

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon 7221 8800
Fax 7262 6790
info@tbst.dk
www.tbst.dk

Notat
Sagsnr.: BS0200-00474
Dato: 05-03-2020

Høringsnotat

Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

1. Indledning

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 20. december 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen) i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 20. januar 2020.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Advokatsamfundet, Arbejdstilsynet, Banedanmark, Dansk Arbejdsgiverforening, Danske Kloakmestre, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Justitsministeriet, KEA, Miljø- og Fødevareministeriet, Roskilde Universitet, Sikkerhedsstyrelsen, Social- og indenrigsministeriet og Uddannelses- og Forskningsministeriet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har herudover modtaget høringssvar fra Allerød Kommune, Beredskabsstyrelsen, Boligselskabet Sjælland, BL, Coop Danmark A/S, DABYFO kreds Nordsjælland, DABYFO kreds Vestsjælland, DABYFO Sydjylland (Fredericia og Horsens Kommune), DABYFO Vestjyllandskredsen, Danske Beredskaber, Dansk Erhverv, Danske Regioner, Dansk Elbil Alliance (DEA), DI byg, DSK (De Samvirkende Købmænd), Elbilforeningen FDEL, Energinet, Erhvervsministeriet, FDM, Forsyningstilsynet, HORESTA, KL, Københavns Kommune, Landsbyggefonden, Sperto ApS, Vesthimmerlands Kommune og Aarhus Kommune.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

Bemærkninger af politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører bekendtgørelsen, indgår som udgangspunkt ikke i høringsnotatet.

2. Generelle bemærkninger

KL ser grundlæggende positivt på, at der bliver fastlagt rammer for omstillingen til en transportsektor baseret på vedvarende energi. KL har dog svært ved at vurdere, om bekendtgørelsesudkastet stiller de rigtige krav til etableringen af ladestandere.

Coop Danmark A/S oplyser, at udrulning af elbiler ligger helt i tråd med de tiltag, som Coop allerede har implementeret inden for energi-optimerings- og klimaområdet. Coop har etableret ladestandere ved hovedkontoret, da flere og flere af Coops medarbejdere kører i elbiler.

Københavns Kommune vurderer umiddelbart, at kravene til antal etablerede ladestandere er fastsat lavt i bekendtgørelsen i forhold til regeringens ambitioner for den grønne omstilling til elbiler.

Dansk Erhverv anfører, at omkostningerne til etablering af optankning af biler med klimavenlige drivmidler som udgangspunkt ikke bør pålægges erhvervsvirksomheder, der mere eller mindre tilfældigvis har p-pladser. Hvis der er behov for subsidiering eller på anden vis støtte til virksomheder med tank- og opladningsstationer, så bør dette finansieres på anden vis.

Danske Regioner ser positivt på forslaget, der kan medvirke til at understøtte den nødvendige grønne omstilling af transportsektoren. En grøn omstilling af personbiltransporten til el kræver en infrastruktur, som understøtter denne omstilling. Set i det lys er bekendtgørelsen et skridt i den rigtige retning. Det er dog vanskeligt at vurdere, om rammerne beskrevet i bekendtgørelsen er tilstrækkelige, idet der endnu ikke ligger en samlet national strategi for udrulningen af ladeinfrastruktur. Markedet for ladeinfrastruktur er præget af usikkerhed om blandt andet behovet for offentlig ladeinfrastruktur, hvilken effekt el-bilerne kommer til at lade med i fremtiden, hvilke løsninger der er optimale og om, hvordan vi sikrer et fleksibelt forbrug af elnettet. Derfor efterspørger Danske Regioner en plan, der peger på, hvorledes staten ønsker, at udrulningen skal ske. Dette vil forventelig også give de kommercielle aktører et større incitament til at investere i ladeinfrastruktur på eksempelvis regionernes matrikler.

DABYFO Vestjyllandskredsen finder det generelt problematisk, at bekendtgørelsen ikke forholder sig til offentlige parkeringspladser, som ikke er tilknyttet en bygning.

FDM anfører, at regeringens mål om en reduktion af drivhusgasudledningen i 2030 med 70 % kun kan nås, hvis transportsektoren bidrager. I den forbindelse vil elbilen være et vigtigt led i løsningen, hvorfor det er afgørende, at det sikres, at elbilen er et reelt alternativ for så mange som muligt.

DSK (De Samvirkende Købmænd) tager bekendtgørelsesudkastet til efterretning som led i "klimakampen", men konstaterer samtidigt, at byrderne på erhvervslivet endnu engang øges på trods af politiske ambitioner om generelt færre byrder.

Fredericia Kommune anfører, at bekendtgørelsesudkastet generelt ikke virker ambitiøst, og at det ikke vil medføre etablering af ret mange ladestandere.

HORESTA gør opmærksom på, at de fleste større hoteller allerede har opsat ladestandere, og at stadig flere ladestandere opstilles i takt med at efterspørgslen stiger. På brancheniveau har HORESTA allerede valgt at inkludere ladestandere i det kommende kriteriesæt i Green Key, som er branchens førende grønne mærkeordning. HORESTA byder derfor som udgangspunkt bekendtgørelsen velkommen. Bedre infrastruktur for elbiler er både essentielt for fremtidig turisme i Danmark og for at fremskynde elektrificering af erhvervskørsel inden for erhvervet.

Kommentar:

Der er ikke planer om at finansiere tank- og opladningsstationer til virksomheder.

Når Bilkommissionens anbefalinger er klar i løbet af året, vil der ses på, hvordan udrulningen af ladeinfrastruktur mest hensigtsmæssigt skal ske, herunder om byggelovgivningen skal justeres.

Det er ikke et krav, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige, da parkeringspladserne ved de pågældende bygninger ikke nødvendigvis er offentligt tilgængelige.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

3. Titel

Elbilforeningen FDEL (FDEL) foreslår, at titlen ændres til *Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladepladser i forbindelse med bygninger* – forkortet *Ladepladsbekendtgørelsen*. FDEL anfører, at hvis ladestanderne reelt ikke er til rådighed, fordi ladepladserne er

optaget af benzin- og dieslbiler eller andre køretøjer uden ladebehov, er investeringen i ladestanderne forgæves og bekendtgørelsens formål ikke opfyldt. Ved at tale om ladepladser, defineret som pladser, hvor elektriske køretøjer kan oplades, i stedet for ladestanderne, bliver det klart, at reguleringen ikke kun skal handle om den elektriske infrastruktur, men også den reelle adgang til den.

Kommentar:

Det er hensigten, at ladestanderne skal etableres i tilknytning til parkeringspladserne, hvilket bliver præciseret i bekendtgørelsen. Det er dog ikke bekendtgørelsens overordnede hensyn at tage stilling til, hvem der må parkere ved de forskellige parkeringspladser. Dette tages der stilling til i det konkrete byggeri.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

4. Anvendelsesområde

Horsens Kommune anfører, at der er behov for en præcisering af, hvad der forstås ved sammenhængen mellem bygninger og parkeringspladser. Parkeringspladser er ikke nødvendigvis knyttet til en eller flere specifikke bygninger.

FDEL anfører, at beboere i eksisterende byggeri har ringe støtte i bekendtgørelsen, hvis de ønsker at skifte til elbil. Bekendtgørelsen kommer til at hæmme udbredelsen af elbiler, især i byerne. FDEL opfordrer derfor til, at bestående boligbygninger ikke undtages.

Københavns Kommune vurderer, at det er nødvendigt at tilføje en definition af beboelsesbygninger, da mange bygninger indeholder både beboelse og erhverv. Fredericia Kommune spørger til, hvad kravene er til bygninger med blandet bolig og erhverv.

