

# El-ladestandere

## - hvad kan og skal kommunerne?

Alle vil gerne bidrage til forbedring af klimaet og fremme den grønne dagsorden. Udfasning af diesel- og benzinbiler hjælper, men det er ikke let for kommunerne at få overblikket over, hvad man kan og skal som kommune. Vi forsøger her at give en hurtig indflyvning over rettigheder og pligter.



**AF HANNE MØLBECK**  
Bech-Bruun  
ham@bechbruun.com



**AF LOUISE HEILBERG**  
Bech-Bruun  
lhe@bechbruun.com

### Bidrag til at sænke CO<sub>2</sub>-aftrykket

Fra statslig side bliver der sendt mange opfordringer til alle niveauer om at støtte arbejdet med at forbedre klimaet og sænke CO<sub>2</sub>-aftrykket. Der er mange opfordringer til at fremme elbiler, så vi kan få udfaset diesel- og benzinbiler.

Mange almindelige borgere vil gerne købe en elbil, men er åbenlyst bekymrede for opladningssituationen, især hvis borgeren ikke bor i et hus med plads til parkering og ikke mindst opladning på ejendommen.

I praksis sker det ofte, at borgeren henvender sig til sin kommune med henblik på at få en opladningsmulighed tæt på vedkommendes bopæl.

Langt de fleste kommuner vil meget gerne gå aktivt ind i klimaarbejdet. Vi har talt med mange kommuner om el-ladestandere og kan konstatere, at kommunerne meget gerne vil hjælpe deres borgere, men helt grundlæggende er i tvivl om kommunens rettigheder og pligter.

### Kommuners etablering af el-ladestandere

Kommuner skal altid overholde de kommunalretlige regler og grundsætninger. Social- og Indenrigsministeriet har i en helt ny afgørelse<sup>1</sup> udtalt, at kommuner godt må etablere el-ladestandere til deres eget brug - det vil sige kommunens biler. Hvis der er en overkapacitet, må kommunerne godt lade bor-

gerne bruge el-ladestanderne mod betaling af markedsprisen.

Omvendt har ministeriet udtalt, at medmindre der er hjemmel i anden lov, kan kommunerne ikke etablere og stille el-ladestandere udelukkende til rådighed for fx ansatte, gæster eller offentligheden generelt. Det skyldes, at ydelsen opfattes som erhvervsvirksomhed. Kommunen må derfor ikke etablere og drive ladestandere uden en klar hjemmel.

Da kommunerne dermed ikke må etablere og drive ladestandere til andet end eget brug uden direkte hjemmel i lov, må det overvejes, om der er hjemler.

### Hvad kan man som kommune?

Byggeloven og ikke mindst den nye bekendtgørelse om ladestandere<sup>2</sup> beskriver situationer, hvor der skal etableres ladestandere - også selvom man er en kommune.

Her er der en række bestemmelser, der pålægger kommunen som grundejer at anlægge el-ladestandere eller forberede til det. Derudover skal kommunen som byggemyndighed sikre, at andre grundejere også overholder bekendtgørelsens krav.

Bekendtgørelsen er kompleks og bliver ikke gennemgået i detaljer her, men indeholder overordnet følgende krav (se tabel 1).

Størstedelen af bekendtgørelsen er trådt i kraft. »

Type af bygning og type af byggearbejde	Krav
Ny beboelsesbygning med mere end 10 parkeringspladser	Forberedelse af alle parkeringspladser til ladestandere.
Ny bygning, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 10 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander og forberedelse af mindst hver femte af parkeringspladserne
Beboelsesbygning, der gennemgår større ombygning, med mere end 10 parkeringspladser	Forberedelse af alle parkeringspladser til ladestandere
Bygning, der ikke er beboelsesbygning, der gennemgår større ombygning, med mere end 10 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander og forberedelse af mindst hver femte parkeringsplads
Eksisterende bygning, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 20 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander før 1. januar 2025.

Tabel 1: Vejledning til ladestanderbekendtgørelsen.

Konsekvensen er, at kommunerne bør gennemgå deres ejendomsportefølje, så forpligtelsens omfang står klart, og de økonomiske konsekvenser kan indregnes i budgetterne.

Da el-ladestandere alt andet lige kræver, at der føres strøm ind, vil det formentligt også indebære vejarbejder på de tilstødende veje.

Bekendtgørelsen og den tilhørende vejledning er desværre ikke ganske klar:

- Bekendtgørelsen omfatter parkeringspladser, men hvad skal der til, før der er tale om en parkeringsplads? Kan en græsplæne, hvor der lejlighedsvis holder biler, være en parkeringsplads?
- Hvordan beregner man antallet af parkeringspladser? Og hvad hvis der bare er tale om en græsplæne?
- Gælder bekendtgørelsen, hvis den, der ejer ejendommen, ikke ejer parkeringspladsen? Ofte ejer kommunen en offentlig tilgængelig parkeringsplads fx i midtbyen, som ikke er knyttet til en bestemt ejendom, og noget tyder på, at bekendtgørelsen ikke gælder hér.

