

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Søren Aarup <saa51@helsingor.dk>
Sendt: 21. januar 2020 15:27
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Vedhæftede filer: UDKAST - Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger.pdf

Kommentar til § 4.

Er det bevidst at der står "skal forberede alle ombyggede parkeringspladser til ladestandere". Det medfører at hvis der sker større ombygning af bygningskomplekset, men der ikke sker ændringer af parkeringspladserne, så er der ikke krav om forberedelse til ladestandere ?

Med venlig hilsen

Søren Aarup
DABYFO kreds Nordsjælland

Leder
Byggesagsområdet
Center for By, Land og Vand
Prøvestensvej 52
3000 Helsingør
Direkte: 49282580
E-mail: saa51@helsingor.dk
Web: www.helsingor.dk



[Læs her hvordan vi behandler dine personoplysninger, samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver](#)

Fra: Dabyfo Info <info@dabyfo.dk>
Sendt: 21. december 2019 09:15
Til: DABYFO's bestyrelse <DABYFOsbestyrelse@dabyfo.dk>; Christian Marklund <christian.marklund@albertslund.dk>; jalbe@naestved.dk; Jan Olesen <jao@aarhus.dk>; jeben@slagelse.dk; jlu@vesthimmerland.dk; krero@odense.dk; Søren Aarup <saa51@helsingor.dk>; tcal@sonderborg.dk; Thomas Frydensbjerg <bjgtf@herning.dk>
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Kære alle.

Hvis I har et svar I gerne vil have sendt til styrelsen, så bemærk venligst den korte svarfrist efter jul, til at indsamle og sende svar fra jeres kreds.

I ønskes alle en rigtig god jul og på gensyn til januar mødet i Sønderborg

Med venlig hilsen

Marietta Kolind
Sekretariatsleder



Kirke Værløsevej 22
3500 Værløse
Tlf: 4444 5630

info@dabyfo.dk
www.dabyfo.dk

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>

Sendt: 20. december 2019 16:50

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent
Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558
Tlf.: +45 7221 8800
mile@tbst.dk
www.tbst.dk

Vi gør opmærksom på, at denne e-mail kan indeholde fortrolige informationer. Hvis du ved en fejltagelse modtager e-mailen, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den.

På helsingor.dk/databeskyttelse finder du oplysninger om, hvordan kommunen behandler personoplysninger samt kontaktoplysninger på vores databeskyttelsesrådgiver.

Fra: Jens Bendix <jeben@slagelse.dk>
Sendt: 20. januar 2020 07:40
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: Bemærkninger på Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Til Trafik- Bygge og Boligstyrelsen vedr. j.nr. BSo200-00474.

DABYFO kreds Vestsjælland har modtaget følgende bemærkninger til ladestanderbekendtgørelsen:

Bekendtgørelsens definition af større ombygninger i §2 er problematisk, da der tages udgangspunkt i at mindst to af fire punkter skal være aktuelle i den pågældende byggesag. F.eks. er renoveringsklasserne er frivillige hvorfor de kun sjældent er aktuelle, ligesom store bygningsarbejder kan være økonomisk tunge ved f.eks. sammenlægning af lejligheder uden at p-pladserne bliver berørt. Vi har desuden ikke nogen p-pladser beliggende inde i bygningen i vores kommune, men til gengæld store bygningsmasser.

Vedr. §3- at SMV'ere er undtaget for at skulle lave så lidt som blot én el-lade stander inden 2025 virker uambitiøst, og meget administrativt tungt i forhold til omkostningerne ved at opsætte blot et sæt el-ladestandere.

På baggrund af den beskudne omkostning anbefales det, at bygningsejer forpligtes til at opsætte elladestandere svarende til hver femte parkeringsplads, og at 7% reglen udgår idet den er administrativt bøvlet. Kort sagt mener vi at mange byggesager vil blive undtaget på baggrund af disse regler, og at 7% reglen vil ramme meget skævt.

Fra EU-direktivet: Større ombygninger af beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser: Forberedelse til ladestandere på alle parkeringspladser bliver omsat til §4:

§ 4. Beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser, der gennemgår en større ombygning, skal forberede alle ombyggede parkeringspladser til lade standere. Disse to bestemmelser giver ikke os samme forståelse.

Overordnet virker det ikke så ambitiøst. Denne bemærkning mønter sig især på denne bestemmelse:

- Eksisterende bygninger, der ikke er beboelsesbygninger med mere end 20 parkeringspladser: Etablering af mindst 1 ladestander.

På vores rådhus er der allerede 7 pluginhybrider og elbiler. Blot en enkelt af disse biler har ikke behov for at lade på arbejdspladsen for at kunne foretage pendlingen uden at skulle lade på vejen, eller ved at køre på fossilt brændstof. Det må forventes at mange flere investerer i elbiler/plug-in i 2020 og årene der kommer idet biltypen forventes at fortrænge de eksisterende biler over en forholdsvis kort årrække. Hvis antallet af lade- standere ikke skal hindre udbredelsen af den grønne omstilling, skal der etableres væsentligt flere ladestandere end denne bekendtgørelse lægger op til.

Med tanke på at en dobbelt ladestander til opladning op til 11kwh vekselstrøm blot koster 8000, samt et abonnement på 200kr pr. måned, er der end ikke tale om en stor udgift for bygningsejer.

Venlig hilsen

Jens Bendix
Afdelingsleder
Formand for DABYFO
Kreds Vestsjælland



Center for Miljø Plan og Teknik

Byggeri

Dahlsvej 3, 4220 Korsør



Direkte telefon : 58 57 95 36
Mobil telefon : 51 54 18 72

EAN : 5798007342005

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Tina Callesen <tcal@sonderborg.dk>
Sendt: 20. januar 2020 11:00
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: Høringssvar vedr. ladestanderbekendtgørelsen, mærket j.nr. BS0200-00474
Vedhæftede filer: Høringssvar til ladestanderbekendtgørelsen 20-01-2020.docx

Hej

Hermed svaret fra DABYFO Sydjylland.

Venlig hilsen

Sønderborg Kommune

Byg & Bolig

Tina Callesen

Afdelingsleder, Civilingeniør
Master i offentlig ledelse

T 8872 5487, M 2790 5487

tcal@sonderborg.dk

www.sonderborgkommune.dk



Høringssvar til udkast til ladestanderbekendtgørelsen – DABYFO Sydjylland

Svar fra Fredericia Kommune:

Generelt virker bekendtgørelsen ikke ambitiøs. Den vil ikke medføre etablering af ret mange ladestandere.

Det fremgår ikke hvilken tekst, der kommer i bygningsreglementet, så vi kan ikke afgøre, om det kan administreres.

§ 2 nr. 4 Vores vurdering er, at stort set ingen ombygninger vil opfylde to af kriterierne (a-d).

- a) Vi har endnu aldrig haft en ansøger, som har ønsket at få byggeriet klassificeret i en renoveringsklasse.
- b) Ombygninger berører sjældent parkeringspladser.
- d) Det er nemt at undgå at berøre elektriske installationer på en parkeringsplads.

§ 3 stk. 1. *Bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser.*

Sætningen skal omformuleres, svarende til § 4 stk. 2, så undtagelsen ikke er beboelsesbygninger med mere end 20 parkeringspladser.

Ændres til: Eksisterende bygninger, der har mere end 20 parkeringspladser, og som ikke anvendes til beboelse. (Se § 4 stk. 2)

Hvad med blandet bolig og erhverv i sammen bygning?

Hvem sikrer opfyldelse af § 3?

Der er ikke sammenhæng mellem det udløsende antal af parkeringspladser (10 og 20) og undtagelsen af SMV, hvoraf mange har langt flere pladser.

§ 6 Teknik: Der skal være præcise krav til den effekt, ladestanderen skal give, så det ikke tager flere dage at lade en elbil op. Det fremgår ikke tydeligt af DS/EN 62196-2.

Det skal præciseres, om en ladestander kræver byggetilladelse og i givet fald hvilken byggeret, der gælder.

§8 Hvem påser overtrædelser?

Kun 10 af de over 6000 virksomheder i Fredericia Kommune har over 250 ansatte. Dvs, af kun 10 af de bestående virksomheder skal etablere ladestander senest den 1/1 2025.

Hvad med etablering af nye (eller udvidelse af eksisterende) parkeringspladser uden bebyggelse? (f.eks. pendlerpladser)

Er der, eller vil der komme regler for opkrævning og maksimumpris?

Kan ejeren bestemme, at en ladestander kun må benyttes af en bestemt gruppe personer?

Der bør være krav om skiltning, så pladserne ved ladestanderne, er forbeholdt el-biler.

Der bør være krav om, at der kan lades/betales uden for virksomhedens åbningstid.

Horsens Kommune svar:

§ 1, stk. 1, nr. 1 og 2:

Der er behov en præcisering af, hvad der forstås ved sammenhængen mellem bygninger og parkeringspladser? Parkeringspladser er ikke nødvendigvis knyttet specifikt til en eller flere specifikke bygninger. Offentlige parkeringspladser uden bygninger vil således pr. definition være undtaget.

Tilsvarende kan et boligområde eksempelvis være udgjort af et større antal ejerlejligheder og/eller tæt-lav boliger, som er udstykket uden parkeringspladser på egen grund, og hvor boligområdets parkeringspladser juridisk set er anlagt på en eller flere selvstændige bygningsløse ejendomme.

Det bemærkes videre, at mange ældre byggerier ikke er lokalplanlagte, og at der ikke er fastsat krav til antallet af parkeringspladser i byggetilladelserne – hvilket i dag er et lovkrav i nugældende Bygningsreglement 2018, § 400. Hvis en større ombygning kan gennemføres uden byggetilladelse, vil der derfor ikke kunne stilles krav om etablering eller bibeholdelse af et givent antal parkeringspladser.

Man risikerer følgelig at bygherrer af økonomiske bevæggrunde vil spekulere i at indskrænke kapaciteten af eller potentielt helt nedlægge eksisterende parkeringspladser, hvilket kan afstedkomme øget benyttelse af vejarealer til parkering med deraf følgende gener for fremkommelighed og trafiksikkerheden.

§ 2, stk. 1, nr. 4:

Det fremgår ikke entydigt af definitionen af "*større ombygninger*" om dette alene omfatter byggearbejder som forudsætter byggetilladelse, eller om det også inkluderer renoveringer eller anlægsarbejder, der ikke skal byggesagsbehandles.

Der henvises i den forbindelse til undtagelserne for ombygninger som kan udføres uden byggetilladelse i medfør af Bygningsreglement 2018, § 5, stk. 1, nr. 4 og 6.

§ 2, stk. 1, nr. 4, litra a:

Det bemærkes, at anvendelse renoveringsklasserne i Bygningsreglement 2018, §§ 280-282, ifølge den dertilhørende vejledning primært er tiltænkt som en frivillig mulighed. Hvis anvendelse af renoveringsklasserne udløser en ekstra omkostning i medfør af ladestanderbekendtgørelsen, vil dette potentielt undergrave formålet bestemmelserne.

§ 2, stk. 1, nr. 4, litra b:

Hvad forstås der ved ombygning af en parkeringsplads?

§ 2, stk. 1, nr. 4, litra c:

Muligheden for at undlade at stille krav om ladestandere ved større ombygninger, hvis omkostningerne vil overstige 7 procent af den samlede omkostning til ombygningen, 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 – tilsvarende styrelsens egen begrundelse angivet under Ad 1 i følgebrevet af 20. december 2019 til høringen – kunne indebærer et væsentligt større administrativt arbejde for såvel bygherrer, ejere og kommuner, ligesom bestemmelsen kan medfører risiko for omgåelse.

§ 3, stk. 1:

Det fremgår ikke entydighed om parkeringspladser skal forefindes på samme matrikulære ejendom som den bygning de betjener?

Øvrige bemærkninger:

Det er ikke anført i bekendtgørelsen, hvem der skal være myndighed for bekendtgørelsen?

Det juridiske ansvar for etablering af ladestanderne er heller ikke udspecificeret i bekendtgørelsen. Påhviler forpligtelsen grundejerne eller bygningsejerne – som ikke nødvendigvis er samme person/virksomhed – og/eller bygningens brugere?

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Thomas G. Frydensbjerg <bjgtf@herning.dk>
Sendt: 20. januar 2020 21:23
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Vedhæftede filer: DABYFO høringssvar vedr Laderbekendtgørelsen_20012020.pdf

Til TBST

Hermed høringssvar vedr. udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Er der spørgsmål er I velkommen til at kontakte mig.

Med venlig hilsen

Thomas G. Frydensbjerg
DABYFO, Kredsformand – Vestjyllandskredsen

Teknik & Miljø
Byggeri og Ejendomsdata
Torvet 5, 7400 Herning
Direkte tlf.: 96 28 80 96
E-mail: bjgtf@herning.dk



Herning
Kommune



Teknik og Miljø
www.herning.dk

E-mail: byggesag@herning.dk
Direkte tlf.: 9628 8015

info@dabyfo.dk

Herning Kommune behandler og gemmer alle dokumenter i alle sager elektronisk.
Hvis du vil se deoplysninger, vi har registreret om dig, så kontakt sagsbehandleren af denne sag, som vil hjælpe dig videre.
Du kan også læse mere om dine rettigheder og behandling af dine oplysninger her: herning.dk/digitalisering/dpo-og-databeskyttelse.

Fra: Dabyfo Info <info@dabyfo.dk>
Sendt: 21. december 2019 09:15
Til: DABYFO's bestyrelse <DABYFOsbestyrelse@dabyfo.dk>; Christian Marklund <christian.marklund@albertslund.dk>; jalbe@naestved.dk; Jan Olesen <jao@aarhus.dk>; jeben@slagelse.dk; jlu@vesthimmerland.dk; krero@odense.dk; Søren Aarup <saa51@helsingor.dk>; tcal@sonderborg.dk; Thomas G. Frydensbjerg <bjgtf@herning.dk>
Emne: VS: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>
Sendt: 20. december 2019 16:50
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent
Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558
Tlf.: +45 7221 8800
mile@tbst.dk
www.tbst.dk

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Mail: info@tbst.dk (sendt pr mail den 20. januar 2020)

Høringssvar over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Afsender:

Dabyfo – Forum for Danske Bygningsmyndigheder, Kreds Vestjylland

Kredsformand Thomas G. Frydensbjerg, bjgtf@herning.dk tlf. 96 28 80 96

Generelle bemærkninger:

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

Tekstnære bemærkninger:

Emne/ tekst:	<i>§2, nr. 6) Små og mellemstore virksomheder (SMV'er): Virksomheder, som beskæftiger under 250 personer, og som har en årlig omsætning på ikke over 50 mio. EUR eller en årlig samlet balance på ikke over 43 mio. EUR.</i>
Kommentar:	Den kommunale myndighed kan have svært ved at verificere og kvalificere de fremsendte regnskab?
Forslag til ændring:	

Emne/ tekst:	<i>§3. Bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser, skal etablere mindst 1 ladestander senest den 1. januar 2025. Stk. 2. Bygninger ejet og benyttet af små og mellemstore virksomheder er undtaget fra stk. 1.</i>
Kommentar:	Ad Stk. 2.) Vi finder det svært at vurderer om bygninger som benyttes af fleres virksomheder som tilsammen ikke overholder kravene for SMV'er en del af undtagelsen? Eller om der er samhørighed med den virksomhed som ejer bygningen også skal benytte bygningen for at være undtaget. Hvorledes med bygninger der ejes og benyttes af SMV, men som samtidig også

	udlejes i et omfang, så virksomhederne tilsammen ikke kan betragtes som SMV'er
Forslag til ændring:	

Emne/ tekst:	<i>§3. Bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser, skal etablere mindst 1 ladestander senest den 1. januar 2025. Stk. 2. Bygninger ejet og benyttet af små og mellemstore virksomheder er undtaget fra stk. 1.</i>
Kommentar:	Ad Stk. 2.) Vi 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.
Forslag til ændring:	

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Lærke Flader <lfl@danskenergi.dk>
Sendt: 20. januar 2020 13:00
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; Niels Bruus Varming
Emne: Mrk. j.nr. BS0200-00474. Dansk Elbil Alliances høringssvar vedr. udkast til Ladestanderbekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Høring vedrørende Ladestanderbekendtgørelsen 7.0.pdf

Hermed fremsendes Dansk Elbil Alliances høringssvar vedr. udkast til Ladestanderbekendtgørelsen. Vi står meget gerne til rådighed for evt. opklarende spørgsmål samt dialog om det videre arbejde.

Med venlig hilsen

Lærke Flader
Branchechef - Dansk Energi/Dansk Elbil Alliance
+45 22 75 04 15

[Dansk Energis privatlivspolitik](#)



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Att. Mia Lee (e-mail: mile@tbst.dk)
Mrk j.nr. BS0200-00474

Dok. ansvarlig: LFL
Sekretær:
Sagsnr.: s2015-712
Doknr.: d2020-1192-7.0
14. januar 2020

Høring vedrørende Ladestanderbekendtgørelsen

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har sendt udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen) med forslag om ikrafttrædelse den 10. marts 2020 i høring hos bl.a. Dansk Elbil Alliance.