Danske Regioner anfører, at der mangler en definition af "en bygning". På flere af regionernes matrikler/hospitalsenheder er der større bygninger på samme matrikel. Det fremgår ikke, hvordan man skal forholde sig til kravet om opsætning af ladestander ved eksisterende bygninger med mere end 20 p-pladser. Danske Regioner spørger til, hvorvidt alle p-pladser bliver berørt, hvis der opføres en ny bygning på en matrikel, hvor der i forvejen er flere bygninger og mange p-pladser.

Dansk Industri Byg anfører, at det er en prioritet for DI Byg, at det tydeliggøres, at private bygningsejere i forbindelse med nybyggeri og/eller renovering alene forpligtes til at opstille/gøre klar til ladestanderne på parkeringspladser/arealer, som de selv ejer eller har råderet over.

Kommentar:

TBST vil beskrive forholdet for bygninger med blandede anvendelser og tilbygninger i vejledningen til ladestanderbekendtgørelsen.

Nybyggeri og ombygninger af bygninger med blandet anvendelse vil være omfattet af kravene om ladestandere, hvis bygningen som helhed har mere end 10 parkeringspladser.

Eksisterende bygninger med blandet anvendelse vil være omfattet af kravene, hvis der er mere end 20 parkeringspladser tilknyttet til den del af bygningen, der ikke er beboelse.

Hvis en bygning opføres uden parkeringspladser knyttet til bygningen, er den ikke omfattet af krav til nybyggeri, ligesom etablering af parkeringspladser, der ikke er tilknyttet en bygning, ikke er omfattet af bekendtgørelsen. Byggelovens generelle bestemmelser om parkering er afgørende for, om der stilles krav om etablering af parkeringspladser i forbindelse med opførelse af ny bebyggelse, uanset om der er anden bebyggelse på grunden. Dette gælder dog ikke, hvis forholdet er reguleret i en lokalplan.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

5. Definition af parkeringsplads

FDEL anfører, at det ikke klart fremgår, hvad en bygning med parkeringspladser vil sige. Det fremgår ikke, om parkeringspladserne skal ligge i en bygning, i umiddelbar tilknytning til eller i nærheden af bygningen. FDEL foreslår, at der tilføjes følgende definition af bygning med parkeringspladser: "en bygning, hvortil er knyttet et antal parkeringspladser, der hovedsagelig anvendes af bygnings brugere, og som ligger enten i umiddelbar nærhed af eller ikke i umiddelbar nærhed af bygningen". Københavns Kommune anfører, at det bør præciseres, at bekendtgørelsen også gælder for parkeringspladser, som ved dispensation etableres på en anden grund. Horsens Kommune anfører, at det ikke fremgår entydigt, om parkeringspladserne skal forefindes på samme matrikulære ejendom som den bygning, de betjener.

Kommentar:

Det væsentlige i denne sammenhæng er, at parkeringspladserne etableres i tilknytning til bygningen. Dette forhold beskrives yderligere i vejledningen til bekendtgørelsen.

Det er efter styrelsens vurdering ikke et krav, at parkeringspladserne nødvendigvis er på samme matrikel, så længe parkeringspladserne etableres til at betjene den pågældende bygning. Parkeringspladserne skal således etableres til brugerne i den pågældende bygning og etableres i forbindelse med, at bygningen bliver opført eller ombygget. Samme princip er gældende for eksisterende bygninger.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

6. Definition af ladestander

Aarhus Kommune anfører, at det bør præciseres, hvilke typer ladestander, der stilles krav om. Kommunen mener, at definitionen bør udvides til at beskrive de forskellige typer af ladestander, der aktuelt findes – alt fra "mormorkabel" til ultraladestationer. Vesthimmerlands Kommune anfører, at definitionen er for simpel, da en almindelig strømførende ledning, uagtet effekt falder ind under definitionen. Vesthimmerlands Kommune anbefaler, at der defineres en minimumseffekt, og at bekendtgørelsens krav hertil indføres i BR18 sammen med et krav om funktionsafprøvning.

Danske Regioner spørger til, hvorvidt ladestander skal være offentligt tilgængelige.

Kommentar:

Det er ikke et krav, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige, da parkeringspladserne ved de pågældende bygninger ikke nødvendigvis er offentligt tilgængelige. Etablering af infrastruktur til opladning af elbiler reguleres i andre regelsæt, herunder bl.a. lov om infrastruktur for alternative drivmidler og bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer, som begge implementerer AFI-direktivet (Direktiv om etablering af infrastruktur for alternative brændstoffer).

Bygningsdirektivet stiller ikke krav til ladekapacitet af ladestanderne, så normale ladestander med en effekt på 3,7-11 kW vil opfylde ladestanderbekendtgørelsen. Der er sikkerhedskrav til elinstallationen i medfør af Sikkerhedsstyrelsens regler, som bl.a. betyder, at man normalt ikke må belaste en stikkontakt med mere end 6 A i mere end to timer. Dette kan medføre, at "mormorkabler" ikke er tilstrækkeligt sikre til at overholde reglerne.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

7. Forberedelse til etablering af ladestander

Boligselskabet Sjælland anfører, at der er brug for en mere præcis definition af, hvad der skal til for at opfylde kravet om forberedelse. Boligselskabet Sjælland vurderer, at fremtidens ladeinfrastruktur i almene boligområder med fælles parkeringspladser kommer til at bestå af grupper af op til ca. 6 ladepunkter med en samlet tilsluttet effekt på 32A og drevet af den samme udbyder. Dansk Elbil Alliance har regnet at det fremtidige behov for ladepunkter på fælles parkerings-

arealer er 1:33 i forhold til antal elbiler, hvilket betyder, at 6 lade-punkter kan dække behovet for 200 elbiler i et boligområde. I forlængelse heraf forstår Boligselskabet Sjælland kravet som fremføring af ét 110 mm tomrør fra eltavle til hvert parkeringsområde. Heri vil der efterfølgende ifølge TEKNIQ kunne fremføres 5x16 mm² alu-kabel. En sådan fremføring af 110 mm tomrør vil alt andet lige være en mindre del af de samlede udgifter til nybyggeri eller renovering. Fra fremføringspunktet kan man i fremtiden lave en mere detaljeret projektering. Det vil give billigere og mere ensartede løsninger, hvis det blev gjort mere tydeligt i bekendtgørelsen.

Danske Regioner anfører, det kan vise sig problematisk at definere, hvad forberedelse omfatter, da den teknologiske udvikling medfører, at omfanget af forberedelse løbende vil ændre sig. Da ladestandere ved ladning i disse år ændres meget, og hvor tendensen er ladning med stor effekt, vil trækning af tomrør ske med stor fare for, at forberedelsen går tabt, da trækrør kan været lagt i for lille dimension. Kabler med stor kapacitet egner sig desuden ikke til trækning over længere strækninger, hvilket vil være tilfældet på store parkeringspladser.

Landsbyggefonden anbefaler, at krav til forberedelse specificeres, så opmærkning og registrering af de etablerede tomrør sikres i form af et myndighedsprojekt eller tilsvarende med opmærkning af rørene, samt ved at der fysisk etableres brønde og dæksler med passende afstand for træk af kabler i tomrørene.

Kommentar:

Der er en definition af forberedelse i ladestanderbekendtgørelsen, der beskriver, at der er tale om trækning af tomrør eller kabelbakker til senere fremførsel af kabler til ladestandere. Forberedelsen til ladestandere skal ses som et tiltag for at undgå at opbryde belægningen på en parkeringsplads, når der senere skal etableres ladestandere. Hvis man vil overholde ladestanderbekendtgørelsens krav om forberedelse, så trækker man tomrør eller kabelbakker til parkeringspladserne, så der efterfølgende kan trækkes kabler til ladestanderen, uden at man skal grave parkeringspladsen op.

