäteriet. Slumpvist utvalda föreningar vars anläggningsbeslut inte omfattade laddinfrastruktur kontaktades för en intervjufrågan via telefon. I samband med förfrågan informerades respondenten om studien samt gavs information om att alla studiens deltagare förblir anonyma. Uppgifter om de olika föreningarnas kontaktuppgifter erhöles genom samfällighetsregistret. Tillgång till samfällighetsregistret möjliggjordes genom verktygen FR-webb. Några kontaktuppgifter erhöles genom nummerupplysningstjänster på internet. Intervjuerna genomfördes fysiskt eller digitalt genom videolänkverktyget Zoom efter överenskommelse med respektive respondent. Intervjuerna bestod av tio frågor utformade specifikt för att besvara frågeställningen samt ett antal allmänna frågor av enklare karaktär, se *Bilaga A*. Intervjufråga 1–7 skickades till respektive respondent i förväg. Syftet med detta

förfarande var att säkerställa att respondenten var förberedd och därmed kunde besvara frågorna detaljerat. Fråga 8–10 ansågs vara av mer kontroversiell natur och valdes därför att inte skickas ut i förväg, eftersom det befarades kunna leda till tillgjorda svar som inte överensstämde med verkligheten. Under intervjuerna nedtecknades en sammanfattning av respektive respondents svar för respektive fråga.

### 3.3 Intervjuer med Naturvårdsverket

Frågan *Ställer Naturvårdsverket krav på redovisning av hur ovanstående frågor lösts i de fall ändamål laddinfrastruktur inte ingår i anläggningsbeslutet?* besvarades genom intervjuer med representanter från Naturvårdsverket. Initialt genomfördes intervjuer med handläggare från myndigheten, genom att via telefon ringa till Naturvårdsverket under de tider som handläggare var tillgängliga enligt myndighetens webbplats. Därutöver genomfördes en mailutväxling med en juridiskt sakkunnig från myndigheten, som syftade till att kunna svara på några av de följdfrågor som uppkommit från tidigare handläggareintervjuer. Kontakt med sakkunnig erhöles genom en av de intervjuade handläggarna.



Figur 2. Schematisk skiss över metod.

## **4 Resultat**

I följande avsnitt redovisas resultatet av informationen som inhämtats genom de tillämpade metoderna i metodavsnittet.

### **4.1 Inhämtande av uppgifter och analys av AL-beslut**

Begäran om uppgifter av utbetalat stöd av Naturvårdsverket resulterade i en lista innehållandes 119 samfällighetsföreningar som erhållit stöd genom bidragen Klimatklivet eller Laddabilen i Gävleborgs län, Uppsala län, Västmanlands län och Stockholms län. Vid en genomgång av respektive förenings anläggningsbeslut framgick att samtliga 119 anläggningar hade ändamålet parkering, carport, garage eller liknande. Vidare framgick att 7 av de 119 anläggningarnas anläggningsbeslut även innehöll ändamålet laddinfrastruktur.

### **4.2 Intervjuer med samfällighetsföreningar**

Nedan redovisas resultatet av totalt åtta genomförda intervjuer med representanter från samfällighetsföreningar samt en kort sammanställning av föreningens ändamål. För respektive fråga redogörs en sammanfattning av de svar som inkommit från respektive samfällighetsförening. Förening 2–7 intervjuades genom videolänksamtal, medan intervjun med förening 1 genomfördes fysiskt.

#### **4.2.1 Förening 1**

Samfälligheten består av 36 radhusfastigheter. Föreningen förvaltar bland annat garagebyggnader med totalt 36 parkeringsplatser samt besöksparkering utomhus. Anläggningens ändamål beskrivs enligt fastighetsregistret som: Ledningar för vatten, värme, el, utrustning för tv-mottagning, garagebyggnader, parkeringsplatser, vägar, undercentral, fastighetsförråd, anläggningar för sophantering och fiberkabelnät mm. Figur 3 visar ett urklipp från anläggningens förrättningsakt som illustrerar delar av anläggningens ändamål.

### Anläggningsbeslut

- 1 Gemensamhetsanläggningen skall inrättas och bestå av utvändiga ledningar, huvudledningar inom byggnader, i mark, i kulvert, på vägg avsedda för spillvatten, regnvatten, kallvatten, varmvatten och värmeledning. Ledningar för elektricitet där elverket ej svarar härför fram till mätare i respektive lägenheter samt ledningar för gatubelysning.

Antennförstärkare, TV-antenn med ledningar till respektive lägenheter, lyktstolpar för gatubelysning jämte skyltar för trafik.

4 stycken garagebyggnader, parkeringsplatser och vägar, undercentral och fastighetsförråd.

Figur 3. Urklipp från anläggningsbeslut.

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Föreningen har installerat 28 laddstationer. Laddstationerna är belägna på stolpar vid respektive garageplats.

### **Hur många gånger har föreningen sökt/fått bidrag?**

Föreningen har ansökt om bidrag två gånger. Första gången för 21 laddpunkter och den andra gången för sju laddpunkter. Båda gångerna har bidrag betalats ut.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Beslutet att upprätta laddinfrastruktur togs via ett stämmobeslut vid årsstämman. Inga invändningar fanns mot stämmobeslutet. De fastigheter som ej var representerade på stämman fick ett brevutskick om att det fanns tankar på att upprätta laddinfrastruktur inom föreningen. Innan installationen inhämtades dessutom en underteckning från samtliga medlemmar, som därigenom godkände att laddinfrastruktur skulle installeras.

### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

Laddinfrastrukturen finansierades av de fastigheter som ville ha tillgång till en laddbox, dessa betalade in en summa på 15 000 kr till föreningen som en form av anslutningsavgift, resterande del av kostnaderna täcktes av bidraget. Innan anslutningsavgiften inkommit från medlemmarna låg föreningen ute med pengar som togs ur föreningens likvida medel. Respondenten menar att för de fastigheter som ej valde att få tillgång till en laddbox uppkom därmed ingen kostnad.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen? Genom andelstal eller på annat vis?**

Användaren betalar efter förbrukning. Hur kostnader för framtida underhåll ska fördelas är inte fastställt, detta kommer förmodligen fastställas på en kommande föreningsstämma. I dagsläget finns garanti från försäljaren.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Det är inte helt klarlagt huruvida laddboxarna är personliga eller ej. Respondentens åsikt är att föreningen äger ledningar och mätare med mera, medan själva laddboxen ägs av respektive brukare. Respondenten menar vidare att laddboxarna följer med fastigheten vid en framtida försäljning.

### **Anses laddinfrastrukturen vara en del av gemensamhetsanläggningen?**

Ja. Respondenten menar att eftersom laddinfrastrukturen är del av elförsörjningen och är belägen i de gemensamma garagen är den en del av anläggningen. Det går att diskutera om själva laddboxen ingår i anläggningen.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Ja, eftersom samtliga fastighetsägare var med och godkände beslutet. Dessutom har ingen kostnad uppkommit för de medlemmar som inte har tillgång till en laddbox. Respondenten menar att föreningen inte gjort något fel, eftersom beslut om inrättande beskrivs vara en juridisk gråzon och att beslutet var nödvändigt för att området skulle få tillgång till laddstationer.

### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Ja, dåvarande styrelse diskuterade omprövning inför upprättandet. Föreningen tolkade regelverket som att föreningen kunde upprätta laddinfrastruktur utan att ompröva AL-beslutet. Anledningen till att inte ompröva anläggningsbeslutet var främst en tids- och kostnadsfråga. Respondenten beskriver att *"Lantmäteriet uppfattas som en krånglig apparat"*.

