

Lovgivning for ladeinfrastruktur ved boligorganisationer

November 2023



**Region
Hovedstaden**

EN DEL AF
**GREATER
COPENHAGEN**

**Center for Regional
Udvikling**

Copenhagen Electric

Kongens Vænge 2

3400 Hillerød

Telefon +45 38 66 55 05

Email cph-electric@regionh.dk

Web www.regionh.dk

Forfattere: Mette Hoé og Klaus Asbjørn Madsen fra Rambøll

Indhold

Introduktion.....	4
Generelle fordele ved lovgivning om opladning ved boligorganisationer.....	5
Generelle problematikker ved lovgivning om opladning ved boligorganisationer.....	5
Best practice? Tre lande med forskellige tilgange.....	6
Norge.....	6
Sverige.....	7
Nederlandene.....	8
Omarbejdning af Bygningsdirektivet (EPBD)	9
Konklusion.....	10

Introduktion

Det globale skift mod elbiler er i fuld gang og spiller en afgørende rolle i bestræbelserne på at reducere luftforurening og begrænse klimaforandringer. I Danmark går elbilsalget stærkt og alene i 2023 voksede bestanden af elbiler med 66% sammenlignet med 2022. Dette er godt nyt for det nationale mål om én million elbiler på vejene i 2030, hvis prognoser allerede er overgået. Som følge heraf vil behovet for pålidelig og tilgængelig opladning stige drastisk i de kommende år. Dette gælder også i boligorganisationerne, hvor mange beboerne ikke har adgang til privat parkeringsplads og derfor ikke har mulighed for at opsætte egen ladeboks.

Boligorganisationer kan have flere forskellige ejerforhold. Dette er overordnet set andelsboliger, almene boliger, private lejeboliger og private ejerboliger med fælles parkeringsarealer mm. Fælles for disse er, at ejendommen typisk har et repræsentantskab eller en generalforsamling samt en bestyrelse, hvor der tages beslutninger ift. ejendommens økonomi og fællesarealer. Uden tilstrækkelige lademuligheder i boligorganisationer kan det være besværligt for beboerne at eje og oplade elbiler. Dette kan bremse udbredelsen af elbiler og stille forskellige brugergrupper ulige i, hvor let/besværligt det er at have en elbil. Derfor er det vigtigt, at boligorganisationer bidrager til den grønne omstilling ved at sikre faciliteter til nem og bekvem opladning for deres beboere.

Opstillingen og drift af ladestandere ved boligorganisationerne skal ske under hensyn til beboerdemokratiet og fællesomkostningerne, som er forbundet hermed. Dermed er processen for opstilling af ladeinfrastruktur mere omstændelig og vanskelig at navigere i end for ejerne af parcelejendomme med egen parkeringsplads i tilknytning til huset. Den mere komplicerede proces kan holde nogle boligorganisationer tilbage, hvilket i sidste ende kan blive en ulempe for beboerne.

Der findes per november 2023 ingen dansk lovgivning, som stiller krav om ladestandere ved eksisterende boligorganisationer. Den eneste lovgivning på området er ladestanderbekendtgørelsen¹, som sikrer klargøring (tomrør) til ladestandere ved beboelsesejendomme i de tilfælde, hvor der skal gennemføres større ombygnings- eller renovationsprojekter.

I visse andre lande findes der mere lovgivning på området for at mindske barriereeffekten og sikre beboerne rettigheder på området. Dette kan være ved at lovgive om beboerne i lejeboligers rettigheder ift. at få opstillet en ladestander eller i form af finansielle støtteordninger. Denne analyse belyser Norges, Sveriges og Nederlandenes lovgivning vedrørende ladeinfrastruktur ved boligorganisationer. Hvert land har forskellige tilgange til lovgivning på området, og analysen identificerer fordele og ulemper i de forskellige tilgange. Erfaringerne herfra skal bidrage til en mere vidensbaseret debat i Danmark om de rette lovgivningsmæssige rammer for den bedst mulige udrulning af ladeinfrastruktur ved boligorganisationer i Danmark.