Kravet om etablering af forberedelse på alle parkeringspladser følger bygningsdirektivets krav.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

8. Definition af større ombygninger

DABYFO kreds Vestsjælland anfører, at definitionen af større ombygninger er problematisk, da det kræver, at mindst to af de fire punkter skal være aktuelle i den pågældende byggesag, før der er tale om en større ombygning. Det anføres, at renoveringsklasserne er frivillige og

derfor kun sjældent aktuelle ligesom store bygningsarbejder kan være økonomisk tunge ved f.eks. sammenlægning af lejligheder uden, at p-pladserne bliver berørt. Derudover har Slagelse Kommune ikke nogen p-pladser beliggende inde i bygninger, men til gengæld store bygningsmasser. DABYFO kreds Vestsjælland anbefaler, at 7 pct. reglen udgår, idet den er administrativt bøvlet og vil ramme meget skævt. Horsens Kommune anfører, at muligheden for at undlade at stille krav om ladestandere ved større ombygninger, hvis omkostningerne vil overstige 7 pct. af den samlede omkostning til ombygninger, forudsætter, at der allerede er indhentet et eller flere tilbud på projektet, inden der ansøges om byggetilladelse, hvilket sjældent er hverken tilfældet eller hensigtsmæssigt for byggeriets parter. Den ekstra byggesagsbehandling vil derfor kunne indebære et væsentligt større administrativt arbejde for såvel bygherrer, ejere og kommuner, ligesom bestemmelsen kan medføre risiko for omgåelse. Danske Regioner anfører, at anvendelse af renoveringsklasser muligvis vil blive fravalgt, hvis "risikoen" er udgifter til ladestander og tomrør for hver 5. p-plads.

Horsens Kommune anfører, at det ikke fremgår entydigt af definitionen på større ombygninger, om dette alene omfatter byggearbejder, som forudsætter byggetilladelse.

Kommentar:

Definitionen af større ombygninger i ladestanderbekendtgørelsen skal kun ses som en definition, der kan benyttes i denne sammenhæng og er udarbejdet ud fra en betragtning om, at det er billigere at trække tomrør, når en parkeringsplads alligevel bliver ombygget, end det er at skulle grave parkeringspladsen op på et senere tidspunkt. Det er derfor vigtigt for omkostningseffektiviteten, at der bliver trukket tomrør i forbindelse med ombygningsarbejdet. For det andet benyttes en af direktivets undtagelsesmuligheder i definitionen af ombygninger, herunder f.eks. muligheden for at undtage byggearbejde, hvor omkostningerne til etablering af ladestandere og forberedelse til ladestandere udgør mere end 7 pct. af de samlede ombygningsomkostninger.

Som følge af DABYFO kreds Vestsjællands kommentar justeres der i formuleringerne omkring større ombygninger i bekendtgørelsen så hensigten om at der installeres ladestandere og forberedelse for ladestandere, når parkeringsanlægget eller den elektriske infrastruktur bliver ombygget, bliver forstærket. Desuden er renoveringsklasserne udgået af definitionen, bl.a. som følge af Danske Regioners kommentar.

9. Definition af elektrisk køretøj

Energinet anfører, at definitionen af elektrisk køretøj er meget bred, og en præcisering bør derfor overvejes.

Kommentar:

Definitionen af elektrisk køretøj fremgår af lov om infrastruktur for alternative drivmidler og bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer, som begge implementerer AFI-direktivet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

10. Bestående bygninger

DABYFO kreds Vestsjælland anbefaler på baggrund af den beskedne omkostning hertil, at bygningsejere forpligtes til at opsætte ladestandere svarende til hver femte parkeringsplads.

Fredericia Kommune foreslår, at § 3, stk. 1, ændres svarende til § 4, stk. 2, så undtagelsen ikke gælder for beboelsesbygninger med mere end 20 parkeringspladser.

FDEL foreslår, at der indføres yderligere lovgivning, så beboerne i etagebyggeri med tilhørende parkeringspladser får ret til etablering af ladeplads. FDEL henviser til Norge eller Californien for inspiration. I Californien må en udlejer ikke afslå et ønske om oprettelse af en lader.

Forsyningstilsynet anfører, at det kunne være hensigtsmæssigt, hvis § 3 blev rettet, så det er bygningsejere/ejendomsejere, der skal etablere ladestandere.

Allerød Kommune foreslår, at der indføres trappetrin således, at antallet af ladestandere, der skal etableres stiger for f.eks. hver 20 eller 30 parkeringspladser. Dette ville medføre, at såfremt der er 250 parkeringspladser, skal der etableres 5 eller 7 ladestandere fremfor 1.

Kommentar:

§ 3, stk. 1, ændres, så formuleringen svarer til § 4, stk. 2.

Ladestanderbekendtgørelsens bestemmelser, for så vidt angår de eksisterende bygninger, følger bygningsdirektivets krav. Det medfører, at der hverken er krav om etablering eller forberedelse ved eksisterende beboelsesbygninger, og at der kun er krav om etablering af 1 ladestander ved eksisterende bygninger, der ikke er beboelsesbygninger.

Når Bilkommissionens anbefalinger er klar i løbet af året, vil der ses på, hvordan udrulningen af ladeinfrastruktur mest hensigtsmæssigt skal ske, herunder om byggelovgivningen skal justeres.

11. Tidligere implementering end 2025 for krav til eksisterende bygninger

FDM anfører, at da den grønne omstilling og udbredelsen af grønne biler haster, bør det overvejes, om EU-direktivet skal implementeres på en måde, så den praktiske gennemførelse ligger tidligere end 2025. 2025 kan meget vel være for sent, hvorfor Danmark allerede nu bør sikre en ambitiøs fremdrift. FDEL anfører, at 2025 er for sent, hvis målet er at fremme overgangen til elbiler og sikre, at den sidste benzin- eller dieselbil er solgt i 2029. Det gælder særligt i det offentlige rum. FDEL mener, at krav til etablering af ladepladser (ladestander) skal ske senest i 2023. Dansk Elbil Alliance (DEA) foreslår, at fristen for at opstille mindst én ladestander fremrykkes til 1. januar 2022. DEA henviser til, at DTU's transportvaneundersøgelse viser, at ca. 3 ud af 10 danskere parkerer på delte parkeringspladser ved boligforeninger eller på offentlig vej. Transportvaneundersøgelsen viser også, at 57 procent af den tid, en bil er parkeret væk fra hjemmet, sker på arbejdspladsen. Det gør arbejdspladser til de absolut mest attraktive lokationer at oplade en elbil, hvis dette ikke kan ske ved hjemmet. Derfor er tilstrækkelig udbygget ladeinfrastruktur ved arbejdspladserne et af de vigtigste initiativer for at gøre det muligt for alle danske bilister at udskifte deres fossile bil med en elbil. Beboere i almene boliger, etageejendomme mv., som ikke umiddelbart kan opstille en ladestander ved hjemmet, vil formentlig være tilbageholdende med at anskaffe en elbil, medmindre de har gode muligheder for at oplade elbilen på deres arbejdsplads.

Kommentar:

Ladestanderbekendtgørelsens bestemmelser for, hvornår kravene skal være opfyldt for de eksisterende bygninger, følger bygningsdirektivets krav. Det medfører, at kravene til eksisterende bygninger skal være opfyldt senest den 1. januar 2025.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

12. Senere implementering end 2025 for krav til eksisterende bygninger

DSK (De Samvirkende Købmænd) og Dansk Erhverv foreslår, at fristen forlænges til udgangen af 2029, dog således at ladestander skal etableres samtidig med renovering og fornyelser af belægninger, hvis det sker inden tidsfristen. Forslaget kan eventuelt afgrænses til at

gælde for bygninger ejet og/eller benyttet af små og mellemstore virksomheder.