## **4.2.2 Förening 2**

Samfällighetsföreningen består av fyra bostadsrättsföreningar och förvaltar en anläggning upprättad år 2018. Anläggningens ändamål beskrivs enligt fastighetsregistret som: Parkeringsgarage, tekniska installationer för ventilation, elförsörjning och oljeavskiljning. Parkeringsgaraget består av 166 parkeringsplatser. Figur 4 visar ett urklipp från anläggningens förrättningsakt som illustrerar delar av anläggningens ändamål.

Gemensamhetsanläggningen ska inrättas och bestå av:

- 1) Garageutrymme med tillhörande ytskikt, ramper, garageportar, entréer med låsanordningar. Utbredning i plan redovisas i aktbilagor ÖV7- 10.
- 8) El-tekniska installationer betjänande garage, såsom el-ledningar, stegar med infästningsanordningar samt el-central lokaliserad i el-rum på nedre garageplan (våningsplan 1). El-rummets inre ytskikt samt dörrparti med tillhörande låsanordning ingår. El-centralens läge redovisas i aktbilaga ÖV13,

Figur 4. Urklipp från anläggningsbeslut.

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Inom föreningen finns det fem installerade laddstationer, tre av dessa var tidigare uttag för motorvärmare som nu har ersatts med laddboxar. Samtliga laddboxar är belägna inom garaget som samfällighetsföreningen förvaltar.

### **Hur många gånger har föreningen sökt/fått bidrag?**

Föreningen har ansökt om bidrag en gång och erhållit bidrag en gång.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Beslutet om att inrätta laddinfrastruktur fattades av styrelsen. Samtliga bostadsrättsföreningar som är medlemmar i samfälligheten godkände även detta beslut. Ingen har under eller efter inrättandet ifrågasatt beslutet.

### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

Initialt användes föreningens likvida medel. På sikt har laddinfrastrukturen finansierats genom avgiften från medlemmarna. Kostnaden för laddboxarna är således inbyggd i avgiften till samfälligheten.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

De som använder laddboxarna står för elkostnaden. Utöver den inbyggda avgiften, betalar de som har tillgång till laddstation en fast avgift för el varje månad.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Laddstationerna ägs av föreningen. Upp till fyra hushåll delar på varje laddstation. För att kunna använda laddboxarna krävs en typ av tagg, som fungerar som en elektronisk nyckel.

### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Respondenten menar att det är en del av gemensamhetsanläggningen. Vidare ifrågasätts varför laddstationer inte skulle vara en del av anläggningen.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

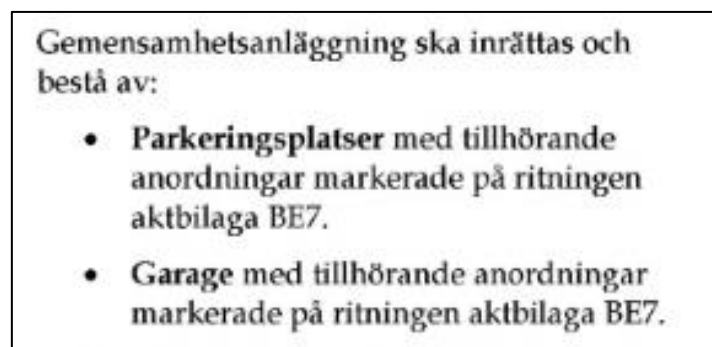
Ja, det ingår i styrelsens uppgifter att fatta sådana beslut.

### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

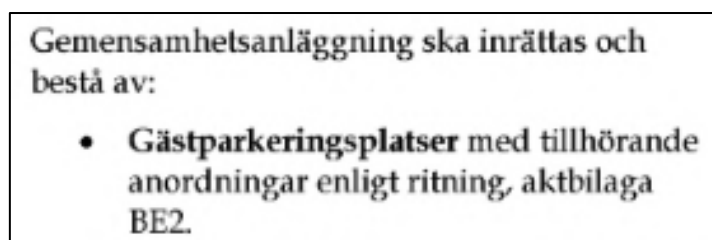
Ja. Omprövning diskuterades, styrelsen drog dock slutsatsen att det var för dyrt att ompröva samt att det tar alldeles för lång tid. Föreningen känner sig även bakbunden av de nya krav om laddinfrastruktur som regleras i PBL och PBF. Respondenten menar vidare att styrelsen tolkade regelverket som att ombyggnation av motorvärmare till laddstationer inte strider mot anläggningsbeslutet. Däremot hade en större ombyggnation av anläggningen krävt omprövning.

#### **4.2.3 Förening 3**

Samfällighetsföreningen förvaltar två gemensamhetsanläggningar och består av sex bostadsrättsföreningar, ett kommunalt bolag samt nio bostadsfastigheter. Ändamålet för anläggningarna beskrivs enligt fastighetsregistret för anläggning 1 som: Vägar, avloppsanläggning, elledning och/eller belysning, grönområden, garage och/eller parkering. Medan ändamålet för anläggning 2 beskrivs som: Garage och/eller parkering. Figur 5 och 6 visar ett urklipp från anläggningarnas förrättningsakter som illustrerar delar av anläggningarnas ändamål.



*Figur 5. Urklipp från anläggningsbeslut, anläggning 1.*



*Figur 6. Urklipp från anläggningsbeslut, anläggning 2.*

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Inom föreningen finns det 35 laddstationer. Eftersom föreningen består av flera olika bostadsrättsföreningar är laddstationerna utspridda över hela den yta som gemensamhetsanläggningarna disponerar.

### **Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?**

Bidraget har sökts en gång och utbetalats en gång.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Tankar om laddinfrastruktur väcktes på ett styrelsemöte. Föreningens styrelse har därefter diskuterat frågan med de bostadsrättsföreningar som är medlemmar i föreningen. Därefter fattades beslut om inrättande av laddinfrastruktur på en extrastämma. Under extrastämman accepterade alla närvarande förslaget och ingen har i efterhand satt sig emot beslutet.

### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

Laddinfrastrukturen finansierades genom uttaxering från de bostadsrättsföreningar som är medlemmar i föreningen. Det är oklart hur dessa sedan fördelade kostnaderna för sina medlemmar. Den intervjuade föreningsmedlemmen beskriver att hans bostadsrättsförening använde sig av likvida medel.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

Kostnaderna fördelas helt och hållet enligt gemensamhetsanläggningens andelstal. Kostnaderna beräknas ut genom totalt antal laddstolpar delat på varje bostadsrättsförenings andelstal i anläggningen. De som använder laddboxarna får stå för sin egen elförbrukning.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Laddstationerna ägs av föreningen men de som använder dem har en typ av personlig nyttjanderätt.

### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Ja.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Ja, respondenten menar att det ligger under samfällighetsföreningens ansvar. Respondenten menar att föreningen visste att det ej var vattentätt, men anser att det ingår inom ramen för anläggningsbeslutet.

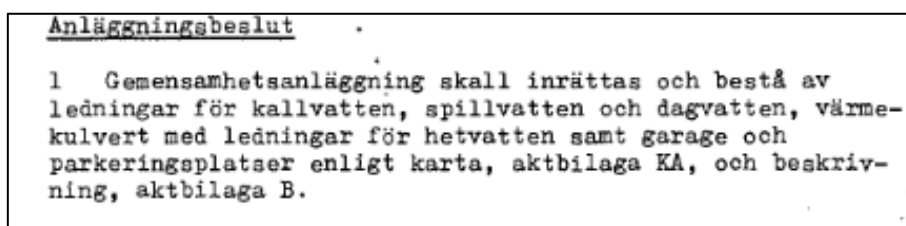
### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Ja, omprövning ansågs dock inte behövas för åtgärden.



