

Høringsnotat

11.01.2021

Saksnummer: 20/4377

Ladeklare bygg



Klargjøring av føringsveier for ledninger, kabler og skinnepakker for lading av elbiler i bygg

Endringer i byggteknisk forskrift (TEK17) § 1-2 og § 8-8

Høringsfrist: 05.03.2021

Direktoratet for byggkvalitet

Innhold

1	INNLEDNING	3
1.1	GENERELT.....	3
1.2	BAKGRUNN.....	3
1.3	LADEKLARE BYGG	4
1.4	BEGREPER	4
1.5	AVGRENSNINGER	5
1.6	FORHOLD TIL ANNET REGELVERK.....	6
1.7	KONSEKVENSER FOR STØTTEORDNINGER.....	6
2	FORSLAG TIL NY BESTEMMELSE I BYGGTEKNISK FORSKRIFT (TEK17) § 8-8 OG ENDRING I § 1-2. 7	
2.1	GENERELT.....	7
2.2	FORSLAG TIL ENDRING I § 1-2 ANDRE LEDD BOKSTAV B	7
2.2.1	<i>Forskriftstekst</i>	7
2.2.2	<i>Merknader</i>	7
2.3	FORSLAG TIL § 8-8 NYTT FJERDE LEDD	7
2.3.1	<i>Forskriftstekst</i>	7
2.3.2	<i>Merknader</i>	7
2.4	FORSLAG TIL § 8-8 NYTT FEMTE LEDD.....	8
2.4.1	<i>Forskriftstekst</i>	8
2.4.2	<i>Merknader</i>	8
3	ØKONOMISK OG ADMINISTRATIV KONSEKVENNS	10
3.1	SAMMENDRAG	10
3.2	POSITIVE OG NEGATIVE VIRKNINGER.....	10
3.2.1	<i>Kostnadsbesparelse ved bygging av føringsveier under oppføring</i>	10
3.2.2	<i>Samlede samfunnsøkonomiske virkninger</i>	12

1 Innledning

1.1 Generelt

På oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) sender Direktoratet for byggkvalitet (DiBK) på høring forslag om nye bestemmelser i byggt teknisk forskrift (TEK17) § 8-8 *Parkeringsplass, annet oppstillingsareal og kjøreatkomst*, med tilhørende endring i § 1-2 *Forskriftens anvendelse på særskilte tiltak*. Endringene gjelder nye krav til klargjøring av føringsveier for elektriske ledninger, kabler og skinnepakker for lading av elbiler. Høringsfristen er 05.03.2021.

1.2 Bakgrunn

Det er et viktig mål i dag at vi omstiller oss til å bli et lavutslippssamfunn innen 2050¹. For å nå dette har Norge forpliktet seg til å redusere ikke-kvotepiktige klimagassutslipp med minst 50–55 prosent innen 2030 sammenlignet med 2005-nivå. Regjeringen har et mål om at nye personbiler og lette varebiler skal være nullutslippskjøretøy innen 2025². Regjeringen vil legge til rette for rask utbygging av ladeinfrastruktur i hele landet, gjennom en kombinasjon av offentlige virkemidler og markedsbaserte løsninger, for å holde tritt med økningen i andel elektriske transportmidler³.

Høringsforslaget følger opp anmodningsvedtak 717 (2016-2017), der det heter at «Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man kan innføre krav til at nye bygg og bygg som underlegges større ombygginger, skal være ladeklare bygg».

Gjennom den generelle lovgivning og annet regelverk er myndighetene i ferd med å legge til rette for nødvendige endringer for å nå målene om å bli et lavutslippssamfunn⁴ og dette høringsforslaget er også en del av det arbeidet.

Det er fornuftig å stille krav om ladeklare bygg nå. Fordi antall elbiler i Norge er raskt voksende vil det i fremtiden bli et større behov for lademuligheter. Det forventes at markedet for lading ikke vil respondere raskt nok til å dekke behovet.

