



# Slik setter du opp ladestasjon for elbil

VEILEDER FOR BOLIGSELSKAP SOM VIL ETABLERE LADESTASJON FOR BEBOERE MED ELBIL



# Byer uten støy og eksos

Lukk øynene og forestill deg nærmiljøet ditt uten motorstøy og eksos. Å tilrettelegge for lading til elbiler kan være ditt bidrag til et bedre bomiljø. I dag er elbilen det beste alternativet til tradisjonelle biler for dem som ikke kan gå, sykle eller kjøre kollektivt. Elbilen er et kinderegg. Den har ingen utslipp av helseskadelige avgasser og støyer mindre enn tradisjonelle biler. Så lenge elektrisiteten kommer fra fornybare kilder, har elbilen heller ingen utslipp av klimagassen CO<sub>2</sub>.

**På grunn av begrenset rekkevidde er det i byer og tettsteder at dagens elbiler fungerer best. Det er også her elbiler har størst miljøeffekt. Samtidig er det flest boligselskap i byer og tettsteder. Ladeplasser for elbil må bli en naturlig del av tilbudet boligselskapet gir beboerne.**



## Tilbud til beboere med elbil

Boligselskap som tilbyr parkeringsplass for tradisjonelle biler, bør også ha et tilbud for beboere med elbil. Alle elbilister er avhengig av ladeplass for å kunne bruke elbilen i hverdagen. Mesteparten av elbilens ladebehov dekkes over natten når elbilen står parkert. I borettslag og sameier er parkeringsplasser og parkeringshus felles eiendom, og beboerne kan ikke på egenhånd etablere ladeplass for sin elbil. Da må styret i boligselskapet ta ansvar for å tilrettelegge for elbiler og andre ladbare biler.

## I forkant av utviklingen

I begynnelsen av 2014 var det over 20.000 elbiler på norske veier. Avgiftsfordelene elbilen har, er garantert av Stortinget fram til minst 2018 eller til vi har 50.000 nullutslippsbiler. Det betyr at antallet elbiler vil fortsette å øke i årene framover. Samtidig kommer også ladbare hybridbiler som er avhengig av strøm for å kjøre utslippsfritt. Ladeplasser er derfor noe ditt boligselskap må forholde seg til de kommende årene. Det er bare et spørsmål om tid før de første forespørslene om ladeplass kommer. Styret kan med enkle grep være i forkant av behovet.

## Enkelt og billig

Å etablere en ladeplass for elbil er i de fleste tilfeller både enkelt og billig. En elektriker kan sjekke eksisterende fellesanlegg og gi pris på installasjon av ladeutstyr. I enkelte kommuner kan man også søke støtte for å få dekket deler av etableringskostnaden. Brukerne av ladeplasser kan dekke strømutgifter og vedlikehold gjennom månedlig betaling. For de fleste er det snakk om maksimalt et par hundrelapper i måneden for å dekke driftskostnadene boligselskapet har.

«Stadig flere kjøper elbil og alle er avhengige av lading hjemme»

SNORRE SLETVOLD, NORSK ELBILFORENING

# Økonomisk støtte til ladeplasser

Det trenger ikke være dyrt og vanskelig for et boligselskap å tilby ladeplasser for elbil. I tillegg finnes det støtteordninger i enkelte kommuner, noe som dekker deler av etableringskostnaden. På elbil.no finner du en liste over eksisterende støtteordninger i Norge. Elbilforeningen jobber for at flere kommuner og fylkeskommuner i Norge skal gi støtte til ladeplasser for sine innbyggere. Ta gjerne kontakt med din kommune og etterspør tilsvarende støtterordning som eksempelet under.

## Eksempel:

### Støtteordning i Oslo kommune

I Oslo kan blant annet boligselskap få støtte på 60 prosent eller opptil 10.000 kroner per ladepunkt. Ladeplassene må ikke være offentlig tilgjengelig, men må være reservert for elbil. Du kan ikke søke støtte etter at arbeidet er bestilt eller gjennomført. Fra søknad til ferdig etablerte p-plasser med lademulighet tar det tre til seks måneder.

