

# Hørings svar til Forslag til endringer i byggteknisk forskrift §§ 1-2 og 8-8 om ladeklare bygg

## NBBLs høringsuttalelse om TEK17 og ladeklare bygg

*Norske Boligbyggelags Landsforbund (NBBL) er interesseorganisasjonen for boligbyggelag. 41 boligbyggelag er tilsluttet NBBL. Disse har over 1.085.000 medlemmer og forvalter 550.000 boliger i over 14.500 boligselskap over hele landet. Boligbyggelagene bidro til bygging av cirka 4 000 boliger i 2019.*

Regjeringen foreslår endring i byggeteknisk forskrift (TEK17) for å gjøre bygg ladeklare for elbiler. Forslaget går i korthet ut på at nye bygg skal gjøres ladeklare ved krav om at det legges føringsveier for elektrisk infrastruktur. Dermed kan eiere og brukere av bygg enkelt bygge ut ladeanlegg etter behov, etter at bygget er ferdigstilt. Kravet vil også gjelde ved større ombygging av eksisterende bygg (såkalt hovedombygging), oppad begrenset til kostnader tilsvarende syv prosent av totalkostnaden for ombyggingen.

«Ladeklart» innebærer at det er mulig å installere ladepunkt, uten kostbare tilpasninger i bygget eller i grunnen. I praksis betyr det at det må legges føringsveier for ledninger frem til parkeringsplasser, og at det skal være plass til det elektriske anlegget. Selve ladeløsningen må ikke være montert.

NBBL støtter forslaget, men har noen merknader.

### Bakgrunn for forslaget

Mange nybygg leveres i dag med både tilpasning for ladeløsninger og ferdige ladeløsninger. Dette har sammenheng med at markedet etterspør og leverer mulighet for lading av elbil i nye bygg. Men deler av markedet fungerer dårlig og bygg planlegges uten tanke på ladeløsninger. Det gjelder spesielt bolig- og næringsbygg som bygges og selges «nøkkelferdige», og hvor kjøpere og brukere av bygget ikke er i posisjon til å gjøre slike valg når løsninger planlegges. Det kan også gjelde enkelte bygg der planlegging for byggets bruksfase og utviklingsfase er svak. I slike tilfeller vil det bli en stor ekstrakostnad for eiere og brukere av bygg når føringsveier og ladeinfrastruktur må etableres i ettertid.

Som høringsnotatet viser vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt at føringsveier tilrettelegges på byggetidspunktet, i stedet for at det må etableres av eierne og brukerne på et senere tidspunkt. Forslaget vil gjøre det billigere og mer privatøkonomisk lønnsomt å etablere ladeplasser der hvor det er behov for ladeplasser.

Enkel tilgang til ladeløsninger for elbil vil påvirke folks valg, både ved kjøp og bruk av elbil, og bidra til raskere reduksjon av klimagassutslipp fra transport.

### Merknader til forslaget

#### *Annet regelverk og støtteordninger*

NBBL forutsetter at forslaget ikke får konsekvenser for forvaltning av annet regelverk eller støtteordninger, for eksempel (som nevnt i høringen):

- krav til elanlegg og installasjoner som er regulert i el-tilsynsloven
- regelverk knyttet til leveringsplikt og forsyning av elektrisk energi for nettselskap som leverer strøm til byggverkene
- vegtrafikkloven og tilhørende parkeringsforskrift
- støtte fra Enova eller kommunale støtteordninger til ladeløsninger

#### *Kommunale krav*

Flere kommuner stiller allerede krav om ladeløsninger i sine reguleringsplaner. KMD har uttalt at krav til tekniske løsninger i det enkelte bygg er forbeholdt byggteknisk forskrift. Denne grensegangen behøver avklaring nå ved innføring av nye krav i TEK.