¹ Lov om klimamål (klimaloven), <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-60>

² Nasjonal transportplan 2018-2029, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/>

³ Handlingsplan for infrastruktur for alternative drivstoff i transport, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/handlingsplan-for-infrastruktur-for-alternative-drivstoff-i-transport/id2662448/>

⁴ - Stortingsmelding nr. 41 (2016-2017) Klimastrategi for 2030 – norsk omstilling i europeisk samarbeid, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-41-20162017/id2557401/>

- Eierseksjonsloven, <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2017-06-16-65>

- Høring – Forslag til endringer i burettslagslova, bustadbyggjelagslova og eierseksjonsloven, <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---forslag-til-endringer-i-burettslagslova-bustadbyggjelagslova-og-eierseksjonsloven/id2700143/>

Personbiler og varebiler utgjør en vesentlig del av den totale bilparken i Norge (til sammen i underkant av 80 prosent). Det er behov for å legge til rette for installering av lademuligheter i hele landet. Ladeinfrastrukturen bør utnytte kapasiteten i strømmettet best mulig. Det er derfor viktig med lademulighet for person- og varebiler knyttet til brukernes bo- og oppholdssteder.

Det kan være langt dyrere å etterinstallere føringsveier enn å bygge føringsveiene samtidig som resten av byggverket bygges eller gjennomgår hovedombygging. Å slippe kostnaden til etterinstallering av føringsveier kan også være med på å senke terskelen for å anskaffe elbil. At det tilrettelegges for at byggverk skal være ladeklare kan også bidra til å fremme økt bruk av nullutslippskjøretøy. Dette bidrar inn i regjeringens arbeid om å nå klimamålene.

1.3 Ladeklare bygg

I dette forslaget er begrepet «ladeklare bygg» begrenset til å omfatte klargjøring av føringsveier for elektriske ledninger, kabler og skinnepakker for ladeanlegg for elbiler fra fordelingstavle eller sikringsskap fram til parkeringsplassene der ladepunkter kan installeres. Det vil si at det er anlagt eller montert føringsveier med tilstrekkelig plass for strømtilførsel og kommunikasjon som kabelgater, kabelskinner, kabelstiger og trekkerør mv. Begrepet inkluderer også at grøfter er gravd og at det er lagt kabelrør. Videre inkluderer begrepet at det skal være avsatt nødvendig plass for installasjoner som er nødvendig ved montering av det elektriske anlegget for lading.

1.4 Begreper

Følgende begreper benyttes i dette forslaget:

- Elbil: ladbar elektrisk personbil og varebil
 - Elektrisk infrastruktur: strømmett for fordeling av elektrisk energi
 - Fordelingstavle: en enhet satt sammen av elektrisk utstyr, som for eksempel vern og koblingsutstyr, for forsyning av flere kurser
 - Føringsveier for elektriske ledninger, kabler og skinnepakker: hulrom og systemer for understøtting, festing og føring av kabler, ledninger og skinnepakker i bygningskonstruksjoner som gjør det mulig å legge nødvendig forsyning og kommunikasjon fram til ladepunkter på innendørs og utendørs parkering på et senere tidspunkt uten at det blir behov for omfattende bygningsmessige tiltak eller begrensninger i bruk. Eksempler på dette er sjakter, hulrom, kabelkanaler i grunnen, kabelstiger og rør med tilstrekkelig dimensjon som gjør det mulig å etablere ladeinfrastruktur på et senere tidspunkt uten omfattende tiltak og hindringer.
 - Hovedombygging: gjennomgripende endring eller reparasjoner som er så omfattende at hele byggverket i det vesentlige blir fornyet
 - Ladeklare bygg: se punkt 1.3
 - Personbil: bil hovedsakelig innrettet for transport av personer og som er registrert for maksimalt åtte personer i tillegg til fører
-

- Varebil⁵: bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg

1.5 Avgrensninger

Til sammen utgjør personbiler og varebiler om lag 3,3 millioner kjøretøy, som er snaut 80 prosent av den totale bilparken. Av disse er cirka 268 000 elektriske kjøretøy, noe som er drøyt 6 prosent av den totale bilparken. Med bakgrunn i at den største andelen av bilparken er personbiler og varebiler, samt målsetting om at alle nye person- og varebiler skal være elektriske i 2025 – mener vi det er fornuftig å avgrense forslaget til personbiler og varebiler. Elektriske person- og varebiler kan, slik det er nå, benytte samme ladeinfrastruktur mens tyngre kjøretøy har andre tilkoblingsmetoder og effektbehov og vil kreve annen innretning.

Forslaget omfatter ikke prosjektering og utførelse av elektriske installasjoner som er nødvendig for lading av elbil eller installasjon av nødvendig strømforsyning for å drifte anlegget.

Forslaget er ikke ment å ha konsekvenser for annet regelverk. Ved en eventuell senere montering av elektrisk anlegg for lading, må elektroteknisk prosjektering foretas og relevant regelverk følges.