Dansk Elbil Alliance (herefter DEA) takker for muligheden for at komme med bemærkninger til høringsudkastet. Vi bakker op om bekendtgørelsens generelle hensigt om at fremme den grønne omstilling af transportsektoren med nye krav, der skal fremme udbredelsen af ladeinfrastruktur til elektriske køretøjer, der samlet set medvirker til at gøre det lettere og mere attraktivt at køre i elbil.

Det bemærkes dog, at det fremsendte udkast til Ladebekendtgørelse stort set alene har til hensigt at opfylde Bygningsdirektivets *minimumskriterie*. Der er således ikke tale om en nævneværdig skærpelse af direktivets hensigter om at fremme den grønne omstilling. Dette var forventet af elbilbranchen set i lyset af den ambitiøse klimamålsætning, som Danmark har lagt for dagen med Klimaloven i 2030. Vi opfordrer derfor til, at man med Ladeinfrastrukturbekendtgørelsen lægger op til en skærpelse af dansk implementering af direktivet, jf. forslag nedenfor.

Bemærkninger vedrørende § 3

Af §3 fremgår det, at eksisterende bygninger med mere end 20 parkeringspladser, som ikke er beboelsesejendomme senest fra 1. januar 2025 skal etablere en ladestander. Undtaget er SMV'er. Dette følger direkte af Bygningsdirektivets minimumskriterier.

Data fra DTUs transportvaneundersøgelse viser, at ca. 7 ud af 10 danskere parkerer på egen grund, mens 3 ud af 10 danskere parkerer på delte parkeringspladser ved boligforeningen eller på offentlig vej. For de 3 ud af 7 bilejere kan der således være udfordringer med at etablere ladeinfrastruktur hjemme. Data fra DTUs transportvaneundersøgelse 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, hvor de parkerer ved hjemmet vil formentlig være tilbageholdende med at anskaffe en elbil med mindre, at de har gode muligheder for at oplade elbilen på deres arbejdsplads.

På den baggrund foreslår Dansk Elbil Alliance, at fristen for at opstille mindst en ladestander fremrykkes fra 1. januar 2025 til 1. januar 2022.

Bemærkninger til §3 stk. 2

Af udkast til Ladeinfrastrukturbekendtgørelse §3 stk. 2 gøres der en undtagelse fra reglerne i §3 stk. 1 for små og mellemstore virksomheder, som jf. §2 stk. 6 er defineret som virksomheder med under 250 personer.

Ifølge Danmarks Statistik (<https://www.dst.dk/da/Statistik/Analyser/visanalyse?cid=27867>) hører 99 procent af danske virksomheder til kategorien små og mellemstore virksomheder (SMV). Forslaget om at undtage SMV'er fra at opstille ladestander på virksomhedens parkeringsplads betyder derfor reelt, at kun 1 procent af virksomhederne vil blive omfattet af §3 i bekendtgørelsen.

Dertil synes forslaget næppe at være proportional med den omkostningsbyrde, som kravet om en ladestander ved bygninger, der ikke er beboelsesejendomme 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 Dansk Elbil Alliance, 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 man med bekendtgørelsen i stedet for at afgrænse ift. personer og indtjening fastsætter en beløbsgrænse for omkostningen til etablering og forberedelse af ladestander, således SMV'er er undtaget, hvis omkostningen overstiger mere fx 5 pct. af de samlede ombygningsomkostninger.

Bemærkninger til §4 stk. 2.

Det fremgår af §4 stk. 2, at bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, som gennemgår en større ombygning, skal etablere mindst 1 ladestander og forberede mindst hver femte parkeringsplads til ladestander.

Vi finder kravet uambitiøst, eftersom det er elbilbranchens forventning, at min 10 pct. af bilsalget er elbiler og opladningshybrider i 2020, og at min. 35 pct. af bilparken er elbiler og opladningshybrider i 2030. Sidstnævnte er nødvendigt, hvis Danmark skal nå en reduktion af drivhusgasserne med 70 pct. i 2030 ift. 1990.

Vi forslår derfor at kravet i §4 stk. 2 ændres, så det gælder, at bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, som gennemgår en større ombygning, skal etablere minimum 1 ladestander per 10 parkeringspladser.

Bemærkninger til §6

Det fremgår af §6, at ladestanderne, som etableres iht. bekendtgørelsen skal leve op til kravene for type 2 stik forbindelser i DS/EN 62196-2.

Det forslås, at kravene i §6 skærpes således, at 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).

Det forslås, at kravene i §6 skærpes således at ladestanderne skal være intelligente og opkoblet således, at de taler sammen med et back-end system, hvor de kan fjernovervåges, og hvor de kan styres af driftsansvarlig eller operatør. Styring er relevant også i forhold til fremtidig interaktion med elnettet og evt. kapacitetsudfordringer

Der anbefales 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.

Med venlig hilsen
Dansk Elbil Alliance



Lærke Flader

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Jesper Højte Stenbæk <jhs@danskerhverv.dk>
Sendt: 20. januar 2020 16:39
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: Dansk Erhverv - svar på Høring om ladestandere, deres j.nr. BS0200-00474
Vedhæftede filer: HSV ladestandere 200120.pdf; eEnergieffektiviseringsdirektivet-bygningsdirektivet 071216.pdf; HSV byggeloven ladestandere 220819 UBA.pdf

Idet der henvises til høring af 20. december 2019 vedrørende ovennævnte sendes hermed Dansk Erhvervs svar incl. bilag.

Med venlig hilsen

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef for transport og infrastruktur

M. +45 4033 8877
T. +45 3374 6723
[JHS@DANSKERHVERV.DK](mailto:jhs@danskerhverv.dk)



Dansk Erhverv er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for fremtidens erhvervsliv.

Vi repræsenterer et bredt udsnit af virksomheder og brancheforeninger. Vores mission er at fremme konkurrencekraft hos vores medlemmer i en globaliseret økonomi.

DANSK ERHVERV
Børsen
DK-1217 København K

CVR nr. 43232010
info@danskerhverv.dk
T. +45 3374 6000

www.danskerhverv.dk

[Læs vores persondatapolitik online](#)

Transport- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Den 22. august 2019

Høringssvar på forslag til lov om ændring af byggeloven

Dansk Erhverv støtter omstillingen væk fra fossile brændstoffer og dekarboniseringen af transportsektoren. Teknologiudviklingen indenfor persontransport er heldigvis voldsom, både hvad angår grønne alternativer til benzin- og dieselmotorer, men også i forhold til udvikling af selvkørende biler, nye forretningsmodeller og ejerformer. Det er derfor højst usandsynligt, at de nuværende fossile teknologier, optankningsbehov og kørselsmønstre er de samme de næste 10-15 år.

Elbiler er den mest lovende teknologi indenfor personbiler i dag, og her er der kommercielle muligheder for opladningsinfrastruktur. Dansk Erhverv mener derfor, at det bør være markedet, som skal drive udrulning af optankning af biler, og omkostningerne dækkes af de virksomheder der har fortjenesten for opladningerne.

I udarbejdelsen af grund- og nærhedsnotatet til forhandlingerne af bygningsdirektivet blev omkostningerne ved infrastruktur for el-biler opgjort til hhv. 5,4-8,2 mio. kr. årligt for etablering af ladestander ved opførelse af nye erhvervsbygninger, samt 420-630 mio. kr. for etablering af ladestander ved eksisterende erhvervsbygninger. Endvidere vurderes forslaget at medføre omkostninger for erhverv på 7,4 mio. kr. til forberedelse af kabelrør til ladestander.

Disse omkostninger vurderes at være lavt sat, og de bør konkretiseres i forbindelse med en evt. fastsættelse af nærmere regler om ladestander til elektriske køretøjer. Derudover bør berørte virksomheder og organisationer inddrages i det videre arbejde med implementeringen. Det kan i den sammenhæng overvejes, hvilke incitamenter der bør være for udrulning af ny infrastruktur til optankning af biler, såfremt det ikke drives af markedet alene.

Konkret i forhold til detailhandlen, så opholder bilerne sig ikke længe på parkeringspladserne, og det stiller krav til ladeeffekten såfremt en optankning skal give mening. Det betyder igen øgede infrastrukturomkostninger til opladning.

Dansk Erhverv bidrager meget gerne i det videre arbejde med implementering af forslaget, så den kommercielle udrulning af ladeinfrastruktur kan finde sted i takt med udvikling i elbilsparken, og på en måde hvor infrastrukturomkostningerne ikke overvælttes på tredje part, men bæres af dem der har fortjenesten eller nytten. Det bør ikke være en ekstra økonomisk byrde for de virksomheder som ikke kan se en kommerciel mulighed i udrulning af ladeinfrastruktur eller andre optankningsmuligheder. Særligt i forhold til eksisterende bygninger er der betydelige omkostninger, mens de er mindre ved eksisterende erhvervsbygninger.

Derfor ønsker Dansk Erhverv en strikt implementering af direktivet, som ikke pålægger danske virksomheder yderligere omkostninger.

Med venlig hilsen,

Ulrich Bang
Klima- og energichef

Energistyrelsen
Amaliegade 44
1256 København K

7. december 2016

Høringssvar vedrørende Energieffektivitetsdirektivet og Bygningsdirektivet

Dansk Erhverv ønsker, at Danmarks energi- og klimapolitik orienteres mere mod det internationale samarbejde, og derfor støtter Dansk Erhverv, at EU fører en energi- og klimapolitik, der regulerer relevante områder på europæisk plan. De politiske initiativer bør løbende evalueres og justeres på baggrund af konkrete erfaringer eksempelvis blandt de virksomheder, der berøres.

Det er Dansk Erhvervs grundholdning, at et velfungerende internationalt kvotesystem burde være den bærende kraft i bestræbelserne på at begrænse udslippet af drivhusgasser. Derfor støtter Dansk Erhverv den danske regerings indsats for at opnå et mere velfungerende EU-kvotesystem, hvor kvoterne styrer omstilling af energisystemet, investeringer i energieffektivisering m.v.

Hensyn til omkostningseffektivitet, konkurrenceevne og samfundsøkonomisk optimale løsninger på tværs af medlemslandene bør spille en central rolle i EU's energi- og klimapolitik. I forlængelse heraf ønsker Dansk Erhverv, at der skal være lige konkurrencevilkår for erhvervslivet bl.a. i tilknytning til den konkrete implementering af EU-direktiver i medlemslandene. Der skal således være en ensartet implementering og håndhævelse af EU-regulering blandt medlemslandene.

Specifikke bemærkninger til Energieffektivitetsdirektivet

Dansk Erhverv støtter, at der på europæisk plan fastlægges et bindende mål for energieffektivisering, og at målet fastlægges på det niveau, som det fremgår af direktivforslaget. EU bør under ét forfølge energieffektivitetsmålet på en samfundsøkonomisk optimal måde.

Dansk Erhverv efterlyser en revision af bestemmelserne om obligatoriske energisyn af store virksomheder i medfør af direktivets artikel 8. De nuværende bestemmelser rummer forskellige uensigtsmæssigheder og er tilmed ifølge EU-Kommissionens egne undersøgelser forskelligt implementeret i medlemslandene. Derfor opfordrer Dansk Erhverv regeringen til at arbejde for en revision af artikel 8.

Dansk Erhverv ønsker, at der fastsættes en fælles europæisk definition af, hvilke virksomheder der er omfattet af det obligatoriske energisyn for store virksomheder. Denne definition skal baseres på nationale kriterier og ikke som nu globale kriterier. Derudover mener Dansk Erhverv, at der bør være en fælles europæisk guideline med minimumskrav til, hvad et energisyn skal indeholde.

Dansk Erhverv lægger vægt på, at energisynsforpligtelsen evalueres og tilpasses på baggrund af de berørte virksomheders erfaringer med ordningen. I den forbindelse ser Dansk Erhverv frem til den undersøgelse, som Energistyrelsen har igangsat af danske virksomheders oplevelse af energisynsforpligtelsen.

Specifikke bemærkninger til Bygningsdirektivet

Krav til bygningers automatisering bør udformes overordnet og fleksibelt for at give mulighed for, at kravene kan opfyldes bedst muligt i forhold til den hastige udvikling i de teknologiske muligheder.

Krav til bygningers automatisering og indretning skal være teknologineutrale, så der er rum til dynamik og innovation i forhold til at finde løsninger til at opnå større energieffektivitet og positivt samspil i forhold til omstilling af energisystemet som helhed. Derudover skal omkostningerne til opfyldelse af kravene tages i betragtning og vurderes i forhold til andre løsninger.

Dansk Erhverv er opmærksom på de overvejelser, der har været om at formulere krav om opladningsmuligheder for el-biler ved nybyggeri. I sin endelige form er forslaget i direktivet imidlertid mindre krævende, end hvad der tilsyneladende har været under overvejelse. Uanset er det vigtigt, at overvejelser om sådanne krav ledsages af tilstrækkelige vurderinger af de tilhørende omkostninger.

Med venlig hilsen

Søren Büchmann Petersen
Energipolitisk chef

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

20. januar 2020

Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

Dansk Erhverv har modtaget styrelsens høring af 20. december 2019 vedrørende ovennævnte. Vi har tidligere afgivet høringssvar på de relevante ændringer i Bygningsdirektivet og de deraf følgende ændringer i Bygningsloven, der nu gennemføres i bekendtgørelsesform. De tidligere svar vedlægges i kopi til orientering.

Dansk Erhverv er positiv overfor en grøn progressiv linje fra EU-kommissionen. Dansk Erhverv finder det afgørende, at man dansk side bakker positivt op om de højere klimaambitionerne. Samtidig er fælles EU-regler som udgangspunkt et gode for danske virksomheder, da de giver mere ens konkurrencevilkår.

Man bør dog fra dansk side også i implementeringsfasen have fokus på at støtte politiske og regulatoriske tiltag som understøtter konkurrenceevnen, og har fokus på at undgå øgede administrative samt direkte og indirekte omkostninger for danske og europæiske virksomheder. Dansk Erhverv har i den forbindelse noteret sig, at regeringen vil minimumsimplicere EU-lovgivning. Det er vi som udgangspunkt enige i, også ift. foreliggende høring.

Dansk Erhverv skal endvidere bemærke, at tilgangen til nye områder – også i transportspørgsmål – i videst muligt omfang skal være teknologineutral. El er pt. det mest sandsynlige bud på et bæredygtigt drivmiddel for personbiler. Området er dog pt. under kraftig udvikling, hvorfor det bestemt ikke kan udelukkes at brint og/eller electrofuels bliver dominerende på sigt. Det kan medføre massive fejlinvesteringer at satse på den forkerte teknologi. På den anden side kan det at afvente den "rigtige" teknologi medføre en u hensigtsmæssig handlingslammelse.

Vi skal derfor opfordre til en afbalanceret politik på området.

Bygningsdirektivet pålægger danske erhvervsvirksomheder at etablere infrastruktur til af optankning af elbiler under visse betingelser. Det er vores udgangspunkt, at omkostningerne til

etablering af optankning af biler med klimavenlige drivmidler 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.

Generelt skal vi anbefale at regeringen i EU arbejder for at fjerne bygningsdirektivets bestemmelser om ladeinfrastruktur og i stedet arbejder på EU-lovgivning om bæredygtig optankningsstruktur, der ikke kun omfatter el.

I den forbindelse kan der i Danmark i forbindelse med udmøntningen af klimaloven arbejdes på en samlet strategi for etablering af optankning, iblanding m.v. uafhængigt af, om der er tale om el, brint, electrofuel, biobrændstof eller andet.

Ud fra dette generelle udgangspunkt har vi følgende bemærkninger til de nærmere forslag til bestemmelser i udkastet til ladestanderbekendtgørelsen.

Som led i den grønne omstilling giver det god mening med en mere fintmasket adgang til opladning af elbiler. Kravet til ladestandere 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 ladestandere 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. Udbyttet står ganske enkelt ikke mål med investeringen.

Derudover foreslår bekendtgørelsens bestemmelser for eksisterende bygninger, hvor der er en kort periode til etablering af ladestandere. I direktivet fremgår det, at medlemsstaterne "bør tage hensyn til de relevante nationale, regionale og lokale forhold, samt mulige forskelligartede behov og omstændigheder på grundlag af areal, bygningstypologi, dækning med offentlig transport og andre relevante kriterier."

Dansk Erhverv er på den baggrund af den opfattelse, at styrelsen i vurderingen af, om parkeringspladser, der hovedsageligt benyttes til korte ophold, kan få en længere indfasningsperiode under hensyntagen til det ret omfattende arbejde med etablering af ladestandere. Konkret foreslås en frist til etablering inden udgangen af 2029, dog således at ladestandere skal etableres samtidig med renovering og fornyelser af belægninger, hvis det sker inden tidsfristen.