#### 4.2.4 Förening 4

Samfällighetsföreningen förvaltar två gemensamhetsanläggningar och består av 137 radhusfastigheter uppförda i slutet av 60-talet. Ändamålet för anläggningarna beskrivs enligt fastighetsregistret för anläggning 1 som: Ledningar för kall-, spill och dagvatten, undercentral för fjärrvärme, värmekulvert med ledningar för hetvatten, mätutrustning för digital värmeavläsning inklusive ledningar, garage och parkeringsplatser, kabel-tv. Ändamålet för anläggning 2 beskrivs som: Kärlskåp för gemensam sophantering. Figur 7 visar ett urklipp från förrättningsakten för anläggning 1, som illustrerar delar av anläggningens ändamål.



Figur 7. Urklipp från anläggningsbeslut, anläggning 1.

#### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Inom föreningen finns det 48 installerade laddpunkter. Ytterligare en laddstation är beställd. Samtliga av dessa laddstationer är belägna inom det garage som ägs av samfällighetsföreningen.

#### **Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?**

Föreningen har ansökt om bidraget en gång och erhållit bidrag en gång.

#### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Föreningens styrelse fick i uppdrag att undersöka om det var möjligt att upprätta laddinfrastruktur i föreningens garage. Bakgrunden till detta var att flera medlemmar hade börjat ladda bilen genom befintliga motorvärmarruttag i föreningens garage och således laddade bilen gratis. Vid en senare stämma togs beslut om att införskaffa laddboxar till föreningen, vid denna stämma närvarade cirka 30% av medlemmarna. Ingen har motsatt sig beslutet i efterhand.

#### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

Föreningen installerade laddinfrastruktur och ansökte om bidrag. Till en början användes föreningens fonderade medel för att finansiera laddinfrastrukturen. De medlemmar som ville ha tillgång till laddbox fick sedan köpa loss en laddstation av föreningen. Laddinfrastrukturen finansierades således i slutändan genom bidraget och de pengar som inkom från medlemmarna.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

Varje medlem som har en laddbox blir debiterad efter förbrukning av föreningen. Föreningen står för underhållskostnader av infrastrukturen, medan varje medlem står för underhållskostnader för sin egen laddbox.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Laddstationerna är personliga för de medlemmar som har tillgång till en laddstation eftersom de köpt ut laddstationen av föreningen. Alla har en personlig parkeringsplats där laddboxen är belägen.

### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Nej. Respondenten menar att den inte ska ses som en del av gemensamhetsanläggningen eftersom varje person äger sin laddbox.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Ja, föreningen ansåg sig vara behörig att upprätta laddinfrastruktur. Respondenten drar paralleller mot tidigare rättsfall, bland annat NJA 1989 s. 291 och menar att elbilsaddning kan klassas som sådan teknisk utveckling som gör att föreningen kan utvidga anläggningen. Respondenten menar fortsatt att föreningen tidigare varit i kontakt med Lantmäteriet vid förändring av anläggningsbeslutet vid installation av bredband. Lantmäteriet hade då återkopplat med att ett anläggningsbeslut inte behöver tolkas bokstavligen. Vidare beskrivs att om medlemmar fått fortsätta att ladda bilen gratis, hade det på sikt blivit en större kostnad för föreningen än själva installationen av laddstationer.

### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Ja, två huvudfaktorer beskrivs som anledningen till att föreningen valde att inte söka omprövning. För det första menar respondenten att föreningens tidigare erfarenhet av Lantmäteriet är att Lantmäteriet är dyra och långsamma. Detta kombinerat med föreningens ställningstagande om att laddinfrastruktur kan anses ingå i föreningens ändamål, gjorde att styrelsen bedömde den nuvarande lösningen vara bättre. Respondenten menar avslutningsvis att det är ovisst huruvida elbilar är framtiden.

#### **4.2.5 Förening 5**

Samfällighetsföreningen förvaltar en gemensamhetsanläggning och består av 38 par- och radhusfastigheter. Ändamålet för anläggningen beskrivs enligt fastighetsregistret som: Kommunikationsytor, lekplatser, plank, carportar, parkeringsplatser, gemensamma förråd, sophus, containerplats, abonnentcentral, ledningar för kall- spill- och dagvatten, ledningar för el, värme och tappvarmvatten, centralantenn, mätare. Figur 8 visar ett urklipp från anläggningens förrättningsakt som illustrerar delar av anläggningens ändamål.

Gemensamhetsanläggning skall inrättas och bestå av  
Kommunikationsytor, lekplatser, plank, carportar, parkerings-  
platser, gemensamma förråd, sophus, containerplats, abonnent-  
central, allt beläget inom [redacted] och [redacted] innan  
dess gräns har blivit justerad. Kartbilaga M 111.

Figur 8: Urklipp från anläggningsbeslut.

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Föreningen har tio installerade laddpunkter. Laddpunkterna är belägna vid olika garageplatser inom föreningen. Respondenten menar att laddboxarna är lätta att flytta, det går således att flytta en laddbox från en parkeringsplats till en annan om behovet av laddning vid en viss plats skulle försvinna.

### **Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?**

Föreningen har ansökt om bidrag en gång och erhållit bidrag en gång.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Inrättandet diskuterades på en årsstämma. Beslutet fattades genom att styrelsen skickade ut en förfrågan via brev till samtliga medlemmar i föreningen. Efter godkännande från samtliga medlemmar installerades laddinfrastrukturen.

### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

För att finansiera laddinfrastrukturen användes föreningens fonderade medel.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

Varje medlem som använder sig av en laddbox får varje år betala en avgift om 2 500kr till föreningen. Medlemmarna som använder laddboxarna får även betala en summa varje kvartal som baseras på deras förbrukning.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Laddboxarna beskrivs som halvpersonliga. De medlemmar som har tillgång till en elbil har fått en laddbox installerad vid sin parkering. Om en medlem flyttar eller inte längre är i behov av laddboxen, kan laddboxen flyttas till en annan parkeringsplats.

### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Ja. Respondenten menar att laddinfrastrukturen är en del av anläggningen som det ser ut idag.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Ja, eftersom alla medlemmar godkänt upprättandet. Respondenten medger dock att föreningen vet om att inrättandet är fel enligt rådande lagar och regler. Dock anses beslutet vara moraliskt rätt, eftersom något måste göras för att utsläppen ska kunna minskas.

### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Ja. Respondenten beskriver att omprövning diskuterades, men snabbt avfärdades eftersom omprövning ansågs vara orimligt dyrt. Respondenten menar att omprövning är *“en helvetes dyr historia eftersom Lantmäteriets priser inte är humana”*.

#### **4.2.6 Förening 6**

Samfällighetsföreningen förvaltar en gemensamhetsanläggning och består av 77 fastigheter. Inom föreningen finns det två garagelängor samt parkeringsplatser utomhus. Ändamålet för anläggningen beskrivs enligt fastighetsregistret som: Vägar, gångvägar inkl. trappor, parkeringsdäck, parkeringsplatser, garage, soprum/förråd, lekplatser, kvartersgård/skyddsrum, vatten- och avloppsledningar inkl. vattenmätare och rensbrunn, grönområden, belysning, elskåp, uteplatser. Figur 9 visar ett urklipp från anläggningens förrättningsakt som illustrerar delar av anläggningens ändamål.