Forslaget gjelder byggverk generelt slik det er definert i byggt teknisk forskrift som «bygning, konstruksjon eller anlegg». For å støtte opp om regjeringens mål om reduksjon av klimagassutslipp og målene i Nasjonal transportplan, er det nødvendig at kravene ikke er avgrenset til kun bygninger.

Kravet er avgrenset til byggverk som oppføres eller gjennomgår hovedombygging. Departementet har i Prop. 64 L (2020-2021)⁶ om endringer i plan- og bygningsloven, eierseksjonsloven og matrikkellova punkt 5.3 gitt eksempler på tiltak som har blitt vurdert å være hovedombygging. Et eksempel er en ombygging som innebar at det ble lagt nytt tak og alle ytterveggene ble skiftet ut. Samtlige vinduer ble skiftet ut og fikk endret plassering og utforming. Dørene ble skiftet ut og fikk endret plassering. Det var foretatt total ominnredning av planløsningen, og lagt nye vann- og avløpsledninger rundt byggverket. Et annet eksempel er et byggverk som var påført så store setningsskader at det var nødvendig med refundamentering og forsterking av byggverkets bærekonstruksjoner. Kostnadsberegninger viste at et rimeligere alternativ var å rive og gjenoppføre byggverket. Et tredje eksempel er ombygging av hybelbygg med 44 hybler som innebar at hyblene ble gjort om til 22 leiligheter i varierende størrelser, ny atkomst til leilighetene fra nybygd svalgang, nye balkonger, felles takterrasse samt oppføring av påbygg på taket i form av 5 separate innebygde stuer på 19 m².

⁵ Med «lette varebiler» legges til grunn «varebil» slik det er definert i Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (Kjøretøyforskriften), <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1994-10-04-918>, samt Forskrift om krav til kjøretøy, <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1990-01-25-91>, nemlig bil for godsbeholdning med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg.

⁶ Prop. 64 L (2020-2021), <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-64-l-20202021/id2814507/?ch=10>

1.6 Forhold til annet regelverk

Tilrettelegging for elbillading i samfunnet berører flere regelverk og forvaltningsområder. Konsekvenser av økt behov for lading av elbiler for andre områder enn det som faller inn under byggt teknisk forskrift, faller utenfor dette forslaget og er ikke behandlet. Dette kan gjelde blant annet:

- 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
- der vegtrafikkloven og tilhørende parkeringsforskrift gjelder

1.7 Konsekvenser for støtteordninger

Det eksisterer i dag ulike offentlige støtteordninger knyttet til installasjon av elbilladere. Det er foretatt en gjennomgang av statsstøtteregelverket og dagens støtteordninger. Gjennomgangen viser at det er flere kommuner og fylkeskommuner som har innført støtteordninger for sameier og borettslag for å dekke investeringskostnadene for installasjon av ladeinfrastruktur og dermed gjøre det mer attraktivt for boligeierne å gjøre investeringer i ladeinfrastruktur som de ellers ikke er forpliktet til å gjøre. Enova har også en støtteordning for såkalt områdeutbygging av ladeinfrastruktur. Her er imidlertid formålet å sikre ladestasjoner langs definerte veistrekninger og knutepunkter. Hurtigladdestasjoner anses ikke som parkeringsplass og faller utenfor de foreslåtte reglene.

I gjennomgangen konkluderes det at dagens kommunale støtteordninger ikke vil reguleres av statsstøtteregelverket i EØS-avtalen. Dette skyldes dels at ordningene først og fremst er rettet mot privatpersoner, dels at støtten er av en karakter og omfang som ikke innebærer potensiell samhandlingspåvirkning. Støttebeløpene er så lave at støtten beregnet per boenhet/støttemottaker vil være av bagatellmessig karakter. Terskelen for slik bagatellmessig støtte er 200 000 euro over en treårs periode.

Forslag til de nye reglene i byggt teknisk forskrift vil ikke ha betydning for dagens kommunale støtteordninger. Dette skyldes i hovedsak at støtte ikke gis til bygg under oppføring. Dersom hovedombygging er støtteberettiget, så retter støtteordningene seg uansett mot de totale investeringskostnadene, inkludert prosjektering, arbeid og utstyr. Ettersom samtlige støtteordninger er begrenset til 20 prosent av de totale investeringsutgiftene og for øvrig er beløpsmessig begrenset per sameie og per ladeplass, legges det til grunn at forslag til nye forskriftskrav uansett ikke vil ha noen merkbar effekt på muligheten for å få støtte etter de kommunale ordningene.