Kommentar:

Ladestanderbekendtgørelsens bestemmelser for, hvornår kravene skal være opfyldt for de eksisterende bygninger, følger bygningsdirektivets krav. Det medfører, at kravene til eksisterende bygninger skal være opfyldt senest den 1. januar 2025.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

13. Små og mellemstore virksomheder (SMV)

DABYFO kreds Vestsjælland anfører, at det er uambitiøst, at SMV'er er undtaget fra at skulle lave blot én ladestander inden 2025, og at det er meget administrativt tungt i forhold til omkostningerne ved at op-sætte ladestander. FDEL mener, at begrænsningen er uheldig, da SMV'erne står for størstedelen af de danske arbejdspladser og lettere adgang til opladning på arbejdspladsen er vigtig for udbredelsen af elbiler. Dette gælder især i byområder, hvor etablering af lader på bo-pælen kan være en udfordring og i områder, hvor der pendles langt. FDEL forstår, hvis man ikke ønsker at pålægge SMV'erne store omkostninger, der kan virke unødige, men begrænsningen på de 20 parkeringspladser vil i sig selv undtage de allermindste virksomheder, medmindre de har mange gæster eller kunder, i hvilket tilfælde de ikke bør undtages. DEA anfører, at forslaget næppe vil være proportionalt med den omkostningsbyrde, som kravet om en ladestander vil være. DEA kan oplyse, at en ladestander inkl. gravearbejde og tilslutning vil kunne udføres for 10-17.000 kr. (2019-priser). På den baggrund foreslår DEA, at undtagelsen for små og mellemstore virksomheder fjernes fra bekendtgørelsen, eller at undtagelsen indskrænkes til "mikrovirksomheder", som efter Danmarks Statistiks definition omfatter virksomheder med 0-9 ansatte. En mulighed vil også kunne være, at der fastsættes en beløbsgrænse for omkostningen til etablering og forberedelse af ladestander, så SMV'er er undtaget, hvis omkostningen overstige mere fx 5 pct. af de samlede ombygningsomkostninger.

Fredericia Kommune anfører, at der ikke er sammenhæng mellem det udløsende antal parkeringspladser (10 og 20) og undtagelsen af SMV'er, hvoraf mange har langt flere parkeringspladser. Vesthimmerlands Kommune anfører, at der er en disharmoni mellem bestemmelsen og undtagelsen. Vesthimmerlands Kommune mener, at det er begrebsforvirring, at der i bestemmelsen reguleres efter 20 p-pladser, men alle virksomheder med op til 250 ansatte er undtaget. Det syntes vanskeligt at forestille sig en virksomhed med op til 250 ansatte med

21 parkeringspladser. Disharmonien bidrager til en forkert opfattelse af, hvad en SMV er.

Københavns Kommune anfører, at det ikke er klart, hvilken rolle kommunen har som bygnings- og tilsynsmyndighed i forhold til denne undtagelse. Dette bør præciseres. DABYFO Vestjyllandskredsen anfører, at den kommunale myndighed kan have svært ved at verificere og kvalificere det fremsendte regnskab.

DABYFO Vestjyllandskredsen har svært ved at vurdere, om bygninger, som benyttes af flere virksomheder, som tilsammen ikke overholder kravene for SMV'er, er undtaget, eller om der skal være samhörighed mellem den virksomhed, som ejer bygningen, og den virksomhed som benytter bygningen. Det samme gør sig gældende for bygninger, der ejes og benyttes af SMV'er, men som samtidigt også udlejes i et omfang, så virksomhederne tilsammen ikke kan betragtes som SMV'er.

DABYFO Vestjyllandskredsen finder det forunderligt, at SMV'er er undtaget fra bekendtgørelsen, når daginstitutioner, skoler m.v. er omfattet, når behovet for ladestander må antages at være større ved en virksomhed med op til 250 ansatte end ved en skole.

Dansk Erhverv anfører, at som led i den grønne omstilling giver det god mening med en mere fintmasket adgang til opladning af elbiler. Kravet til ladestander ved dagligvarebutikker giver dog mindre mening end mange andre steder, da langt de fleste indkøb klares på typisk mellem 10 og 20 minutter. En opladning vil således kun have begrænset effekt for brugere, der formentlig kun sjældent vil gøre brug af muligheden for "sjat-opladning." Det betyder, at detailhandelen vil skulle bruge et betragteligt beløb på etablering af ladestander samt sikre adgang til tilstrækkelig strømstyrke i disse standere med en særdeles begrænset praktisk værdi for brugere og den grønne omstilling. Dansk Erhverv finder på den baggrund, at detailhandelen bør undtages for kravene i det omfang at direktivet giver adgang til det.

Vesthimmerlands Kommune spørger til, om det vil være muligt at definere nærmere, hvad en virksomhed er. Afhænger det, for så vidt angår dagligvarekæder, f.eks. af størrelsen på den lokale dagligvarebutik eller koncernen.

HORESTA oplyser, at de mindste hoteller ligger udenfor byerne, f.eks. landevejskroerne. De er afhængige af, at gæsterne kan komme frem med bil og har derfor ofte mange parkeringspladser. Det samme gør sig gældende for restauranter, caféer, værtshuse, pizzerier mv. Deres økonomi er meget stram. HORESTA anfører, at såfremt fleksibilitetsmulighederne ikke implementeres på baggrund af øgede sagsbehandlingsomkostninger, vil det falde økonomisk tilbage på de mindste SMV'ere i erhvervet. Dette vil resultere i, at virksomhederne vil undlade at påbegynde tiltrængte renoveringsprojekter eller energieffektivi-

seringer, hvilket på længere sigt kan have en klimamæssig slagside. HORESTA mener, at SMV'er bør undtages helt, alternativt bør kravene kun gælde for nybyggeri.

Kommentar:

På nuværende tidspunkt er det besluttet af følge direktivets fleksibilitetsmekanismer for eksisterende bygninger. I bygningsdirektivet er der mulighed for at undtage bygninger ejet og benyttet af SMV'er fra kravene. Derfor er denne undtagelse også indført i ladestanderbekendtgørelsen for eksisterende bygninger, hvor omkostningerne vil være størst for SMV'erne.

Når Bilkommissionens anbefalinger er klar i løbet af året, vil der ses på, hvordan udrulningen af ladeinfrastruktur mest hensigtsmæssigt skal ske, herunder om byggelovgivningen skal justeres.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

14. Større ombygninger

DABYFO kreds Vestsjælland finder ikke, at § 4 vedrørende større ombygninger af beboelsesbygninger stemmer overens med direktivet.

Landsbyggefonden anbefaler, at det præciseres, hvilke ombygninger der omfattes af kravet, herunder om kravet gælder i forbindelse med ombygninger, hvor boligarealer udvides, uden at der etableres nye p-pladser, f.eks. i forbindelse med udnyttelse af tagrum i tætte byområder o. lign.

Fredericia Kommune vurderer, at stort set ingen ombygninger vil opfylde kriterierne. Dette skyldes, at de endnu ikke har haft en ansøger, som har ønsket at få byggeriet klassificeret i en renoveringsklasse, at ombygninger sjældent berører parkeringspladser, og at det er nemt at undgå at berøre elektriske installationer på en parkeringsplads. Københavns Kommune anmoder styrelsen om at oplyse og/eller præcisere i bekendtgørelsen, om det er kommunen, som skal vurdere, om kriterierne er opfyldt og i givet fald, hvilken dokumentation ansøgerne skal indgive. Københavns Kommune bemærker, at det vil kræve ressourcer at foretage vurdering af kriterierne. Københavns Kommune oplyser, at kommunen først ved færdigmelding af byggeri får oplysninger om, hvorvidt bygningen benytter renoveringsklasserne i bygningsreglementet. Hvis kravet til ladestandere skal stilles i byggetilladelsen, vil det være nødvendigt at kræve oplysninger om eventuel benyttelse af renoveringsklasser, inden byggetilladelse gives.

