

Vanliga frågor och svar

Nedan besvaras flera vanliga frågor som kom upp under de seminarier som arrangerades under år 2017 och 2018:

Är det verkligen en fördel för miljön att köra elbil?

Svar: Alla bilar är tillverkade av naturresurser och har miljöpåverkan vid råvaruutvinning, tillverkning, drift och skrotning. Ur ett livscykelperspektiv betyder driftskedet mest. Då är elbilens miljöpåverkan ca 90 % lägre än en fossilbränsle driven bil.

Bilar och batterier är föremål för producentansvar, dvs det är reglerat i lag att och hur de ska återvinnas. Då tas bland annat metaller i batterierna omhand för återanvändning. Biltillverkare bör ha som rutin att ställa miljökrav på underleverantörer och ingående komponenter.

Verkningsgraden i en elmotor är ca 90 procent, jämfört med ca 30 procent i en dieselmotor, dvs elmotorn är mycket mer resurseffektiv. Miljöpåverkan från elbilens drift beror också på vilken energikälla som används vid elproduktionen. Välj miljömärkt el utan fossila inslag!

Elbilen bullrar mindre vilket ger en tystare stadsmiljö och även mindre buller inne i bilen. Tänk på att vara uppmärksam på andra trafikanter, inte minst de med hörlurar!

Det är fortfarande bättre för både miljö och hälsa att gå, cykla och åka kollektivt än att åka bil!

Är det inte mycket dyrare med en elbil än en vanlig bil?

Miljöförvaltningen i Stockholms stad har räknat på den totala ägandekostnaden (TCO) för tre olika mindre bilmodeller. Jämförelsen visar att det nu är samma kostnad att köra en liten elbil som en liten snål bensindriven bil räknat på en fyraårsperiod, se tabellen nedan.

Bilmodell	Total kostnad (TCO) i kronor på 4 år		Total kostnad (TCO) i kronor på 7 år	
	Totalt	per månad	Totalt	per månad
	Renault Zoe El, automat	143000	3000	241000
Volkswagen Eco-Up, Gas, manuell	149000	3300	219000	2600
Toyota Yaris, Hybrid Bensin, automat	145000	3000	249000	3000

Bildkälla: Stockholms stad, 2018.

Bilarna antas vara värda 0 kr efter 7 år. Kalkylräntan är satt till 2 procent och årlig körsträcka till 1 500 mil. Läs mer på [Stockholms stads hemsida](http://www.stockholms.se).

Vad kostar det att säkra upp fastigheten och skaffa ett större el-abonnemang om det behövs för att installera laddplats(er)?

Svar: Priserna kan variera mellan nätbolagen. Exempel nedan från Ellevio på kostnad för olika storlekar på säkringar och avstånd från elnätets anslutningspunkt till tomtgräns:

25 A	22 100 kr (upptill 200 m)
63 A	42 100 kr (+ ca 200 kr/m över 200 m)
125 A	67 100 kr (+ ca 200 kr/m över 200 m)
160 A	97 100 kr (+ ca 200 kr/m över 200 m)

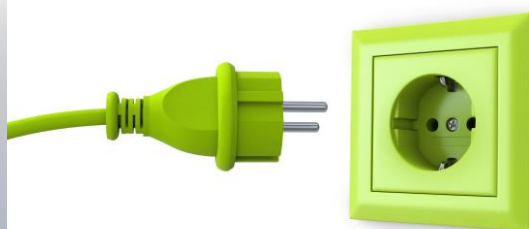
Källa: www.ellevio.se, 2017-01-16.

Ska vi välja fast sladd eller inte till laddplatsen i bostadsrättsföreningen?

Svar: En fast sladd vid laddplatsen är bekvämt för bilägaren. Om det är olika bilägare som kommer att använda laddplatsen är det bättre om var och en har med sin sladd som passar bilens uttag. Fasta sladdar innebär fler saker som kan gå sönder och om laddaren är monterad där allmänheten passerar bör man tänka på risken för skadegörelse. En sladd följer med elbilen vid köpet. Ofta har elbilsägaren ett par olika sladdar i bilen, en för daglig laddning (Typ 2), t ex under natten, och en för tillfälliga laddningar (vanlig schucko-kontakt för jordat uttag, att betrakta som en reservtank).



Typ 2-kontakt och uttag



Jordat uttag och schucko-kontakt för tillfällig laddning

Vad är skillnaden på Typ 1 och Typ 2? Vilken typ av uttag ska vi välja?

Typ 1: Äldre modeller av asiatiska bilar har Typ 1-uttag. Dessa kan bara laddas med 1-fasladdning. Det finns konverteringskablar med Typ 2-uttag i ena ändan och Typ 1-uttag i andra ändan som kan användas vid laddplatser med Typ 2-uttag (detta går inte om laddplatsen är utrustad med en fast Typ 2-kabel).

Typ 2: Alla nya bilmodeller lanserade från år 2015 ska vara utrustade med Typ 2-uttag enligt EU-standard. Alla publika laddplatser ska från och med 2017 ha Typ 2-uttag enligt EU-direktiv. Vid ansökan om Ladda-hemma-stödet från Naturvårdsverket är Typ 2-uttag ett krav.