Vår erfaring er at det er stor variasjon i kommunale bestemmelser, fra krav til føringsveier (som TEK-forslaget her går ut på) til at et ladepunkt/ladeboks skal være montert. Et kommunalt krav om ladeboks i et boligbygg kan være betenkelig. Det kan innebære at utbygger velger løsninger på vegne av boligkjøper, uten nærmere kvalitetskrav til løsningen og kunnskap om kjøperens preferanser og behov, noe som gir risiko for feilinvesteringer.

I lys av dette ber NBBL departementet og DiBK avklare grensegangen mellom nasjonale og kommunale krav om

ladeklare bygg, det vil si forholdet mellom ny bestemmelse i TEK og bestemmelser i reguleringsplaner om lading. Her viser vi til kommunal- og regionaldepartementets prinsipputtalelse til plan- og bygningsloven § 12-7 om kommunenes adgang til å stille tekniske krav i plan:

*«Et nasjonalt omforent regelverk bidrar til å sikre kvalitet, effektivitet og forutsigbarhet i byggeprosessen. Dette innebærer at det i planbestemmelser ikke kan stilles strengere krav til tekniske løsninger i det enkelte bygg enn de minimumskrav som fremgår av byggeteknisk forskrift» (KMD, 14/6661-3) og uttalelser om «tilrettelegging» og «lademulighet for elbil» (KMD, 19/1274-3).*

### **Eksisterende borettslag og sameier**

Årlig tilvekst av nye boliger utgjør ca 1 % av eksisterende boligmasse. NBBL vil påpeke at behovet for ladeløsninger for elbil er størst i eksisterende bebyggelse. NBBL etterlyser en nasjonal støtteordning for lading i eksisterende borettslag og sameier i tråd med det regjeringen lovet i Granavolden-erklæringen.

Med vennlig hilsen

Norske Boligbyggelags Landsforbund SA

Bård Folke Fredriksen

Adm. direktør

Se vedlegg

- NBBL TEK ladeklare bygg høringsuttalel.pdf
-

Direktoratet for byggkvalitet  
Postboks 8742 Youngstorget  
0028 OSLO

Oslo, 5. mars 2021

---

Deres ref.  
Vår ref. 10313-14489/KEK

---

## NBBLs høringsuttalelse om TEK17 og ladeklare bygg

*Norske Boligbyggelags Landsforbund (NBBL) er interesseorganisasjonen for boligbyggelag. 41 boligbyggelag er tilsluttet NBBL. Disse har over 1.085.000 medlemmer og forvalter 550.000 boliger i over 14.500 boligselskap over hele landet. Boligbyggelagene bidro til bygging av cirka 4 000 boliger i 2019.*

Regjeringen foreslår endring i byggeteknisk forskrift (TEK17) for å gjøre bygg ladeklare for elbiler. Forslaget går i korthet ut på at nye bygg skal gjøres ladeklare ved krav om at det legges føringsveier for elektrisk infrastruktur. Dermed kan eiere og brukere av bygg enkelt bygge ut ladeanlegg etter behov, etter at bygget er ferdigstilt. Kravet vil også gjelde ved større ombygging av eksisterende bygg (såkalt hovedombygging), oppad begrenset til kostnader tilsvarende syv prosent av totalkostnaden for ombyggingen.

«Ladeklart» innebærer at det er mulig å installere ladepunkt, uten kostbare tilpasninger i bygget eller i grunnen. I praksis betyr det at det må legges føringsveier for ledninger frem til parkeringsplasser, og at det skal være plass til det elektriske anlegget. Selve ladeløsningen må ikke være montert.

NBBL støtter forslaget, men har noen merknader.