FDEL ønsker at kravet for bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, gøres proportionalt med antallet af parkeringspladser. Etablering af enkelt lader på et parkeringsområde, der kan omfatte hundreder af

parkeringspladser, vil påføre virksomhederne unødigt administration uden en reel effekt for brugerne. FDEL foreslår, at bygninger med mere end 10 parkeringspladser, som ikke er beboelsesbygninger, som gennemgår en større ombygning, skal etablere mindst 1 ladeplads for 20 parkeringspladser og forberede mindst hver femte parkeringsplads til ladestander. DEA finder kravet uambitiøst og foreslår, at kravet ændres til, at der skal etableres mindst 1 ladestander pr. 10 parkeringspladser.

HORESTA er ikke helt klar over, hvornår en ombygning vil blive mødt med kravene i ladestanderbekendtgørelsen.

Horsens Kommune bemærker, at renoveringsklasserne er tiltænkt som en frivillig mulighed, og hvis anvendelsen af renoveringsklasserne udløser en ekstra omkostning i medfør af ladestanderbekendtgørelsen, vil dette potentielt undergrave formålet med bestemmelserne.

Danske Regioner spørger til, om det kan tænkes, at renoveringsklasser på sigt bliver lovpligtige, og hvad definitionen af en ombygning af en p-plads er. Kræver det, at 20 pct. af parkeringsarealet blive berørt/flyttet? Danske Regioner anfører, at en ombygning nemt vil kunne overstige 7 pct. på hospitalerne og kravet vil dermed medføre betydelige udgifter. Danske Regioner anfører, at det ikke præciseres, hvilke elektriske installationer der er tale om, eller hvilke ændringer i elektriske installationer, der kan få betydning for kravet.

BL anfører, at blandt de almene beboere er der færre personer med biler end blandt personer, der ikke bor alment. BL mener, at der med udkastet til bekendtgørelse er risiko for, at der investeres i forberedelse til etablering af ladestander, med huslejestigninger til følge, som ikke bliver etableret, fordi efterspørgslen ikke er høj nok.

DABYFO kreds Nordsjælland spørger til, om det i § 4 er bevidst, at der står "skal forberede alle ombyggede parkeringspladser til ladestander", da det medfører, at der hvis der sker større ombygning af bygningskomplekset, men der ikke sker ændringer af parkeringspladserne, så er der ikke krav om forberedelse til ladestander?

Kommentar:

I bygningsreglementet defineres større ombygninger ved anvendelse af en metode med en renoveringsklasse, der angiver kravniveauet for energirenovering for bygningen som helhed og kravniveau til de ombyggede bygningsdele.

I bekendtgørelsen benyttes der en model for større ombygninger, der tager højde for de specielle forudsætninger større ombygninger har for parkeringspladserne og dermed mulighederne for at etablere ladestander. Dette vil blive beskrevet nærmere i den kommende vejledning til ladestanderbekendtgørelsen.

Renoveringsklasserne udgår af definitionen af større ombygninger som følge af flere kommentarer. I stedet er ombygningsdefinitionen omskrevet.

Der ændres ikke på systematikken omkring byggetilladelse. Derfor vil de byggesager, hvor der i forvejen var krav om byggetilladelse, fortsat være omfattet af krav om byggetilladelse. Der er ikke yderligere byggesager, der bliver omfattet af krav om byggetilladelse som følge af ladestanderbekendtgørelsen. Kravene i ladestanderbekendtgørelsen gælder også for bygninger, der ikke er omfattet af krav om byggetilladelse. Det vil typisk være eksisterende bygninger.

Kravene i ladestanderbekendtgørelsen skal behandles på samme vis som den øvrige tekniske dokumentation til overholdelse af bygningsreglementet. Det vil altså sige, at kommunen i forbindelse med færdigmelding skal kontrollere, at dokumentationen foreligger, men skal ikke fagligt forholde sig til den. I forbindelse med stikprøvekontrollen skal kommunen forholde sig til dokumentationen.

15. Nybyggeri

FDEL ønsker, at kravet for bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, gøres proportionalt med antallet af parkeringspladser. Etablering af enkelt lader på et parkeringsområde, der kan omfatte hundreder af parkeringspladser, vil påføre virksomhederne unødigt administration uden en reel effekt for brugerne. FDEL foreslår, at bygninger med mere end 10 parkeringspladser, som ikke er beboelsesbygninger, skal etablere mindst 1 ladeplads for 20 parkeringspladser og forberede mindst hver femte parkeringsplads til ladestandere.

Allerød Kommune anfører, at der med fordel kunne stilles krav om, at der ved større boligbyggerier er krav om, at der skal etableres et minimum af ladestandere og evt. forberedes for flere.

Kommentar:

Ladestanderbekendtgørelsens bestemmelser om antal ladestandere og antal parkeringspladser følger bygningsdirektivets krav til, hvor mange ladestandere der skal etableres, og hvor mange parkeringspladser der skal forberedes til ladestandere.

Når Bilkommissionens anbefalinger er klar i løbet af året, vil der ses på, hvordan udrulningen af ladeinfrastruktur mest hensigtsmæssigt skal ske, herunder om byggelovgivningen skal justeres.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

16. Stik

Danske Beredskaber mangler en årsag til, at der kun henvises til DS/EN62196-2 og ikke de øvrige relevante standarder DS/EN62196-1 og DS/EN62196-3. Såfremt udeladelsen af disse beror på en forglemmelse, henstilles til, at disse medtages. Da DS/EN62196-x serien alene omhandler stik og kabler mv. og ikke selve ladestanderne, henledes opmærksomheden desuden på DS/EN61851-x serien, som fastsætter krav til selve ladestanderne. De relevante standarder vurderes af beredskabet at omhandle: EN 61851-1 Konduktive opladningssystemer til elkøretøjer – Del 1: Generelle krav, EN 61851-23 Opladningssystem via ledningsforbindelse til elektriske køretøjer - Del 23: Jævnstrømsladestationer til elektriske køretøjer og EN 61851-24 Opladningssystem via ledningsforbindelse til elektriske køretøjer - Del 24: Digital kommunikation mellem jævnstrøms-EV-ladestation og elektrisk køretøj for kontrol af jævnstrømsopladning.

Sperto ApS, Danske Regioner og Københavns Kommune anfører, at Type 2-stikket, som der stilles krav om i bekendtgørelsen, er uegnet mange steder, hvor elbillister har brug for at komme relativt hurtigt videre. Specielt rastepladser langs motorveje og hovedfærdselsårer, indkøbscentre, butikker og fastfood restauranter. Her er der behov for hurtigladning. Sperto ApS og Danske Regioner foreslår derfor, at det tilføjes, at der også kan opstilles ladeinfrastruktur baseret på CCS-standard. FDEL anfører, at ved nogle bygninger opholder brugerne sig typisk kort tid i bygningen (under en time). Dette gælder f.eks. ved indkøbscentre, biblioteker, rådhus o. lign. Her vil det være mere relevant at opstille hurtiglader, der kan levere 24 kW, 50 kW eller mere på DC. FDEL foreslår derfor, at én eller flere ladepladser kan være forsynet med en hurtiglader med den europæiske standard for hurtigladning, CCS. Københavns Kommune anfører, at det bør overvejes, om det er hensigtsmæssigt, at kravene tilsyneladende kun kan opfyldes med Type 2-stik. Københavns Kommune anfører, at der bør være mulighed for også at etablere hurtiglader.