Hur många laddplatser ska vi installera?

Svar: Tänk framåt och förbered för fler laddplatser! Intresset väcks ofta när de första kommit på plats. Sätt upp så många som nuvarande säkring och kablar tillåter!

Hur fungerar laststyrning?

Svar: För att säkringen och elledningarna ska klara av effektuttaget vid laddning och samtidigt ta hänsyn till övrig elanvändning i fastigheten, kan laststyrning användas. En nätanalysator känner av det totala effektuttaget och fördelar strömmen mellan de olika uttagen. Om effektuttaget blir för stort, sätts ladduttaget i vänteläge tills överlasten upphör.

När kommer utbetalningen från Naturvårdsverket vid beviljat Klimatklivet-stöd?

Svar: I allmänhet behöver ni ligga ute med pengarna en tid. Exempelvis så fick Danderyds kommun 50 % av bidraget utbetalt vid beslutet, och resterande 50 % vid godkänd slutredovisning till Naturvårdsverket. Tänk på att ha en realistisk tidplan för installationen.

Hur lång livslängd har en laddstation?

Svar: I de beräkningar som Klimatklivet-stödet grundar sig på räknar Naturvårdsverket och Energimyndigheten med en ekonomisk livslängd på 15 år. Vissa leverantörer säger att den tekniska livslängden snarare är cirka 10 år.

Elbil – laddhybrid – hybrid; vad är skillnaderna?

Svar: En elbil har ett batteri och drivs bara med el som laddas från elnätet. Den kan köras mellan 15 och 50 mil på el beroende på bilmodell. En laddhybridbil har ett mindre batteri än en elbil och batteriet kan laddas från elnätet. Laddhybriden kan köra mellan 2 och 8 mil på el beroende på bilmodell. Laddhybriden har även en förbränningsmotor och kan köras på bensin eller diesel vid längre resor. En hybridbil har ett batteri men kan inte laddas från elnätet, utan batteriet laddas med bilens överskottsenergi vid exempelvis inbromsning. En hybrid är en snål bensinbil med ca 30 procent bränslebesparing jämfört med en standardbensinbil.

Behövs markägarens tillstånd för att installera laddstolpar och gräva kabel om bostadsrättsföreningen innehar fastigheten med tomträtt?

Svar: Tomträttshavare bör kunna dra fram elledningar mm utan tillstånd av markägaren. Särskilt om ni redan har ledningar för motorvärmare som byts ut. För att vara på den säkra sidan bör ni kontrollera vad det står i tomträttsavtalet. För Stockholms stads del går det även bra att höra av sig till exploateringskontoret, mark- och värdering, som hanterar tomträttsavtalen, för att få information om det står något särskilt i ett specifikt tomträttsavtal.

Vad är en rimlig avgift för en p-plats med laddbox/laddstolpe inklusive el?

Svar: Stockholm Parkering AB, Stockholms stads helägda parkeringsbolag, tar ut en extra avgift om 400 kr + moms/månad för en p-plats med laddning. Då ingår både laddmöjligheten och elen. Elen som en genomsnittlig elbil använder kostar ca 200 kr/månad. Sedan kan kostnaden för investeringen och en rimlig avskrivningstid räknas in.

Kan jag använda motorvärmarruttag för att ladda min elbil/laddhybrid?

Svar: Motorvärmarruttag är inte lämpat för normalladdning annat än korttidsanvändning eftersom komponenter och kablar inte är gjorda för flera timmars laddning och den värmealstring som uppstår. Den jordade kabeln, med så kallad schucko-kontakt, som ofta medföljer elbilen ska endast ses som en alternativ reservlösning av elsäkerhetsskäl.

Är det bara att börja ladda vid en laddstation eller krävs det ett abonnemang, ett kort eller en kod?

Det är olika på olika laddstationer men oftast krävs det att du är registrerad hos operatören som har installerat laddstationen. Du behöver ladda ner en app eller få ett laddkort/laddbricka av operatören som gör att du kan starta laddningen och betala för den. I nuläget behöver du ett avtal med varje enskild operatör, det finns inget samarbete mellan operatörer, utan det är som att tanka bensin (det går tex inte att använda sitt OKQ8-kort på en Circle K-station).

Vad gäller juridiskt, kan en boende i en samfällighetsförening eller bostadsrättsförening kräva av föreningen att få sätta upp en laddplats?

Svar: Nej, bostadsrättsföreningen som är fastighetsägare äger beslutet, dvs en enskild medlem/boende kan inte kräva att få göra det utan fastighetsägarens/styrelsens tillåtelse. Undersök också vad föreningens stadgar säger.

När det gäller samfällighetsförening regleras frågan av lantmäteriet i ett anläggningsbeslut, se vidare svar under frågan nedan.

Hur fungerar det om en samfällighetsförening vill installera laddutrustning för elbilar?