Udkastet er altså her tilføjet et "og/eller", da hovedparten af landets dagligvarebutikker lever op til EU's definition af SMV'er, men hvor ejeren af udendørsarealerne kan være store selskaber uden for definitionen, hvor omkostningen og byrden havner hos SMV'eren.

Endelig skal vi bemærke, at de i forslaget angivne omkostninger for erhvervslivet efter vores opfattelse er underestimerede.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Stenbæk', with a large, stylized flourish at the end.

Jesper Højte Stenbæk
Fagchef, Transport & Infrastruktur

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Bjarne Nigaard <BNI@danskeberedskaber.dk>
Sendt: 17. januar 2020 14:41
Til: Mia Lee; ts Info
Cc: Nikolaj Lund Marquart (MQ); Rasmus Storgaard Petersen (RSP); Allan Skovlund; Henriette Elmer
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Vedhæftede filer: Høringssvar om ladestanderbekendtgørelse .docx

Kære Mia.

Under henvisning til ovennævnte høring, fremsendes hermed Danske Beredskabers svar.

Jeg skal understrege, at vi meget gerne deltager i en videre dialog om de nødvendige regler til sikring af beredskabets indsats.

God weekend.

Med venlig hilsen

Bjarne Nigaard
Sekretariatschef
Tlf. 3137 8805
Danske Beredskaber



H. C. Andersens Boulevard 23, 3.
DK-1553 København V.
www.danskeberedskaber.dk

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>
Sendt: 20. december 2019 16:50
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent
Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558
Tlf.: +45 7221 8800
mile@tbst.dk
www.tbst.dk

Til:

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

info@tbst.dk

Kopi til:

Mia Lee

mile@tbst.dk

Vedr. j.nr. BS0200-00474. Bemærkninger til Udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

Afsender:

Danske Beredskaber, H. C. Andersens Boulevard 23, 3, 1553 København V

Sekretariatschef Bjarne Nigaard

Generelle bemærkninger:

Danske Beredskaber henstiller til, at der i denne bekendtgørelse medtages afsnit der tydeliggør krav til følgende emner, der har til hensigt at give beredskaberne øget mulighed for at foretage afhjælpende indsats ved eksempelvis brand i eldreve køretøjer.

- **Afbrydelse af ladestrøm til elkøretøjer.**
 - ***Dette kapitel bør medtages idet en fortsat ladestrøm til et køretøj som er omfattet af eksempelvis en brand, i værste fald medfører at beredskabet ikke kan foretage brandslukning grundet risiko for elektrisk stød.***

Afsnittet bør indeholde krav til muligheden for beredskabets afbrydelse af ladestrømmen ved den enkelte ladestander, samt afbrydelse af ladestrømmen fra en gruppe ladestandere. Dette bør eksempelvis kunne praktiseres ved krav om at hver enkelt ladestander forsynes med en hovedafbryder som kan betjenes ved brug af eksempelvis "trekant nøgle 6mm" eller tilsvarende standardværktøj hos beredskabet. Ved kravet om anvendelse af værktøj, minimeres risiko for at hovedafbryderen betjenes utilsigtet.

Desuden bør det være muligt at afbryde ladestrømmen til en gruppe ladestandere ved betjening af en hovedafbryder placeret nær ved beredskabets adgangsvej. Denne kan ligeledes udføres således den udelukkende kan betjenes ved brug af beredskabets værktøj. Eksempelvis "trekant nøgle 6mm".

Afbrydelse af en gruppe ladestandere kan være en forudsætning for beredskabets indsatsmulighed, såfremt adgang til den enkelte ladestander ikke er mulig, eller meget tidskrævende grundet brandens udbredelse

I bygninger med flere ladestandere samt brandcentral, bør afbrydelse af opladning være tilgængelig fra brandcentralen.

- **Skiltning af nødafbrydere**

- ***Dette kapitel bør medtages idet variationer af parkeringsanlæg gør det vanskeligt for beredskaberne at udpege og identificere relevante nødafbrydere. Entydig skiltning vil kunne tjene til hurtigere indsats hvorimod mangelfuld skiltning vil kunne medføre en forsinket brand indsats.***

Der kan henvises til generelle regler for skiltning af brandtekniske installationer. Danske Beredskaber ønsker alene en tydelig henvisning til og identificering af relevante hovedafbrydere til ladestandere, der indsatstaktisk betragtes som en væsentlig installation, som ved brand i el-køretøj, som modtager ladestrøm fra en ladestander, er en forudsætning at kunne betjene for en hurtig og afhjælpende indsats.

- **Placering af ladestandere**

- ***Dette kapitel bør medtages, idet slukning af brand i el-køretøjer med konventionelle midler, såsom vand, ikke er mulig. Af samme årsag vil afhjælpning af brand i el-køretøjer 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.***

Det henstilles at der i bekendtgørelsen opstilles krav om placering af ladestandere, fortrinsvist i det fri, eller så nær udgange som praktisk muligt, idet dette er af væsentlig betydning for beredskabets mulighed for afhjælpning af brande og lignende utilsigtede hændelser forbundet med el-køretøjer. En sådan placering vil formentligt sætte beredskabet i stand til at bringe køretøjet til det fri med henblik på en væsentligt mindre kompliceret og risikofyldt indsats.

På sigt vil antal af el-køretøjer antageligt betyde, at et reelt afstandskrav til placering af ladestander i forhold til udgang må indføres. Vi skal allerede nu foreslå, at krav om maksimal afstand fra ladestander til udgang overvejes i dialog med beredskabet, således maksimal afstand afstemmes med det materiel og de reelle indsatsmuligheder beredskabet har.

Det henstilles desuden at ladestandere placeres således, at de ikke indbyder til parkering af el-køretøjer nærmere end 5 meter fra brandbare bygningsdele og flugtveje.

- **Slukningsudstyr ved el-biler**

Dette kapitel bør medtages, med henblik på at sikre mod brandspredning fra køretøj til køretøj.

Det henstilles at ladeområder i bygninger sikres med automatisk vandslukningsanlæg, samt at der i umiddelbar nærhed forefindes håndslukningsudstyr såsom CO2 håndildslukkere.

Dette med henblik på muligheden for igangsætning af en hurtig bekæmpelse af initialbranden.

Tekstnære bemærkninger:

Emne/ tekst:	§ 6.Ladestandere, som etableres i henhold til denne bekendtgørelse, skal leve op til kravene for type 2-stikforbindelser i DS/EN62196-2 Stikpropper, stikkontakter, ladestik og ladeindtag til elkøretøjer –Konduktiv opladning af elkøretøjer –Del 2: Dimensionskrav angående kompatibilitet og ombyttelighed for a.c.-materiel med stikben og kontaktbøsninger.
Kommentar:	<p>Beredskabet 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 at disse medtages.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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• EN 61851-24 Opladningssystem via ledningsforbindelse til elektriske køretøjer - Del 24: Digital kommunikation mellem jævnstrøms-EV-ladestation og elektrisk køretøj for kontrol af jævnstrømsopladning.
Forslag til ændring:	

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen <JSM@regioner.dk>
Sendt: 20. januar 2020 18:53
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; Camilla Rosenhagen; Mie Falkensten Ekdahl
Emne: j.nr. BS0200-00474 - Høring over udkast til ladestanderbekendtgørelse
Vedhæftede filer: Høringssvar vedrørende ladestanderbekendtgørelsen.pdf; Svar vedr. økonomisk høring om opsætning af ladestandere.pdf

Hermed fremsendes henholdsvis fagligt høringssvar (Høringssvar vedrørende ladestanderbekendtgørelsen.dk) og økonomisk høring (Svar vedr. økonomisk høring om opsætning af ladestandere) vedr. ladestanderbekendtgørelsen.

Venlig hilsen
Jakob

Jakob Schiøtt Stenbæk Madsen
Seniorkonsulent
Center for Regional Udvikling, EU og Miljø (REM)



Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35 29 81 74
M 20 74 74 31
E jsm@regioner.dk

**Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen**

20-01-2020

EMN-2020-00118

1332483

Høringssvar fra Danske Regioner

Danske Regioner takker for muligheden for at afgive høringssvar vedrørende ladestanderbekendtgørelsen.

Høringssvaret er delt op i to dele. Første del er Danske Regioners overordnende betragtninger, mens anden del er en række spørgsmål og bemærkninger til bekendtgørelsen.

Behov for national plan

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 elbilerne 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.

Ladestanderbekendtgørelsen

Konkret til bekendtgørelsen har Danske Regioner følgende bemærkninger:

§ 2 Definitioner

Der mangler en definition af "en bygning". På flere af regionernes matrikler/hospitalsenheder er der større bygninger på samme matrikel.

Hvordan skal man forholde sig til kravet om opsætning af ladestander ved eksisterende bygning med mere end 20 p-pladser? Bliver alle p-pladser berørt, hvis der opføres en ny bygning på en matrikel, hvor der i forvejen er flere bygninger og mange p-pladser?

§ 2 stk. 2. Ladestander

Skal ladestanderne være offentligt tilgængelige, eller kan de være forbeholdt regionens egne køretøjer?

§ 2 stk. 3. Forberedelse

Det kan vise sig problematisk, at bekendtgørelsen definerer hvad forberedelse omfatter. Den teknologiske udvikling medfører at omfanget af forberedelse løbende vil ændre sig. Da ladestandarder 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 trækkrør 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.

§ 2 stk. 4a. Bygningen benytter renoveringsklasserne i bygningsreglementet

Renoveringsklasser er pt. frivillig i bygningsreglementet. Kan det tænkes, at dette bliver skærpet på sigt. Eventuelt at det bliver lovpligtigt? Anvendelse af renoveringsklasser vil muligvis blive fravalgt, hvis "risikoen" er udgifter til ladestander og tomrør for hver 5 p-plads.

§ 2 stk. 4b. Parkeringspladsen bliver ombygget

Hvad er definition af en ombygning af en p-plads? At 20 % af p-arealet bliver berørt/flyttet?

§ 2 stk. 4c. Omkostninger til ladestandere er mindre end 7 % af de samlede ombygningsomkostninger.

Det antages, at en ladestander koster 20.000 kr. Ladestandere kan undlades, hvis omkostningen overstiger 7 % af udgiften til ombygningen. Omregnet giver dette et beløb på 285.000 kr. En ombygning/renovering vil nemt kunne overstige dette beløb. Hospitalerne bygger jævnlige om hvert år og kravet vil medføre betydelige udgifter.

§ 2 stk. 4d. Ombygningen omfatter de elektriske installationer i bygningen

Det præciseres ikke, hvilke elektriske installationer, der er tale om. Heller ikke hvilke ændringer i elektriske installationer, der kan få betydning for kravet.

§ 6 Teknik

Der fastlægges ikke krav til ladestandertype og effekt (kW, ladetid etc.). Skal ladestanderen være tilgængelig for alle eller kun for abonnenter for en bestemt leverandør. Erfaringen fra hospitalsenheder er, at borgerne ikke bruger ladestanderen, fordi de ikke er abonnent hos den pågældende leverandør. Dermed står ladepladser tomme.

Er det korrekt, at kravene kun kan opfyldes med Type 2-stik? I så fald betyder det, at en bygherre der vil etablere færre men hurtigere CCS-stik, som i lighed med Type 2 er EU-standard, så lever bygherren ikke op til kravene? Der vil være mange steder, hvor Type 2-stik er optimale, og hvor bygherren og ikke mindst elbilister har en interesse i en hurtigere opladningsmulighed. Det kunne eksempelvis være bynære P-huse med korttidsparkering, shoppingcentre, supermarkeder, rastepladser. Her vil CCS-stik være et bedre tilbud til elbilisterne. Derfor kunne man tilføje, at et CCS-stik kan erstatte et Type 2-stik pr. 11 kW, som CCS-stikket kan yde.

På denne baggrund ønsker Danske Regioner at mødes og drøfte de nævnte problemstillinger og spørgsmål.

Desuden henviser vi til Danske Regioners økonomiske høringssvar.

Venlig hilsen

Lotte Holten
Centerchef



NOTAT

10-01-2020

EMN-2020-00118

1329165

Camilla Rosenhagen

Danske Regioners svar vedr. økonomisk høring af udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestander i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

Danske Regioner takker for muligheden for at afgive økonomisk høringssvar vedrørende udkast til ladestanderbekendtgørelse.

Danske Regioner er enige i, at der her er tale om et væsentligt og nyt politisk initiativ, som medfører ekstra udgifter for regionerne. Vi er derimod ikke enige i grundlaget og forudsætningerne for at udregne disse ekstraomkostninger, som det vil fremgå af eksemplerne nedenfor. Heraf fremgår, at de regionale omkostninger til implementering af forslaget til bekendtgørelse synes ansat alt for lavt, og at der er brug for en ny beregning.

Danske Regioner henviser desuden til de faglige/ tekniske elementer i det faglige høringssvar, som har betydning for at beregne de regionale ekstraomkostninger korrekt. Her spørges bl.a. til en række valg og afgrænsninger, som ikke fremgår af høringsmaterialet, og som skal afklares, før en korrekt økonomisk vurdering kan foretages.

På grund af de store usikkerheder vedr. den korrekte fastsættelse af regionernes økonomiske omkostninger i forbindelse med implementering af bekendtgørelsen, vil vi foreslå et fælles afklarende møde om priser, forudsætninger mv. som kan give grundlag for ny økonomisk vurdering af de regionale meromkostninger.

Nedenfor er en række eksempler på allerede afholdte omkostninger til elladeinfrastruktur ved og på regionale parkeringspladser. Disse dokumenterer et højere omkostningsniveau end antagelserne i notatet til den økonomiske høring. Omkostningerne til selve opstillingen svarer i et enkelt tilfælde til det, som nævnes i høringsnotatet, men opstillingen er kun en del af de samlede etableringsomkostninger for regionen:

Vedr. prisen på selve installationen:

I den udsendte økonomiske høring antages, at det vil koste ca. 15.000 kr. at etablere en ladestander i tilknytning til nybyggeri og 20.000 kr. i tilknytning til en eksisterende bygning. Herudover har de beregnet omkostningerne til forberedelse for etablering af en ladestander til ca. 1.500 kr. pr. plads.

Eksempel 1:

Århus Universitetshospital. Det kan oplyses, at planlagt installation af 2 ladestandere ved Aarhus Universitetshospital (i alt 4 udtag) er estimeret til en pris på 110.000 kr. Denne pris er udtryk for en installation i kort afstand til en bygning med de nødvendige elinstallationer. Disse nødvendige elinstallationer er ikke til stede ved alle AUH's parkeringsområder. Der kan derfor forventes en gennemsnitspris på et niveau betragteligt over de 110.000 kr. Sådanne udgifter til elinstallationer skal indregnes i de samlede omkostninger.

Eksempel 2:

Estimerede omkostninger for etablerede institutioner i Region Midtjylland:

(Eksisterende bygninger med mere end 20 p-pladser) Kravet medfører, at ca. 45 stk. sociale bosteder skal have ladestandere inden år 2025, da de anslås til have mere end 20 p-pladser. Ved en anslået pris på 50.000 kr. pr. ladestander vil dette betyde en udgift for det sociale område på 2,25 mio. kr. Hertil kommer installation og driftsomkostninger.

Ved større bygninger (fx større end 1000 m²) uanset matrikel, vil antallet af ladestandere/forberedelse skønsmæssigt løbe op i minimum 40 stk. Dvs. en udgift på 2 mio. kr.

Eksempel 3:

Region Sjælland. Alene tilslutningsafgiften til forsyningsselskabet udgør ca. 1.000 kr. pr. ampère, hvilket for en typisk ladestander på 32 ampère giver en omkostning på 32.000 kr. Hertil kommer erfarede omkostninger til etablering af fundament, trækrør og elinstallation. På baggrund af regionens erfaringer siden 2012 udgør disse omkostninger 80.000 - 100.000 kr. pr. ladestander. Dvs. 112.000 - 132.000 kr. pr. ladestander inkl. tilslutningsafgift.

Eksempel 4:

Her forudsættes, at der ved hver af Region Syddanmarks ca. 90 hovedadresser – der ikke benyttes til beboelse – skal opsættes 1 ladestander med CEE stik på 16 A. Omkostningen for Region Syddanmark vil skønsmæssigt være i størrelsesordenen 4.500.000 kr. ved en gennemsnitlig omkostning på 50.000 kr. pr. stk. – eksklusiv ladestandere (og med antagelse om, at der ikke er yderligere omkostninger til eltavner mv. som nævnt ovenfor).

Eksempel 5:

De rene opstillingsomkostninger ved nylig installation ved Rigshospitalet: Der er netop installeret to dobbelt ladestandere (4 udtag) Det kostede ca. 75.000 kr. uden gravearbejde og øvrige omkostninger.

Vedr. kommercielle aktørers evt. betaling for drift og opstilling:

Vi har fået den tilbagemelding fra de regionale eksperter, at de ikke får henvendelse fra kommercielle aktører, som omkostningsfrit for regionerne ønsker at

opstille og drive elladestandere. Regionerne forventer heller ikke en sådan interesse i de næstkommende år, måske undtaget ganske få steder.