Fredericia Kommune anfører, at der skal være præcise krav til den effekt, som ladestanderen skal give, da det ikke fremgår tydeligt af DS/EN 62196-2. FDEL er glade for, at bekendtgørelsen specificerer, at der skal være tale om Type 2-normalladere. I forlængelse heraf foreslår FDEL, at laderne skal understøtte trefaset ladning med en effekt på mindst 11kW. Dette svarer til, hvad de fleste nyere elbiler kan modtage ved AC-ladning.

DEA forslår, at kravene skærpes, så der som en del af forberedelsen skal være indkøbt tilslutning, så minimum hver tiende plads kan få 16A, når behovet opstår (ellers kan der være stor lead time på tilslutning og behov for ombygning). Derudover forslår DEA, at kravene skærpes, så ladestanderne skal være intelligente og opkoblet, så de taler sammen med et back-end system, hvor de kan fjernovervåges, og hvor de kan styres af driftsansvarlig eller operatør. Styring er rele-

vant også i forhold til fremtidig interaktion med elnettet og evt. kapacitetsudfordringer DEA anbefaler i denne forbindelse ladestander med 2 udtag, som kan levere op til 22 kW pr. udtag, men hvor det kan være muligt, at hvis to biler er koblet samtidig giver hvert udtag 11 kW, dvs. ladestanderen har 2x11 kW.

DSK og Dansk Erhverv anfører, at ladestandere ved dagligvarebutikker giver begrænset effekt for brugere, da indkøb typisk klares på mellem 10-20 minutter. Derudover vurderer DSK og Dansk Erhverv, at omkostningerne for erhvervslivet synes underestimeret. Coop vurderer, at ladestandere ved dagligvarebutikker vil få begrænset indflydelse på lademønstret hos elbilsbrugere, da butiksbesøg generelt er af kortere varighed og opladning i forbindelse med indkøb dermed alene vil kunne ske i meget begrænset omfang. Coop bakker op om styrelsens model for implementering af direktivet, som denne er udmøntet i bekendtgørelsesudkastet.

Kommentar:

Der henvises til DS/EN 62196-2, da direktivet henviser til denne standard i forhold til stiktype. Det er dermed et krav gennem direktivet, at stikforbindelserne skal leve op til denne standard. Det er ikke tilfældet med de øvrige standarder, hvorfor de dermed ikke gøres til krav.

Forslag om CCS-standardens indskrives i bekendtgørelsen som alternativ til type 2-stikket.

Der er ikke krav til ladekapacitet. Når man etablerer en ladestander, bør man dog både overveje antallet af ladestandere og ladekapacitet ud fra behovet ved den konkrete bygning.

Dansk Elbil Alliance har udarbejdet en analyse (Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler) i november 2019 i samarbejde med DTU. Denne analyse baserer sig på transportvaneundersøgelsen. Denne analyse viser, at det gennemsnitlige tidsforbrug per besøg er omkring 38 minutter til indkøb. Et stop af 38 minutter vil typisk kunne dække omkring 15 pct. af det ugentlige ladebehov, hvis det foretages på et 22 kW ladepunkt. Det er altså ikke en uvæsentlig ladeeffekt, som man kan få i forbindelse med indkøb.

17. Byggetilladelse og dispensation

Energinet foreslår, at det kan overvejes at præcisere, hvad der kræver byggetilladelse. Fredericia Kommune anfører, at det skal præciseres, om en ladestander kræver byggetilladelse og i givet fald, hvilken byggeret der gælder. Københavns Kommune anfører, det er uklart, om en ladestander i sig selv kræver en byggetilladelse. Københavns Kommune går ud fra, at forberedelse til etablering af ladestandere, som består i trækning af tomrør eller kabelbakker, ikke i sig selv kræ-

ver byggetilladelse. Københavns Kommune anmoder styrelsen om at be- eller afkræfte dette og/eller præcisere det i bekendtgørelsen. Københavns Kommune anmoder om at få oplyst, hvorvidt det er muligt for kommunerne at dispensere fra mindstekravene i bekendtgørelsen.

Fredericia Kommune spørger til, hvem der påser overtrædelser. Københavns Kommune anfører, at hvis kommunerne er håndhævelsesmyndighed og derfor skal behandle lovliggørelsessager, vil dette medføre et ressourcetræk. Med hensyn til krav til bestående bebyggelse vil det bl.a. skulle vurderes, om der er tale om små eller mellemstore virksomheder.

BL anfører, at bekendtgørelsen alene stiller krav om forberedelse til etablering, men på sigt vil der skulle tages stilling til en praktisk og økonomisk håndtering af ladestanderne, herunder en nærmere vurdering af, om aktiviteterne i boligafdelingerne vil være i strid med bekendtgørelsen om sideaktiviteter i almene boligorganisationer. Det er afgørende vigtigt for BL, at udbredelse af ladestander sker på et veloplyst og velovervejet grundlag, hvor der er klarhed over det konkrete behov, omkostningerne, det faktiske bilforbrug i de enkelte bebyggelser samt hensyntagen til de økonomiske råderum og begrænsninger, som de forskellige grupperinger af almene lejere har. I den forbindelse opfordrer BL til at tænke i muligheder for en dispensationsordning for almene boligorganisationer, der netop tager de nævnte elementer i betragtning, således at forberedelse til etablering af ladestander i de almene boliger sker ud fra et balanceret hensyn. Ellers vil der ifølge BL være tale om, at de almene boligorganisationer og almene beboere betaler for samfundsinfrastruktur.

Allerød Kommune bemærker, at der ikke er krav om, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige.

Kommentar:

Der ændres ikke på systematikken omkring byggetilladelse. Derfor vil de byggesager, hvor der i forvejen var krav om byggetilladelse, fortsat være omfattet af krav om byggetilladelse. Der er ikke yderligere byggesager, der bliver omfattet af krav om byggetilladelse som følge af ladestanderbekendtgørelsen. Kravene i ladestanderbekendtgørelsen gælder dog også for bygninger, der ikke er omfattet af krav om byggetilladelse. Det vil typisk være eksisterende bygninger. En ladestander vil efter styrelsens opfattelse typisk betragtes som et brugerbetjent anlæg, der er undtaget fra krav om byggetilladelse i henhold til bygningsreglementets § 5, stk. 1, nr. 13.

Tilsvarende ændres der ikke på kommunens rolle i overtrædelser og lovliggørelsessager.

Ladestanderbekendtgørelsens bestemmelser om eksisterende boligbyggeri, følger bygningsdirektivets krav, således at eksisterende be-

boelsesbygninger – omfattende hele den almene boligmasse – er undtaget. Den fremtidige, konkrete anvendelse af ladestandere finansieret af den almene sektor skal ske inden for de rammer, der gælder for den almene sektors tilladte aktiviteter, og styrelsen ønsker bl.a. gennem dialog med sektoren løbende at sikre en regulering, der både er tidssvarende og tager højde for samfundsudviklingen.

Kommunerne har, som i den øvrige byggelovgivning, mulighed for at dispensere efter byggelovens § 22, når det skønnes foreneligt med de hensyn, som ligger til grund på de pågældende bestemmelser.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

18. Brandforhold

Danske Beredskaber anfører, at der bør medtages bestemmelser om afbrydelse af ladestrøm til elkøretøjer, da fortsat ladestrøm til et køretøj som er omfattet af eksempelvis en brand i værste fald kan medføre, at beredskabet ikke kan foretage brandslutning grundet risiko for elektrisk stød.