### Krav til ladestasjon fra Oslo kommune

- Ladestasjonen skal være reservert kun for elbiler
- Ladestasjonen må ha strømmåler for å få oversikt over strømforbruk
- Elektriske arbeider må bekreftes utført av autorisert installatør
- Ladestasjonen må være låsbar eller på låsbart område
- Søker må forplikte seg til å drive ladestasjonen i fem år for å få tilskudd
- Parkeringsplassen må være hensiktsmessig plassert mht. sikkerhet og trafikale forhold

Mer om støtteordning og søknadsskjema i Oslo Kommune:

[www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/](http://www.bymiljoetaten.oslo.kommune.no/)



# Hvordan gå fram

Under er en kort liste om hvordan styret kan gå fram for å få etablert ladepunkter. Hele prosessen vil kunne ta fra tre til seks måneder.

## Kartlegg behovet

Foreta gjerne en liten undersøkelse blant beboerne om hvor mange som vil vurdere elbil om det blir etablert ladestasjon. En god start, avhengig av boligselskapets størrelse, kan være 2-4 ladepunkt. Samtidig kan det planlegges for en framtidig økning. Flere vil vurdere elbil når de ser at det fungerer godt for naboen.

## Sjekk eksisterende anlegg

Ta kontakt med en lokal el-installatør og få en vurdering av eksisterende el-anlegg og en beskrivelse av hva som må utføres av arbeid. Plasser ladeplassene nærmest mulig strømskap for å redusere installasjonskostnadene.

## Be om pristilbud

Lag en kravspesifikasjon og be eventuelt om pristilbud fra flere leverandører. Forslag til kravspesifikasjon finner du bakerst i denne brosjyren.

## Søk støtte

Undersøk om kommunen eller fylkeskommunen har støtteordninger for etablering av ladepunkt.

## Foreta installasjonen

Se neste kapittel for detaljert informasjon om ulike tekniske løsninger.

## Oppdater vedtektene

Få inn regler for fordeling av ladeplasser og betalingsordning i veilederens vedtekter. Forslag til tekst finner du bakerst i denne brosjyren.

## Informer beboerne

Gi beboerne informasjon om ladeplassene og husk skilting av at ladeplassene er reservert for elbil. Oppfordre alle til å vurdere anskaffelse av elbil. Det er godt både for det globale og lokale miljøet.

## Registrer ladepunktene

Registrer ladepunktene i ladestasjonsdatabasen NOBIL ([nobil.no](http://nobil.no)), med tilgjengelighet begrenset til beboere. Potensielle boligkjøpere kan da se at boligselskapet tilbyr lademulighet for elbil.



## Servicetilbud til beboerne

Slåttevangen Borettslag i Oslo har tilrettelagt for to beboere som eier elbil. I begynnelsen av 2012 ble det første ladepunktet etablert, det andre i starten av 2013.

Styreleder Terje Andersen ser det som naturlig å tilby ladeplass for elbil som et servicetilbud til beboere, men at hver enkelt bruker dekker kostnadene. Styret har ikke hatt ekstraarbeid med å etablere ladepunktene utover det som er vanlig for andre oppgaver i borettslaget.

De har fått elektriker til å installere stikkontakt med en egen 16A-kurs og undermåler i en låsbar ladeboks ved beboerens egen parkeringsplass. I forkant søkte de støtte fra Oslo kommune for å få dekket 60 prosent av etableringskostnaden som var 10.000 kroner per ladepunkt. Brukeren dekker restbeløpet utover støtten som kommunen gir.

Strømforbruket for elbiler er lavt på grunn av den energieffektive elektromotoren. En av de to målerne i Slåttevangen viser 2.350 kWh forbruk etter at brukeren har kjørt over 10.000 km med sin Nissan LEAF. Med jevne mellomrom skal strømforbruket leses av og elbilistene betaler for faktisk forbruk.

Slåttevangen Borettslag vil bygge ut flere ladepunkt etter hvert som behovet melder seg når flere beboere bytter til elbil. Kapasiteten i strømanlegget er foreløpig ikke et problem. Men Terje Andersen antar at de må oppgradere anlegget hvis elbil på sikt blir allemannseie.



«Å tilby ladeplass for elbil ser jeg på som et naturlig servicetilbud til våre beboere»

TERJE ANDERSEN, SLÅTTEVANGEN BORETTSLAG

# Brukerbetaling for etablering og drift

Det er opp til boligselskapet selv å bestemme om brukerne skal betale for etablering og drift av ladeplassene, eller om det skal inngå i fellesutgiftene. Med brukerbetaling vil det enkleste være å bli enig om en fast månedlig sum for betaling av strømforbruk og vedlikehold. Med en undermåler på ladestasjonen kan man avregne det faktiske strømforbruket og eventuelt justere fast månedsbeløp. Endret strømpris eller forbruk kan være grunner til å justere beløpet.