2 Forslag til ny bestemmelse i byggt teknisk forskrift (TEK17) § 8-8 og endring i § 1-2

2.1 Generelt

Forslagene er hjemlet i plan- og bygningsloven § 29-5 om tekniske krav til byggverk.

Endringene skal sikre at nye byggverk og byggverk som gjennomgår hovedombygging skal være ladeklare. Det vil si at byggverket skal klargjøres med føringsveier for elektrisk infrastruktur for ladeanlegg for elbiler.

2.2 Forslag til endring i § 1-2 andre ledd bokstav b

2.2.1 Forskriftstekst

b) § 8-1, § 8-3, § 8-8 fjerde og femte ledd og § 8-10

2.2.2 Merknader

Kravet om klargjøring av føringsveier for elektrisk infrastruktur for lading av elbiler skal også gjelde for fritidsboliger. Henvisning til bestemmelsen tas derfor også inn i § 1-2 andre ledd bokstav b som omhandler fritidsbolig med én boenhet.

2.3 Forslag til § 8-8 nytt fjerde ledd

2.3.1 Forskriftstekst

(4) Byggverk med plass for parkering av personbiler og varebiler med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg skal klargjøres med føringsveier for elektrisk infrastruktur for ladeanlegg av elbiler. Dette omfatter føringsveier fra fordelingstavle eller sikringsskap til parkeringsplassene der ladepunkt kan monteres. Det skal sikres plass for nødvendige installasjoner knyttet til ladesystem og infrastruktur. Kravet gjelder for byggverk som oppføres eller gjennomgår hovedombygging der det er stilt krav om parkering i eller i medhold av plan- og bygningsloven. For gjesteparkering til bolig, arbeidsbygning og byggverk for publikum omfattes minimum 20 prosent av parkeringsplassene og minimum én av kravet til føringsvei.

2.3.2 Merknader

Kravet til klargjøring av føringsveier for elektrisk infrastruktur for lading av elbiler (person- og varebiler) gjelder når byggverket oppføres eller ved hovedombygging. En vesentlig endring av et eksisterende byggverk er alene ikke nok til å utløse kravet, kun dersom tiltaket omfattes av begrepet hovedombygging jf. pbl § 20-1. Føringsveier kan omfatte sjakter, hulrom,

kabelkanaler i grunnen, kabelstiger og rør med tilstrekkelig dimensjon som gjør det mulig å etablere ladeinfrastruktur på et senere tidspunkt uten omfattende tiltak og hindringer.

Montering av føringsveier medfører i mange tilfeller konstruksjonsmessige tilpasninger som hulltaking og utsparinger for trekkerør, justering av høyde under himling for å gjøre plass til kabelstiger, kabelkanaler eller skinnepakker i tillegg til å grave grøfter og legge rør for kabel. Det vil være både en praktisk og økonomisk besparelse å utføre dette i forbindelse med oppføring og hovedombygging, og ikke etter at byggverket er ferdig bygd.

Når det gjelder risiko for brann på grunn av elbiler, er det utført en undersøkelse, oppsummert i en rapport fra RISE Fire Research⁷. Rapporten konkluderer med at det ikke er noe som tyder på at lading av elbil medfører noen økt risiko for brann. «Regelverket som gjelder for ladepunkter ser ut til å være dekkende for at risikoen ved lading av elbiler i parkeringsgarasjer ikke medfører en uakseptabel økning av risiko. Dette forutsetter at ladepunktet er i henhold til gjeldende regelverk, og at anbefalingene fra produsentene av kjøretøyet og ladestasjonen blir fulgt.»

Forslaget må ses i sammenheng med unntak, som omtales i forslag til § 8-8 nytt femte ledd.

2.4 Forslag til § 8-8 nytt femte ledd

2.4.1 Forskriftstekst

(5) Fjerde ledd gjelder ikke

- a) der byggverket ikke er koblet til strømmettet
- b) for eksisterende byggverk der kostnaden overstiger syv prosent av totalkostnaden ved hovedombyggingen
- c) for fritidsboliger hvor plassering av parkeringsplass ikke er i bygningen eller i umiddelbar nærhet av bygningen.