¹ <https://www.retsinformation.dk/eli/ta/2020/181>

Generelle fordele ved lovgivning om opladning ved boligorganisationer

Udover formålet med at understøtte opsætning af ladestandere til beboere i boligorganisationer, kan lovgivning på området også have andre fordele:

1. Klare regler og incitamenter: Lovgivningen kan indeholde et klart og veldefineret regelsæt for opladning ved boligorganisationer, som giver udlejer og/eller beboere en klar forståelse af, hvad der er tilladt, og hvad der kræves. Dette skaber tryghed og tillid til investeringen i ladeinfrastruktur. Samtidig kan lovgivningen indeholde incitamenter, f.eks. ved at pålægge boligorganisationer at tilbyde lademuligheder som en service.
2. Tilskud til installation af ladestandere i boligorganisationer: Flere lande (Norge, Sverige, UK, Tyskland, Frankrig) tilbyder incitamenter i form af økonomiske tilskud eller støtte til boligorganisationer, der installerer ladestandere. Dette reducerer omkostningerne for boligorganisationerne og øger incitamentet til at investere i opladningsinfrastruktur. I nogle lande tilbydes tilskuddet på nationalt niveau, andre har det på regionalt eller lokalt niveau.
3. Fremskynder den grønne omstilling: Da lovgivningen understøtter opstillingen af ladeinfrastruktur, vil folk, der bor i boligorganisationen, have bedre mulighed for at udskifte deres fossildrevne bil med en elbil.
4. Standardisering og lighed: Det kan være et synspunkt, at beboere i forskellige boligorganisationer bør have den samme adgang til ladeinfrastruktur, uafhængigt af den individuelle boligorganisations holdning på området.

Generelle problematikker ved lovgivning om opladning ved boligorganisationer

Mens lovgivning og incitamenter for elbilopladning ved boligorganisationer kan have mange fordele, kan der også være problematikker forbundet med lovgivningen:

1. Inkonsekvente betalingsformer, der opfattes som værende negative for ikke-elbilejere: Nogle gange kan finansieringen af omkostningerne til opstilling af ladeinfrastruktur være inkonsekvente eller uigennemsigtige. Dette kan skabe frustration og utilfredshed blandt beboere, der ikke ejer en elbil, som kan føle, at de bliver pålagt unødvendige fællesomkostninger, der kun kommer et fåtal til gode.
2. Ingen konsekvenser ved manglende overholdelse af krav til opladningsinfrastruktur: Hvis lovgivningen ikke indeholder sanktioner for boligorganisationer, der ikke opfylder kravene til opladningsinfrastruktur, kan det føre til, at nogle boligorganisationer undlader/udskyder at investere i de lovpligtige opladningsfaciliteter.
3. Ved mangel på parkeringspladser: Nogle boligorganisationer kan vælge at begrænse ladepladserne til kun brug til elbiler/elbiler under opladning. Dette kan være problematisk,

hvis der opleves at være for få parkeringspladser i boligorganisationen. Dermed kan elbilisterne få en fordel i en reserveret plads. Dette kan skabe spændinger mellem beboerne med og uden elbil. Det er især et problem, hvis plug-in hybridbilejere, der kan have brug for opladning på daglig basis², bruger ordningen til reelt at få en privat parkeringsplads i det tilfælde, at der generelt er få elbiler i boligorganisationen.

4. Manglende fremtidssikring: Hvis lovgivning ikke specificerer ledningsdimensionering og tomrør, kabelbakker mm. i etableringsfasen, kan finansieringen udelukkende gå til opstilling af et antal ladestandere, svarende til det nutidige eller det kortsigtede behov. Dette kan medføre unødigt høje omkostninger ved udskiftning og opgradering af eksisterende infrastruktur i fremtiden.
5. Lokale frem for nationale støtteordninger: Hvis der arbejdes med støtteordninger på regionalt eller kommunalt plan, kan det lede til geografisk ulighed, i landet, hvor indbyggere i nabobyer kan have helt forskellige forhold og forudsætninger ift. at få installeret ladeinfrastruktur der, hvor de bor.