 Strømforbruket til en elbil utgjør ikke mye i løpet av et år. Den elektriske motoren er svært effektiv og mesteparten av energien går til framdrift i stedet for varme slik som i en forbrenningsmotor. Eksempelvis vil en elbil som kjører 10.000 km årlig bruke rundt 2.000 kilowattimer i året. Dette tilsvarer rundt 10 prosent av strømforbruket til en middels stor leilighet og utgjør 15-20 øre per kjørte km. Normalt vil en elbil også lades delvis hos arbeidsgiver eller på offentlige ladestasjoner. Som man ser er strømforbruket til en elbil på ingen måte avskrekkende. Krav om eget strømabonnement på et ladepunkt vil gi uforholdsmessige høye faste kostnader.

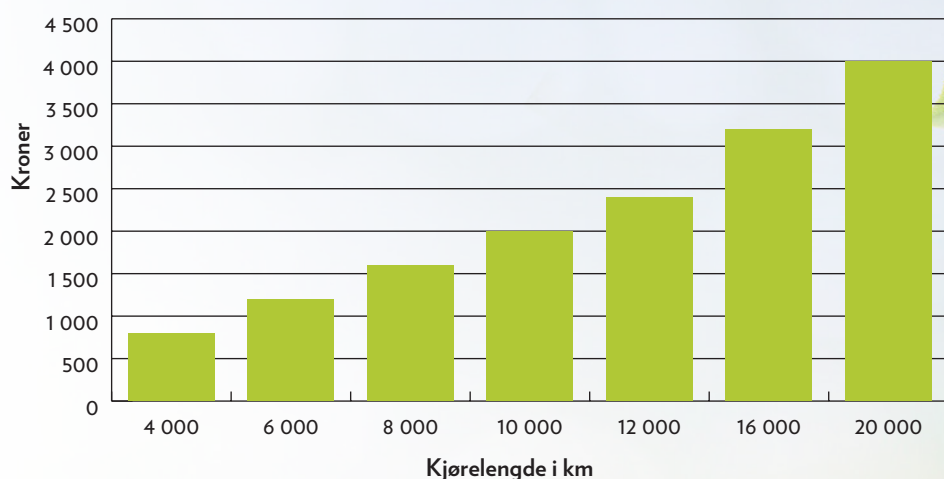


Ladeutstyret vil ikke kreve mye vedlikehold. Men det kan være trygt å ha en årlig kontroll av anlegget og beregne ca. 500 kroner per år i vedlikeholdskostnader. En fast månedlig betaling på for eksempel 200 kroner per ladepunkt vil i de fleste tilfeller med god margin dekke strøm- og vedlikeholdskostnader. Strømforbruk vil avhenge av kjørelengde og om brukerne lader flere steder, som for eksempel på jobb.

Regler for brukerbetaling bør nedtegnes i vedtektene og i kontrakt med beboer. Se forslag til tekst i vedtekter og kontrakt bakerst i denne brosjyren. Det er boligselskapet som må stå som ansvarlig for ladeplassene siden de er knyttet til fellesområder og felles elektrisk anlegg.

### Kostnad strøm

Beregnet for ulike kjørelengder 1 kWh = 1 krone



Figur 1. Strømkostnad for elbil beregnet for ulike kjørelengder 1 kWh = 1 krone.



Figur 2. Faktisk månedlig strømforbruk for en elbilist med Nissan LEAF. Totalt 2305,4 kWh forbruk med kjørelengde på 13.641,2 km over et år.



### Miljø og klima

- Elbiler har ingen utslipp av helseskadelige avgasser og støyer mindre enn tradisjonelle biler.
- Elbil er det beste alternativet om du ikke kan gå, sykle eller kjøre kollektivt.
- Elbiler har ingen utslipp av klimagassen CO<sub>2</sub> så lenge elektrisiteten er fra fornybar energi som sol-, vind- eller vannkraft. Det er hva alle elbiler i Norge bruker.

### Rekkevidde

- Nye elbiler har typisk en rekkevidde på 75-150 km per lading i Norge. Men enkelte modeller har både kortere eller lengre rekkevidde.
- Rekkevidden avhenger av kjøreforhold som temperatur og topografi, kjørestilen du selv velger og batterienes alder.
- Hver nordmann reiser i gjennomsnitt 42 km per dag, mesteparten med bil.
- Elbilen kan dekke det daglige transportbehovet til de aller fleste av oss. På lengre turer kan vi leie eller dele annen bil. De aller fleste med to biler i husholdningen kan bytte ut den ene med elbil.