Danske Beredskaber anfører, at der bør medtages bestemmelser om skiltning af nødafbrydere, da variationer af parkeringsanlæg gør det vanskeligt for beredskaberne at udpege og identificere relevante nødafbrydere. Entydig skiltning vil kunne tjene til hurtigere indsats.

Danske Beredskaber anfører, at der bør medtages bestemmelser om placering af ladestandere. Danske Beredskaber anfører, at det ikke er muligt at slukke brand i elkøretøjer med konventionelle midler såsom vand. Derfor vil afhjælpning af brand i elkøretøjer i p-huse og lignende ofte bero på at kunne bringe køretøjet til det fri. Placering af ladestandere nær udkørsler, ramper eller lignende vil derfor kunne tjene til en hurtig fjernelse af køretøjet fra p-anlægget.

Beredskabsstyrelsen har oplyst, at et enkelt kommunalt redningsberedskab i Danmark sammen med en privat aktør har udviklet en container til brug i forbindelse med slukning af brande i elbiler.

Danske Beredskaber anfører, at der bør medtages bestemmelser om slukningsudstyr med henblik på at sikre mod brandspredning fra køretøj til køretøj.

Beredskabsstyrelsen oplyser, at der i nogle kommunale redningsberedskaber er en vis bekymring for det stigende antal elbiler og risikoen for brandfare ved disse. Der er i den forbindelse blevet peget på, at brande i elbiler er langt sværere at slukke end i andre typer af biler på grund af elbilernes særlige batteri. Der peges også på, at elbiler kan stå meget tæt, f.eks. i parkeringskældre, der kan være vanskelige adgangsveje og arbejdsforhold for brandslukningskøretøjer. Det er

emner, der bør drøftes og tages stilling til, da disse forhold kan øge risikoen for spredning af en eventuel brand og gøre det vanskeligt at slukke den.

Kommentar:

Eventuelle justeringer af brandregulering vedr. ladestanderne vil skulle håndteres separat i relation til bygningsreglementets kapitel 5. Trafik-, Bygge- Boligstyrelsen har igangsat undersøgelser af regulering i de europæiske lande, herunder de øvrige nordiske. Derudover undersøges det, hvorvidt der er andre risici forbundet med elbiler i forhold til benzin- og dieselmotorer.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

19. ATEX-områder (eksplosionsfarlige områder)

Energinet anfører, at bygninger til tekniske anlæg inden for elforsyning, de såkaldte ATEX-områder som udgangspunkt bør være fritaget for kravene i ladestanderbekendtgørelsen. Bygninger til elforsyning ligger inden for stationsjordingsnettet. Ved højspændingsfejl på en højspændingsstation med et effektivt jordet net opstår store kortslutningsstrømme med betragtelig spændingsforøgelse på stationsjordingsnettet i forhold til neutral jord. Det er derfor vigtigt, at disse spændinger fra stationsjordingsnettet ikke forplanter sig uden for højspændingsstationen og forårsager farlige berøringsspændinger på andre dele. Det er specielt farligt for andre forbrugere på samme forsyningspunkt, f.eks. en 10/0,4 kV station, som forsyner ladestanderen til elbilen. Endvidere bemærkes, at da bilfirmaer og producenter og forhandlere af ladestander typisk lejer det relevante udstyr ud, herunder ladestander, afholder de typisk ligeledes omkostningen til opladning over elregningen. Det er ikke muligt at installere ladestanderen i hovedtavlen i stationsbygningen, da der vil opstå udfordringer med afregning samt afgifter af forbruget. Derfor vil en ladestander typisk blive installeret med forsyning af bysiden. Derfor er det vigtigt at være sikker på, hvordan ladestanderen installeres på stationsområdet, for at undgå fare for personskade og skade på materiel. Af den grund bør det som minimum være valgfrit for ejeren af stationen, om man ønsker at installere en eller flere ladestander.

Kommentar:

Der er ikke i direktivet mulighed for at undtage bygninger som følge af deres placering i et ATEX-område. Derfor indføres der ikke en undtagelse i denne omgang.

Styrelsen vil dog undersøge forholdet nærmere og bl.a. rådføre sig med EU-Kommissionen og de øvrige lande, der ligeledes implementerer bygningsdirektivet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

20. Rådgivning og vejledning

FDM anfører, at den danske regering bør gå forrest og hjælpe borgere, der ønsker en elbil, med rammevilkår, der gør opsætning af ladestandere attraktive, og dermed sikrer lademuligheder. Den største hindring i den sammenhæng er i dag, at boligselskaberne ikke ved, hvor de skal henvende sig. Der mangler et rådgivningscenter eller tilsvarende, hvor boligselskaberne kan få hjælp og rådgivning. FDM bidrager gerne med viden, men på nuværende tidspunkt er det af ressourcemæssige årsager kun muligt at rådgive egne medlemmer.

KL bemærker, at bekendtgørelsen snarest muligt bør følges op med en vejledning til kommunernes byggesagsbehandling af ladestandere, herunder hvorledes byggesagsbehandling foretages, dispensationsmulighederne og vurdering af omkostninger i forbindelse med vurderingen af SMV'er og ombygninger. KL anfører, at der også er behov for vejledning til branchen om de godkendte tekniske løsninger for udformning og forberedelse.

Kommentar:

Der udarbejdes en vejledning til ladestanderbekendtgørelsen.

Bemærkningerne giver ikke anledning til ændringer.

21. Større p-anlæg i storbyer

Aarhus Kommune ønsker, at de større p-anlægs rolle i storbyer belyses. F.eks. som aflastning for ladning for biler, der parkerer på offentlig vej. Alternativt ønsker kommunen en hjemmel til, at p-anlæg kan servicere behov til beboelse i området og derfor skal have forberedelse til elbiler på alle pladser eller et ekstra stort antal p-pladser. Om nødvendigt lynladere, hvis en kommunal strategisk energiplanlægning viser, at der er et behov i området.

Kommentar:

Ladestanderbekendtgørelsen regulerer ikke, hvordan en overordnet bymæssig ladeinfrastruktur etableres. Det vurderes, at det håndteres mest hensigtsmæssigt af kommunerne i deres strategiske planlægning. Kravene i ladestanderbekendtgørelsen udgør i den forbindelse et minimumsniveau, som skal overholdes.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

22. Gamle bykerner

Aarhus kommune anfører, at der i større byer og særligt i de gamle bykerner er særlige udfordringer med infrastrukturen. Samtidig er el-nettet typisk af ældre dato. Hvis ikke der laves en planlægning for energiinfrastrukturen til transport i disse områder, kan det blive omkostningstungt og besværligt/umuligt at have elbil i de gamle bykerner. Det vil kræve alt for dyre løsninger med opgravning til nye kabler, opstilling af flere tusinde ladestandere og plads til større transformatorstationer i et allerede trængt byrum. Kortlægning til strategisk energiplanlægning i Aarhus omkring energi til transport peger på, at der i stedet bør laves en zonerings af de gamle byer, så der etableres lynladere (over 100 kW) til beboere, der ikke har egen parkering, på samme måde som staten har etableret hurtigladere langs med det nationale vejnet. Infrastruktur til hurtigladere kræver særlige investeringer og særlig infrastruktur. Derfor skal dette planlægges i god tid og være velovervejet for at være omkostningseffektivt og kunne fungere i byens trafikflow, konkret enten ved at placere disse på eksisterende tankstationer i storbyerne eller ved at have kapacitet til hurtigladere i eksisterende og nye P-anlæg. P-anlæg bør have særlig interesse, da de også kan forventes at få en særlig vigtig rolle med en fremtidig overgang til selvkørende biler. Både til ladning af biler uden for spidslastperioder, men også til opladning i driftstimer og stille perioder.

