



NYE KRAV OM ETABLERING AF LADESTANDERE TIL ELBILER

Som led i den grønne omstilling af transportsektoren til el er der fastsat nye regler om, at der ved visse bygninger skal etableres ladestander til elbiler. Vi ser nærmere på reglerne og kommunernes muligheder for at fremme elbilismen.

Ifølge Klimarådets seneste rapport udgør manglende ladestander en betydelig barriere for udbredelsen af elbiler, og der er ifølge Klimarådet behov for, at det offentlige bidrager til at sikre, at der er tilstrækkelige opladningsmuligheder.

Der er allerede iværksat en lang række initiativer, der skal være med til at øge incitamentet til at udskifte benzinbiler med elbiler. Som eksempel er der for nyligt indgået en bred politisk aftale om at anvende 50 mio. kr. til flere ladestander, som skal placeres langs rasteplasser ved motorveje, på landeveje og foran etageejendomme.

Herudover er der udstedt en ny bekendtgørelse, som stiller krav om, at der i tilknytning til visse bygninger enten skal etableres ladestander eller foretages forberedelser (fx trækning af kabel-

bakker), så der på et senere tidspunkt relativt nemt kan etableres ladestander til elbiler. Det er den enkelte kommunes ansvar at indsætte kravene i byggetilladelsen.

Men hvilke bygninger er omfattet af reglerne? Og hvor mange ladestander skal der som minimum etableres?

KRAVENE I LADESTANDER-BEKENDTGØRELSEN

Ladestanderbekendtgørelsen er udstedt i medfør af byggelovens § 4D og har til formål at implementere kravene om opsætning af ladestander til elbiler i EU's bygningsdirektiv.

Ladestanderbekendtgørelsen gælder både for visse allerede eksisterende bygninger, større ombygninger på bygninger og nybyggeri. Der sondres i

bekendtgørelsen mellem beboelsesbygninger og bygninger, der ikke er til beboelse. Reglerne omfatter alene de anførte typer bygninger. De anførte krav til antallet af ladestander/forberedelser til ladestander er derimod minimumskrav. I forbindelse med udstedelse af byggetilladelse kan den enkelte kommune således fastsætte højere krav.

Som udgangspunkt kan beboelsesbygninger være alle bygninger, der anvendes til beboelse – i praksis vil der dog ofte være tale om etageboliger. Bygninger, der ikke er til beboelse, kan fx være kontorbygninger, hospitaler eller uddannelsesinstitutioner.

Det afgørende for, om der er krav om at etablere eller forberede etablering af ladestander, er det antal af parkeringspladser, der er knyttet til den pågældende bygning. Kravene i ladestanderbekendtgørelsen er således afhængig af antallet af parkeringspladser.

MINIMUMSKRAVENE TIL ANTALLET AF LADESTANDERE

KRAV TIL BYGNINGER, DER IKKE ER BEBOESESBYGNINGER		
BYGNING	ANTAL LADESTANDERE	KRAVETS OMFANG
Eksisterende bygninger med mere end 20 p-pladser	Mindst én ladestander skal være etableret senest 1. januar 2025.	Kravet gælder ikke for bygninger ejet og benyttet af små og mellemstore virksomheder.
Større ombygning af bygninger med mere end 10 p-pladser	Mindst én ladestander skal etableres, og mindst hver femte ombyggede p-plads skal forberedes til ladestander.	Kravet omfatter væsentlige ombygninger, som efter byggelovgivningen kræver byggetilladelse og ombygninger eller etablering af p-arealer.
Nybyggeri med mere end 10 p-pladser	Mindst én ladestander skal etableres, og mindst hver femte p-plads skal forberedes til ladestander.	

KRAV TIL BEBOESESBYGNINGER	
BYGNING	ANTAL LADESTANDERE
Større ombygninger af bygninger med mere end 10 p-pladser	Alle ombyggede p-pladser skal forberedes til ladestander.
Nybyggeri med mere end 10 p-pladser	Alle p-pladser skal forberedes til ladestander.

Der gælder således ikke krav om etablering af ladestander ved allerede eksisterende beboelsesbygninger.

KOMMUNERNES MULIGHEDER FOR AT FREMME ELBILISMEN

Ifølge Klimarådet er det afgørende, at det offentlige indtager en aktiv rolle i forhold til at skabe gode og attraktive rammer for opladning af elbiler.

For at imødegå Klimarådets anbefaling kan kommunen som vejmyndighed fx forbeholde visse offentlige parkeringspladser til elbiler. Der er dog ikke på nuværende tidspunkt mulighed for at forbeholde parkeringspladser til "ladende" elbiler, og kommunen kan derfor ikke begrænse parkeringen til det tidsrum, hvor elbilen er under opladning. Kommunen må derfor i stedet fastsætte parkeringsrestriktioner i form af fx tidsbegrænset parkering. I en vejledning fra Region Hovedstaden foreslås det, at tidsbegrænsningen fx kan være på tre-fem timer i dagtimerne

fra kl. 8-17. På den måde sikres en vis rotation, så pladserne ikke optages en hel dag af ikke-ladende elbiler.

Herudover kan kommunen overveje at fritage elbiler for betaling af parkeringsbillet/licens, hvilket kan være med til at skabe incitament til at skifte til el.

Det er på nuværende tidspunkt ikke muligt for kommunerne at stille særlige krav til operatørerne for at sikre konkurrencen blandt aktørerne på området. Det indebærer, at det fx ikke er muligt at kræve, at en operatør skal give andre selskaber tredjepartsadgang til ladestander, som det ellers er tilfældet for andre dele af den kritiske infrastruktur.

Vi ser frem til at følge udviklingen og se, hvilke yderligere initiativer der vil blive iværksat på baggrund af Klimarådets rapport for at udbygge og forbedre det danske ladenetværk for elbiler ■



Rikke Søgaard Berth
Partner, advokat
rsb@horten.dk



Søren Hornbæk Svendsen
Partner, advokat
shs@horten.dk



Thomas Krucov Jensen
Partner, advokat
tkj@horten.dk



Tue Trier Bing
Advokat
ttb@horten.dk