### Kostnader

- Elbiler koster foreløpig litt mer enn tilsvarende bensin og dieselmotorer, selv med fritak for engangsavgift og mva.
- Driftskostnadene er lavere på grunn av billig strøm og svært energieffektiv elmotor.
- Bruktverdien på en elbil er usikker fordi batteripakken er en stor del av totalverdien på bilen.

### Fordeler

- Med en elbil kan vi i dag kjøre gratis gjennom bomringen, kjøre i kollektivfeltet og parkere gratis på kommunale parkeringsplasser.
- Avgiftsfordelene for elbil er minimum garantert av Stortinget til minst 2018 eller om det tidligere blir over 50.000 elbiler på norske veier.
- Elbilgodene skal veie opp for noen av ulempene med elbil som begrenset rekkevidde og usikker bruktverdi.

### Lading

- I begynnelsen av 2014 var det over 20.000 ladbare biler i Norge, de aller fleste i og rundt de største byene.
- I dag er hver tiende nye bil som selges en elbil. Nær 1 prosent av total personbilpark.
- I 2014 er det rundt 5.000 registrerte ladepunkt i Norge.
- Med lading fra vanlig stikkontakt kan vi fylle et tomt batteri på 6-9 timer.
- Med hurtiglading kan vi få raskere påfyll av strøm på 15-30 minutter.
- I starten av 2014 er det nær 100 hurtigladestasjoner i Norge, med planer om en dobling innen året er omme.

### Om Elbilforeningen

- Norsk Elbilforening representerer Norges stadig flere elbilister og har over 10.000 medlemmer i 2014.
- Elbilforeningens formål er å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder.

Mer om elbil på [elbil.no](http://elbil.no)

# Teknisk informasjon

Som et minstekrav må hvert ladepunkt for elbil ha en dedikert kurs med 16A-sikring og en stikkontakt av god kvalitet. Dette er nok til å fylle opp batteriene til de fleste av dagens elbiler mens de står parkert over natten. Pass på at el-anlegget er dimensjonert for belastningen. Elektrikeren kan vurdere eksisterende anlegg og installere ladeplasser. Men styret må ta noen valg om tekniske løsninger som vil ha betydning for pris og hvilke elbiler som støttes.

## Ladeutstyr

En ladeplass er et sted hvor du kan parkere og lade en elbil. En ladestasjon kan bestå av et eller flere ladepunkt – enten i form av en stikkontakt eller en fastmontert ladekabel.

**Husholdningskontakten** kan benyttes av alle elbiler, både eldre og nye biler. Dette er stikkontakten du har hjemme. Imidlertid er ikke denne egnet for raskere ladefart og er utsatt for belastningsskader på grunn av tunge ladekabler. Den er på vei ut som standard ladekontakt for elbil. Dersom du monterer denne stikkontakten, må du sette opp en krok eller en hylle ved siden av kontakten for avlasting av vekten fra ladekabelen.



**Den nye elbilkontakten** (Type 2) kan benyttes av alle nye elbiler. I Norge vil denne kontakten bli stadig vanligere å benytte. Flere nye elbiler leveres med ladeledning som passer til denne kontakten. Norsk Elektroteknisk Komite anbefaler den nye elbilkontakten framfor husholdningskontakten. Ifølge forslag til nytt EU-direktiv skal denne kontakten være standard innen utgangen av 2015. Den nye elbilkontakten er en robust løsning som gir sikrere lading, raskere ladefart og mindre vedlikehold.



**Fastmontert kabel** kan benyttes på de fleste nye elbiler (Nissan LEAF, Mitsubishi i-MiEV m.fl.). I likhet med den nye elbilkontakten reduserer den risikoen for overbelastning, varmgang og slitasje og gir noe raskere lading enn med husholdningskontakten. Disse må som regel henges på vegg, men finnes også som ladestolper med fastmontert kabel.