Best practice? Tre lande med forskellige tilgange

Norge

Norge er verdens førende land inden for elbilisme. I 2022 var 79% procent af alle nye biler solgt i Norge elektriske, og landet har over 25.000 offentligt tilgængelige ladestandere³. Norge er derfor også det land der er længst fremme inden for lovgivning på området. F.eks. findes der i Norge lovgivning, der giver "laderet" til beboere i boligorganisationer. Dette betyder, at beboerne har ret til selv at installere en ladestander/-boks, hvis de disponerer over egen parkeringsplads. Hvis de ikke disponerer over en parkeringsplads, skal boligorganisationen etablere opladningsmulighed på det fælles parkeringsareal. Det kan kun nægtes, hvis der er en saglig grund. Den mest relevante saglige grund vil i den forbindelse være, at det er for omkostningsfuldt. Hvis boligorganisationen mener, at det bliver urimeligt omkostningstungt at etablere ladestandere på fælles parkeringsareal, skal dette dokumenteres. Boligorganisationen har også lov til at udsætte opstilling af ladestander til en beboer, som i princippet har ret til en ladestander, hvis der allerede foreligger planer om et fælles ladeanlæg⁴.

I Norge har boligorganisationer også mulighed for at udbyde opsætningen af ladestandere til private firmaer, som derefter opererer ladestanderne. I disse tilfælde påtager operatøren sig alle omkostningerne for anlægget, og dermed pålægges boligorganisationen ingen store udgifter forbundet hermed, og i stedet er det reelt slutbrugerne, der kommer til at betale for infrastrukturen i

² Da en plug-in hybridbil kun kører relativt kort på en opladning og kun oplader langsomt, vil denne biltype nærmest have brug for opladning hver dag, hvis batteriets energi skal udnyttes til kørsel i dagligdagen. Derfor er denne biltype meget kapacitetskrævende sammenlignet med en ren elbil.

³ <https://elbil.no/om-elbil/elbilstatistikk/ladestasjoner/>

⁴ https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2003-06-06-39/KAPITTEL_5-3#%C2%A75-11a

form af abonnement eller engangsbetalinger. Dette kan gøre det dyrere for brugerne at lade, men kravet om opladning er i princippet opfyldt, hvis der er en leaset ladeløsning på plads. Dette giver boligorganisationer uden et stort økonomisk råderum mulighed for at efterleve kravet. Hvis boligorganisationen i fremtiden får større økonomisk råderum, kan de købe anlægget af ladeoperatøren. Dette kan efterfølgende spare boligorganisationen for løbende omkostninger forbundet med ladestanderne og samtidig gøre opladningen billigere for beboerne på sigt⁵.

For at hjælpe udviklingen på vej i Norge, findes der i mange kommuner også en tilskudsordning til opstilling af ladestander ved boligorganisationernes ejendomme. Tilskudsbeløbet er i de fleste tilfælde 20% af omkostningerne og op til 5.000 norske kroner per ladestander. At der findes en tilskudsordning, er et vigtigt incitament, men i dag styres tilskuddene i Norge på kommunernes eget initiativ og ikke efter nationale retningslinjer. Det betyder, at boligorganisationer i en kommune uden tilskudsordning står dårligere stillet, når der skal sikres ladeinfrastruktur til beboerne⁶.

Sverige

Sverige har cirka 27.000 offentligt tilgængelige ladestander. I 2019 blev der indført national lovgivning og en tilskudsordning kaldet Ladda Bilen på 930 mio. svenske kroner med formålet at udvide lademulighederne ved boligorganisationer og arbejdspladser yderligere. Bevillingerne administreres af Naturvårdsverket (svarende til det danske Miljøministeriet) og virker på følgende måde⁷:

- Boligorganisationer, offentlige organisationer og virksomheder kan søge for støtte til installation af ladestander beregnet til beboere eller ansatte.
- Tilskuddet kan ikke uddeles til privatpersoner. Heller ikke ladestander beregnet til offentligheden, ladestander der skal installeres efter lov (f.eks. den svenske 'ladestanderbekendtgørelse'), eller ladestander, der opstilles som følge af et vilkår til en byggetilladelse, kan få tildelt støtte.
- Den ansøgende organisation kan få tilskud til omkostninger som arbejdskraft, materialer, gravning, montering og lignende. Tilskuddet dækker op til 50% af omkostningerne. Til sammenligning giver ordningen, som understøtter hjemmeopladning, "kun" 15% skattefradrag til opstilling af ladestander.
- Tilskuddet udbetales i form af et engangsbeløb på maksimalt 15.000 svenske kroner pr. ladepunkt.