**Parkeringsdäck inklusive elstolpe till varje parkeringsplats, markerat med blått på aktbilaga BE3**

*Figur 9. Urklipp från anläggningsbeslut.*

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Inom föreningen finns det 25 laddpunkter. Samtliga laddstationer är belägna inom samfällighetens område, i garage och vid parkeringsplatser utomhus.

### **Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?**

Föreningen har sökt bidrag två gånger. För 13 laddstationer vid första tillfället och 12 laddstationer vid andra tillfället. Bidrag har erhållits för respektive ansökan.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Beslut om inrättande togs på föreningsstämma. Av närvarande medlemmar på stämman var ingen emot beslutet. Stämman hölls dock under covid-19 pandemin och deltagarantalet var därför väldigt lågt. Efter stämman skickades enkäter ut till föreningens medlemmar för att få en mer detaljerad bild på behovet av tillgång till

en laddbox. Respondenten menar att föreningen måste tänka framåt i tiden, och genomföra åtgärder för att bibehålla värdet på fastigheterna inom föreningen. Upprättandet av laddinfrastruktur är därav viktigt för att föreningen ska kunna hänga med i den tekniska utvecklingen samt för att värdet och attraktiviteten i föreningen ska vara fortsatt hög.

#### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

Initialt användes föreningens likvida medel för att finansiera laddinfrastrukturen. På sikt är tanken att laddinfrastrukturen ska finansieras genom att de medlemmar som har tillgång till en laddbox betalar en högre månadsavgift till föreningen. Månadsavgiften blir ungefär 100–150 kr högre för de medlemmar som har tillgång till laddstation.

#### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

De medlemmar som använder sig av en laddbox blir debiterade av det lokala elbolaget efter förbrukning. Föreningen ansvarar för löpande underhåll av laddinfrastrukturen.

#### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Medlemmar som betalar för en laddstation har en ensamrätt att använda den. Om en medlem skulle flytta från föreningen används ett kösystem där den person som stått längst i kön får tillgång till laddstationen.

#### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Ja. Respondenten menar att laddstationerna ingår i gemensamhetsanläggningen eftersom stationerna ägs av föreningen.

#### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Ja, Naturvårdsverket har bifallit ansökan om bidrag. Respondenten förstår inte varför föreningen inte skulle vara behörig att upprätta laddinfrastruktur.

#### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Nej, omprövning var aldrig uppe för diskussion. Respondenten menar att det inte är helt enkelt att ha koll på alla lagar och regler som gäller som vanlig privatperson.

### **4.2.7 Förening 7**

Samfällighetsföreningen förvaltar en gemensamhetsanläggning och består av två bostadsrättsföreningar och 61 radhusfastigheter. Ändamålet för anläggningen beskrivs enligt fastighetsregistret som: Kvartersgård och konstverk, traktorgarage, kör- och gångvägar samt carportar och parkeringsplatser, naturmark och lekplats, vatten- och avloppsledningar, fjärrvärmeledningar, el- och telekablar samt

belysningsstolpar, antennenläggning för radio och tv. Figur 10 visar ett urklipp från anläggningens förrättningsakt som illustrerar delar av anläggningens ändamål.

1 Gemensamhetsanläggning skall inrättas och bestå av  
a) kvartersgård och konstverk (rött) med undantag av dels den del av tvättstuga som endast används av [REDACTED] dels undercentral, traktorgarage (gult), kör- och gångvägar samt carportar och parkeringsplatser (brunt), naturmark och lekplats (grönt), se ritning, aktbil B1, undantag, se ritning B2

Figur 10. Urklipp från anläggningsbeslut.

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Föreningen har installerat sex laddpunkter. Stationerna är placerade vid föreningens carports. Upprättande av laddstationer utfördes i två omgångar. Första gången installerades två laddstationer, andra gången installerades fyra laddstationer.

### **Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?**

Bidrag för laddinfrastruktur har sökts för de fyra laddstationer som installerades vid det andra upprättandet. Föreningen har således ansökt om bidraget en gång och erhållit bidrag en gång.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Beslut om inrättande togs genom stämmobeslut för respektive upprättande. Respondenten beskriver att endast tre medlemmar utöver styrelsen närvarade vid respektive stämma. Alla närvarande var eniga, och det har inte uppkommit några klagomål i efterhand.

### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

För att finansiera laddinfrastrukturen användes likvida medel från föreningens kassa. Föreningen tar ut en avgift om 3 kr/kWh för de som brukar laddstationerna. Av summan går 30 öre till elnätsbolaget. Mellanskillnaden om 2,7 kr/kWh är tänkt att på sikt betala av laddinfrastrukturen, detta beräknas ta ca tio år.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

Föreningen står för eventuella underhållskostnader som uppstår kring laddstationerna. Tanken är att avgiften för att ladda även ska täcka underhållskostnader.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Laddstationerna är till för alla i föreningen. De som vill använda laddstationerna får en elektronisk nyckel från föreningen som används för att kunna ladda sin elbil.

### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Ja, respondenten anser att laddinfrastrukturen ingår i anläggningen eftersom laddstationerna är en del av carportväggen.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Nej. Föreningens styrelse var medveten om att laddinfrastruktur inte anses ingå i begreppet parkering eller liknande, och att det eventuellt kan komma att bli konsekvenser om någon medlem klandrar beslutet.

### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Nej, ansökning om omprövning ansågs vara för krångligt för en såpass liten åtgärd. Respondenten menar att det är "Sånt jävla krångel med det där" eftersom Lantmäteriet uppfattas som långsamma samt att en omprövning hade blivit för dyr. Fler laddboxar kommer installeras i framtiden, utan att anläggningsbeslutet kommer omprövas.

## **4.2.8 Förening 8**

Samfällighetsföreningen förvaltar två gemensamhetsanläggningar och består av 50 radhusfastigheter uppförda på 80-talet. Ändamålet för anläggningarna beskrivs enligt fastighetsregistret för anläggning 1 som: Gång-och körvägar, grönområde, områdesbelysning, lekplatser, soputrymmen, kvarterslokal, förrådsutrymmen, bollplan, parkeringsplatser med motorvärmare, kabel-tv, vatten-och avloppsledning. Ändamålet för anläggning 2 beskrivs som: Garage. Figur 11 och 12 visar ett urklipp från anläggningarnas förrättningsakter som illustrerar delar av anläggningarnas ändamål.

**Parkeringsplatser med tillhörande motorvärmare,  
se aktbilaga C**

*Figur 11. Urklipp från anläggningsbeslut, anläggning 1.*

**Gemensamhetsanläggning ska inrättas och bestå av**  
• Garage, se aktbilaga C

*Figur 12. Urklipp från anläggningsbeslut, anläggning 2.*

### **Hur många laddpunkter har föreningen installerat och var är dom placerade?**

Inom föreningen finns det 17 laddpunkter. Dessa är belägna i föreningens garage och på öppna parkeringsplatser.

### **Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?**

Föreningen har ansökt om bidraget en gång och erhållit bidrag en gång.

### **Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? Var alla eniga om beslutet?**

Initialt upprättade föreningen en arbetsgrupp som utredde frågan om laddinfrastruktur. Beslutet om att upprätta laddinfrastruktur togs sedan på en extrastämma. Samtliga närvarande på stämman var överens och i efterhand har alla i föreningen varit positiva till det tagna beslutet.

### **Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget?**

Laddinfrastrukturen finansieras genom medel från föreningens fonder. Föreningen har höjt parkeringsavgiften för samtliga medlemmar, eftersom laddinfrastrukturen kan ses som en standardhöjning av parkeringen.

### **Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen?**

De medlemmar som vill använda laddboxarna har fått en höjd månadsavgift. Utöver denna summa får medlemmarna betala efter elförbrukning. I det fall en laddbox skulle gå sönder är planen att pengar kommer att tas ur föreningens fonder för att reparera dessa.