I tilfælde af, at kommerciel installation foretages, må det bl.a. være en forudsætning, at el-installationen til en ladestander ikke må belaste regionens transformere, hvorfor al el-tilslutning skal ske til en offentlig transformer udenfor regionens ejendom.

Vedr. typen af ladestander:

I udkast til bekendtgørelse lægges op til, at det er såkaldt "langsom opladning", som skal installeres / forberedes til på de regionale parkeringspladser. Bliver der derimod efterspurgt hurtigladere, - hvad der må antages at være realistisk på patientparkeringspladserne -, så bliver omkostningerne større.

Vedr. omkostninger til forstærket lokalt elnet, nye eltavler mv.:

En ikke ubetydelig del af udgiften til at opstille elladestandere, og forberedelse til opstilling af disse, er forstærkning af de lokale elnet på området, installering af ekstra eltavler mv. Danske Regioner kan ikke se, at dette er medtaget i omkostningsberegningerne.

I høringsmaterialet nævnes, at der allerede, som del af udbuddene i forbindelse med nybyggeri og større ombygninger, projekteres med opstilling af ladestandere. Dette er kun tilfældet på en mindre del af byggerierne.

Vedr. behov for øget brandsikring:

Det kan ikke udelukkes, at flere ladestandere og elbiler vil medføre krav om øget brandsikring af bygninger med deraf følgende øgede offentlige udgifter.

Supplerende bemærkninger til de enkelte paragraffer:

§ 2 stk. 4c Omkostninger til ladestandere er mindre end 7 % af de samlede ombygningsomkostninger.

Det antages, at en ladestander koster 20.000 kr. Ladestandere kan undlades, hvis omkostningen overstiger 7 % af udgiften til ombygningen. Omregnet giver dette et beløb på 285.000 kr. En ombygning/renovering vil nemt kunne overstige dette beløb. Hospitalerne bygger jævnligt om hvert år og kravet vil medføre betydelige udgifter.

§ 2 stk. 4d. Ombygningen omfatter de elektriske installationer i bygningen

Det præciseres ikke, hvilke elektriske installationer, der er tale om. Heller ikke hvilke ændringer i elektriske installationer, der kan få betydning for kravet.

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Jakob Orbesen <jaor@DI.DK>
Sendt: 21. januar 2020 09:41
Til: Mia Lee
Cc: ts Info
Emne: DI byg: Bemærkninger til høring om ladestandere i bygningsreglementet
Vedhæftede filer: DI Byg kommentarer til udkast til ladestanderbekendtgørelse_januar 2020.pdf

Kære rette vedkommende

Hermed fremsendes DI Bygs bemærkninger til høring om bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger.

DI Byg står naturligvis til rådighed, såfremt fremsendte giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jakob Orbesen
Chefkonsulent

(+45) 3377 3304
(+45) 2132 0321 (Mobil)
jaor@di.dk
byg.di.dk



Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i **DI's Privatlivspolitik**

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Att.: specialkonsulent Mia Lee
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København

Federation of Danish Building Industries

Sendt til MILE@TBST.DK

Bemærkninger til høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

DI Byg takker for muligheden for at afgive bemærkninger til nævnte høring.

DI Byg har ikke yderligere bemærkninger end dem, der fremgår af det svar, som DI Byg afgav i august 2019 i forbindelse med Transport-, Bygnings- og Boligministeriets høring om ændring af byggeloven.

Det er således fortsat en prioritet for DI Byg, at det tydeliggøres, at private bygningsejere – i forbindelse med nybyggeri og/eller renovering, der er omfattet af nævnte bekendtgørelse – alene forpligtes til at opstille/gøre klar til ladestandere på parkeringspladser/arealer, som de selv ejer eller har råderet over.

DI Byg stiller sig naturligvis til rådighed, såfremt fremsendte giver anledning til spørgsmål.

Med venlig hilsen

Jakob Orbesen
Chefkonsulent

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Claus Bøgelund Kegel Nielsen <cbn@dsk.dk>
Sendt: 15. januar 2020 12:59
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: Høring / Journal BS0200-000474
Vedhæftede filer: Høring om ladestandere januar 2020.pdf

Kære "TBST",

Vedhæftet høringssvar fra De Samvirkende Købmænd, DSK, vedr. bekendtgørelse om etablering af ladestandere.

Mange hilsener

Claus Bøgelund Nielsen
Vicedirektør

DSK

De Samvirkende Købmænd

Islands Brygge 26, 2300 København S

D + 45 23 45 30 59 | T +45 39 62 16 16

cbn@dsk.dk | www.dsk.dk, [følg os på](#) 

Twitter [@ClausBoegelundN](#)

[følg os på](#)  **LinkedIn**

Se vores [DSK Magasin](#) med temaet "Tæt på købmanden – passion, engagement og stolthed".



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Info@tbst.dk

Kopi: Mia Lee mile@tbst.dk

Journal BS0200-00474

København, den 15. januar 2020

Høring om udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBST) har udarbejdet udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen) med forslag om ikrafttrædelse den 10. marts 2020. Forslaget er offentliggjort på Høringsportalen den 20. december 2019.

Bekendtgørelsen skal implementere et direktiv, hvorfor TBST på forhånd er pålagt visse "hegnspæle" i den danske regulering.

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

Som led i den grønne omstilling giver det god mening med en mere fintmasket adgang til opladning af elbiler. Kravet til ladestandere 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."

Vores primære anke er rettet imod bekendtgørelsens bestemmelser for eksisterende bygninger, hvor der er en kort periode til etablering af ladestandere. I direktivet fremgår det, at medlemsstaterne "*bør tage hensyn til de relevante nationale, regionale og lokale forhold, samt mulige forskelligartede behov og omstændigheder på grundlag af areal, bygningstypologi, dækning med offentlig transport og andre relevante kriterier.*" (Punkt 26, understregningen er min.)

På den baggrund bør styrelsen vurdere, om parkeringspladser, der hovedsageligt benyttes til korte ophold, kan få en længere indfasningsperiode under hensyntagen til det ret omfattende arbejde med etablering af ladestandere. Konkret foreslås en frist til etablering inden udgangen af 2029, dog således at ladestandere skal etableres samtidig med renovering og fornyelser af belægninger, hvis det sker inden tidsfristen. Dette forslag kan eventuelt afgrænses til at gælde for "*bygninger ejet og/eller benyttet af små og mellemstore virksomheder*" jf. § 3, stk. 2.

Udkastet er altså her tilføjet et "og/eller", da hovedparten af landets dagligvarebutikker lever op til EU's definition af SMV'er, men hvor ejeren af udendørsarealerne kan være store selskaber uden for definitionen, hvor omkostningen og byrden havner hos SMV'eren.

Efter DSK's oplysninger, baseret på medlemskredsens beregninger, synes omkostningerne for erhvervslivet underestimeret. Dette taler ligeledes for en længere overgangsperiode for allerede bestående bygninger.

Giver vores høringssvar anledning til spørgsmål, må I endelig kontakte os.

Med venlig hilsen

Claus Bøgelund Nielsen
Vicedirektør

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: anna.hilden@fdel.dk
Sendt: 20. januar 2020 11:39
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: J.nr. BS0200-00474: Ladestanderbekendtgørelsen - høringssvar fra Elbilforeningen FDEls
Vedhæftede filer: 20200120 Ladestanderbekendtgørelsen - FDEL høringssvar.pdf

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen,

Vedhæftet høringssvar fra Elbilforeningen FDEL vedr. ladestanderbekendtgørelsen.

Vi står gerne til rådighed for yderligere uddybning og dialog.

Med venlig hilsen

Anna Hilden
Formand, Elbilforeningen FDEL
Tlf. 3035 8856

----- Videresendt mail -----

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>
Dato: fre. 20. dec. 2019 kl. 16.50
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket [j.nr.](#) BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee

Specialkonsulent

Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
[Carsten Niebuhrs Gade 43](#)
[1577 København V](#)

Tlf.: +45 4178 0558

Tlf.: +45 7221 8800

mile@tbst.dk

www.tbst.dk

--

Med venlig hilsen

Camilla Messer Thomsen
Sekretariatet
Astersvej 11
2700 Brønshøj
tlf. 9392 1499
sekretariatet@fdel.dk
Elbilforeningen.dk



Elbilforeningen FDEL er de danske elbilisters forbrugerorganisation. Vi arbejder for bedre forhold for elbilister i Danmark og for den grønne omstilling af transporten. Vi har ca. 900 engagerede medlemmer i hele landet og mere end 3.500 følgere på Twitter og Facebook. Læs mere på www.fdel.dk.

Tilmeld dig [nyheder](#) fra Elbilforeningen.

Ringkøbing, den 20. januar 2020

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Høringssvar vedrørende ladestanderbekendtgørelsen (jnr. BS0200-00474)

I Elbilforeningen FDEL er vi glade for, at EUs bygningsdirektiv, den danske følgelovgivning og denne bekendtgørelse fremover stiller krav til bygherrer om etablering af ladepladser til elbiler. Med dette høringssvar ønsker vi at bidrage til, at den nye lov og bekendtgørelsen bliver en reel støtte for omstillingen til en grønnere bilpark i Danmark.

EU-direktivet er baseret på et mål om, at 30 procent af Europas nye biler skal være nulemissionsbiler i 2030 (KOM(2017) 676). I Danmark er målet, at 100 procent af nysalget i 2030 skal være nulemissionsbiler. Derfor bør Danmark gå videre, end direktivet pålægger os. Dette gælder både omfang og tidslinie.

Ud fra vores erfaring som elbilister påpeger vi ofte mantraet: "En ladeplads er ikke en parkeringsplads." Dette fokus er reflekteret i det følgende.

Elbilforeningens detaljerede høringssvar findes på de følgende sider.

Nogle af kommentarerne vedrører muligvis andre ressortområder end Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens. Her er det vigtigt for bekendtgørelsens effekt, at de relevante ministerier og styrelser inddrages.

Elbilforeningen står gerne til rådighed for spørgsmål og yderligere uddybning.

Med venlig hilsen



Elbilforeningen FDEL

Anna Hilden, formand

anna.hilden@fdel.dk

Tlf.: 3035 8856

Elbilforeningen FDEL er de danske elbilisters forbrugerorganisation. Vi arbejder for flere elbiler på de danske veje og for den grønne omstilling af transporten. FDEL har ca. 1000 betalende medlemmer og mere end 4000 følgere i hele Danmark. Se mere på www.fdel.dk og følg os på Facebook og Twitter.

1. Generelle bemærkninger

Ladestander vs. ladeplads

Der lægges op til, at bekendtgørelsen benævnes *Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere* osv. – i kort form *Ladestanderbekendtgørelsen* .

Elbilforeningen FDEL foreslår, at

1.1 Bekendtgørelsen omdøbes til *Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladepladser i forbindelse med bygninger* – forkortet *Ladepladsbekendtgørelsen* .

Begrundelsen er dobbelt:

- Behovet for opladning ved boliger og virksomheder kan ikke alene dækkes ved, at der opstilles flere ladestandere. Hvis laderne reelt ikke er til rådighed, fordi ladepladserne er optaget af benzin- og dieselmotorer eller andre køretøjer uden ladebehov, er investeringen i ladestandere forgæves og bekendtgørelsens formål ikke opfyldt. Ved at tale om ladepladser (defineret som pladser, hvor elektriske køretøjer kan oplades) i stedet for ladestandere bliver det klart, at reguleringen ikke kun skal handle om den elektriske infrastruktur, men også den reelle adgang til den.
- Mange af de gængse ladestandere har to eller flere udtag. Derved kan én ladestander betjene flere ladepladser.

2. Bemærkninger til de enkelte bestemmelser i udkastet

§1, Anvendelsesområde

Direktivets og lovgivningens bestemmelser om opstilling af og forberedelse til ladestandere ved beboelsesejendomme er et stort skridt fremad for beboerne i etagebyggeri og for udbredelsen af elbilisme i byerne. Så langt er vi i Elbilforeningen FDEL meget tilfredse.

Men for beboelsesbygninger lægger bekendtgørelsen op til, at kun nye nye bygninger og bygninger, der gennemgår en større renovering, er omfattet. Beboere i eksisterende byggeri har dermed ringe støtte i bekendtgørelsen, hvis de ønsker at skifte til elbil. Derved kommer bekendtgørelsen til at hæmme udbredelsen af elbiler, især i byerne.

Elbilforeningen opfordrer til, at bestående boligbygninger ikke undtages:

2.1 Bekendtgørelsen udvides til at omfatte eksisterende bygninger, der er beboelsesbygninger.

Bemærkning:

- Dette kan gøres ved at ændre pkt. 1 til følgende:
1) Bestående bygninger med mere end 20 parkeringspladser.

§2, Definitioner

Af definitionerne er det ikke klart, hvad en bygning "med" parkeringspladser vil sige. Skal parkeringspladserne ligge i eller i umiddelbar tilknytning til eller i nærheden af bygningen, eller kan de ligge længere væk?

Dette er vigtigt, fordi mange parkeringsområder ikke ligger tæt på de bygninger, de betjener. Det gælder blandt andet ved nogle lufthavne og store hospitaler, hvor parkeringsområderne kan ligge op til flere kilometer fra bygningerne.

Bygninger med store og fjerne parkeringsområder er naturligt bygninger, hvor bilisterne ofte kommer langvejs fra og derfor kan have behov for opladning inden turen hjem eller videre. Det gælder også de nævnte eksempler. Det er vigtigt, at disse ikke er undtaget for kravene.

2.2 Det præciseres i definitionerne, at bygninger med parkeringspladser, der ligger langt væk, ikke er undtaget fra kravene.

Bemærkning:

- Dette kan gøres ved indførelse af en yderligere definition, for eksempel som følger:
x) Bygning med parkeringspladser: En bygning hvortil er knyttet et antal parkeringspladser, der hovedsagelig anvendes af bygningens brugere, og som ligger enten i eller i umiddelbar nærhed af eller ikke i umiddelbar nærhed af bygningen.

§3, Bestående bygninger

Udkastet nævner 2025 som frist for indførelse af ladestandere i eksisterende byggeri og følger her loven og direktivet. Men 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 især i byerne, hvor mange er henvist til at lade bilen op på arbejdspladsen eller i det offentlige rum. Derfor skal implementeringen fremskyndes:

2.3 Krav til etablering af ladepladser (ladestandere) i eksisterende byggeri bør træde i kraft i 2023.

Jf. bemærkningerne til §1, Anvendelsesområde (se ovenfor), bør bestående beboelsesbygninger ikke være undtaget fra krav:

2.4 Bekendtgørelsen udvides, eller der indføres yderligere lovgivning, så beboere i etagebyggeri med tilhørende parkeringspladser får ret til etablering af ladeplads.

Bemærkning:

- Dette kan implementeres efter norsk eller californisk forbillede.
I Norge gælder for "sameier": https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-65#KAPITTEL_5 (paragraf 25), for "borettslag" er et lovforslag i høring: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing-av-forslag-til-endringer-i-plan-og-bygningsloven-eierseksjonsloven-og-burettslagslova/id2642313/?expand=horingsnotater>
I Californien må en udlejer ikke afslå et ønske om oprettelse af en lader: https://www.planetizen.com/news/2018/08/100239-tenants-rent-controlled-buildings-california-gain-ev-charging_.

Udkastet lægger op til undtagelse af visse SMV'er fra kravene. Dette mener vi i Elbilforeningen FDEL er en uheldig begrænsning, da SMV'erne står for størstedelen af de danske arbejdspladser, og lettere adgang til opladning på arbejdspladsen er vigtigt for udbredelsen af elbiler. Det sidste gælder især i byområder, hvor etablering af lader på bopælen kan være en udfordring (jf. bemærkningerne ovenfor til §1, Anvendelsesområde) og i områder, hvor der pendles langt.

Vi forstår, hvis man ikke ønsker at pålægge SMV'er store omkostninger, der kan virke unødvendige, men begrænsningen på de 20 parkeringspladser vil i sig selv undtage de allermindste virksomheder, med mindre de har mange gæster eller kunder, i hvilket tilfælde de ikke bør undtages.

2.5 Bygninger ejet og benyttet af SMV'er bør ikke undtages fra bekendtgørelsens krav.

§4, Større ombygninger

Elbilforeningen FDEL er i det store og hele glade for bekendtgørelsens bestemmelser. Dog ønsker vi, at kravet for bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, gøres proportionalt med antallet af parkeringspladser. Etablering af en enkelt lader på et parkeringsområde, der kan omfatte hundreder af parkeringspladser, vil påføre virksomhederne unødigt administration uden en reel effekt for brugerne.

2.6 Bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal ved større ombygninger pålægges at etablere et proportionalt antal ladepladser, for eksempel 1 ladeplads pr. 20 parkeringspladser.

Bemærkning:

- Dette kan gøres ved at ændre Stk. 2 til følgende:
Stk. 2. Bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, som gennemgår en større ombygning, skal etablere mindst 1 ladeplads for hver 20 parkeringspladser og forberede mindst hver 5. parkeringsplads til ladestandere.

