

Elbil-lading i boligselskap – muligheter og krav

Stadig flere skaffer seg nullutslippsbiler i Norge. Av nye biler som ble kjøpt i februar 2019 var over 40 prosent elbiler og hydrogenbiler (OFV). Behovet for ladestasjoner øker, også for beboere i borettslag og sameier. I denne artikkelen får du tips til hvilke muligheter som finnes, og hvilke krav som stilles for elbil-lading i boligselskap.

Lading av elbiler i borettslag og sameier har skapt debatt blant mange beboere. I dette dokumentet orienterer vi om hvordan et boligselskap kan gå frem for å skaffe ladestasjoner. Det blir også lenket til gode nettsider og dokument, blant annet en oversikt som har flere forslag til hvordan kostnadene kan fordeles. Vi gir også eksempel på hva som kan være saklig grunn til å ikke å tillate beboere å installere eget privat ladepunkt.

Vi anbefaler å ta kontakt med norsk elbilforening for tips og hjelp. Les mer om dette lenger nede i teksten.

INNHOLDSFORTEGENELSE

1. Lovpålagt – må ha saklig grunn for å nekte lading av elbil
2. Regler for egen ladeplass på «privat» parkeringsplass
3. Øker verdien i borettslag og sameier
4. Politisk
5. Tilskudd
6. Hvem skal betale, og hvor mye?
7. Vedlikehold og ettersyn
8. Veiledere
9. Hjelp til å få på plass felles lading – Norsk elbilforening
10. Tips for oppsetting av ladestasjon (NELFO)
11. Brannfare
12. HMS-håndboken
13. Kilder

1. Lovpålagt – må ha saklig grunn for å nekte lading av elbil

Med støtte i Lov om eierseksjoner kan seksjonseier med samtykke fra styret installere eget privat ladepunkt. Styret kan kun nekte dette dersom det foreligger saklig grunn. Tilsvarende ordning regner vi også med kommer til å gjelde for borettslag i fremtiden.

Men det er ikke entydig når et styre kan nekte, loven kan tolkes. Norsk elbilforening mener at lav strømkapasitet ikke en saklig grunn for å nekte beboere elbil-lading. En saklig grunn kan ifølge NBBL være:

- Sikkerhet (må dokumenteres)
- Store kostnader som er vanskelige å overvinne (f. eks at man må sponse ny transformator utenfor eiendommen)
- Manglende muligheter til kostnadsdekning
- Tekniske utfordringer

I stedet for at hver boenhet skal skaffe seg eget ladepunkt, vil det for de fleste boligselskap være en bedre løsning å lage en felles ladestasjon.

2. Regler for egen lade plass på «privat» parkeringsplass

Det kan være klokt for styret å ha regler for «private» ladeplasser. Dette kan fore eksempel være:

- Forbudt å lade i vanlig stikkontakt
- Bruk av strømnettet til lading krever godkjenning fra styret. Det kan være greit at styret stiller krav til dette, som for eksempel:
 - o Etablering av faglig forsvarlig løsning (egen kurs, kontakt osv.)
 - o Installatør må være kvalifisert
 - o bruker skal betale

3. Øker verdien i borettslag og sameier

Installering av felles ladeanlegg øker trolig boligselskapets verdi, samt at det blir enda et godt argument for eventuelle nye kjøpere/beboere. Trolig vil personer som allerede har elbil, velge vekk leiligheter som ikke har lademuligheter.

Så det kan være smart å tenke langsiktig og tilrettelegge for at den stadig voksende andelen av bilparken som trenger strøm får gode lademuligheter.

4. Politisk

Stortinget har vedtatt at det fra 2025 kun skal selges utslippsfrie biler i Norge. Det er smart å starte planleggingen allerede nå for å være klar til å ta imot den stadige økende mengde biler som trenger å lades. I 2014 var hver åttende nye personbil nullutslippsbil. I 2018 var hver tredje nye bil av typen nullutslipp (e24.no).

5. Tilskudd

Noen kommuner, blant annet [Oslo](#), gir pr i dag støtte til ladeinfrastruktur for elbil i borettslag og sameier. Dette må søkes om før dere inngår kontrakt med installatør. Ta kontakt med egen kommune for mer informasjon.

Staten har forpliktet seg til å stille opp for å få flere ladestasjoner. I regjeringsplattformen, datert 17. januar 2019, står det at regjeringen vil gi økonomisk støtte til ladestasjoner og ladepunkt i borettslag, sameier og garasjelag

6. Hvem skal betale, og hvor mye?

Mange boligselskap lurer nok på hvordan kostnadene ved etablering og bruk av ladepunkter skal fordeles. Gode forslag til løsninger på dette finner dere i vedlegg til [veilederen](#) «Lading av elektriske biler – planlegging og prosjektering av ladeinstallasjoner».

Dokumentet skisserer fire alternativer for dekning av kostnader mellom el-bilist og borettslag/sameie.

7. Vedlikehold og ettersyn

Boligselskapet er ansvarlig for at det blir:

- utført ukentlig visuell kontroll av ladesystemer som boligselskapet selv eier eller ha ansvar for. Dette kan utføres av ufaglært person.
- utført en årlig kontroll av ladeanlegget av registrert elektroinstallatør (fagperson).