Kommentar:

Styrelsen er opmærksom på, at de ældre bykerner kan have særlige problemstillinger. En væsentlig andel af de pågældende parkeringspladser vil dog ikke være omfattet af bekendtgørelsens krav. Det er derfor styrelsens vurdering, at problemet med overholdelsen af kravene i bekendtgørelsen ikke udgør et væsentligt problem.

Parkeringspladser på offentlig vej og etablering af lynladere på tankstationer ligger uden for det der med direktivet skal implementeres i ladestanderbekendtgørelsen.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

23. Kabelføringsinfrastruktur

HORESTA finder det betænkeligt, at man på forhånd vurderer, at undtagelsen vedrørende nødvendig kabelføringsinfrastruktur ikke er relevant i Danmark. HORESTA anfører, at der vil være flere tilfælde, hvor hoteller og restauranter i provinsen, langt fra hovednettet, vil blive påført store omkostninger, hvis den påkrævede spænding (ofte 32 a for en 22kW ladestander) vil kræve ny kabelføring til elnettet for at øge spændingen på virksomhedens net.

Kommentar:

Undtagelsen i direktivet vedrørende kabelføringsinfrastruktur finder anvendelse, hvis den krævede kabelføringsinfrastruktur vil være afhængig af mikroisolerede systemer. Det vil typisk dreje sig om små øsamfund, der ikke er koblet til det overordnede elnet, hvilket i praksis alene drejer sig om Christiansø, hvor der p.t. er registreret 1 bil. Derudover henviser direktivet til regionerne i den yderste periferi, som omhandlet i artikel 349 i TEUF. Dette omfatter Guadeloupe, i Fransk Guyana, Martinique, Réunion, Saint-Barthélemy og Saint-Martin samt Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer.

Der stilles ikke krav i ladestanderbekendtgørelsen til ladeeffekt

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

24. Økonomi

Erhvervsministeriet har vurderet, at bekendtgørelsesudkastet medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Disse konsekvenser vurderes at være under 4 mio. kr. årligt, hvorfor de ikke kvantificeres nærmere.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

25. Agil erhvervsrettet regulering

Erhvervsministeriet har ingen bemærkninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har vurdering af, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for bekendtgørelsesudkastet.

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer.

Bilag 1

3F

Advokatrådet - Advokatsamfundet

Akademisk Arkitektforening

Altinex Oil Denmark A/S

Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation (ABF)

Ankenævnet på Energiområdet

APPLiA Danmark

TEKNIQ Arbejdsgiverne

Astma-Allergi Danmark

Banedanmark

BAT-Kartellet

Bips-Byggeri, Informationsteknologi, Produktivitet og Samarbejde

BL Danmarks Almene Boliger

Boligkontoret Danmark

BOSAM - Boligforeningernes Sammenslutning i Danmark

Brancheforeningen Danske Byggecentre

Brancheforeningen for Bygningssagkyndige og Energikonsulenter

Brancheforeningen for Storkøkkenudstyr (BFS)

Byens Ejendom

Byggeriets Evaluerings Center

Byggeskadefonden

Byggeskadefonden vedr. Bygningsfornyelse

Byggesocietet

Bygherreforeningen

Bygningsfredningsforeningen (BYFO)

Center for Indeklima og Sundhed i Boliger

Connect Sport

Dabyfo – Forum for Danske Bygningsmyndigheder

DANAK

Dancert – Teknologisk Institut

Danmark Tekniske Universitet, Institut for Byggeri og Anlæg

Danmarks Lejerforening

Danmarks Tekniske Universitet

Dansk Arbejdsgiverforening

Dansk Brand- og Sikringsteknisk Institut

Dansk Byggeri

Dansk Center for Lys

Dansk Ejendomsrådgiverforening

Dansk Energi

Dansk Erhverv

Dansk Fjernvarme

Dansk Forening for Automatforplejning (DAFA)

Dansk Gasteknisk Center

Dansk Industri

Dansk Metal

Dansk Miljøteknologi

Dansk Standard

Dansk Ungdoms Fællesråd (DUF)

Dansk Varme Service, DVS

Dansk Ventilation Service

Danske Advokater

Danske Arkitektvirksomheder

Danske Beredskaber

Danske Bygningskonsulenter

Danske Handicaporganisationer

Danske Kloakmestre

Danske Maskinstationer og Entreprenører DM&E

Danske Regioner

Danske Udljere

DANVA

Datatilsynet

Den Danske Landinspektørforening
Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø
Det Økologiske Råd
DHI Danmark
DI Byg
DI Digital
DI Energibranchen
DI Fødevarer
DI Handel
DI Rådgiverne
DrivkraftDanmark
E.On Denmark A/S
Ejendomsforeningen Danmark
Ejendom Danmark
Elbilforeningen FDEL
Energiforum Danmark
Energiservice A/S
Energitjenesten
Erhvervslejernes Landsorganisation
ETA Danmark A/S
Eurofins
Evida
FABA
FDM
Finans Danmark
Forbrugerrådet TÆNK
Forbundet Arkitekter og Designere
FORCE Technology
Foreningen af Danske Kraftvarmemærker
Foreningen af Rådgivende Ingeniører
Foreningen af Slutbrugere af Energi

Forsikring og Pension
Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse
FSR Danske Revisorer
Glasindustrien
God Adgang
Grundfos
HE-sekretariatet
HMN Naturgas
Hofo
Horesta
Hovedstadens Beredskab
Ingeniørforeningen Danmark
Intelligent Energi
Kommunernes Landsforening
Konstruktørforeningen
Kooperationen
KTC - Kommunalteknisk Chefforening
Københavns Erhvervsakademi
Københavns Kommune
Landbrug & Fødevarer
Landsbyggefonden
Landsforeningen for Bygning og Landskabskultur
Lejernes Landsorganisation
LO
Maskinmestrenes Forening
Molio – Byggeriets Videntcenter
NGF Nature Energy
Nævnenes Hus
Nævnenes Hus - Byggeklageenheden
Nævnenes Hus - Planklagenævnet
Plastindustrien

Praktiserende Landinspektørers Forening

Realdania

Rørforeningen

Seges

SikkerhedsBranchen

Skorstensfejerlauget

SMVDANMARK

Statens Byggeforskningsinstitut

Statikeranerkendelsesudvalget

Stålcentrum

SYD Energi

Syddansk Universitet

Tekniq Installatørernes Organisation

Teknologisk Institut

Teleindustrien

Træinformation

VarmeIsoleringsForeningen VIF

Varmepumpefabrikantforeningen

VELTEK

Vindmølleindustrien

Vinduesindustrien – Wind Denmark

Ørsted

Aalborg Universitet

Aarhus Universitet

Arbejdstilsynet

Beredskabsstyrelsen

Beskæftigelsesministeriet

Bygningsstyrelsen

Børne- og Undervisningsministeriet

Domstolsstyrelsen
Energiklagenævnet
Energinet
Energistyrelsen
Erhvervsministeriet
Erhvervsstyrelsen
Finansministeriet
Finanstilsynet
Fiskeristyrelsen
Forsvarsministeriet
Forsyningstilsynet
Fødevarestyrelsen
Justitsministeriet
Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet
Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen
Kulturministeriet
Landbrugsstyrelsen
Ligestillingsafdelingen
Miljø- og Fødevareklagenævnet
Miljø- og Fødevareministeriet
Miljøstyrelsen
Naturstyrelsen
Sikkerhedsstyrelsen
Skatteministeriet
Slots- og Kulturstyrelsen
Social- og Indenrigsministeriet
Statsministeriet
Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte
Sundheds- og Ældreministeriet
Sundhedsstyrelsen
Uddannelses- og Forskningsministeriet

Udlændinge- og Integrationsministeriet