§5, Nybyggeri

Her er vi også i det store og hele glade for formuleringerne, men anbefaler proportionalitet som ovenfor:

2.7 Bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal ved nybyggeri etablere et proportionalt antal ladepladser, for eksempel 1 ladeplads pr. 20 parkeringspladser.

Bemærkning:

- Dette kan gøres ved at ændre Stk. 2 til følgende:
Stk. 2. Bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal etablere mindst 1 ladeplads for hver 20 parkeringspladser og forberede mindst hver 5. parkeringsplads til ladestandere.

§6, Teknik

Elbilforeningen FDEL er glade for, at bekendtgørelsen specificerer, at der skal være tale om Type 2-normalladere. Dette imødekommer vores ønsker som udtrykt i høringssvaret til loven. I forlængelse heraf foreslår vi, at laderne skal understøtte trefaset ladning med en effekt på mindst 11 kW. Dette svarer til, hvad de fleste nyere elbiler kan modtage ved AC-ladning:

2.8 Det bør være et krav, at ladestandere med Type 2-udtag kan levere mindst 11 kW AC på tre faser.

Ved nogle bygninger opholder brugerne sig typisk kort tid i bygningen (under en time). Det gælder for eksempel ved indkøbscentre, biblioteker, rådhus o.lign. Her vil det være mere relevant at opstille hurtigladdere, der kan levere 24 kW, 50 kW eller mere på DC. Vi foreslår derfor, at én eller flere ladepladser kan være forsynet med en hurtiglader med den europæiske standard for hurtigladning, CCS:

2.9 Én eller flere Type 2-ladestandere bør kunne erstattes med DC-ladere efter CCS-standard.

3. Ønsker til yderligere bestemmelser eller lovgivning

Fysisk tilgængelighed

Hvis ikke laderne er reelt tilgængelige for dem, der skal bruge dem, har loven og bekendtgørelsen ingen værdi, og bygherrens ekstra udgifter til etablering af ladepladser er spildt. Derfor skal det sikres, at ladepladserne kan forbeholdes elbiler med ladebehov.

3.1 Ladepladserne skal som hovedregel forbeholdes elektriske køretøjer med behov for at lade. Det skal gøres synligt ved hjælp af tydelig skiltning og evt. bemaling.

3.2 Offentligt tilgængelige ladepladser skal være forbeholdt elektriske køretøjer under opladning.

Bemærkninger:

- *I praksis kan det være fornuftigt at tillade, at ladende biler bliver holdende på pladsen efter opladning, for eksempel om natten, over en arbejdsdag eller ved langtidsparkering ved lufthavne m.v.*
- *Nogle steder, for eksempel ved indkøbscentre eller på offentlige P-pladser i byer, vil en tidsbegrænsning på for eksempel 3-4 timer være relevant.*
- *Hvis de øvrige parkeringspladser har tidsbegrænsning på under 3-4 timer, må ladepladserne kunne undtages herfra, da kortere opladningstid ved en normallader (≤ 22 kW AC) for mange bilmodeller ikke rigtig giver mening (en bil, der lader ved 3,7 kW på AC, skal lade ca. 4 timer for at få strøm nok til 100 kilometers kørsel).*

3.3 Det skal være muligt for parkeringspladsens ejere eller anden myndighed at håndhæve parkeringsreglerne på ladepladser på samme måde, som de kan håndhæve regler for parkering på de øvrige pladser.

Kommerciel tilgængelighed

Det skal være praktisk muligt for alle elbilister at lade på offentligt tilgængelige ladepladser, også uden at de behøver at tegne kontrakt med en bestemt udbyder. Dette er allerede fastlagt i dansk lov (*Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om krav til tekniske specifikationer m.v. for offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler og motorkøretøjsmanualer* af 8. maj 2018).

I dag opfylder selskaberne i praksis loven ved, at man kan sende en SMS eller downloade en speciel app for at lade på ladere fra et selskab, man ikke har kontrakt med. Dette er for kompliceret og hæmmer udbredelsen af elbiler og elbilturisme. Alle ladestanderne, der bruges af mere end en enkelt elbilist, bør i fremtiden kunne aktiveres ved brug af kreditkort eller app.

3.4 På offentlige ladepladser skal ladestanderne kunne aktiveres ved brug af et dansk eller internationalt kreditkort eller ved hjælp af en app med tilknyttet betalingsløsning.

På offentligt tilgængelige ladepladser bør strømmen pålægges et prisloft. Dette gælder især, hvor ladestanderne er opstillet eller drives med offentligt tilskud, herunder EU-midler. Prisloftet skal gælde alle brugere, også dem, der ikke har kontrakt med den pågældende udbyder.

I dag ser vi desværre, at næsten alle operatører opkræver høje overpriser for ladning uden kontrakt. Vi ser priser på 6 - 8 kr. og mere pr. kilowatttime. Dette er i praksis prohibitivt dyrt.

Et prisloft vil sikre, at investeringerne i infrastrukturen udnyttes bedst muligt til gavn for den grønne omstilling.

3.5 Bekendtgørelsen bør fastsætte et prisloft for strøm leveret på offentligt tilgængelige ladepladser. Prisloftet skal gælde uafhængigt af, om brugeren er abonnent hos det selskab, der driver laderen eller udbyder strømmen.

Prisloftet bør lægges, så det står i rimeligt forhold til, hvad brugerne er vant til at betale for strømmen hjemme. Det bør aldrig være billigere at vælge dieselbilen eller at undlade at oplade plug-in-hybriden.

Optimalt bør Danmark arbejde for en europæisk norm for et prisloft.

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Mikael Marstal <mmf@energinet.dk>
Sendt: 16. januar 2020 14:20
Til: ts Info; Mia Lee
Emne: Høringssvar - udkast til ladestanderbekendtgørelse
Vedhæftede filer: Høringssvar - udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbinde....pdf

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen:

Energinet fremsender hermed høringssvar til styrelsens høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen). Vi står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål til det fremsendte.

Venlig hilsen

Mikael Marstal
Jurist
Myndighedsenheden
+4526138554
myndighed@energinet.dk

ENERGINE
Myndighedsenheden
Energinet
Tonne Kjærsvej 65
7000 Fredericia
www.energinet.dk

Energinets Myndighedsenhed er Energinets nye kontaktpunkt for andre myndigheder.

Denne e-mail kan indeholde fortrolig information. Hvis du ikke er den rette modtager af denne e-mail, eller hvis du modtager den ved en fejltagelse, beder vi dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge svarfunktionen. Samtidig bedes du slette e-mailen med det samme uden at videresende eller kopiere den.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Sendt pr. mail: info@tbst, cc.: mile@tbst.dk

ENERGINET

Myndighedsenheden

Energinet

Tonne Kjærvej 65

DK-7000 Fredericia

+45 70 10 22 44

info@energinet.dk

CVR-nr. 28 98 06 71

HØRINGSSVAR - UDKAST TIL BEKENDTGØRELSE OM FORBEREDELSE TIL OG ETABLERING AF LADESTANDERE I FORBINDELSE MED BYGNINGER (LADESTANDERBEKENDTGØRELSEN)

Dato:

16. januar 2020

Forfatter:

MMF/MMF

1. Indledning

Energinet har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens udkast af 20. december 2019 til ladestanderbekendtgørelsen.

Udkastet giver Energinet anledning til følgende bemærkninger:

2. Definition af elektrisk køretøj:

Udkastets §2, stk. 5, definerer et elektrisk køretøj således: "Et motorkøretøj, der er udstyret med et drivaggregat, der indeholder mindst én elektrisk maskine som energiomformer med et elektrisk genopladeligt energilagringssystem, der kan genoplades eksternt."

Det er umiddelbart Energinets opfattelse, at denne definition er meget bred, og en præcisering bør derfor overvejes.

3. Krav om byggetilladelse

Det kan i relation til forslaget § 7 overvejes at præcisere, hvad en byggetilladelse nærmere skal omfatte. Det kan således synes som om, at byggetilladelsen også omfatter forberedelse til etablering af en ladestander eller installation heraf. Installationen er efter vores opfattelse et el-teknisk anliggende og bør derfor holdes adskilt fra selve byggetilladelsen.

4. Generelle kommentarer:

Bygninger til tekniske anlæg inden for elforsyning og de såkaldte ATEX-områder (eksplosionsfarlige områder) bør som udgangspunkt være fritaget for kravene i ladestanderbekendtgørelsen.

Bygninger til elforsyning ligger inden for stationsjordingsnettet. Ved højspændingsfejl på en højspændingsstation med et effektivt jordet net opstår der 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 ladestandere typisk lejer det relevante udstyr ud, herunder ladestandere, 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 ladestandere.

Energinet står gerne til rådighed for en uddybning af ovenstående.

Endelig skal opmærksomheden henledes på de såkaldte ATEX-områder – som defineret i bekendtgørelse nr. 289 af 17. marts 2016 om elektrisk materiel og elektriske sikringssystemer til anvendelse i en potentielt eksplosiv atmosfære. I disse områder kan der også være grund til at træffe særskilte foranstaltninger. Bekendtgørelsen administreres af Sikkerhedsstyrelsen og Arbejdstilsynet, hvortil der venligst henvises.

Hvis der måtte være spørgsmål eller behov for yderligere uddybning af ovenstående, kan Energinet kontaktes på myndighed@energinet.dk

Med venlig hilsen



Mikael Marstal

Myndighedsenheden
Energinet

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: 1-DEP Høringer <hoeringer@em.dk>
Sendt: 22. januar 2020 14:31
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen) - j.nr. BS0200-00474

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Erhvervsministeriet har følgende bemærkninger til den fremsendte høring:

Erhvervsstyrelsens Område for Bedre Regulering (OBR), tidligere TER, har modtaget bekendtgørelsesudkastet i høring.

OBR har følgende vurdering af udkastets administrative konsekvenser for erhvervslivet samt bemærkninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering af principperne for agil erhvervsrettet regulering.

Administrative konsekvenser

OBR har følgende bemærkninger om de administrative konsekvenser for erhvervslivet.

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

Principper for agil erhvervsrettet regulering

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har i forbindelse med præhøringen af bekendtgørelsesudkastet vurderet, at principperne for agil erhvervsrettet regulering ikke er relevante for de konkrete ændringer i bekendtgørelsesudkastet. OBR har ingen yderligere bemærkninger hertil.

Kontaktperson vedr. ovenstående oplysninger:

Sara Marie Høgh
Fuldmægtig
Tlf. direkte: 35 29 11 66
E-post: SarLar@erst.dk

Jeg beklager meget det forsinkede svar.

Med venlig hilsen



METTE CHRISTOPHERSEN

Direktionssekretær

Slotsholmsgade 10-12
1216 København K
mec@em.dk
Tlf. 33 92 33 50
Tlf. Dir. 91 33 73 11
Mobil 91 33 73 11



Erhvervsministeriet er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Du kan læse mere om, hvordan vi behandler dine personoplysninger på vores hjemmeside https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1iuGOu-00043P-4U&i=57e1b682&c=i7WG4gEsMITt63Tgzwl79d2IWXLx3plXBMXsQ6NK5nYM7D8DnRAQ89VCPil199clTbldbH0ihm1rlVMv3zUx7643_AHTI4dVsI9FN4Lul7NkfEQ8Y3CYDfhgTSEwywh3f6lYdt57c5J_ksq0a-sKKzYLmb2hVK45j1E01o-t9yMOxaK3fhIHZ1bqGfoj65QTycYimmcDG-_YY6W_SsRxU-qZSYB04D6LaiFW302GyM.

Erhvervsministeriet gør opmærksom på, at denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer er fortrolige. Hvis du ikke er den tilsigtede modtager, bedes du straks underrette afsenderen ved at besvare denne e-mail og derefter slette e-mailen. Hvis du har modtaget denne e-mail ved en fejl, skal vi gøre klart, at enhver form for kopiering, offentliggørelse eller distribution af denne e-mail kan være ulovlig.

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>

Sendt: 20. december 2019 16:50

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent
Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558
Tlf.: +45 7221 8800
mile@tbst.dk
www.tbst.dk

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Dennis Lange <dbl@fdm.dk>
Sendt: 15. januar 2020 08:06
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: SV: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Vedhæftede filer: Høringssvar 1.0.pdf

Til rette vedkommende.

Vedhæftet fremsendes FDM's høringssvar.

Venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent



T: +45 45 27 07 13
M: +45 51 14 69 92
dbl@fdm.dk · fdm.dk
Firskovvej 32
2800 Kgs. Lyngby

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>
Sendt: 20. december 2019 16:50
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent
Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558
Tlf.: +45 7221 8800
mile@tbst.dk
www.tbst.dk

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

15-01-2020

Dir. tlf.
+45 45 27 07 13

E-Mail
dbi@fdm.dk

Sagsnr.
S20-7163

Ref: DBL/

Sendt pr. e-mail til info@tbst.dk og mile@tbst.dk

Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen), j.nr. BS0200-00474

FDM takker for det fremsendte høringsmateriale og har følgende bemærkninger.

Regeringens mål om en reducere af drivhusgasudledningen i 2030 med 70% kan kun 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.

I dag afholder mange bilkøbere sig fra at købe en elbil pga. manglende lademuligheder, ikke mindst ved boligen. Især når man bor i en etageejendom, kan det være vanskeligt eller ligefrem umuligt at oplade sin elbil i nærheden af boligen. Da 32% af danskerne bor i etageboliger, er problemstillingen reel for gennemførelsen af den grønne omstilling.

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 for os at rådgive vores medlemmer.

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.

Firskovvej 32
Postboks 500
2800 Kgs. Lyngby

Tlf. +45 70 13 30 40

CVR nr. 10 37 67 18

fdm@fdm.dk
www.fdm.dk

Med venlig hilsen

Dennis Lange
Juridisk konsulent

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Karina Sommer <karbri@kk.dk>
Sendt: 20. januar 2020 15:15
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; Mette Hesthaven
Emne: J.nr. BS0200-00474 - høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Vedhæftede filer: Høringssvar vedr. ladestanderbekendtgørelsen fra Københavns Kommune.pdf

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Københavns Kommunes høringssvar vedr. ladestanderbekendtgørelsen er vedhæftet.

Med venlig hilsen

Karina Sommer
Specialkonsulent
Byggesager Jura

KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Byens Anvendelse

Njalsgade 13
Postboks 416
2300 København S

Mobil 2331 0135
E-mail karbri@kk.dk
EAN 5798009809452

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>
Sendt: 20. december 2019 16:50
Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>
Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent
Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen
Danish Transport, Construction and Housing Authority
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558

Tlf.: +45 7221 8800

mile@tbst.dk

www.tbst.dk



Notat

Høringssvar vedr. ladestanderbekendtgørelsen

20. januar 2020

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 20. december 2019 sendt et udkast til ladestanderbekendtgørelsen i høring. Københavns Kommune har følgende bemærkninger til høringen:

Sagsnummer
2020-0012437

Dokumentnummer
2020-0012437-2

Byggetilladelse

Ifølge § 7 i udkastet til ladestanderbekendtgørelsen skal ansøgning om byggetilladelse og dispensation ske i henhold til bygningsreglementet.

Det er vores opfattelse, at det er uklart, om en ladestander i sig selv kræver en byggetilladelse. Vi anmoder derfor styrelsen om at oplyse og/eller præcisere i bekendtgørelsen, om ladestanderne er omfattet af bebyggelsesbegrebet i byggeloven og derfor kræver byggetilladelse, medmindre de er omfattet af undtagelsesbestemmelserne i BR18 § 5.

Hvis ladestanderne er omfattet af bebyggelsesbegrebet i byggeloven, anmoder vi styrelsen om at oplyse og/eller præcisere i BR18, om ladestanderne er omfattet af undtagelsesbestemmelsen om byinventar i BR18 § 5, stk. 1, nr. 13, og derfor ikke kræver byggetilladelse.

Vi går ud fra, at forberedelse til etablering af ladestanderne, som består i trækning af tømmer eller kabelbakker, ikke i sig selv kræver byggetilladelse. Vi anmoder styrelsen om at be- eller afkræfte dette og/eller præcisere i bekendtgørelsen.

I forhold til henvisningen til dispensation i ladestanderbekendtgørelsens § 7 anmoder vi styrelsen om at oplyse, om det er muligt for kommunerne at dispensere fra mindstekravene i bekendtgørelsen. Hvis ikke, bør dette præciseres i § 13 i BR18.

Henvisning til ladestanderbekendtgørelsen i BR18, § 400

Styrelsen har i sit høringsnotat fra 12. december 2019 vedr. BR18 oplyst, at der til § 400 om parkeringsarealer i kapitel 20 i BR18 vil blive tilføjet et stk. 2 om ladestanderne. Det fremgår af notatet, at ladestanderbekendtgørelsen dermed indarbejdes i bygningsreglementet og bliver omfattet af kravene ved færdigmelding og stikprøvekontrol.