### Bakgrunn for forslaget

Mange nybygg leveres i dag med både tilpasning for ladeløsninger og ferdige ladeløsninger. Dette har sammenheng med at markedet etterspør og leverer mulighet for lading av elbil i nye bygg. Men deler av markedet fungerer dårlig og bygg planlegges uten tanke på ladeløsninger. Det gjelder spesielt bolig- og næringsbygg som bygges og selges «nøkkelferdige», og hvor kjøpere og brukere av bygget ikke er i posisjon til å gjøre slike valg når løsninger planlegges. Det kan også gjelde enkelte bygg der planlegging for byggets bruksfase og utviklingsfase er svak. I slike tilfeller vil det bli en stor ekstrakostnad for eiere og brukere av bygg når føringsveier og ladeinfrastruktur må etableres i ettertid.

Som høringsnotatet viser vil det være samfunnsøkonomisk lønnsomt at føringsveier tilrettelegges på byggetidspunktet, i stedet for at det må etableres av eierne og brukerne på et senere tidspunkt. Forslaget vil gjøre det billigere og mer privatøkonomisk lønnsomt å etablere ladeplasser der hvor det er behov for ladeplasser.

Enkel tilgang til ladeløsninger for elbil vil påvirke folks valg, både ved kjøp og bruk av elbil, og bidra til raskere reduksjon av klimagassutslipp fra transport.

## **Merknader til forslaget**

### *Annet regelverk og støtteordninger*

NBBL forutsetter at forslaget ikke får konsekvenser for forvaltning av annet regelverk eller støtteordninger, for eksempel (som nevnt i høringen):

- krav til elanlegg og installasjoner som er regulert i el-tilsynsloven
- regelverk knyttet til leveringsplikt og forsyning av elektrisk energi for nettselskap som leverer strøm til byggverkene
- vegtrafikkloven og tilhørende parkeringsforskrift
- støtte fra Enova eller kommunale støtteordninger til ladeløsninger

### *Kommunale krav*

Flere kommuner stiller allerede krav om ladeløsninger i sine reguleringsplaner. KMD har uttalt at krav til tekniske løsninger i det enkelte bygg er forbeholdt byggteknisk forskrift. Denne grensegangen behøver avklaring nå ved innføring av nye krav i TEK.

Vår erfaring er at det er stor variasjon i kommunale bestemmelser, fra krav til føringsveier (som TEK-forslaget her går ut på) til at et ladepunkt/ladeboks skal være montert. Et kommunalt krav om ladeboks i et boligbygg kan være betenkelig. Det kan innebære at utbygger velger løsninger på vegne av boligkjøper, uten nærmere kvalitetskrav til løsningen og kunnskap om kjøperens preferanser og behov, noe som gir risiko for feilinvesteringer.

I lys av dette ber NBBL departementet og DiBK avklare grensegangen mellom nasjonale og kommunale krav om ladeklare bygg, det vil si forholdet mellom ny bestemmelse i TEK og bestemmelser i reguleringsplaner om lading. Her viser vi til kommunal- og regionaldepartementets prinsipputtalelse til plan- og bygningsloven § 12-7 om kommunenes adgang til å stille tekniske krav i plan:

*«Et nasjonalt omforent regelverk bidrar til å sikre kvalitet, effektivitet og forutsigbarhet i byggeprosessen. Dette innebærer at det i planbestemmelser ikke kan stilles strengere krav til tekniske løsninger i det enkelte bygg enn de minimumskrav som fremgår av byggteknisk forskrift» (KMD, 14/6661-3) og uttalelser om «tilrettelegging» og «lademulighet for elbil» (KMD, 19/1274-3).*

### **Eksisterende borettslag og sameier**

Årlig tilvekst av nye boliger utgjør ca 1 % av eksisterende boligmasse. NBBL vil påpeke at behovet for ladeløsninger for elbil er størst i eksisterende bebyggelse. NBBL etterlyser en nasjonal støtteordning for lading i eksisterende borettslag og sameier i tråd med det regjeringen lovet i Granavolden-erklæringen.

Med vennlig hilsen  
Norske Boligbyggelags Landsforbund SA

Bård Folke Fredriksen  
Adm. direktør