### **Är laddstationerna för alla eller personliga?**

Respondenten menar att de laddstationer som är belägna i garagen är personliga, och endast kan användas av den som nyttjar garaget. De laddstationer som är placerade på föreningens parkering är gemensamma för alla som betalar för parkering.

### **Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?**

Ja.

### **Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Ja, föreningen har fått bidrag för laddstationer. Vid tillfället ansåg vi oss därför behöriga att upprätta laddinfrastruktur.

### **Diskuterades omprövning av gemensamhetsanläggningen?**

Nej. Respondenten menar att föreningen saknade kunskap om vad en omprövning var och varför det skulle vara nödvändigt.

## **4.3 Sammanfattning av intervjuer med samfällighetsföreningar**

Beslut om att inrätta laddinfrastruktur har vid sex av åtta fall beslutats på föreningsstämma. Gemensamt för samtliga föreningar är att alla medlemmar varit eniga vid inrättande av laddinfrastruktur. Tre av åtta intervjuade



samfällighetsföreningarna har medvetet agerat utom ramen för anläggningens ändamål, medan tre föreningar anser att laddinfrastruktur ryms inom anläggningens ändamål. Kostnad och tidsåtgång för omprövning beskrivs vara de starkaste skälen till att inte ansöka om omprövning av anläggningsbeslutet för de föreningar som medvetet agerat utom anläggningens ändamål. Vidare har okunskap om vad en samfällighetsförening är behörig att besluta om resultatet i två fall av inrättande av laddinfrastruktur. Det vanligaste tillvägagångssättet för att finansiera laddinfrastrukturen är att föreningen till en början tagit från föreningens likvida medel, vilket varit fallet för sju av åtta föreningar. Bidrag från Naturvårdsverket kombinerat med att föreningen tagit ut en form av anslutningsavgift eller en höjd månadsavgift för de medlemmar som ska få tillgång till laddinfrastruktur har sedan använts för att fylla på föreningens kassa. En av föreningarna använder anläggningens andelstal för fördelning av kostnader för laddinfrastruktur. Tabell 1 illustrerar en sammanfattning av resultatet av de intervjuer som genomförts med samfällighetsföreningarna.

Tabell 1. Sammanfattning intervjuer med samfällighetsföreningar.

Förening:	Totalt antal laddpunkter:	Beslut fattat av:	Kännedom om gällande regelverk:	Anledningar att inte ompröva AL-beslut:	Använder andelstal för inrättande:	Interna motsättningar för inrättande:
Förening 1	28	Föreningsstämma	Ja	Anser att laddinfra ingår i ändamålet parkering / tid och kostnad	Nej	Nej
Förening 2	5	Styrelse	Ja	Tid och kostnad	Nej	Nej
Förening 3	35	Föreningsstämma	Ja	Anser att laddinfra ingår i ändamålet parkering / tid och kostnad	Ja	Nej
Förening 4	48	Föreningsstämma	Ja	Anser att laddinfra ingår i ändamålet parkering	Nej	Nej
Förening 5	10	Godkännande utom stämma	Ja	Kostnad	Nej	Nej
Förening 6	25	Föreningsstämma	Nej	Okunskap	Nej	Nej
Förening 7	6	Föreningsstämma	Ja	Tid och kostnad	Nej	Nej
Förening 8	17	Föreningsstämma	Nej	Okunskap	Nej	Nej

#### 4.4 Intervjuer med Naturvårdsverket

Nedan redovisas resultatet av två genomförda intervjuer med handläggare från Naturvårdsverket, samt svaren på genomförd mailutväxling med en jurist från myndigheten. För varje fråga redogörs en sammanfattning av de svar som inkommit från respektive respondent.

#### 4.4.1 Handläggare 1

##### **Kontrolleras anläggningens ändamål vid handläggning av bidrag för laddinfrastruktur och vad är syftet med kontrollen?**

Respondenten menar att anläggningens ändamål kontrolleras. Anläggningens ändamål kan vara avgörande för om bidrag ska bifallas eller avslås. Naturvårdsverket kontrollerar huruvida garage, parkering eller annat liknande ändamål där det kan tänkas finnas behov av laddinfrastruktur finns angivet i anläggningsbeslutet. I övrigt utgår Naturvårdsverket från förordning (2019:525) om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon i sin bedömning.

##### **Kontrolleras huruvida laddinfrastruktur ingår i anläggningen?**

Nej. Respondenten menar att Naturvårdsverket endast kontrollerar om garage, parkering eller annat liknande ändamål där det kan tänkas finnas behov av laddinfrastruktur, finns angivet i anläggningsbeslutet.

##### **Är myndigheten medveten om att bidrag utbetalas till föreningar som enligt Lantmäteriet inte är behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Respondenten beskriver att Naturvårdsverket är medvetna om att Lantmäteriet anser att laddinfrastruktur behöver stå med i anläggningsbeslutet för att laddinfrastruktur ska anses ingå i anläggningens ändamål. Respondenten menar dock att Lantmäteriets åsikt inte är tillräckligt fastställd, och således inte påverkar Naturvårdsverkets bedömning vid handläggningen av bidrag.

#### 4.4.2 Handläggare 2

##### **Kontrolleras anläggningens ändamål vid handläggning av bidrag för laddinfrastruktur och vad är syftet med kontrollen?**

Respondenten beskriver att Naturvårdsverket kontrollerar att anläggningen har ändamålet parkering, garage eller liknande. Syftet med kontrollen är att utläsa om samfällighetsföreningen förvaltar en anläggning med parkeringsmöjligheter, om föreningen har fel ändamål kan bidrag avslås.

##### **Kontrolleras huruvida laddinfrastruktur ingår i anläggningen?**

Nej. I det fall en samfällighetsförening inte skulle skicka in sitt anläggningsbeslut kontrollerar myndigheten anläggningens ändamål genom fastighetsregistret.

##### **Är myndigheten medveten om att bidrag utbetalas till föreningar som enligt Lantmäteriet inte är behöriga att upprätta laddinfrastruktur?**

Respondenten menar att myndigheten känner till Lantmäteriets ställningstagande. Ingen hänsyn tas dock till Lantmäteriets åsikt vid handläggningsprocessen, eftersom handläggningen utgår från förordning (2019:525). Det spelar således ingen roll vad Lantmäteriet har för ställningstagande i frågan.

#### 4.4.3 Kontakt med juridiskt sakkunnig

##### **Varför tar inte Naturvårdsverket hänsyn till Lantmäteriets ställningstagande i frågan? Har Naturvårdsverket undersökt om det här kan leda till några konsekvenser?**

Respondenten beskriver att det är riktigt att Naturvårdsverket i nuläget inte kontrollerar om en sökande som är en samfällighetsförening har ett anläggningsbeslut som omfattar laddningspunkter. På det vis som myndigheten hittills har tolkat förordning (2019:525), finns det ingen möjlighet att ta hänsyn till om en samfällighetsförening har rätt att uppföra laddpunkter vid prövningen av en sådan ansökan. Det handlar alltså inte om att bortse från eller beakta Lantmäteriets ställning i frågan, utan om de ramar för prövningen som finns uppställda i förordningen. Naturvårdsverket håller dock på att se över dessa frågor internt, men har ännu inte något ställningstagande att förmedla.