Ifølge BR18 § 10, stk. 1, nr. 3, skal en ansøgning om byggetilladelse indeholde oplysning om forhold vedrørende kapitel 20.

Vi anmoder styrelsen om at oplyse og/eller præcisere i BR18, § 10, om ansøger på den baggrund skal redegøre for opfyldelse af ladestanderbekendtgørelsen, inden der kan gives byggetilladelse til nybyggeri eller større ombygninger, som er omfattet af bekendtgørelsen.

Byens Anvendelse
Byggesager Jura
Njalsgade 13
Postboks 416
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Definition af beboelsesbygninger

Kravene til ladestandere efter bekendtgørelsen er forskellige for beboelsesbygninger og bygninger, der ikke er beboelsesbygninger.

Vi vurderer, at det er nødvendigt, at der i bekendtgørelsen bliver tilføjet en definition af beboelsesbygninger, da mange bygninger indeholder både beboelse og erhverv. Er beboelsesbygninger bygninger, som kun indeholder beboelse, eller evt. bygninger, som hovedsageligt (mere end 50 % af arealet) indeholder beboelse?

Ladestandere til bestående bygninger

Ifølge ladestanderbekendtgørelsens § 3 skal der til bestående ikke-beboelsesbygninger med mere end 20 parkeringspladser etableres mindst 1 ladestander senest den 1. januar 2025. Kravet gælder dog ikke for små og mellemstore virksomheder.

Det er efter vores opfattelse ikke klart, hvilken rolle kommunen har som bygnings- og tilsynsmyndighed i forhold til dette krav. Hvis man vælger en model som fx ved indførelsen af reglerne om individuel måling af forbrugsposter eller ved de tidligere indførte energikrav ved ombygninger, hvor kommunerne skal forholde sig til ansøgninger om fravigelse fra reglerne, kan dette medføre et stort ressourcetræk.

Vi anmoder styrelsen om at oplyse og/eller præcisere i bekendtgørelsen, om bygningsmyndigheden har en rolle i forhold til overholdelsen af bekendtgørelsens § 3 om etablering af ladestandere til bestående bygninger.

Hvis det kræver byggetilladelse at etablere en ladestander, skal kommunerne give byggetilladelser til de bestående bygninger, som er omfattet af bestemmelsen.

Ladestandere ved større ombygninger

Der er i ladestanderbekendtgørelsens § 2 oplistet 4 kriterier, hvoraf 2 skal være opfyldt, for at der er tale om en større ombygning, som medfører krav til ladestandere. Et af kriterierne omhandler forholdet mellem omkostninger til ombygningen og omkostninger til etablering af ladestandere.

Vi anmoder styrelsen om at oplyse og/eller præcisere i bekendtgørelsen, om det er kommunerne, som skal vurdere, om kriterierne er opfyldt, og i givet fald hvilken dokumentation ansøgerne skal indgive. Det skal i den forbindelse bemærkes, at det vil kræve ressourcer at foretage vurdering af kriterierne.

Med hensyn til kriteriet om renoveringsklasser kan vi oplyse, at vi 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 en byggetilladelse gives. Dette bør i givet fald præciseres i BR18.

Kommunen som håndhævelsesmyndighed

Hvis kommunerne er håndhævelsesmyndighed i forhold til bekendtgørelsen 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. Det bør præciseres i bekendtgørelsen, hvilken dokumentation ansøger skal indgive om dette.

Parkeringspladser på anden grund

Ifølge byggelovens § 22, stk. 6, kan kommunerne dispensere til, at krævede parkeringspladser til et byggeri etableres på en anden grund end den, hvorpå byggeriet opføres. Vi lægger til grund, at ladestanderbekendtgørelsens bestemmelser også gælder for parkeringspladser, som ved dispensation etableres på en anden grund. Dette bør præciseres i parkeringsbekendtgørelsen.

Tekniske krav til ladestandere

Det bør overvejes, om det er hensigtsmæssigt, at kravene tilsyneladende kun kan opfyldes med Type 2-stik. Der bør være mulighed for også at etablere hurtigladere og derved evt. opnå en sænkning i kravet til antal ladestik. Det kan i visse tilfælde være i både bygherres og elbilisters interesse med en hurtigere løsning – fx i bynære P-huse med korttidsparkering, shoppingcentre, butikker samt rastepladser med fastfoods.

Forbehold vedrørende ressourcer

På baggrund af det ovenstående er det samlet set vores vurdering, at det på nuværende tidspunkt er meget uklart, hvilken rolle bygningsmyndigheden skal have i forhold til administration af ladestanderbekendtgørelsen. Derfor er det på nuværende tidspunkt ikke muligt for os at estimere det ressourceforbrug, som ladestanderbekendtgørelsen vil medføre for bygningsmyndigheden. Vi tager derfor forbehold for en senere vurdering af ressourceforbruget.

Grøn omstilling til elbiler

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

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Birger R. Kristensen <brk@lbf.dk>
Sendt: 20. januar 2020 12:45
Til: Landsbyggefonden; ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: SV: j.nr. BS0200-00474 Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)
Vedhæftede filer: LBF kommentar til Høring over udkast til ladestanderbekendtgørelse 200120.docx

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Vedhæftet følger Landsbyggefondens bemærkninger til udkastet.

Med venlig hilsen

Birger R. Kristensen

Sekretariatschef
Direktion

Landsbyggefonden
Studiestræde 50
1554 København V

Telefon: 3376 2000
Telefax: 3376 2005
Direkte telefon: 3376 2112
Email: brk@lbf.dk



Landsbyggefonden er en selvejende institution, der er oprettet ved lov. Læs mere på www.lbf.dk

Fra: Mia Lee <mile@tbst.dk>

Sendt: 20. december 2019 16:50

Til: ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee
Specialkonsulent

Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558

Tlf.: +45 7221 8800

mail@tbst.dk

www.tbst.dk

Landsbyggefondens bemærkninger til:

j.nr. BS0200-00474

Høring over Udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

Landsbyggefondens, støttede demonstrationsprojekter med ladestandere

Landsbyggefondens bestyrelse har i 2018 vedtaget at støtte boligorganisationen Hovedstadens almennyttige Boligselskab II v/DAB's demonstrations-projekt "Hybridanlæg – solceller med batterilager", herunder infrastruktur til samt etablering af, ladestandere til elbiler mv. i afd. Henriksgården i Valby. Projektet omfatter etablering af ca. 1 MWp solcelleanlæg med ca. 950 kWh batterilager. Der etableres ca. 80 ladestandere i 4 klynger af 10 stk. 11 kW med 2 udtag, samt 4 stk. 50 kW med 3 udtag til 332 boliger, og der fremføres tomrør til alle øvrige af de i alt ca. 300 parkeringspladser.

Landsbyggefondens har samtidigt støttet udvikling af en IT-cloudbaseret betalingstjeneste, der muliggør betaling for anvendelse af "Grøn mobilitet" f.eks. i form af el-delebilsordning i integration med månedlige huslejeopkrævninger. Yderligere støttes et lignende demonstrationsprojekt i Boligselskabet AKB, Albertslund v/KAB's afd. Hedemarken i Albertslund, dog her foreløbigt alene som pilotprojekt. Projekterne støttes med midler fra en særramme til energidemonstrationsprojekter og har til formål at danne erfaringsgrundlag for bredere anvendelse indenfor almensektoren.

Støttepraksis

Landsbyggefondens støtter ikke aktuelt etablering af ladestandere i forbindelse med ordinære renoveringsstøttesager, ligesom fonden ikke støtter etablering eller ændring af eksisterende P-arealer. Dog støttes etablering af handicap P-pladser i forbindelse med evt. myndighedskrav ved etablering af støttede tilgængelige boliger.

Indenfor gældende støttepraksis vil forberedende arbejder jf. udkast til bekendtgørelsen, ligesom fondens ønske om at klokker renoveres eller dokumenteres vedligeholdt forud for støttede anlægsaktiviteter på friarealer, skulle gennemføres som ustyttet arbejde som forudsætning for støtte til forbedring af friarealer, hvorved dobbeltomkostning til efterfølgende opgravning af nye anlæg undgås.

Ordinære fondsstøttede renoveringssager omfatter pt. generelt, udover udbedring af ekstraordinært opretningsbehov, forskellige støttede tiltag til fremtidssikring af almene boliger. Dette gælder tilpasning af boligudbud, – f.eks. etablering af tilgængelige boliger, ombygninger til større eller mindre boligenheder, forbedring af friarealer mv. Der foreligger ikke pt. sager om adgang til opladning af el-køretøjer som fremtidssikring af handicap P-pladser.

Skønnet omfang i forhold til støttede renoveringssager

I 2018 støttede fonden renovering af ca. 14.500 boliger med en gennemsnitlig anlægsramme på ca. 180 t.kr. Forudsat at disse boliger i gennemsnit har adgang til ca. 1 P-plads pr. bolig, vil krav om forberedelse for ladestandere ved anlægsudgifter på under 7% af ombygningsudgiften, for disse boliger være gældende ved en gennemsnitlig omkostning på ca. max. 12 t.kr. pr. bolig. Da forberedelse jf. udkast til bekendtgørelse, i

form af "Trækning af tomrør eller kabelbakker til senere fremførsel af kabler til ladestandere", ikke skønnes at udgøre en omkostning på over 12 t.kr. pr. bolig vil betingelsen teoretisk være gældende for mange fondsstøttede renoveringssager.

Bemærkninger

Fonden forvalter tilsagn om støtte til renovering under behørigt hensyn til at eliminere unødige udgifter. Fonden støtter overordnet hensigten, at der ved rettidig omhu forberedes for installationer til ladestandere i forbindelse med større ombygninger, der i fondsstøttede renoveringssager for etageejendomme typisk omfatter friarealers belægnings, beplantninger belysning mv. De forberedende arbejder billiggør en senere etablering af ladestandere og letter boligafdelingernes driftsomkostninger.

Fonden anbefaler, at afgrænsningen af bekendtgørelsens anvendelsesområde præciseres så der ikke efterlades tvivl om hvilke ombygninger (renoveringer), der omfattes af kravet.

Fonden 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.

Fonden anbefaler en præcisering af om krav og etablering af ladestandere gøres gældende 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.

Fra: Erik Christian Thrane <et@sperto.dk>
Sendt: 18. januar 2020 15:22
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: J.nr. BS0200-00474

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Sperto ApS afgiver hermed som uafhængig ladeoperatør følgende høringssvar til Ladestanderbekendtgørelsen:

Paragraf 6 er i det foreliggende udkast formuleret således:

Ladestandere, som etableres i henhold til denne bekendtgørelse, skal leve op til kravene for type 2-stikforbindelser i DS/EN 62196-2 Stikpropper, stikkontakter, ladestik og ladeindtag til elkøretøjer – Konduktiv opladning af elkøretøjer – Del 2: Dimensionskrav angående kompatibilitet og ombyttelighed for a.c.-materiel med stikben og kontaktbøsninger.

Bekendtgørelsen beskæftiger sig således kun med Type 2-stikket, som er EU-standard for opladning med vekselstrøm.

Ved benyttelse af ladestandere med Type 2-forbindelse befinder selve effektelektronikken sig i elbilerne. Bilerne interne effektelektronik er derfor flaskehalsen for, hvor hurtigt, der kan lades. En typisk elbil får blot 20-60 kilometers rækkevidde på batteriet i løbet af en times opladning via en Type 2-forbindelse. Det betyder, at Type 2-stikket er velegnet til såkaldt destinationsladning. Det vil sige opladning i løbet af adskillige timer – fx henover natten eller i løbet af en arbejdsdag.

Type 2-stikket er derimod uegnet mange steder, hvor elbilister har brug for at komme relativt hurtigt videre. Det gælder ikke mindst rastepladser langs motorveje og hovedfærdselsårer, indkøbscentre, butikker og i særdeleshed fast food-restauranter. På de steder er der behov for hurtigladning!

EU-standard for hurtigladning med jævnstrøm er CCS-standard, der ikke er indeholdt i det foreliggende udkast til bekendtgørelse.

Det betyder, at fx bygherrer, der opfører restauranter langs motorvejene, vil være tvunget til at investere i Type 2-ladestandere, selv om de ikke har nogen praktisk anvendelse ved et kort stop. Hvis bygherren opstiller betydeligt dyrere og mere effektive hurtigladere med CCS-forbindelse, så lever de ikke op til Ladestanderbekendtgørelsen i det foreliggende udkast.

Det foreslås derfor, at udkastet tilrettes således, at der naturligvis kan opstilles bedre og hurtigere ladeinfrastruktur baseret på CCS-standard, frem for ladeinfrastruktur baseret på den langsomme Type 2. Og ikke blot med det. For et CCS-stik kan overføre langt større effekt end Type 2. Dermed er der ikke behov for så mange stik, når en bil fx kan oplades på 10-20 minutter. Det foreslås derfor, at et CCS-stik skal kunne erstatte et Type 2-stik pr. 11 kW i ydelse.

Niveauet på 11 kW er den effekt, som nyere elbiler typisk kan lades med via Type 2, selv om mange fortsat kun kan lade med 3,7 kW. Endvidere er 11 kW typisk den effekt, som en Type 2-dobbeltlader typisk vil kunne overføre ved samtidig drift af begge stik. Derfor er det et passende niveau til konvertering af krav til antal stik fra Type 2 til CCS.

Konkret foreslås det at tilføje et stk. 2 til § 6, som kan affattes således:

Stk. 2. Ladestandere, der lever op til kravene for CCS-forbindelser [henvisning til rette DS-standard] kan erstatte type 2-stikforbindelser pr. 11 kW, som CCS-forbindelsen kan yde. Eksempelvis kan en ladestander med CCS-forbindelse og en ydelse på 24 kW

erstatte to type 2-forbindelser. Tilsvarende kan en CCS-forbindelse med en ydelse på 150 kW erstatte tretten type 2-forbindelser.

Det skal bemærkes, at der med indførelsen af stk. 2 ikke er fare for, at bygherrer opstiller ladestandere med CCS på de steder, hvor Type 2 er mere velegnet som fx ved boliger og arbejdspladser. For hurtigladere med CCS er betydeligt dyrere, og bygherrer vil derfor kun opstille dem, hvor de tilfører merværdi – som fx at tiltrække og servicere kunder til butikker og restauranter.

Best regards / Venlig hilsen

Erik Thrane

et@sperto.dk

Telefon: (+45) 53 60 06 01

Direkte: (+45) 40 48 77 64

Sperto

Orient Plads 1, 1.

DK-2150 Nordhavn

www.sperto.dk

Fra: Johanne Lundager <jlu@vesthimmerland.dk>
Sendt: 21. januar 2020 12:37
Til: Mia Lee
Cc: Torben Mangaard Frandsen
Emne: BS0200-00474 - høringsbemærkninger vedr. Ladestanderbekendtgørelse

Kære TBST

Erkendelse af, at høringsfristen er overskredet, idet svarfristen var den 21. januar 2020.

Jeg vil dog alligevel aflevere et par bemærkninger til bekendtgørelsen.

.....

§2 2) *Ladestander: En grænseflade, der er i stand til at oplade mindst ét elektrisk køretøj ad gangen eller udskifte et batteri til mindst ét elektrisk køretøj ad gangen.*

Vi finder denne beskrivelse af hvad en "ladestander" som værende for simpel. Med beskrivelsen kan en almindelig strømførende ledning, uagtet effekt skulle kunne godkendes som en ladestander. Det må ikke være hensigten med bekendtgørelsen.

Må det anbefales at der defineres en minimumseffekt og at bekendtgørelsens krav hertil indføres i BR18 ved revision, hvortil der også skulle kræves en funktionsafprøvning.

Ingen tvivl om at bekendtgørelsen skal påses i byggesagsbehandlingen, og med indførelsen i BR18 øges synligheden og kendskabet til bekendtgørelsen for ansøger men også for myndigheden.

.....

§2 6) Små og mellemstore virksomheder (SMV'er): Virksomheder, som beskæftiger under 250 personer, og som har en årlig omsætning på ikke over 50 mio. EUR eller en årlig samlet balance på ikke over 43 mio. EUR.

Vil det være muligt at definere tydeligere hvad en virksomhed er? Ex. dagligvarekæder – Er det størrelsen på den lokale dagligvarebutik eller koncernen.

.....

§ 3. *Bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser, skal etablere mindst 1 ladestander senest den 1. januar 2025.*

Stk. 2. Bygninger ejet og benyttet af små og mellemstore virksomheder er undtaget fra stk. 1.

Der er en disharmoni mellem bestemmelsen og undtagelsen. 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.

Hvordan skal bygningsejere omfattet af §3 blive bekendt med Ladestanderbekendtgørelsen?

Ovenstående var bemærkninger til udkast til ladestanderbekendtgørelsen fra bygningsmyndigheden i Vesthimmerlands Kommune.