Og det er bare nogle få af de spørgsmål, vi har stillet os selv. I praksis vil der rejse sig mange flere. Det kan kun anbefales, at kommunen allierer sig med jurister, så compliance sikres.

## Planlovens muligheder

Kommune- og lokalplaner er et klassisk værktøj til at fremme eller forhindre handlinger i kommunerne.

Kommuneplaner er et godt værktøj til at signalere en kommunal interesse i at fremme brugen af el-ladestandere. De kan derimod ikke bruges til mere præcis regulering, da de ikke er bindende for borgerne. Der kan lokalplanerne benyttes.

Planlovskataloget i planlovens § 15 er udtømmende, men skrevet før, det blev moderne med elbiler. Der er dog flere be-

stemmelser i § 15, stk. 2, der måske kan anvendes for så vidt angår el-ladestandere. Planlovens § 15, stk. 2, nr. 5 kunne fx omfatte fremføring af rør til el-ladestandere, og Erhvervsministeriet har i forbindelse med en besvarelse af et udvalgsspørgsmål<sup>13</sup> oplyst, at planloven ikke er til hinder for, at kommuner i lokalplaner fastsætter bestemmelser om reservation til el- og delebiler i lokalplanen.

Det er oplagt at overveje planregulering, hvis kommunen ønsker at fremme brugen af ladestandere, men det skal selvfølgelig overvejes, om planlægning er den bedste reguleringsform, da det blandt andet er tidskrævende at ændre vedtagne kommune- og lokalplaner, og vi her står med en teknologi, der udvikler sig meget hurtigt. Der er derfor en risiko for, at der bliver sat bestemmelser ind i planlægningen, der ikke virker på længere sigt.

## Etablering af el-parkeringspladser

Kommunen kan anvende færdselslovens § 92 til at etablere eller reservere parkeringspladser til elbiler. Dette vil kræve samtykke fra politiet. Justitsministeriet har som bidrag til besvarelse af ovennævnte udvalgsspørgsmål udtalt, at politiet kun kan forventes at give afslag på samtykke, hvis den påtænkte etablering af parkeringsplads vil medføre forringede oversigtsforhold for færdslen eller medføre udfordringer for beredskabet. Derudover udtaler både Justitsministeriet, Vejdirektoratet og transportministeren, at kommunerne selv kan vælge, om de vil reservere parkeringspladser til "elektriske køretøjer" eller til køretøjer med konventionelle drivmidler.

Når der etableres en p-plads til elbil, er det naturligt at tillade opladning samtidig. Etablering af parkeringsplads er ikke en hjemmel til at drive ladestandere, men en privat operatør kan udfylde rollen efter de almindelige udbudsregler. Reservation

af p-plads til elbiler er derfor en reel mulighed for at skabe flere lademuligheder.

Parkeringspladserne vil utvivlsomt have bedst effekt, hvis de kombineres med en tidsbegrænsning, der håndhæves.

Det er vigtigt at understrege, at det skal være en plads, der er åben for alle elbiler. Borgerne vil ikke kunne stille krav om, at særlige pladser reserveres til enkelte køretøjer, medmindre køretøjet kan få særreserveret arealer af andre grunde - typisk handicappede, jf. færdselslovens § 88 a.

Husk i den forbindelse, at der skal gives en række tilladelser efter vejloven eller privatvejsloven, hvis der skal etableres ladestanderne.

Endelig kan man som kommune sørge for, at administrationen har gennem-

tænkt, hvordan man vil administrere ansøgninger fra borgerne. En hurtigt og smidig administration, hvor borgerne kan få den rigtige vejledning, vil være en stor støtte for den enkelte, der går med overvejelser om at købe en elbil.

### Afslutning

En kommune kan ikke etablere en masse el-ladestander og drive dem, men en kommune kan dog alligevel understøtte den grønne omstilling på andre måder.

Helt overordnet er vores anbefaling, at hver kommune overvejer, hvilken rolle kommunen ønsker at spille i den grønne omstilling. Uanset om kommunen ønsker at fremme den grønne omstilling eller ej, skal kommunen lægge en plan for el-ladestanderne. Kommunens egne forplig-

telser som bygningsejer skal håndteres samtidig med, at kommunens myndighedsopgaver skal håndteres ensartet og smidigt, uanset om kommunen er bygge-, plan- eller vejmyndighed. ●

### Henvisninger

1. Social- og Indenrigsministeriets brev til Tønder kommune af 21. august 2020
2. Bekendtgørelse nr. 181 om opsætning og forberedelse til ladestander af 5. marts 2020
3. Transportudvalget 2019-2020 TRU Alm.del – endeligt svar på spørgsmål 448 af 9. juni 2020

- NYHED -  
COVID-19 Persontælleløsning  
på Storskærm eller Tablet

Når trafik ikke  
skal være avanceret

- Se mere på [atki.dk](http://atki.dk)

Vi passer på  
hånden og  
tæller vores  
besøgende

VELKOMMEN  
Du kan trygt  
gå ind og handle

SAFE  
SANSYNLIG

**ATKI**  
- Når alting tæller