

Høring – Direktiv 2018/844/EU om endring av bygningsenergidirektivet

Norsk elbilforening er en demokratisk medlemsorganisasjon som representerer over 70 000 norske elbilister.

Vi takker for invitasjonen til å komme med høringssvar med våre merknader til artikkel 8 om lading av elbiler.

Det norske elbilmarkedet ligger 5-10 år foran land i Europa. Norge har satt mer ambisiøse mål for elektrifisering av bilparken, har raskere ladeutbyggingstakt og flere reguleringer på plass enn sammenlignbare land i Europa. Det er viktig at dette direktivet ikke begrenser EU- og EØS-landenes mulighet til å fremskynde en tilsvarende utvikling, og en mulighet for strengere krav og reguleringer enn det som fremmes i endringsforslaget til EUs bygningsenergidirektiv.

Målsetting for utbygging av ladeinfrastruktur for elbiler

Det er positivt at direktivet vil stille krav til grunnleggende infrastruktur for lading i nybygg og rehabiliterte bygg. Det handler om ladepunkter og tilrettelegging gjennom opplegg for kabler og elektrisk kapasitet inn i bygg. Forslaget er likevel ikke tilstrekkelig ambisiøst, gitt den ønskede veksten i elbiler både i Norge og i Europa, og krav til kutt av CO2 som formulert i Parisavtalen. Kravene som skal stilles i direktivet om lademulighet og infrastruktur for lading må ses i sammenheng med den ønskede elbilveksten, slik at manglede tilgang på lading ikke blir en barriere som bremser elektrifiseringen av nyttetransport og persontransport.

Transportøkonomisk institutt har gjort framskrivninger for den norske elbilbestanden etter den såkalte BIG-modellen¹. Denne rapporten anslår at for å nå målet om at det fra 2025 kun skal selges nullutslippsbiler, skal det være rundt 400 000 elbiler i Norge fra 2020, og i overkant av 1 million fra 2025, som da vil utgjøre rundt 35% av den totale personbilflåten. Dersom vi skal legge til grunn en tilsvarende vekst for EU-landene, må ladeinfrastrukturen svare til det samme volumet i hvert enkelt medlemsland, og kunne forsyne en elbilbestand på 35% elbiler i 2035. Dette vil være et logisk estimat siden EU-kommisjonen nå har foreslått at samtlige EU land skal være hundre prosent karbonnøytrale i 2050², og man vil trenge 15 år for å fase ut eksisterende bensin- og diesalbiler.

Oslo kommunes forslag til lading i bygg som modell

Oslo kommune jobber med nye regler for ladeinfrastruktur for elbiler i den kommunale parkeringsnormen. Denne foreslår at det i store boligbygg, studentboliger og institusjoner

¹ <https://www.toi.no/getfile.php/1343859/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2016/1518-2016/1518-2016-sum.pdf>

² http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-6543_en.htm

skal minst 50 prosent av parkeringsplassene ha lademulighet for ladbare biler, mens samtlige parkeringsplasser skal kunne få lademulighet på et senere tidspunkt. Det innebærer at det må legges opp tilstrekkelig strømkapasitet inn i bygget. Kapasiteten må beregnes slik at det til enhver tid på døgnet må være tilstrekkelig kapasitet tilgjengelig for å betjene beboere og brukeres ladebehov.

For næring og offentlig tjenesteyting der bilparkering er beregnet til hovedsakelig ansatte eller langtidsbesøk (kontor, industri og lager, undervisning, hotell/overnatting), skal minst 50 prosent av bilparkeringsplassene ha lademulighet for ladbare biler.

Norsk elbilforening mener det nye direktivets ambisjon ikke kan stå tilbake for Oslos foreslåtte krav, når medlemslandene skal fastsette sine krav. Kravene må dessuten tre i kraft tidligere enn 2025, som er det foreslåtte. Ser man på den norske markedsutviklingen har den gått raskere enn tidligere antatt, og vi ser ingen grunn til at dette skulle være annerledes for resten av Europa i kommende år.

Ved innføring av et direktiv som skal legge til rette for elbilsiftet, er det viktig at det ikke er den nåværende elbilbestanden som er retningsgivende. Vi vet at tilgang til lading er, og vil fortsette å være, det største hinderet for at folk velger elbil. Samtidig er det viktig å minne om at regulering av ladeutbygging er et virkemiddel myndigheter enkelt kan ta i bruk for å fremskynde utviklingen. Normallading når bilen står parkert, som destinasjonslading, er det mest effektive og økonomiske både for samfunnet og for forbrukerne. Derfor er det viktig at det stilles ambisiøse krav også til yrkesbygg så vel som boligbygg.

[Merknader til Artikkel 8](#)

[Krav for nybygg og hovedombygginger](#)

Yrkesbygg

Direktivet foreslår å ikke stille krav for parkeringsplasser med under 10 p-plasser. Det bør direktivet gjøre. Norsk elbilforening mener at det bør stilles krav om minst ett ladepunkt på disse.

Direktivet foreslår krav om opplegg (ledningsrør) for lading på hver femte p-plass. Norsk elbilforening mener det må legges klar grunnleggende infrastruktur fram til samtlige parkeringsplasser.

Boliger:

Direktivet foreslår krav om opplegg (ledningsrør) for lading på alle p-plasser. Norsk elbilforening støtter dette. Vi forstår dette som at bygget skal være «ladeklart», at beboerne kun skal måtte besørge installering av egen ladeboks på sin p-plass.

[Krav til eksisterende bygg](#)

Yrkesbygninger:

Direktivets forslag er at kravene skal gjelde parkeringsplasser med mer enn 20 p-plasser.

Norsk elbilforening viser til de foreslåtte kravene i Oslos parkeringsnorm, som sier at minst halvparten av parkeringsplassene skal ha lademulighet, og uten at dette begrenses av antall p-plasser, eller andre typer unntak.

Direktivet foreslår at medlemslandene skal innføre krav om et minsteantall ladepunkter som skal gjelde fra 2025. Det er for lite ambisiøst. Kravet bør komme tidligere, for å sette fart på en utvikling som må komme. For å unngå at lading blir en barriere for forbrukerne i overgangen til elbiler, er det viktig å sørge for tilstrekkelig tilgang til ladere. Utbyggingen av ladeinfrastruktur må ligge i forkant, og kravene må være tilstrekkelig ambisiøse.

Forslag til unntak

Direktivet foreslår en rekke unntak fra bestemmelsene. Norsk elbilforening vil advare mot å innføre omfattende unntak som undergraver intensjonen i direktivet. Formålet med å stille krav til ladeinfrastruktur er å legge til rette for overgangen til elbiler.