Med venlig hilsen

Johanne Lundager

Adfelingsleder

Team Byg

Teknik- og Økonomiforvaltning

Direkte telefon 9966 7138

Mobiltelefon 3064 0670

E-mail jlu@vesthimmerland.dk

Vesthimmerlands Kommune

Frederik IX's Plads 1

9640 Farsø

Telefon 9966 7000

www.vesthimmerland.dk



VESTHIMMERLANDS
KOMMUNE
- lyset til at gøre en forskel

[Klik her for at læse mere om, hvordan Vesthimmerlands Kommune behandler dine personoplysninger](#)

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Vibeke Toftegaard <viban@aarhus.dk>
Sendt: 17. januar 2020 12:57
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; Henrik D. H. Müller; Trine Buus Karlsen
Emne: Vedr. journalnr.: BS0200-00474: Høring over udkast til ladestanderbekendtgørelsen
Vedhæftede filer: 20-000178-1 Kommentarer fra AaK_Ladestanderbekendtgørelsen 9955426_15_0.pdf

Kære Mia Lee,

Pva. Aarhus Kommune følger vedlagt høringssvar til denne høring:
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/63621>

Vi henviser til, at svaret er koordineret med KL, der fremsender særskilt høringssvar.

Med venlig hilsen

Vibeke Toftegaard

AC-medarbejder

T [+45 8940 1844](tel:+4589401844) E viban@aarhus.dk

TEKNIK OG MILJØ

Rådmandssekretariatet

Aarhus Kommune

Rådhuspladsen 2, 8000 Aarhus

ledelsessekretariatet@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk



Aarhus Kommune registrerer og bruger de oplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Vi bruger oplysningerne for bedre at kunne besvare din henvendelse. Aarhus Kommune er dataansvarlig for behandling af personoplysninger, og du kan læse mere om kommunens behandling af personoplysninger her: <https://aarhus.dk/databeskyttelse>

Kommentarer fra Aarhus Kommune

Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

Afsender:

Henrik Müller

Klima og Grøn omstilling, Teknik og
Miljø, Aarhus Kommune

Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Tlf. 51 30 52 50

Email: hdhm@aarhus.dk

Generelle bemærkninger:

Aarhus Kommune støtter ændringsforslaget til bygningsdirektivet, som understøtter kommunernes dagsorden for strategisk energiplanlægning, og særligt opgaven med omkostningseffektiv omstilling til fossilfri transport.

Kommunen har dog en række principielt vigtige supplerende kommentarer til lovforslaget, særligt ift. Aarhus Kommunes kortlægninger af strategisk energiplanlægning samt beslægtede forhold, der imidlertid ikke indgår i høringsmaterialet og til den tilhørende økonomiske høring.

De specifikke kommentarer fremgår nedenfor.

Med venlig hilsen



Henrik Müller
Klimachef, Aarhus Kommune

Tekstnære bemærkninger:

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. bekendtgørelsen
Kommentar:	Vedr. § 1
Forslag til ændring:	<p>Der er i bekendtgørelsen ikke nævnt noget ift. større p-anlæg i storbyer og deres rolle. F.eks. som aflastning for ladning for biler der parkerer på offentlig vej eller aflastning for p-pladser til større byggerier i byudviklingsprojekter.</p> <p>Aarhus ønsker dette forhold belyst. Alternativt en lovhjemmel 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? Og om nødvendigt lynladere, hvis kommunal strategisk energiplanlægning viser at det er et behov i området. Det bør præciseres i bekendtgørelsen.</p>

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. bekendtgørelsen
Kommentar:	Vedr. § 2
Forslag til ændring:	<p>Der er i de større byer og særligt i de gamle bykerner særlige udfordringer med infrastrukturen. I Aarhus alene er der 10.000 biler, der parkerer på offentlig vej. Disse har således ikke parkeringspladser. Samtidig er elnettet her blandt det ældste i byen. Noget tilsvarende forventes at gøre sig gældende i andre byer.</p> <p>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 virker ikke ønskeligt at lave ladeinfrastruktur til alle 10.000 elbiler i midtbyen i Aarhus. Det vil kræve alt for dyre løsninger med opgravning til nye kabler, opstilling af flere tusinde ladestander og plads til større transformatorstationer i et allerede trængt byrum.</p> <p>Kortlægning til strategisk energiplanlægning i Aarhus omkring energi til transport peger på, at der i stedet bør laves en zonerings af de gamle byer. Således at 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.</p> <p>Infrastruktur til hurtigladere kræver særlige investeringer og særlig infrastruktur. Derfor skal dette planlægges i god tid og være velovervejet for at være omkostningseffektivt og fungere ift. 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 lager af biler uden for spidslastperioder, men også til opladning i driftstimer og stille perioder.</p> <p>Bekendtgørelsen bør præcisere typen af ladestander, der stilles krav om. Dvs. § 2, stk.2 bør udvides til at beskrive de forskellige typer af ladestander, der aktuelt findes – alt fra "mormorkabel" til ultraladestationer.</p>

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. bekendtgørelsen
Kommentar:	Vedr. § 3 - 8
Forslag til ændring:	<p>Dansk Energi vurderer, at det er 4-5 gange dyrere, at etablere ladestandere, hvis infrastrukturen ikke er forberedt til det og denne udgift overvæltes på borgere og virksomheder enten direkte som ekstra udgift til at skifte til elbiler for den enkelte eller generelt på netafgifterne for alle.</p> <p>Kommuner og vejmyndigheder har et særligt ansvar for med rettidig omhu og planlægning at sikre, at det bliver så billigt som muligt for samfundet at omstille til Vedvarende Energi.</p> <p>Aarhus Kommune har forberedt at implementere bekendtgørelsens forhold i drift, udvikling og myndighedsarbejde pr. 10. marts 2020 og frem.</p> <p>Jf. Aarhus Kommunes kortlægningsrapport til Strategisk Energiplanlægning i Aarhus (https://gogreenwithaarhus.dk/media/19356/kortlaegning-af-energisystemet-i-aarhus.pdf), og foreløbige resultater af særlig kortlægning af ladning til elbiler (ikke offentliggjort endnu) forventes ladning (af manuelt kørte biler) at komme til at foregå primært hjemme og på arbejdspladsen, hvorfor direktivet er fornuftigt prioriteret. Undtaget herfra er de gamle midtbyer, som tilsyneladende er overset i bekendtgørelsen.</p> <p>Aarhus Kommune ønsker, at der i bekendtgørelsens § 3, 4 og 5 tages nærmere stilling til, hvilken ladestander, der opstilles. Er det tilstrækkeligt, at der opstilles "mormorkabel" – eller stiller bekendtgørelsen krav om hurtiglader eller lignende?</p>

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. bekendtgørelsen
Kommentar:	Vedr. § 5
Forslag til ændring:	<p>Aarhus Kommune anbefaler, at staten ser nærmere på ladeinfrastruktur i de gamle midtbyer og initiere en nærmere undersøgelse af hvilke løsninger, der kan sikre en billigst og mest effektiv omstilling af energiforsyningen til transporten her.</p> <p>Herunder om der med rettidig omhu allerede nu skal tænkes i særlig forberedelse af p-anlæg til at kunne håndtere en meget større mængde elbiler og gerne med kapacitet til hurtiglading.</p> <p>Det kan f.eks. kræve særligt forberedelse fra elselskaberne, da der ikke kun skal tomrør inde i bygningen, men måske også allerede fra start lægges tomrør og sikres plads til transformatorer i byrummet ved design og udførelse af nye større p-anlæg.</p>

Emne/ tekst:	Emne: Bemærkninger ift. bekendtgørelsens økonomiske høring
Kommentar:	Vedr. prisanslag for ladestandere

<p>Forslag til ændring:</p>	<p>De anslåede priser for en ladestander foreslås præciseret: Er de oplyste priser i høringsmaterialet vurderet under forudsætning af, at et elselskab kan levere effekten?</p> <p>Ved behov for tilslutning af en transformatorstation bør bekendtgørelsen præcisere, om de afledte større tilslutningsomkostninger påhviler elselskabet eller kommunerne.</p> <p>Bekendtgørelsen bør ligeledes præcisere, om målgruppen også omfatter kommunale bygningsejere – dvs. at der for kommunalt ejede bygninger skal etableres samme krav til p-pladser som foreslået for eksisterende bygninger, ombygninger og nybyggerier?</p> <p>Aarhus Kommune tager forbehold for de økonomiske konsekvenser af forslaget og henstiller forhandlinger om eventuel DUT-kompensation.</p> <p>Forbeholdet gælder særligt formuleringen: "Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen foreslår, at punktet optages på LCP-notatet med 0-DUT for nybyggeri om ombygninger, da kommuner og regioner i stort omfang må forventes allerede at etablere ladestander i forbindelse med opførelse af deres bygninger eller påtænker at gøre det. De fleste bygninger vil, uanset om der bliver stillet krav herom i byggelovgivningen, have behov for en ladestander i 2025."</p>
-----------------------------	--

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Christian Marklund <christian.marklund@albertslund.dk>
Sendt: 22. januar 2020 14:03
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: BS0200-00474 - Høringssvar ladestanderbekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Høringssvar til ladestanderbekendtgørelsen.docx

Kære Mia

Vi har modtaget vedlagte bemærkninger fra Allerød Kommune vedrørende den nye bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestander i forbindelse med bygninger. Disse videresendes til jeres behandling.

God dag.

Bedste hilsner
Christian Marklund

Kredsbestyrelsesformand DABYFO, KBH
Direkte: 43 68 68 83
christian.marklund@albertslund.dk

Albertslund Kommune
BY, KULTUR, MILJØ & BESKÆFTIGELSE
Nordmarks Allé, DK-2620 Albertslund



Kirke Værløsevej 22
3500 Værløse
Tlf: 4444 5630

info@dabyfo.dk
www.dabyfo.dk

Fra: Dabyfo Info <info@dabyfo.dk>
Sendt: 17. januar 2020 17:22
Til: Christian Marklund <christian.marklund@albertslund.dk>
Emne: VS: Høringssvar ladestanderbekendtgørelsen

Hej Christian.

Samler du og indsender svar fra Københavns kreds?

Med venlig hilsen

Marietta Kolind
Sekretariatsleder



Kirke Værløsevej 22
3500 Værløse
Tlf: 4444 5630

info@dabyfo.dk
www.dabyfo.dk

Fra: Jens Lemche <jele@alleroed.dk>
Sendt: 17. januar 2020 15:36
Til: Dabyfo Info <info@dabyfo.dk>
Emne: Høringssvar ladestanderbekendtgørelsen

Hej

Beklager at jeg blev indhentet af arbejdet. Måske for sent nu, men her er Allerød Kommunes kommentarer til bekendtgørelsen.

Jens Lemche
Byggesagsbehandler

Rådhuset
Direkte: +4548126755
E-mail: jele@alleroed.dk | Web: alleroed.dk



Høringssvar om ladestanderbekendtgørelsen

Indledningsvis vil vi gerne rose initiativet med at skabe bedre muligheder for etablering af ladestandere, som kan fremme brug af el som drivmiddel i bilparken.

Vi har dog et par bemærkninger.

- a. Først kan vi ikke se, at der er fastsat krav om, at ladestandere er offentligt tilgængelige. Det vil sige at opsætning af en ladestander til en virksomheds personalebil for betjenten, som alene må anvende opladeren, opfylder kravet for en virksomhed med over 250 ansatte.
- b. Vi kunne ønske at der var blev indført en trappe. Ved 20 parkeringspladser skal der etableres en ladestander. Hvis der er 250 parkeringspladser skal der ligeledes kun etableres 1 stander. Vi kunne foreslå et trappetrin hvor antallet stiger med f.eks. hver 20 eller 30 parkeringspladser, så der i tilfældet med 250 parkeringspladser i stedet for 1 var krav om etablering af 5 eller 7 ladestandere.
- c. Ladestanderbekendtgørelsen hjemles i byggeloven. I en lang række tilfælde vil det udførte byggearbejde ikke kræve sagsbehandling efter BR18.
Er der ved eksisterende byggeri og renoveringer gjort overvejelser om, hvem der skal kontrollere om kravet overholdes, eller er det alene et spørgsmål om "god tro", hvor håndværkeren med 15 ansatte og 21 parkeringspladser skal opsætte samme antal ladestandere som naboen med 600 ansatte og 250 parkeringspladser.
- d. Der kunne med fordel stilles krav om, at der ved større boligbyggerier er krav om, at der ligeledes skal opsættes et minimum af ladestandere og evt. forberedes for flere.

Med venlig hilsen
Jens Lemche

Fra: BRS-EL Lippert, Eva <BRS-EL@brs.dk> på vegne af BRS-KTP-LESEK, LEDELSESSEKRETARIAT <BRS-KTP-LESEK@brs.dk>
Sendt: 17. januar 2020 11:45
Til: ts Info
Cc: Mia Lee
Emne: J.nr. BS0200-00474 - Svar på høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere ifm bygninger [RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION]
Vedhæftede filer: Høringsliste.pdf; Høringsbrev - ladestanderbekendtgørelsen.pdf; UDKAST - Bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger.pdf

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Beredskabsstyrelsen har modtaget Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens høring af 20. december 2019 vedrørende udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger.

Beredskabsstyrelsen har ingen teksthæftede bemærkninger til udkastet, men kan i tilknytning til høringen oplyse følgende:

- Beredskabsstyrelsen er bekendt med, at der i nogle kommunale redningsberedskaber er en vis bekymring for det stigende antal el-biler og risikoen for brandfare ved disse el-biler. Der er i den forbindelse peget på, at brande i el-biler er langt sværere at slukke end i andre typer biler på grund af el-bilernes særlige batteri. Der peges også på, at f.eks. brand i el-biler i eksempelvis parkeringskældre eller andre steder, hvor dels (el-)biler kan stå tæt, dels kan være meget vanskelige adgangsveje og arbejdsforhold for brandslukningskøretøjer er et emne, 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.
- Et enkelt kommunalt redningsberedskab i Danmark har sammen med en privat aktør udviklet en container til brug i forbindelse med slukning af brande i el-biler. Metoden indebærer, at den brændende bil kan trækkes eller løftes ind i containeren, hvor branden slukkes. I forbindelse med deres nylige lancering af containerne har de tilbudt den til udlån til andre kommunale beredskaber samt efterspurgt mere lovgivning på området.
- Der er i Danmark i perioden fra 2011 og til november 2019 registeret i alt 7 brande i el-biler, hertil kommer et mindre antal brande i andre typer eldrevne køretøjer. Det reelle tal kan dog være større, da datakvaliteten afhænger af kommunal indberetning.

Med venlig hilsen
Eva Lippert

Eva Lippert
Chefkonsulent

BEREDSKABSSTYRELSEN

Koordinations- og Styringsdivisionen
Ledelsessekretariatet
Datavej 16, 3460 Birkerød
Telefon +45 4590 6000
Telefon direkte + 45 7285 2268 / Mobil + 45 4019 4789
E-mail: BRS-EL@brs.dk / FIIN: BRS-EL@fiin.dk
www.brs.dk

Fra: Mia Lee [<mailto:mile@tbst.dk>]

Sendt: 20. december 2019 16:50

Til: ts Info

Emne: Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (Ladestanderbekendtgørelsen)

(FMI-KI besked: Denne mail kommer fra Internettet.)

Hermed fremsendes udkast til følgende bekendtgørelse:

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

Eventuelle bemærkninger bedes fremsendt til info@tbst.dk, cc. til mile@tbst.dk senest mandag den 20. januar 2020, mærket j.nr. BS0200-00474.

Med venlig hilsen

Mia Lee

Specialkonsulent

Kontor for byggeri

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen

Danish Transport, Construction and Housing Authority

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

Tlf.: +45 4178 0558

Tlf.: +45 7221 8800

mile@tbst.dk

www.tbst.dk

RELEASABLE TO INTERNET TRANSMISSION

Vi gør opmærksom på, at denne e-mail kan indeholde information, der kun er beregnet for modtageren. Hvis du ved en fejltagelse har modtaget e-mailen, må du ikke anvende indholdet i nogen sammenhæng og vi beder dig venligst informere afsender om fejlen ved at bruge besvar-funktionen. Samtidig beder vi dig slette alle kopier af e-mailen i dit system uden at videresende eller kopiere den. Selvom e-mailen og enhver vedhæftet fil efter vores overbevisning er fri for virus og andre fejl, som kan påvirke computeren eller it-systemet, hvori den modtages og læses, aabnes den på modtagerens eget ansvar. Vi påtager os ikke noget ansvar for tab eller skade, som er opstået i forbindelse med at modtage eller aabne e-mailen. Hvis du har problemer med at aabne vedhæftede filer, kan du finde information på dette link https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1isP7V-0005UE-5R&i=57e1b682&c=THInuPPcE031xkuyRQ3JwCHgmwIN2o-hue_4KB681Cd5Cnd4GVLiRREVijVscF1Alqm9X5fCwOeB7fv3Nn7hU_vCMOFsNyCcKMeRfpYzIHqNgE01bSSkqoWl6kPxZ-3E6e7CWVF2-2XQsJxVAd89RxaHJvnqeBrFoxXpExULnARKabeN6JUo-f9MKF_shql3CufGbNpwym0XjLvnwzYURhM-pRF3RDbH-BHKcm5RArtV6eWq2XD1dw_32ep7Tyg.