2.4.2 Merknader

Unntakene speiler nivået i endringsdirektiv til EUs bygningsenergidirektiv II, jf. EØS-notat⁸, blant annet den foreslåtte kostnadsgrensen på syv prosent. Formålet er å unnta byggverk fra kravet når det blir urimelig eller umulig å oppfylle.

Bygningstekniske krav til fritidsboliger er i utgangspunktet de samme som for alminnelige boliger. Det er imidlertid gjort enkelte unntak for fritidsboliger med én boenhet i § 1-2. Når det gjelder miljø- og samferdselshensyn kan det tale for at det bør være krav om klargjøring av føringsveier for elektrisk infrastruktur for lading av elbiler også for nye fritidsboliger.

⁷ Lading av elbil i parkeringsgarasje, RISE-rapport 2019:123, <https://www.dsb.no/nyhetsarkiv/2020/ny-rapport-om-lading-av-elbil-i-parkeringsgarasje/>

⁸ Direktiv om endringer i bygningsenergidirektivet, EØS-notat 28.08.2020, <https://www.regjeringen.no/no/sub/eos-notatbasen/notatene/2016/des/revisjon-av-direktiv-om-bygningers-energiytelse/id2540198/>

Fritidsboliger ligger ofte så langt fra hovedboligen at det er behov for lading på grunn av elbilens begrensede rekkevidde. Siden det er et mål at alle nye personbiler skal være nullutslippskjøretøy fra 2025, tilsier dette at det er naturlig å sette krav om at det også for fritidsboliger skal være klargjort føringsveier for lading av elbiler på samme måte som for boliger. For de tilfeller der parkeringsplasser er plassert så langt fra fritidsboligen at det vil kreve uforholdsmessig store investeringer å knytte fritidsboligens parkeringsplass til strømtilførsel gjøres unntak i bokstav c).

3 Økonomisk og administrativ konsekvens

3.1 Sammendrag

Aktører som berøres av forslaget vil være tiltakshavere, ansvarlige foretak og kjøpere av boliger/bygg.

I tillegg vil forslaget ha en samfunnsøkonomisk konsekvens i form av sparte fremtidige kostnader til ettermontering av føringsveier. Dette fordi det er enklere og dermed billigere å etablere disse under byggverkets oppføring eller ved hovedombygging enn på et senere tidspunkt. Tilgang til lading gir også incentiver til anskaffelse av elbil, og bidrar derfor til målet om nullutslippsbiler. Redusert utslipp vil utgjøre en samfunnsøkonomisk gevinst. Incentivene som følge av dette forslaget er likevel små, og de sparte kostnadene er derfor den viktigste virkningen av forslaget. Samtidig kan gevinsten reduseres av at byggverk hvor brukerne aldri får behov/ønske om lading også må ha føringsveier. I så fall betales det for å legge til rette for noe som aldri benyttes.

3.2 Positive og negative virkninger

3.2.1 Kostnadsbesparelse ved bygging av føringsveier under oppføring

Bygging av føringsveier ved oppføring eller hovedombygging vil i snitt være billigere enn etterinstallering. Installasjon av føringsveier enten i eksisterende ikke-ladeklare byggverk, ved nybygg eller hovedombygging, er den isolert sett interessante kostnaden for dette forslaget. Installasjon av føringsveier vil utgjøre en andel av de samlede kostnadene ved å etablere elbillading. Per i dag er det vanskelig å si noe sikkert om hvor stor denne andelen er, men den kan ikke overskride den samlede kostnaden.

Hvor store kostnadene er, vil avhenge av byggverket. Det er sannsynlig at kostnadene for å installere føringsveiene ved nybygging eller hovedombygging vil være lavere enn kostnadene ved å installere i eksisterende ikke-ladeklart byggverk. For eksempel kan merkostnader knyttet til graving i asfalt bortfalle hvis kabelrør legges før fyllmasse og asfalt legges på uteområder under byggeprosessen. I så fall er den eneste økte byggekostnaden selve installasjonen av røret.

Ved å installere føringsveiene ved nybygging eller hovedombygging vil det også være mulig å unngå merkostnader som påløper om det må gjøres arbeid på en eksisterende konstruksjon fordi det ikke er satt av plass til føringsveiene. Et eksisterende byggverk som ikke er ladeklart, kan for eksempel ha for lave himlinger, manglende utsparinger og utilstrekkelige dimensjoner på eksisterende rør og rom.