##### **Varför kontrolleras samfälligheters ändamål, om ändamålet inte är av betydelse för prövningen?**

Respondenten beskriver att kontrollen av anläggningens ändamål inte genomförs som en del av prövningen för ansökan. Ändamålet kontrolleras för att utläsa om en samfällighetsförening har fel ändamål. Handläggaren kan i ett sådant fall kontakta berörd samfällighetsförening och informera om vad de riskerar med att låta installera laddningspunkter. Kontrollen fungerar således som en form av service mot de sökande samfällighetsföreningarna.

## 5 Diskussion

### 5.1 Diskussion av metoden

Metodvalet anses ha frambringat ett tillfredställande resultat. Det går att diskutera om tillräckligt många samfällighetsföreningar har intervjuats för att åstadkomma ett tillräckligt bra resultat. Fler intervjuer hade kunnat leda till att fånga upp fler tillvägagångssätt för inrättande av laddinfrastruktur. Efter åtta intervjuer upplevdes dock en viss svarsmättnad, eftersom det gick att utläsa ett mönster för hur föreningarna gått till väga för att inrätta laddinfrastruktur i strid mot anläggningens ändamål. Att genomföra fler intervjuer ansågs därför inte kunnat påverka resultatet av studien nämnvärt baserat på studiens frågeställning.

Eftersom resultatet av kommunikationen med Naturvårdsverket gav motsägande svar, hade det varit önskvärt att kontakta ytterligare en person från myndigheten. På grund av tidsbrist kunde inte någon ytterligare kontakt genomföras. Det hade även varit önskvärt att genomföra en intervju i stället för en mailutväxling med juristen från myndigheten. Respondenten ville tyvärr inte medverka till en intervju. Detta får ses som en brist i arbetet, eftersom en intervju förmodligen hade resulterat i en mer naturlig diskussion som i sin tur hade kunnat leda till att få mer detaljerade svar på de ställda frågorna, samt gjort det möjligt att ställa eventuella följdfrågor på de inkomna svaren.

Eftersom studien bland annat undersöker beslut fattade i strid mot rådande lagstiftning, ansågs det viktigt att låta deltagande samfällighetsföreningar vara anonyma. Det går att argumentera för att anonymitet leder till att studien blir mindre tillförlitlig, eftersom resultatet inte går att kontrollera. Å andra sidan går det att argumentera för att anonymitet möjliggjorde att samfällighetsföreningar i större utsträckning var villiga att delta i studien. Det finns skäl att tro att de föreningar som beslutat om laddinfrastruktur i tron om att det ligger inom föreningens behörighet, skulle deltagit i samma utsträckning även om de inte varit anonyma i arbetet. Däremot hade förmodligen inte de föreningar som medvetet beslutat om laddinfrastruktur i strid mot anläggningens ändamål, velat delta i samma utsträckning. Det går dessutom att argumentera för att anonymiteten bidrar till mer sanningsenliga svar. Anonymiteten får därför anses vara av betydelse för att åstadkomma ett tillförlitligt resultat av studien.

## 5.2 Diskussion av resultatet

### 5.2.1 Intervjuer med samfällighetsföreningar

Av resultatet framgår att de flesta av de intervjuade samfällighetsföreningarna tagit beslut om inrättande av laddinfrastruktur på föreningsstämma. Ungefär hälften av de intervjuade föreningarna har tagit beslut om laddinfrastruktur trots vetskap om att ett sådant beslut inte ryms inom anläggningens ändamål. Dessa föreningar agerar således medvetet utom sin behörighet. Den andra hälften har tagit beslutet i tron att beslutet ligger inom föreningens behörighet, vilket tyder på att det finns kunskapsbrister inom samfällighetsföreningar som förvaltar gemensamhetsanläggningar. Läses resultatet i ljuset av att endast 7 av 139 undersökta föreningar har laddinfrastruktur som ändamål, framstår det tydligt hur vanligt förekommande beslut om laddinfrastruktur utanför gemensamhetsanläggningars ändamål tenderar att vara, oavsett om beslutet sker medvetet eller inte. Att en samfällighetsförening agerar utom sitt ändamål kan i framtiden leda till stora problem, eftersom ett sådant beslut saknar tidsfrist för klander. Att samtliga deltagare varit överens vid inrättande påverkar således inte det faktum att beslutet är främmande för anläggningens ändamål. Detta innebär att beslutet kan klandras vid ett senare tillfälle, exempelvis vid ett framtida ägarbyte, även om samtliga fastighetsägare var överens vid inrättandet.

Det framgår även att tidsåtgång och kostnad för omprövning beskrivs vara de vanligaste skälen för en förening att medvetet agera utom anläggningens ändamål. Det faktum att samtliga medlemmar varit överens om inrättandet vid samtliga anläggningar, torde innebära att en omprövningsförrättning kan genomföras till en låg kostnad, eftersom det i princip inte finns några hinder att införliva laddinfrastruktur i en anläggning när alla medlemmar är överens enligt anläggningslagen. Flera samfälligheter beskriver att Lantmäteriet enligt tidigare erfarenheter upplevs som dyra och långsamma. Det finns således motiv för Lantmäteriet att genom riktad information upplysa samfällighetsföreningar om att omprövning inte behöver vara en kostsam eller en invecklad process om samtliga deltagare är överens. Att handläggningstiden för omprövningsförrättningar anses vara för lång är svårare att lösa, eftersom en stor del av handläggningstiden är kötid innan ansökan börjar prövas. Eftersom utveckling av landets laddinfrastruktur anses vara viktigt för att nå Sveriges klimatmål, skulle det gå att argumentera för att dessa ärenden bör prioriteras.

Huvuddelen av de intervjuade föreningarna anser att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen eftersom föreningsstämman fattat beslut om inrättande. Det är vanligt att laddinfrastrukturen endast finansieras av de medlemmar som har tillgång till laddinfrastruktur. Detta kan tolkas som att föreningarna skapar

inofficiella sektioner för laddinfrastruktur. I det fall någon medlem inte skulle betala den så kallade anslutningsavgiften, har dock inte föreningen någon legal möjlighet att kräva in avgiften. Detta innebär att föreningarna på sätt och vis äventyrar samtliga medlemmars gemensamma medel vid inrättande av laddinfrastruktur. Majoriteten av föreningarna fördelar inte kostnader för drift genom anläggningens andelstal, utan använder sig av bruksavgifter. De flesta föreningar har dock inte någon plan för hur framtida underhållskostnader för laddinfrastrukturen ska fördelas. Det går att tänka sig att det i framtiden kan leda till konflikter inom föreningarna, eftersom det inte finns någon förutsägbar plan för hur framtida kostnader ska fördelas.

Av intervjun med förening 2 framgår att plan och bygglagstiftningens nya krav på laddinfrastruktur till viss del påverkat föreningen att inrätta laddinfrastruktur. Författarna tycker att det är intressant att lagstiftningen ställer krav på vissa samfällighetsföreningar som förvaltar parkeringsanläggningar att vidta åtgärder som de saknar behörighet att genomföra enligt 18 § SFL. Exempelvis måste vissa parkeringsanläggningar enligt PBF 3 kap. 20c §, vara utrustade med laddinfrastruktur senast 2025. Detta torde innebära att dessa anläggningar behöver omprövas för att inte bryta mot lagstiftningen. En intressant situation som kan uppstå är då ett parkeringsgarage förstörs genom brand. Enligt SFL kan samfällighetsföreningen vara behörig att upprätta ett nytt garage. Däremot ställer plan- och bygglagstiftningen krav på laddinfrastruktur som föreningen inte är behörig att upprätta. Detta skapar ett fenomen där en samfällighetsförening i princip kan sakna behörighet att bedriva det ändamål för vilket den är bildad. Det går därför att argumentera för att lagstiftningarna i dagsläget inte samspelar med varandra.