Der blev i perioden 2019-2022 givet støtte for næsten en milliard svenske kroner til lige over 10.000 forskellige ansøgere. Støtteordningen yder dermed et stort bidrag til udbygningen af ladeinfrastrukturen i Sverige. Den svenske ladeinfrastruktur siges dog stadig at halte bagud ift.

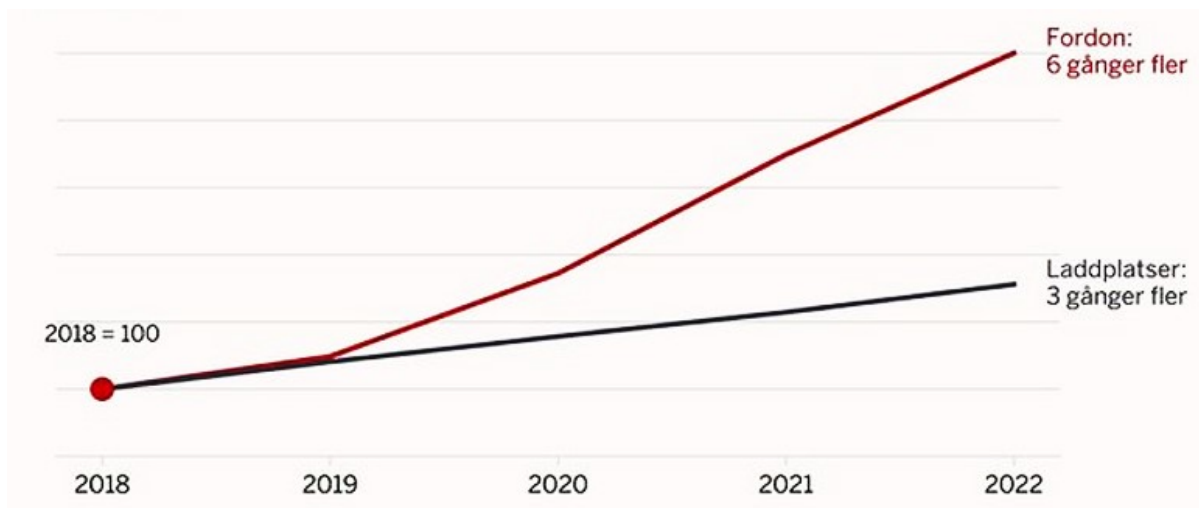
⁵ Kilde: https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-65/KAPITTEL_5#%C2%A725a

⁶ Kilde: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/kultur-og-fritid/tilskudd-priser-og-stipend/tilskudd/miljo/tilskudd-til-ladeinfrastruktur-i-boligselskap/>

⁷ Kilde: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2019525-om-statligt-stod-for_sfs-2019-525/

⁸ Kilde: <https://www.naturvardsverket.se/bidrag/ladda-bilen/>

stigningen i antallet af elbiler. I 2022 var der 6 gange så mange elbiler relativt til 2018, men kun 3 gange så mange ladepladser (se nedenstående graf).