Samlet sett vil det i de fleste tilfeller være billigere å bygge føringsveiene ved oppføring eller hovedombygging i stedet for å vente. I de tilfellene dette ikke gjelder, vil kostnaden være den samme på begge tidspunkter. Gitt at det på sikt vil bli behov for føringsveiene, vil forslaget derfor medføre en kostnadsbesparelse.

Pålegg om bygging av føringsveier vil medføre en merkostnad sammenlignet med bygging etter dagens krav. På sikt vil behovet for lading hjemme trolig bli tilnærmet universelt, slik at denne forskjellen ikke representerer en merkostnad for samfunnet.

Den mest interessante kostnadsforskjellen blir derfor mellom bygging av føringsveier ved oppføring eller hovedombygging og ved etterinstallering i ikke-ladeklart bygg. Kostnaden er i hovedsak todelt, installering av føringsveier på eller ved bygningen og gravearbeider.

For å undersøke denne forskjellen har DiBK innhentet kostnadsestimater for installasjon av ladeinfrastruktur og føringsveier i byggverk fra Norsk elbilforening og NELFO (landsforening i NHO som organiserer elektro-, ekom- og heisbedriftene i tillegg til systemintegratorene). I priseksemplene under, er disse kostnadene samlet og gjelder installering av infrastruktur i eksisterende ikke-ladeklare byggverk.

De ulike kildene gir litt ulike estimerte priser for installasjon av infrastruktur og føringsveier (uten ladeboks) i byggverk per parkeringsplass. De er enige om kostnadenes størrelsesorden og at priser per parkeringsplass synker med antall plasser.

Estimat 1 for eksisterende byggverk:

- *Parkeringshus/kjeller:*
Kostnadene ligger normalt i området kr 4 500,- til 10 000,- inkl. mva. For øvre del av estimatet er som regel bakplate eller infrastruktur helt ut til garasjeplassen inkludert, som gjør det rimeligere å få montert ladeboksen senere. Estimaten er basert på anleggstørrelser på mellom 44 og 168 parkeringsplasser.
- *Rekkegarasjer:*
Kostnader ligger i området kr 4 800,- til 12 000,- inkl. mva. Prisene her kan variere mer dersom det er behov for graving mellom garasjer. Estimaten er basert på anleggstørrelser på mellom 40 og 50 parkeringsplasser.
- *Parkering ute:*
Prisen vil variere mye avhengig av hvor mye graving som er nødvendig. Dersom ladebokser kan monteres på eksisterende gjerder, garasjevegger etc., blir prisen forholdsvis lik prisen for rekkegarasjer. Ved etablering av stolper vil det kreve graving og stolper som kan gi en tre-firedobling av prisen.

Estimat 2 for eksisterende byggverk:

- Kr 3 500,- til 5 000,- avhengig av mulighet for tilkomst
 - Ved behov for graving vil dette øke med ca. kr 1 000,- per meter graving i asfalt og kr 500 i gress. Grovt regnet vil økningen kunne bli totalt kr 5 000,- til 10 000,- per plass med fundament og graving, avhengig av antall plasser.
-

3.2.2 Samlede samfunnsøkonomiske virkninger

I den grad et krav om ladeklare bygg bidrar til å øke insentivene for å anskaffe elbil, vil forslaget gi et bidrag til å nå regjeringens mål om reduserte utslipp fra kjøretøy.

Gitt at majoriteten av byggverk på sikt vil måtte trenge mulighet for lading av elbiler, vil det å kreve bygging av føringsveier ved oppføring av byggverket gi en gevinst for samfunnet, uavhengig av hvem som må betale den direkte kostnaden. Som beskrevet over er vanskelig tilkomst en vesentlig kostnadsdriver ved installasjon av lading i eksisterende bygninger.

Hvis derimot mange ikke har behov for å lade elbil, kan krav om føringsveier i alle nye byggverk føre til dårlig ressursutnyttelse. Enten utbyggere eller kjøpere vil da måtte betale for et produkt de ikke har behov for.

Effekten av forslaget på forbrukernes atferd i bilmarkedet, ved at konvensjonelle biler byttes ut med elbiler, vil trolig være moderat. Dermed vil effektene på forbrukernes atferd i bilmarkedet også trolig bli små som følge av forslaget.

Den største samfunnsøkonomiske virkningen blir derfor kostnadsbesparelsen ved ikke å etterinstallere føringsveiene.