### 5.2.2 Naturvårdsverket

Först och främst kan konstateras att Naturvårdsverket inte ställer krav på huruvida laddinfrastruktur ingår i anläggningsbeslutet vid handläggning av bidragsansökningar. Av intervjuerna med handläggare från Naturvårdsverket framgår att myndigheten betalar ut bidrag till föreningar vars ändamål är parkering, garage eller annat ändamål där det kan anses finnas behov av laddinfrastruktur, och att ändamålet kan vara avgörande för om bidrag ska bifallas eller avslås. Myndighetens jurist menar däremot att Naturvårdsverket tolkar bidragslagstiftningen på ett sådant vis att det inte spelar någon roll huruvida laddinfrastruktur ingår i gemensamhetsanläggningen. Naturvårdsverkets jurist menar att kontrollen endast används för att kunna informera samfällighetsföreningar om problematiken med att installera laddinfrastruktur, då laddinfrastruktur inte ingår i anläggningen. Det finns således delade meningar inom myndigheten om varför ändamålet kontrolleras.

Det faktum att Naturvårdsverkets handläggare faktiskt kontrollerar ändamålet och att ändamålet kan vara av betydelse för utbetalning av bidrag indikerar, i motsats till

vad som framkommit vid kontakt med juristen från myndigheten, att Naturvårdsverket inte delar Lantmäteriets uppfattning att ett anläggningsbeslut uttryckligen behöver beskriva ändamålet laddinfrastruktur, för att laddinfrastruktur ska kunna ingå i en anläggning. Det förefaller således som att de två myndigheterna har olika uppfattning om hur laddinfrastruktur kan anses ingå i en anläggnings ändamål. Om så är fallet går det argumentera för att det är anmärkningsvärt att Naturvårdsverket inte hör samman den myndighet vars uppdrag är att förvalta landets fastighetsindelning, speciellt när Lantmäteriet tagit ett officiellt ställningstagande i frågan. Myndigheternas skiljaktiga meningar skapar förvirring för de samfällighetsföreningar som erhåller bidrag. Detta argument stöds av att flera föreningar beskriver att det faktum att Naturvårdsverket bifallit bidrag för laddinfrastruktur, tolkas som ett godkännande för att installera laddinfrastruktur inom anläggningen. Oberoende av vilken anledning Naturvårdsverket kontrollerar anläggningarnas ändamål, blir konsekvenserna av att myndigheten bifaller bidrag för samfällighetsföreningar som saknar behörighet att installera laddinfrastruktur, att myndigheten indirekt uppmuntrar samfällighetsföreningar att bryta mot gällande rättsregler.

## 6 Slutsatser

I detta kapitel redovisas arbetets slutsatser kopplade till studiens frågeställning samt förslag på framtida forskning inom området.

Först kan konstateras att olika budskap från myndigheter och inkonsekvent lagstiftning gör det svårt för de lekmän som administrerar samfällighetsföreningar att förhålla sig till gällande lagar och regler. Det är vanligt förekommande att samfällighetsföreningar inrättar laddinfrastruktur i strid mot anläggningens ändamål. Den vanligaste anledningen till att samfällighetsföreningar medvetet fattar beslut om laddinfrastruktur mot anläggningens ändamål är att en omprövning upplevs som dyr och tidskrävande. Det finns även fall där beslutet mot anläggningens ändamål genomförts på grund av okunskap inom föreningen. Författarna föreslår att Lantmäteriet behöver bli bättre på att kommunicera ut information till samfällighetsföreningar som ännu inte omprövat sitt anläggningsbeslut. Dels behöver Lantmäteriets officiella ställningstagande berörande när laddinfrastruktur kan ingå i en anläggning tydligare förmedlas till berörda samfällighetsföreningar. Dels behöver Lantmäteriet bli bättre på att upplysa föreningar om hur en omprövningsförrättning kan förenklas, då samtliga medlemmar är överens. Det finns också skäl att se över huruvida omprövningsärenden för laddinfrastruktur kan prioriteras.

### 6.1 Hur har rådighet till utrymme lösts utan omprövning av gemensamhetsanläggningar?

Samfällighetsföreningar beslutar normalt om inrättande av laddinfrastruktur på föreningsstämma, där samtliga medlemmar även varit eniga om beslutet. Det är ovanligt att någon medlem i efterhand motsätter sig ett beslut om inrättande av laddinfrastruktur. Det finns fall där samtliga medlemmar, utöver stämmobeslut, godkänt inrättandet genom skriftliga överenskommelser.

### 6.2 Hur förvaltas laddinfrastruktur av samfällighetsföreningar som inte omprövat sitt anläggningsbeslut?

Arbetet visar att det är sällsynt att samfällighetsföreningar använder befintliga andelstal som fördelningsnyckel för anläggningens kostnader. Ett vanligt tillvägagångssätt att finansiera laddinfrastruktur är genom att använda föreningens likvida medel för att sedan ta ut en form av anslutningsavgift för den medlem som ska använda laddinfrastrukturen, vilket äventyrar samtliga medlemmars gemensamma medel. Vad gäller driftkostnader är det vanligt förekommande att föreningsmedlemmar blir debiterade efter förbrukning. De flesta föreningar saknar plan för hur framtida kostnader ska fördelas.



### **6.3 Ställer Naturvårdsverket krav på redovisning av hur ovanstående frågor lösts i de fall ändamålet laddinfrastruktur inte ingår i anläggningsbeslutet?**

Naturvårdsverket kontrollerar inte hur rådighet eller kostnadsfrågor lösts för laddinfrastruktur inom en samfällighetsförening vid handläggning av bidrag. Dock är anläggningens ändamål av betydelse för om en samfällighetsförening kan erhålla bidrag för laddinfrastruktur. Naturvårdsverket och Lantmäteriet har dock olika syn på hur laddinfrastruktur kan anses ingå i en gemensamhetsanläggning.

### **6.4 Förslag till framtida forskning**

Det hade varit intressant att undersöka närmre hur plan- och bygglagens och plan- och byggförordningens nya regelverk kring laddinfrastruktur kan tänkas påverka samfällighetsföreningar som saknar ändamålet laddinfrastruktur. De nya kraven enligt lagstiftningen innebär att vissa gemensamhetsanläggningar, som i dagsläget har parkeringsmöjligheter, i framtiden måste installera laddinfrastruktur som de inte är behöriga att installera. Att lagstiftaren införlivat lagstadgade krav på laddinfrastruktur vid vissa byggnadsverk för parkering kanske kan tolkas som att laddinfrastruktur idag kan anses ingå i begreppet parkering?

Ett annat förslag på framtida forskning är att undersöka vilka konsekvenser ett beslut om inrättande av laddinfrastruktur mot en anläggnings ändamål kan leda till, i det fall beslutet klandras efter att laddinfrastruktur upprättats. Dels går att undersöka vem som är ansvarig för beslutet, dels vad som rent praktiskt sker med laddinfrastrukturen om beslutet anses vara ogiltigt.

Det skulle även vara intressant att undersöka huruvida tillgång till laddinfrastruktur genom en samfällighetsförening, påverkar värdet på de fastigheteter som ingår i anläggningen.

