

Vanliga frågor och svar

Nedan besvaras flera vanliga frågor som togs upp under seminarieriet i januari och februari 2017.

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 %, jämfört med ca 30 % i en dieselmotor, dvs elmotorn är mycket mer resurseffektiv. Miljöpåverkan från elbilens drift beror också på vilken energikälla som används till 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!

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).

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

Svar: Det finns olika uttag i bilen för anslutning till laddning. Olika bilmodeller har olika anslutningar, till exempel har asiatiska bilar ofta Typ 1. Alla Typ 1 bilar kan ladda på en Typ 2 laddplats om elbilsägaren har rätt sladd med sig och om laddplatsen inte har en fast kabel för Typ 2-laddning.

Nya bilmodeller har Typ 2-uttag, vilket är EU-standard för alla nya bilmodeller lanserade från år 2015. Äldre asiatiska bilmodeller har fortfarande Typ 1. Det finns således många elbilar och laddhybrider i Sverige med Typ 1-uttag, men Typ 1 är på väg bort. Vid ansökan om Klimatklivet-stöd från Naturvårdsverket är Typ 2 ett krav. Alla publika laddplatser ska från och med 2017 ha Typ 2 enligt EU-direktiv.

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 medger!

Hur fungerar laststyrning?

Svar: För att säkringen och elledningar 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 15 års livslängd. Vissa leverantörer som medverkade på Fixa laddplats- seminarierna i Stockholms län under januari och februari 2017 sa att det snarare är upp till 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 dessutom 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 % 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 500 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 annat än korttidsanvändning eftersom komponenter och kablar inte är gjorda för flera timmars laddning och den värmealstring som uppstår. Den jordade sladden – med s k schuckokontakt – som ofta medföljer elbilen ska/bör endast ses som en reservlösning av elsäkerhetsskäl.

Om ni har motorvärmarruttag kan dessa oftast byggas om till laddplatser. Fördelen är att ledningsdragning/grävarbeten till stor del redan är gjort. En elbil behöver minst 8 A för att ta emot laddning. Motorvärmarruttag är oftast 6 eller 10 A.

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 laddningsstolpar 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 laddningsstolpar. 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 "väsentlig betydelse". Vad gäller laddningsstolpar kan det diskuteras om det är av väsentlig 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 motorvärmarruttag finns med i samfällighetsföreningar och betraktas som väsentligt intresse.

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 väsentlig betydelse att avfall hanterades gemensamt då annan lagstiftning ändrats vilket fått konsekvenser för hanteringen. Men som sagt, om laddningsstolpar 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 laddningsstolpar. 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 uttagen 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: Det är lagen om energiskatt som begränsar möjligheten att debitera per kWh, se [Riksdagens hemsida](#) för mer information om lagen.

"Begränsar möjligheten" innebär att det är tillåtet att debitera per kWh (eller annan spårbar enhet, t.ex. tid) men idag gör det en bostadsrättsförening/samfällighetsförening skattepliktig (energiskatt och elcertifikat). I nuläget arbetar staten på att flytta skattepunkten bakåt i nätet så att nätägaren blir skattepliktig istället. Med största sannolikhet är ändringen införd till årsskiftet 2017/2018 och då är detta inte längre något problem.

Detta innebär praktiskt följande:

1. Bostadsrättsföreningen får redovisningsskyldiga intäkter per laddpunkt.
2. Bostadsrättsföreningen betalar sitt energibolag för användningen (exkl. skatter) och kvittar ut/bort(?) såld energimängd som den blir redovisningsskyldig för.
3. Bostadsrättsföreningen redovisar och betalar skatt på energimängden de haft intäkter på till Skatteverket och anmäler elcertifikat till Energimyndigheten.

Det går att ta ut t ex en schablonkostnad fram till årsskiftet 2017/2018 och sedan övergå till att debitera per kWh när regelverket ändrats. 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.