Svar: En gemensamhetsanläggning bildas genom ett anläggningsbeslut hos en lantmäterimyndighet, den kan förvaltas av en samfällighetsförening (majoritetsbeslut gäller för förvaltandet) eller genom delägarförvaltning (delägarna måste vara ense om förvaltningsåtgärder). I anläggningsbeslutet definieras vad som ingår i anläggningen, oftast ganska specificerat eftersom delägarna måste veta vad de gemensamt har ansvar för och för att nya ägare ska kunna veta vilka gemensamma kostnader som kan uppstå.

När något förändras i gemensamhetsanläggningen, t ex om laddstolpar ska ingå i det gemensamma förvaltningsobjektet, bör en omprövning göras av det beslut lantmäterimyndigheten tog vid bildandet. Vid en omprövning skickas en ansökan in till lantmäterimyndigheten, de gör en prövning enligt anläggningslagen, och sedan tar de ett beslut om ändringen går att göra eller inte. Proceduren kan bli utdragen och kostsam om det är många delägare och alla kanske inte är ense om att utöka gemensamhetsanläggningen med laddstolpar. Är alla delägare överens bör processen gå smidigt. Det är de berörda fastighetsägarna (i förekommande fall samfällighetsföreningen) som betalar kostnaden för ändringen. Är alla inte ense kan det uppstå problem.

Ett villkor för omprövning enligt anläggningslagen är att ändringen är av "stadigvarande betydelse". Vad gäller laddstolpar kan det diskuteras om det är av stadigvarande betydelse för delägarna att ha det. Ur ett klimat- och miljöperspektiv kan det anses att så är fallet såklart, men lantmäteriverket i Gävle är tveksamma. Något sådant ärende har inte beslutats ännu och därför kan vi i nuläget inte uttala oss om hur utfallet av en sådan prövning skulle bli. Vad vi vet är att motorvärmare uttag finns med i samfällighetsföreningar och betraktas som stadigvarande betydelse.

För ett antal år sedan gjordes inom Stockholms stad många omprövningar av gemensamhetsanläggningar när förutsättningarna för avfallshantering ändrades på grund av arbetsmiljölagen. Lantmäteriet lyfte då in gemensam avfallshantering i många gemensamhetsanläggningar som inte hade det sedan tidigare (de hade haft avfallshämtningen enskilt innan). Det bedömdes vara av stadigvarande betydelse att avfall hanterades gemensamt då annan lagstiftning ändrats vilket fått konsekvenser för hanteringen. Men som sagt, om laddmöjligheter är av samma väsentliga betydelse som avfallshämtning, har vi i dagsläget inget svar på.

En samfällighetsförening kan ju också välja att inte göra en omprövning av gemensamhetsanläggningen trots att de utökar med laddmöjligheter. Kanske kan det betraktas som att det ingår i den anläggning som redan finns? Föreningen bör då minst ha ett stämmobeslut på förändringen och vara på det klara med att de inte har ett myndighetsbeslut på förändringen. Det kan i förlängningen leda till att om någon delägare ifrågasätter att laddningsstolpar ingår och inte vill betala för dessa kan föreningen få svårt att få in avgifter för dessa.

Finns det motorvärmare idag som har specificerats i anläggningsbeslutet och ingår i anläggningen? Om ja, blir det en förvaltningsfråga vad uttagen får användas till (alltså en

fråga för samfällighetsföreningen att besluta om). Föreningen kan alltså själva besluta om/hur laddningsuttagen får användas och om det ska vara kopplat till en avgift att använda uttagen för laddning. Och tvärtom kan föreningen besluta att motorvärmareuttagen inte får användas för att ladda bilar. För att hantera frågan på bästa sätt är det bra att ta frågan till ett stämmobeslut.

Stämmer det att en förening inte får ta betalt för den faktiska elanvändningen i kWh?

Svar: Före årsskiftet 2017/2018 blev bostadsrättsföreningen redovisningsskyldig till Skattemyndigheten och skyldig att betala energiskatt samt anmälningsskyldig avseende elcertifikat till Energimyndigheten. Detta upplevdes som administrativt krångligt.

Från årsskiftet 2017/2018 har skyldigheterna enligt ovan flyttas till nätinnehavaren och bostadsrättsföreningen kan numera mäta och debitera el efter förbrukad kWh. Det går också att ta ut t ex en schablonkostnad för elen om föreningen tycker att det är att föredra.. Det finns också leverantörer av laddutrustning som kan mäta och debitera varje användare separat.

Kan vi skicka in flera Klimatklivet-ansökningar om laddstationer till Naturvårdsverket?

Svar: Jadå, det går bra. Tips! Tänk gärna framåt i tiden redan vid första ansökan – erfarenheter visar att fler intresserade tillkommer ganska snabbt.

Om vi får avslag på Klimatklivet-ansökan, kan vi då skicka in en ny för samma projekt?

Svar: Ja, men se till att göra den bättre! Ofta behöver kalkylen av klimatnyttan justeras, dvs den beräknade minskningen av koldioxidutsläpp per investeringskrona som uppnås tack vare att bilen tankas med el i stället för fossilt bränsle.