

Lantmäteriet – bromskloss för laddstolpar?

By Samhällsbyggaren - 2021-03-01



Ända sedan skiftesreformerna och strävan efter att skapa ett effektivt jord- och skogsbruk har lantmäteriet spelat en central roll för samhälleliga framsteg. Juridiska former som ledningsrätt och 3D-fastigheter har varit avgörande för storstädernas utveckling.

Men hur är det egentligen med lantmäteriet i dag?

I den radhus-samfällighetsförening som jag tillhör är allt fler intresserade av att skaffa en laddningsbar elbil. Men hur ska vi ladda dem?

De som har hus nära parkeringen drar en ledning från sina egna hus till sin parkerade bil. Försäkringsbolaget säger nej till laddning i de vanliga uttagen i garagen. Eftersom föreningen just genom diverse utfyllningarna skapat fler parkeringsplatser tänkte vi sätta upp laddstolpar på några av dessa platser.

Tanken var att intresserade mot en fast månadsavgift skulle kunna få tillgång till dessa laddmöjligheter. Till varje fastighet hör garage i längor som ingår i gemensamhetsanläggningen. På sikt är tanken att skapa laddmöjligheter i garagen, men då måste elen moderniseras.

”ÄR DET VIKTIGARE FÖR LANTMÄTERIET ATT ÖKA DE EGNA INTÄKTERNA ÄN ATT BIDRA TILL HÅLLBAR UTVECKLING?”

I vår förening var det dock några som ifrågasatte om föreningen hade rätt att sätta upp stolpar. Styrelsen kontaktade Villaägarna som främst hänvisade till Lantmäteriets hemsida. Där behandlas två grundläggande frågor.

Den första är om laddstolpar ryms i det befintliga anläggningsbeslutet. I beslutet som gäller för föreningen jag tillhör står bland annat: ”Garagebyggnaden inklusive portar, fläktar och andra anordningar för anläggningens funktion”, samt att parkeringsplatser

ingår. I dag borde laddmöjligheter rimligen höra till "anordning för anläggningens funktion" både för garage och parkeringar.

>>Läs mer:Samfällighetsföreningar kan visst besluta om laddstolpar för elbilar

Lantmäteriet skriver dock att det gjorts en restriktiv tolkning av vad som ingår i ett anläggningsbeslut och antyder därmed att laddmöjligheter inte kan skapas om det inte sägs explicit i beslutet. Lantmäteriet erbjuder sig dock att – mot ersättning – göra en så kallad fastighetsbestämning och göra en rättsligt bindande tolkning av vad som ingår.

Man kan dock fråga sig vad denna tolkning kan bygga på eftersom det inte finns något rättsfall. Sedan kan man undra varför inte lantmäteriet gör ett generellt uttalande eftersom det rimligen finns liknande formuleringar om garagebyggnader och parkeringar i många anläggningsbeslut.

Är det viktigare för lantmäteriet att öka de egna intäkterna än att bidra till hållbar utveckling?

Sedan diskuterar Lantmäteriet om det – mot ersättning förstås – är möjligt att lägga till laddmöjligheter i ett nytt anläggningsbeslut för föreningen. De skriver på följande sätt, vilket en läsare rimligen tolkar som att det är tveksamt om det går att lägga till detta även om medlemmarna vill det.

Lantmäteriet konstaterar att:

De boende (typiskt sett) ska ha behov av anläggningen, både när den bildas och på längre sikt.

Behovet ska inte vara tillfälligt eller personligt kopplat till en viss fastighetsägare. Det ska heller inte vara ett behov som kan komma att uppstå i framtiden.

Behovet ska alltid kopplas till en "typisk användare" (normalanvändare) av de fastigheter som ska anslutas till gemensamhetsanläggningen. Utan den kopplingen saknas skäl att skapa en rättslig bindning mellan anläggning och anslutna fastigheter.

En första invändning mot detta är att det skapas ett moment 22. I dag är det förvisso bara omkring tio procent av de boende i föreningen som har laddningsbara elbilar. Därför kan det ifrågasättas om behovet i dagsläget är tillräckligt stort för att föreningen ska anskaffa laddstolpar. Men en orsak till den låga andelen är just att det inte finns laddmöjligheter.

En andra invändning är att texten faktiskt inte stämmer med gammal praxis. I vårt anläggningsbeslut ingår en lekplats för små barn. När vi för drygt 10 år sedan gick över från ekonomisk förening till samfällighetsförening ifrågasatte lantmätaren inte att lekplatsen skulle ingå. Men det är ju som med laddningen enbart cirka 10 procent som i dag använder denna lekplats och många som flyttar in har inte små barn.

I vissa fastigheter har det såvitt jag vet aldrig bott personer med små barn. Och är småbarnsfamiljer typiska användare av husen i vårt område? Och hur avgör man det? En parallell är också att både ägare och köpare kan värdera möjligheter att göra saker:

Man kan ta med sig egna eller gästers barn till lekplatsen och man kan ladda en elbil om man skulle skaffa en – även om sannolikheten är relativt låg i båda fallen.

Lantmäteriet borde fortsätta sin klassiska roll att bidra till framsteg genom att:

1. Göra ett uttalande som säger att om det i ett anläggningsbeslut ingår parkering och garage så är Lantmäteriets ståndpunkt att föreningen har rätt att skapa laddmöjligheter om stämman så beslutar. Sådana möjligheter finns till exempel redan i dag i bostadsrättsföreningar. Det ska inte vara så att någon samfällighetsförening först måste chansa och hoppas att ingen överklagar eller hoppas att ett överklagande med tiden avslås.
2. Föreslå en lagändring i anläggningslagen som säger att när det sker en teknisk utveckling som inte kunde förutses när anläggningsbeslutet togs så ska det göras en generös tolkning av vad föreningen får göra.

Självklart ska det i dessa fall finnas ett stämmobeslut.

Text: Hans Lind

*professor i fastighetsekonomi
tidigare vid KTH, L69*

>>Läs också: Uppdrag att analysera och föreslå åtgärder för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform
Diarienummer: I2021/00109

Samhällsbyggaren

Tidningen är samhällsbyggnadssektorns ledande facktidning. Samhällsbyggaren belyser på ett kvalitativt sätt samhällsbyggnadssektorn. Tidningen utformas i samförstånd mellan branschen och journalister för att nå en hög kvalitet.