8. Veiledere

- **Planlegging og prosjektering av ladestasjoner**

DSB har i samarbeid med NEK, Elbilforeningen og NELFO utarbeidet [veilederen](#) «Lading av elektriske biler – planlegging og prosjektering av ladeinstallasjoner». Veilederen omhandler installasjon av ladepunkter og ladestasjoner for elbiler. Veiledningen skal gi grunnlag for å vurdere riktig valg av utstyr og løsning, blant annet i borettslag.

- **Hvordan gå frem?**

DSB har laget en [veileder](#) for etablering, bruk og vedlikehold av ladepunkter for elbiler og hybridbiler. Her er det en oversikt over hvordan man kan gå frem når en ønsker å etablere ladestasjoner, se punkt 2.3 under kapittel 1:

9. Hjelp til å få plass felles lading – Norsk elbilforening

Dersom boligselskapet planlegger å få plass et ladeanlegg for elbiler, kan det være lurt å ta kontakt med [Norsk elbilforening](#) for tips og hjelp. Elbil-foreningen har uavhengige og erfarne laderådgivere som arbeider på ikke-kommersiell og non-profit basis. Prisen er avhengig av størrelse og kompleksitet på bebyggelsen. Dette gjør rådgiverne:

- befarer i bebyggelsen
- skriver rapport med kravspesifikasjoner og anbefalinger for en fremtidsrettet ladeløsning
- evaluerer tilbudene fra installatører

10. Tips for oppsetting av ladestasjon (NELFO)

- El-anlegget må være dimensjonert for belastningen ved lading. Her må det tas hensyn til smart laststyring.
- Registrerte installatører vil kunne vurdere eksisterende elektrisk anlegg og hva som eventuelt må gjøres av oppgraderinger for å tilfredsstille krav til belastningen ved lading.
- Bruk må avklares mellom installatør og kunde (anleggseier). Det gjelder behov for ladetid, fleksibilitet, bruksmønstre og ønsker. Planlegg gjerne for fremtidig økning av etterspørsel.
- Det må avklares hvem som har ansvaret for prosjekteringen.
- Valg og plassering av ladeutstyr må vurderes nøye, fordi alle løsninger ikke passer overalt.
- Ta hensyn til ytre påvirkning som snø, vann, påkjørsel et.
- Installatør må kjenne til nettselskapets installasjonsregler. Er det usikkerhet om belastningsstørrelser, bør nettselskapet kontaktes før installasjonen gjøres for å klargjøre eventuelle krav om anleggsbidrag (kostnad som boligselskapet må dekke).

11. Brannfare

Det kan være nyttig å ta Brannvesenet med på råd før man etablerer ladestasjoner i boligselskapet. Ved brann i elbil må de profesjonelle håndtere situasjonen. De har kunnskap og midlene for å håndtere dette. Brannvesenet tilkalles på telefon 110.

Fakta og tips fra DSB

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har god informasjon (fakta) om elbiler, lading og brannfare:

- Lading av elektriske biler vil ikke utgjøre noen risiko for sluttbruker, når installasjonen er riktig prosjektert og utført av en registrert installatør.
- Det brenner ikke oftere i elektriske biler enn andre biler, og energien som utløses ved brann er faktisk lavere. De representerer derfor ikke en større fare.
- Men brann i elbilbatteriet har en annen årsak og et annet forløp enn brann i en bensin- og eller dieselbil. Brannen utvikler seg saktere, og slokkearbeidet må utføres på en annen måte, og kan ta lengre tid
- Det er svært få hendelser der elbil-batteriet er årsaken til brannen.

- Brannvesenet vil ha kompetanse og utstyr for å håndtere denne typen branner. Men, fordi arbeidet kan ta lengre tid og krever mer utstyr, er det ønskelig for brannvesenet at avstanden fra utgangen til der elbilene parkeres i et garasjeanlegg ikke er for lang. Inntil 50 meter er normalt uproblematisk.
- Normalt vil parkering av elbiler og lading av elbiler være sammenfallende. Ved etablering av ladestasjoner i lukkede garasjeanlegg er det derfor viktig å ta hensyn til at brann i elbil har et annet forløp enn brann i en bensin- /diesebil, da slukkeskum eller pulver vil ikke ha samme effekt. Det må benyttes store mengder vann for å kjøle ned batteriet og innsatsen vil kunne vare i mer enn én time. Dessuten er det meget stor fare for re-antenning i flere dager etter brannen.

12.HMS-håndboken

Rutine for El-bil lading finner du i HMS-håndboken under tittelen «Lading av elbil».

13.Kilder:

1. [Opplysningsrådet for veitrafikken](#) (OFV)
2. [e24.no](#)
3. [Norsk elbil-forening - lading](#)
4. [DSB m.fl.: Veileder «Lading av elektriske biler – planlegging og prosjektering av ladeinstallasjoner»](#)
5. [DSB: kap 6. Elbiler, lading og brannfare](#)
6. [DSB: Veileder: Elbil-lading og sikkerhet](#)
7. [Elvirksomhetsregisteret](#)
8. [NELFO](#)
9. [Faktahefte fra NELFO](#)
10. [NBBL](#)
11. [Teknisk ukeblad – åtte elbil-feller dere bør unngå](#)
12. [Granavolden-plattformen \(regjeringsplattformen\)](#)