Figur 1 Index over udviklingen inden for ladestandere og elbiler i Sverige fra 2018-2022.⁹

Nederlandene

Nederlandene har den største opladningstæthed i Europa, dvs. flest antal ladepunkter sammenholdt med antallet af elbiler. I øjeblikket er der mere end 81.000 offentligt tilgængelige ladepunkter, hvilket vil fortsætte med at stige hurtigt i de kommende år. Nederlandene har sat sig som mål at have 500.000 ladestandere i det offentlige rum inden 2026, hvortil man som borger med elbil kan ansøge sin kommune om at opstille en offentligt tilgængelig ladestander i ens boligkvarter. Der er ingen decideret national lovgivning på området, men i stedet har Vereniging van Nederlandse Gemeenten (svarende til Kommunernes Landsforening) formuleret række politiske regler for realisering af ladeinfrastruktur i offentlige rum. Reglerne varierer fra kommune til kommune, men kravene er typisk noget lignende nedenstående¹⁰:

- Ansøgeren har ikke egen parkeringsplads ved sin bolig
- Der er ingen eksisterende offentligt tilgængelige ladepunkter inden for 150-300 meter fra ansøgerens bolig
- Den nærmeste ladestation har et gennemsnitligt forbrug på 900 kWh eller mere pr. ladepunkt i de seneste seks måneder
- Den nærmeste ladestation har mere end tre unikke brugere pr. ladepunkt i de seneste seks måneder

Det er også muligt at ansøge i kommuner, hvor man arbejder, hvis der i en radius fra arbejdspladsen ikke findes opladningsmuligheder. Ansøgeren kan ved ansøgningen udpege et passende sted, hvor ladestanderen kan opsættes på en grund, der ejes af kommunen. Hvis ansøgningen godkendes, vil

⁹ Kilde: <https://www.di.se/nyheter/lanet-dar-antalet-laddstolpar-faktiskt-minskar/>

¹⁰ Kilde: <https://nederlandelektrisch.nl/e-rijden-in-mijn-gemeente/regulering-publieke-laadpalen>

der af kommunen blive opsat en offentligt tilgængelig ladestander, som ansøgeren kan benytte, men på lige vilkår med andre brugere¹¹.

I større byer som Amsterdam, hvor der fra kommunen gøres en stor indsats for at understøtte bløde transportformer, kan man kun ansøge, hvis man har en parkeringslicens. Denne praksis er vigtig for, at særligt folk, som bor i boligorganisation, kan få adgang til en ladestander i nærheden af deres hjem. For ti år siden havde det dog den uheldige konsekvens, at elbilister i praksis fik en privat parkeringsplads ud af ladepladsen, da der på det tidspunkt var relativt få elbiler.

Omarbejdning af Bygningsdirektivet (EPBD)

I overvejelserne om, hvordan der bedst kan sikres ladestanderne i boligorganisationer, kommer et forventet nyt EU bygningsdirektiv¹² også til at stå centralt. Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) har til formål at modernisere EU's klimalovgivning relateret til bygninger og indeholder også krav om opsætning af og forberedelse for ladestanderne ved både beboelses- og ikke-beboelsesejendomme.

Forslagene til, hvordan det fremtidige direktiv skal se ud, bliver i skrivende stund stadig debatteret i Europa-Parlamentet og -Rådet, og det er derfor stadig usikkert, hvad det præcise indhold kommer til at være. I forhold til ladestanderne ved boligorganisationer er følgende punkter fra Europa-Parlamentets forslag til omarbejdning dog yderst relevante:

- Der vil komme en såkaldt "right to plug". Dette minder om laderetten fra Norge og betyder, at en beboer i en beboelsesejendom ikke kan nægtes retten til at få sat en ladestander/-boks op i tilknytning til den fælles parkeringsplads tilhørende boligen.
- Medlemsstaterne skal sikre, at tiden mellem en lejers eller en ejers ansøgning om et ladepunkt i en bygning og dens installation er rimelig og under alle omstændigheder ikke overstiger seks måneder.
- Nyt boligbyggeri eller boligbyggerier, som undergår større ombygninger, hvor der er fire eller flere parkeringspladser, skal mindst have en ladestander. Samtidig skal der kabelføring til samtlige parkeringspladser, så det bliver let og billige i fremtiden at opsætte ladestanderne.

Det er pt. forventningen, at der opnås enighed om krav og ordlyd i det omarbejdede EPBD i slutningen af 2023. Hvis dette lykkes, vil Danmark have 18 måneder til at implementere direktivets krav i dansk lov, dvs. ladestanderbekendtgørelsen ift. krav til ladestanderne.