Please note that this message may contain confidential information. If you have received this message by mistake, please inform the sender of the mistake by sending a reply, and then delete the message from your system without making, distributing or retaining any copies of it. Although we believe that the message and any attachments are free from viruses and other errors that might affect the computer or IT system where it is received and read, the recipient opens the message at his or her own risk. We assume no responsibility for any loss or damage arising from the receipt or use of this message. If you are having trouble opening attached files, you can get further information via this link https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1isP7V-0005UE-5R&i=57e1b682&c=THInuPPcE031xkuyRQ3JwCHgmwIN2o-hue_4KB681Cd5Cnd4GVLiRREVijVscF1Alqm9X5fCwOeB7fv3Nn7hU_vCMOFsNyCcKMeRfpYzIHqNgE01bSSkqoWl6kPxZ-3E6e7CWVF2-2XQsJxVAd89RxaHJvnqeBrFoxXpExULnARKabeN6JUo-f9MKF_shql3CufGbNpwym0XjLvnwzYURhM-pRF3RDbH-BHKcm5RArtV6eWq2XD1dw_32ep7Tyg.

I6kPxZ-3E6e7CWVF2-2XQsJxVAd89RxaHJvnqeBrFoxXpExULnARKabeN6JUo-
f9MKF_shql3CufGbNpwym0XjLvnwzYURhM-pRF3RDbH-BHKcm5RArtV6eWq2XD1dw_32ep7Tyg.

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Natalia Rogaczewska <nro@bl.dk>
Sendt: 21. januar 2020 23:37
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; Sanne Steen Petersen; Caroline Simone Evers
Emne: BS0200-00474
Vedhæftede filer: Høringsbrev - ladestanderbekendtgørelsen.pdf; 20200115_høringssvar_ladestanderbekendtgørelse .pdf

Kære Mia –

Jf. aftale mellem dig og Caroline Evers fremsendes BL's høringssvar vedr. udkast til ladestanderbekendtgørelse.

Tak for muligheden for fristforlængelse.

/natalia

Natalia Rogaczewska

Afdelings- og PA-chef



+45 +45 3376 2043



+45 +45 53731548



nro@bl.dk

BL – Danmarks Almene Boliger er en interesse- og brancheorganisation for ca. 500 boligorganisationer. Vores boliger er overkommelige i pris, og så har de indbygget fællesskab. Sammen huser vi 1 million mennesker, og det er vi stolte af.

Mød os på **BL.dk**, på **LinkedIn** eller modtag vores **nyhedsbreve** og bliv opdateret på den almene sektor, ny lovgivning, kurser og arrangementer.

Høring af udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen har den 20. december 2019 anmodet om bemærkninger til udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger.

De almene boliger har høje klimaambitioner, og sikrer gennem renoveringer af den eksisterende boligmasse, som er støttet af Landsbyggefonden, store energi- og varmebesparelser. Disse besparelser gennemføres blandt andet i samspil med beboerne, som stemmer om renoveringerne – og dermed de konkrete indsatser og dertilhørende eventuelle huslejeforøgelser. De grønne renoveringer sker med andre ord ud fra en vurdering af det konkrete behov og reel efterspørgsel. Det giver god mening for den enkelte beboer, for den grønne omstilling og ikke mindst ud fra et økonomisk synspunkt.

BL er derfor overordnet positiv over for udkast til bekendtgørelse for så vidt angår forberedelse til etablering af ladestandere i alment nybyggeri. Det skyldes, at marginalomkostningerne til forberedelse til etablering af ladestandere i forbindelse med nybyggeri er overkommelige.

Det er dog vigtigt, at krav til de almene boliger er balancerede. På den ene side hensynet til at udløse potentialet for grøn omstilling, som findes i den eksisterende almene boligmasse og på den anden side til den sociale forpligtelse, som de almene boliger har i forhold til sine beboere – herunder, at huslejen i de almene boliger fastsættes ud fra et balancелеjoprincip som betyder, at omkostninger afspejles i huslejen.

Derfor har BL en række bemærkninger til kravene om forberedelse til etablering af ladestandere i forbindelse med ombygning af eksisterende almene boliger.

Befæstede kontra ikke-befæstede parkeringsarealer

Ved større ombygninger, der også inkluderer parkeringsarealerne, giver det god mening at fremføre tomrør i jorden som forberedelse til efterfølgende etablering af ladestandere for at understøtte den grønne omstilling. Men BL gør opmærksom på, at omkostningerne til etablering af tomrør i befæstede parkeringsarealer (asfalterede, brostensbelagte og lignende) er større end ved ikke-befæstede parkeringspladser, og kan hurtigt løbe op i mange mio. kroner pr. byggesag. Prisen for nedgravning af tomrør i asfalteret vej er ca. 2.000-5.000 kr. pr. m tomrør pr. p-plads.

Det reelle behov for ladestandere

Som nævnt indledningsvis støtter BL den grønne omstilling. Det er dog vigtigt, at den grønne indsats gennemføres der, hvor den gør mest gavn. Det mener BL ikke nødvendigvis er tilfældet med kravet om forberedelse til etablering af ladestandere i den eksisterende almene boligmasse.

Blandt de almene beboere er der færre personer med biler end blandt personer, der ikke bor alment. Ifølge tal fra Danmarks Statistik har 37 pct. af almene beboere en positiv bilformue¹, hvor andelen er knap 60 pct. uden for den almene boligsektor. Der er ikke tal for elbiler, men her må det antages, at fordelingen er endnu mere skæv, da elbiler er dyrere end konventionelle biler.

Desuden bor der en stor andel enlige og særligt enlige pensionister i de almene familieboliger. Hertil kommer, at en del af de almene boliger er målrettet særlige grupper såsom ungdomsboliger, ældreboliger samt plejeboliger målrettet ældre og personer med forskellige funktionsnedsættelser. Mange af de nævnte persongrupper har ikke og vil ikke få adgang til egen (el)bil.

Med det eksisterende udkast til bekendtgørelse er der risiko for, at der investeres i forberedelse til etablering af ladestandere, med huslejestigninger til følge, som ikke bliver etableret, fordi efterspørgslen ikke er høj nok.

Beboerdemokratiets beslutninger

I dag er det boligafdelingen, som har kompetence til at beslutte, hvilke arbejder, der ønskes udført i den pågældende boligafdeling. Den kompetence indskrænkes med udkast til bekendtgørelse. I tilfælde, hvor huslejen vil stige for beboere, som ikke har behov for eller efterspørger en ladestander, kan man derfor forestille sig utilfredshed og uforståenhed overfor, hvorfor man skal betale for noget, man ikke bruger.

Fremtidig drift og vedligeholdelse af ladestandere

Der er usikkerhed omkring, hvad forberedelsen af ladestandere i sidste ende vil betyde for boligafdelingerne. Særligt fordi det må formodes, at forberedelsen vil munde ud i etablering af ladestandere, og hvad indebærer det af økonomiske konsekvenser, leverance af el, drift og håndtering af benyttelsen af ladestanderne?

Bekendtgørelsen stiller alene 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.

Desuden trækker det en række spørgsmål med sig. Fx: Hvordan håndteres situationer, hvor ladestanderen ikke benyttes af almene beboere, men af naboer, fx private husejere? I så tilfælde, hvordan håndteres det forhold, at det er almene beboere, der betaler for en del af omkostningen til en ladestander – nemlig etableringen – men at denne besparelse i sidste led tilkommer brugere, der ikke bor i den pågældende almene afdeling?

BL mener det er vigtigt, at disse spørgsmål og konsekvenser tænkes i et sammenhængende hele og ikke adskilt fra forberedelsen til etablering af ladestandere.

¹ BL's beregninger foretaget pba. registerdata fra Danmarks Statistik (Formueart). Bilformuen er opgjort ved hjælp af bilregistret og kan dække over mere én end bil.

På baggrund af de ovennævnte bemærkninger er det afgørende vigtigt for BL, at udbredelse af ladestandere sker på et veloplyst og velovervejet grundlag, hvor der er klarhed over det konkrete behov, for 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 nævne elementer i betragtning således, at forberedelse til etablering af ladestandere i de almene boliger sker ud fra et balanceret hensyn.

Ellers vil der være tale om, at de almene boligorganisationer og almene beboere betaler for samfunds-infrastruktur².

BL står til rådighed for en uddybning af ovenstående. I den forbindelse kan juridisk konsulent Christina Iversen (civ@bl.dk) eller teknisk konsulent Mikkel Jungshoved (mju@bl.dk) kontaktes.

Med venlig hilsen



Bent Madsen

² Landsbyggefonden kan ikke støtte omkostninger til forberedelse af etablering af ladestandere.

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Jonas Bjørn Whitehorn <jbw@bosj.dk>
Sendt: 20. januar 2020 14:58
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; 'Christina Iversen'
Emne: BS0200-00474 Høring om ladeinfrastrukturbekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Høring ladeinfrastruktur.pdf

Hej TBST,

Jeg vedhæfter høringssvar fra Boligselskabet Sjælland.

Med venlig hilsen

Jonas Bjørn Whitehorn
Presse- og politisk konsulent
Kommunikation

Boligselskabet Sjælland
Sjællandsvænget 1
4000 Roskilde

Mobil 21 29 62 07
Telefon 46 30 47 00

bosj.dk



Sjællandsvænget 1
4000 Roskilde
Telefon
Direkte
bosj.dk
jbw@bosj.dk

20. januar 2020

Høringssvar til bekendtgørelse om ladeinfrastruktur

Boligselskabet Sjælland oplever en stigende interesse blandt beboerne for hvordan de kan oplade deres kommende elbil i nærheden af boligen, og vurderer at 200 ud af boligselskabets 12.500 husstande anskaffer sig en elbil i 2020. Derfor har boligselskabet fulgt arbejdet med implementering af EU-reglerne for ladeinfrastruktur med stor interesse.

En afbalanceret implementering

Overordnet set er det vores vurdering at udkastet til ladeinfrastrukturbekendtgørelsen er en afbalanceret implementering af EU-reglerne. Vi lægger særlig mærke til, at kravet til forberedelse af fremtidig ladeinfrastruktur kun skal ske i de tilfælde, hvor vi alligevel ”er i jorden” i forbindelse med nybyggeri eller større renovering, der omfatter parkeringspladserne.

Beboerne skal være med

Beboerdemokratiet er en grundsten for de danske almene boliger. Derfor lægger Boligselskabet Sjælland stor vægt på, at den konkrete udformning og planlægning sker lokalt og med opbakning fra beboerdemokratiet.

Vi tror at beboerdemokratiet er en forudsætning for at elbiler bliver en succes i almene boligområder og mener grundlæggende at alle beslutninger om, hvad en renovering fx skal indeholde, skal træffes af beboerne.

Uklart hvad bygherre skal forberede

I §2.3 om forberedelse til fremtidig ladeinfrastruktur defineres forberedelse som etablering af tomrør, og i §4 og §5 omfatter kravet *alle (ombyggede) parkeringspladser til ladestandere*. Der er brug for en mere præcis definition af, hvad der skal til for at opfylde kravet.

Med den viden Boligselskabet Sjælland har nu, er det vores vurdering 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 beregnet¹ at det fremtidige behov for ladepunkter på fælles parkeringsarealer er 1:33 i forhold til antal elbiler. 6 ladepunkter kan dermed dække behovet for 200 elbiler i et boligområde.

I forlængelse heraf forstår vi kravet i §2.3 om forberedelse til fremtidig ladeinfrastruktur 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.

Hvis der stilles mere vidtgående krav, vil det ramme beboerne

I forbindelse med opførelse af 44 nye boliger i Skademosen ved Roskilde har boligselskabet undersøgt, hvad forberedelse af ladeinfrastruktur koster. Her kunne prisen for fire ladepunkter opgøres således

Fremføring af kabler i jord	56.000 kr.
Eltavle og tilslutningsbidrag til netansvarlig	51.000 kr.
Ladestandere	40.000 kr.
I alt for to ladestandere (4 ladepunkter)	147.000 kr.

Derfor er det afgørende, at bekendtgørelsen ikke stiller mere vidtgående krav, fordi yderligere krav om fx tilslutning eller etablering af ladestandere bliver en udgift, der skal dækkes af alle beboere, uanset om de har bil eller ej. 40 % af beboerne i Boligselskabet Sjælland har ikke bil, og for manges vedkommende er det en økonomisk beslutning.

Med venlig hilsen

Boligselskabet Sjælland

Jonas Bjørn Whitehorn

¹ <https://www.danskelbilalliance.dk/nyheder/pressemeddelelse/groen-fremtid-kraever-store-investeringer-ladeinfrastruktur>, november 2019

Jeppe Palmelund-Jensen

Fra: Vang, Rikke <rikke.vang@coop.dk>
Sendt: 20. januar 2020 10:43
Til: ts Info
Cc: Mia Lee; Kirketerp, Henrik
Emne: BS0200-00474 Høringssvar ladestanderbekendtgørelsen
Vedhæftede filer: Brev Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen - høringssvar ladestanderbekendtgørelsen.pdf

Venligst se vedhæftede brev.

Med venlig hilsen / Kind Regards

Rikke Vang

Juridisk chef, advokat
Coop Ejendomme

T: +45 43 86 32 14
M: +45 51 59 32 14
E: rikke.vang@coop.dk



Coop Danmark A/S
Roskildevej 65
DK-2620 Albertslund
CVR-nr. 26259495

https://url12.mailanyone.net/v1/?m=1itTai-00004z-54&i=57e1b682&c=cTGXRb5DUcrW-sFXXxhLPKCMHU2V-s8aAkzjC3sU573bR8tIgfAKuA678VeScNt8krSRh5hRwGvcEelVV2ckrhbXdb4tWnmoUiOqMOnV9OeJPyMkohpG0H8BIux4VUCjrE_CCSbqO1VPGudeQxwG1HAX906_UIQ_GnD7TaFgaaboc-xY71eAJDiLarEuKwE9JmyQxhRTJ66Ea8a50rCv8A

Hvis noget ikke giver mening for danske forbrugere, så laver vi det om. Den tanke har drevet Coop siden den første brugsforening opstod i 1866. I dag er vi tæt på 40.000 medarbejdere, der hver dag finder mening i at gøre det bedre for kloden, kollegerne og for kunderne i Coop Kvickly, Coop SuperBrugsen, Coop Dagli' Brugsen, Irma, fakta, Coop.dk samt Coop Bank.



Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (info@tbst.dk)
Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V

C.C. Mia Lee (mile@tbst.dk)

Coop Danmark A/S

Roskildevej 65
2620 Albertslund

Direktør Henrik Kireterp
M: +45 40 30 32 02
Henrik.kirketerp@coop.dk

20. januar 2020

Høring over udkast til bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (ladestanderbekendtgørelsen)

Coop Danmark A/S (herefter Coop) har gennemgået høringsudgaven af bekendtgørelse om forberedelse til og etablering af ladestandere i forbindelse med bygninger (herefter "ladestanderbekendtgørelsen") og skal herved fremkomme med bemærkninger til denne.

De målsætninger som bygningsdirektivet (EU direktiv 2018/844) har om at udvikle et bæredygtigt, konkurrencedygtigt, sikkert og dekarboniseret energisystem mv., der med ladestanderbekendtgørelsen implementeres i dansk lovgivning er som udgangspunkt helt i overensstemmelse med Coops værdigrundlag, da ansvarlighed og forretning hos Coop går hånd i hånd og det er en fast implementeret del af Coops strategi, at rykke både dagligvarebranchen og forbrugerne i en mere bæredygtig retning.

Dette har indenfor "egne døre" bl.a. har udmøntet sig i, at Coop har gennemført Danmarks største energicertificering og at der indenfor det bygningsrelaterede område er igangsat en energiomstilling, der medfører at alle Coops butikker i løbet af to år er fri for fossile brændstoffer til opvarmning af butikkerne ved at overgå fra olie- og gasfyr til de meget mere miljørigtige varmepumper samt etablering af solcelleanlæg, der skal producere den samme mængde strøm, som varmepumperne forbruger.

Udrulning af elbiler ligger helt i tråd med de tiltag, som Coop allerede har implementeret og igangsat indenfor energioptimerings- og klimaområdet. Coop har endvidere allerede etableret ladestandere ved hovedkontoret, da flere og flere af Coops medarbejdere kører i elbiler. Videre har Coop foretaget egne undersøgelser af om udrulning af ladestandere ved Coops butikker, vil være til gavn for Coops kunder og dermed i sidste ende for miljøet.

Konceptuelt er det dog Coops vurdering, at ladestandere ved dagligvarebutikker alene vil få begrænset indflydelse på lademønsteret 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 kan derfor bakke op om Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens model for implementeringen af direktivet, som denne er udmøntet i udkast til ladestanderbekendtgørelsen.

Med venlig hilsen
Coop Danmark A/S

Henrik Kirketerp