## Referenser

- Anläggningslag* (SFS 1992:1148). Justitiedepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/anlaggningslag-19731149\\_sfs-1973-1149](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/anlaggningslag-19731149_sfs-1973-1149)
- Arvids, M. (2013). *Samfälligheter: Föreningsförvaltning och Samfällighetsföreningsregistrets aktualitetsgrad*. [Examensarbete, Högskolan i Gävle].  
<https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:713125/FULLTEXT01.pdf>
- Borges, K. E. (2006). Joint Facilities in Legal Private Management. XXIII FIG Congress: Shaping the Change, 1–17.  
<https://lup.lub.lu.se/search/publication/1027689>
- Boverket. (2021). För vilka byggnader gäller reglerna om laddinfrastruktur.  
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/nar-kravs-laddinfrastruktur/>
- Europaparlamentets och rådets direktiv 2018/844/EU av den 30 maj 2018 om ändring av direktiv 2010/31/EU om byggnaders energiprestanda och av direktiv 2012/27/EU om energieffektivitet. *Europeiska Unionens Officiella Tidning*, L 156/75. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L0844&from=EN>
- Förordning med instruktioner för Lantmäteriet* (SFS 2009:946). Finansdepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2009946-med-instruktion-for\\_sfs-2009-946](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2009946-med-instruktion-for_sfs-2009-946)
- Förordning om statligt stöd för installation av laddningspunkter för elfordon* (SFS 2019:525). Miljödepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2019525-om-statligt-stod-for\\_sfs-2019-525](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2019525-om-statligt-stod-for_sfs-2019-525)
- Förordning om stöd till lokala klimatinvesteringar* (SFS 2015:517). Miljödepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015517-om-stod-till-lokala\\_sfs-2015-517](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015517-om-stod-till-lokala_sfs-2015-517)
- Jacob, S. A., & Furgerson, S. P. (2012). Writing Interview Protocols and Conducting Interviews: Tips for Students New to the Field of Qualitative Research. *The Qualitative Report*, 17(42), 1-10.  
<https://doi.org/10.46743/2160-3715/2012.1718>

- Johansson, V. (2016). *Lagen om förvaltning av samfälligheter - Problem med lagens praktiska tillämpning och förslag till förbättringar*. [Examensarbete, Högskolan i Gävle]. <http://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:943183/FULLTEXT01.pdf>
- Julstad, B. (2019). *Fastighetsindelning och markanvändning* (6. uppl.). Stockholm: Norstedts Juridik AB
- Kullgren, E. (2018). *Laddstationer i gemensamhetsanläggningar*. [Masteruppsats, Lunds universitet].  
<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordOid=8973534&fileOid=8973688>
- Lagen om förvaltning av samfälligheter* (SFS 1973:1150). Justitiedepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-19731150-om-forvaltning-av-samfalligheter\\_sfs-1973-1150](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-19731150-om-forvaltning-av-samfalligheter_sfs-1973-1150)
- Lantmäteriet. (2021). *Hinder mot etablering av laddinfrastruktur inom gemensamhetsanläggningar. Med fokus på förrättningslagstiftningen* (LM 2021/001459).  
<https://www.regeringen.se/4a5612/contentassets/c25591a55df447e4a54b8887fa9a5864/lantmateriet.pdf>
- Lantmäteriet. (2022a). *Om Lantmäteriet*.  
<https://www.lantmateriet.se/sv/om-lantmateriet/>
- Lantmäteriet. (2022b). *Kommunala lantmäterimyndigheter*.  
<https://www.lantmateriet.se/sv/Om-Lantmateriet/Samverkan-med-andra/kommunala-lantmaterimyndigheter/#qry=kommunala%20lantm%C3%A4terimyndigheter>
- Lantmäteriet. (2022c). *Hur lång tid tar en lantmäteriförrättning?*  
<https://www.lantmateriet.se/sv/Fastigheter/Andra-fastighet/hur-lang-tid-tar-en-lantmateriforrattning/#faq=ba9d>
- Lantmäteriet. (2022d). *Handbok AL*
- Larsen, A. K. (2018). *Metod helt enkelt: en introduktion till samhällsvetenskaplig metod* (2 uppl.). Malmö: Gleerups Utbildning.

- Mersky, A. C., Sprei, F., Samaras, C., & Qian, Z. S. (2016). Effectiveness of incentives on electric vehicle adoption in Norway. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 46, 56–68.  
<https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.03.011>
- Naturvårdsverket. (2022). *Ladda bilen*.  
<https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/>
- Noel, L., Zarazua de Rubens, G., Kester, J., & Sovacool, B. K. (2020). Understanding the socio-technical nexus of Nordic electric vehicle (EV) barriers: A qualitative discussion of range, price, charging and knowledge. *Energy Policy*, 138, 111292.  
<https://doi.org/10.1016/j.enpol.2020.111292>
- Paasch, J. M., Walfridsson, M., Eriksson, A., Hedlund, E., & Juric, M. (2017). Abandoned Swedish joint facilities and utility easements - A case of “legal pollution”. *FIG Working Week*, Helsinki, Finland, 29 maj– 2 juni, 2017  
<http://hig.diva-portal.org/smash/get/diva2:1105350/FULLTEXT01.pdf>
- Plan- och byggförordningen* (SFS 2011:338). Finansdepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-byggforordning-2011338\\_sfs-2011-338](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-byggforordning-2011338_sfs-2011-338)
- Plan- och bygglagen* (SFS 2010:900). Finansdepartementet.  
[https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900\\_sfs-2010-900](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/plan--och-bygglag-2010900_sfs-2010-900)
- Regeringen. (2019, 8 april). *Storsatsning på miljö och klimat i vårändringsbudgeten* [Pressmeddelande].  
<https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2019/04/storsatsning-pa-miljo-och-klimat-i-varandringsbudgeten/>
- Riksrevisionen. (2019). *Klimatklivet – stöd till lokala klimatinvesteringar* (RIR 2019:1).
- Prop. 2016/17:146. *Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige*.  
<https://www.regeringen.se/49fe25/contentassets/480ed767687b4b7ba6c960f9c1d4857f/ett-klimatpolitiskt-ramverk-for-sverige-prop.-201617146>
- Prop. 2019/20:65. *En samlad politik för klimatet – klimatpolitisk handlingsplan*.  
<https://www.regeringen.se/4a9c81/contentassets/61f93d2abb184289a0c81c75395207b6/en-samlad-politik-for-klimatet--klimatpolitisk-handlingsplan-prop.-20192065>

- Santos, G., & Davies, H. (2020). Incentives for quick penetration of electric vehicles in five European countries: perceptions from experts and stakeholders. *Transportation Research: Part A, volym* (137), 326-342.  
<https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.10.034>
- Österberg, T. (2018). *Samfälligheter: Handbok för samfällighetsföreningar* (12. uppl.). Stockholm: Norstedts Juridik AB.

## **Bilaga A**

### **Frågor till samfällighetsföreningar**

#### **Allmänna frågor:**

Kan ni beskriva föreningen?

Hur många medlemmar har föreningen?

#### **Specifika frågor:**

1. Hur många laddpunkter finns i föreningen?
2. Hur många gånger har ni sökt/fått bidrag?
3. Hur togs beslutet att upprätta laddinfrastruktur? (Styrelsen? Stämmobeslut?)  
- Var alla eniga?
4. Är laddstationer belägna inom gemensamhetsanläggningens område?
5. Hur finansierades laddinfrastrukturen utöver bidraget? (Uttaxering? Uttag från ev. fond? Efter andelstal?)
6. Hur fördelas kostnader för drift/underhåll av laddinfrastrukturen? (Via befintliga andelstal?) (På annat vis?)
7. Är laddstationerna för alla eller personliga? (om personlig, vem har ansvar?)
8. Anser ni att laddinfrastrukturen är en del av gemensamhetsanläggningen?
9. Anser ni att ni var behöriga att upprätta laddinfrastruktur?
10. Var omprövning av GA uppe för diskussion?