¹¹ <https://www.rvo.nl/onderwerpen/elektrisch-rijden/laadpunten>

¹² https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficient-buildings/energy-performance-buildings-directive_en. EU-direktivet er pt. i forhandling mellem Europa-Parlamentet og Europa-Rådet.

Konklusion

Danmarks klimamål om at reducere CO₂-udledningerne med 50% inden 2025 relativt til 1990 nærmer sig dets deadline. Hvis målet skal opfyldes, skal den grønne omstilling løbe i endnu højere tempo, end det pt. er tilfældet. At få transportsektorens udledning bragt ned er derfor enormt vigtigt, hvorfor vi skal mindske brugen af fossildrevne biler. Da mange danskere er afhængige af en bil i deres hverdag, er det vigtigt at understøtte, at de 1,8 million danskere, der bor i lejlighed (hvoraf mange ikke har adgang til egen parkeringsplads), har adgang til bekvem og billig opladning af elbil.

Fra de udenlandske erfaringer virker den norske laderet og den nederlandske mulighed for at ansøge om en ladestander hos kommunen som umiddelbart nemmest at implementere, da de ikke forudsætter opsætningen af et kompliceret finansieringssystem og tilhørende administration. Laderetten vil i det tilfælde facilitere, at beboere i boligorganisationer kan opsætte ladestandere, og "radiusretten" fra Nederlandene kan administreres gennem kommunernes eksisterende udbudsprocesser. Den nederlandske lovgivning har yderligere den fordel, at den leder til opbygning af en mere almenyttig infrastruktur, som også lægger op til at kunne benyttes af elbilister, som ikke er bosiddende i den pågældende ejendom.

Det er i den sammenhæng vigtigt at understrege, at vedtagelse af landsdækkende lovgivning på området klart er at foretrække frem for at lade det være op til regionale og kommunale instanser selv at administrere. De regionale ordninger i Norge og Nederlandene fører til et virvar af regler og lovgivning, som for interessenter kan være forvirrende og komplicerer processen med at få finansiering til opsætning af ladestandere. Sveriges centraliserede understøttelsesordning ser ud til at være et effektivt værktøj til at få finansieret ladeinfrastruktur, men det kræver en politisk vilje til investering.

Som nævnt tidligere er der per november 2023 stadig usikkert, hvornår det nye bygningsdirektiv bliver vedtaget/træder i kraft. Hvis det sker inden udgangen af 2023, vil der gå en vis rum tid, inden det er implementeret i dansk lovgivning. Selvom bygningsdirektivet kan forventes at afstedkomme nogle flere rettigheder for beboere i ejendomme med fælles parkering, kan der være behov for at se på om det er tilstrækkeligt, eller om der bør understøttes med opfølgende tiltag, herunder finansiering af ladestanderne. Der er desuden en risiko for, at den nye lovgivning vil føre til forvirring om tolkning af reglerne i både kommuner i deres funktion som myndighed og i boligorganisationer.

For nuværende opstilles der et stort antal ladestandere – også ved boligorganisationer – og ofte vil det være muligt med en relativt lille investering for boligorganisationens side at få opstillet ladestandere. Det kan dog betyde højere slutbrugerpriser efterfølgende. Hvis ladeinfrastrukturen derimod er ejet af boligorganisationerne selv, kan det være muligt at tilbyde lavere kilowatt-time-priser til slutbrugerne, hvilket kan gøre det mere attraktivt at udskifte fossilbil med en elbil. Der er dog mange boligorganisationer og boligområder, hvor der endnu ikke er opstillet ladestandere. Her kunne lovgivning, der fremmer beboernes ret til installation af ladestandere, have stor betydning for fremskridt på området.

Det er vigtigt, at der startes en debat om, hvad man i Danmark kan gøre proaktivt for at facilitere opstilling af ladestandere ved boligorganisationer, og at hjælpe boligorganisationer og myndigheder på området på rette vej.