For boligselskap vil det være fornuftig å tenke langsiktig og velge en fleksibel ladeløsning som ikke binder seg til én type teknologi eller bilmodell. Elbilforeningen anbefaler:

- **Et ladepunkt (veggboks eller stolpe) som har to typer kontakter. En vanlig husholdningskontakt for å ivareta dagens ladeløsning og den nye elbilkontakten, såkalt Type 2.**

Dette er en fleksibel løsning som vil gi dagens elbileiere strømtilgang, og morgendagens elbilister både sikrere og raskere lading. Hver elbilist vil ha en egen ladekabel som passer til deres elbil og til en av kontaktene i ladeuttaket.

Se [elbil.no](http://elbil.no) for oversikt over leverandører av ladeutstyr som passer i borettslag og sameier.



### Raskere lading

I de fleste tilfeller trenger ikke elbilene raskere lading enn fra en 16A-kurs når de lader over natten. Da fullader man normalt et tomt batteri på 6-9 timer. For enkelte elbiler med større batteripakker kan det ønskes raskere lading. Men det må bli opp til styret om det er verdt en høyere investeringskostnad. Det viktigste er å tilby basisbehovet. Men det kan være fornuftig å tilrettelegge for oppgradering til raskere lading ved å bruke tykkere kabler til ladepunktene.

### Plassering av ladeplasser

For å redusere kostnadene vil det være fornuftig å etablere ladeplasser i nærheten av strømskap. Veggmonterte ladebokser er billigere å montere enn frittstående ladestolper som krever gravearbeid. Ladepunktene kan gjerne plasseres på mindre attraktive p-plasser for å hindre unødige konflikter om fordeling av plasser mellom beboerne.



### Fordeling av ladeplasser

Etter at ladeplassene er etablert, bør det komme inn i vedtektene hvordan ladeplassene fordeles. I de fleste tilfeller har hver boenhet bruksrett på en p-plass, men ikke en fast plass. Da kan styret omfordele p-plassene etter behov. Beboere med elbil kan bytte plass og få tildelt p-plass med ladekontakt.

### Ladbare hybridbiler

Ladbare hybridbiler (plug-in hybrid) er utstyrt både med bensin-/dieselmotor og elektromotor, samt batterier som kan lades fra strømmettet. For kortere turer (ca 16-70 km avhengig av modell) kan disse kjøres elektrisk og forurensningsfritt. For lengre turer får de hjelp av bensin-/

dieselmotoren for å komme fram. Ladbare hybridbiler har normale registreringsskilt, mens skiltene på elbiler alltid starter med EL. For at ladbare hybridbiler skal kjøre mest mulig på utslippsfri elektrisitet, er det viktig at de får tilgang til ladeplasser. Men disse bilene er ikke avhengige av strøm for å komme seg fram, så elbiler bør prioriteres om det er for få ladeplasser. Sjekk om eventuelle støtteordninger dekker etablering av ladepunkt for ladbare hybridbiler.



### Oppmerking og skilting

Ladeplassene bør merkes tydelig slik at de ikke blir okkupert av biler som ikke har behov for lading. God skilting vil også vekke nysgjerrighet og få flere beboere til å vurdere elbil. Elbilforeningen tilbyr et skilt med teksten «Reservert ladeplass for ladbar motorvogn» som inkluderer elbil og ladbare hybridbiler.

### Kostnader ved etablering og bruk

Den nye elbilkontakten er mer teknisk avansert og vil koste mer enn en vanlig stikkontakt på veggen. Et ladepunkt med fastmontert kabel eller den nye elbilkontakten vil koste fra 10.000 kroner inkludert installasjon. En vanlig stikkontakt på veggen bør koste mindre.

Elbilforeningen anbefaler at boligselskapet søker å få dekket mest mulig av investeringskostnaden gjennom støtteordninger omtalt tidligere i brosjyren. Elbilistene i boligselskapet kan betale et fast månedsbeløp som dekker strømforbruk og vedlikehold. Strømkostnadene for en elbil er lave, med dagens strømpriser mellom 15-20 øre per km. Månedlige utgifter for elbilisten blir uansett lavere enn tilsvarende drivstoffutgifter for en bensin- eller dieselbil.



# Om prosjektet og samarbeidspartnerne

Denne veilederen er utarbeidet av Norsk Elbilforening i samarbeid med blant annet OBOS og Oslo kommune. Veilederen er en del av prosjektet «Ladbare biler i borettslag og sameier», støttet av Transnova. Hovedmålsettingen til prosjektet er å få flere borettslag og sameier til å etablere ladeplasser for elbiler og ladbare hybridbiler.

Les mer om prosjektet på [elbil.no/prosjekter/borettslag/](https://elbil.no/prosjekter/borettslag/)

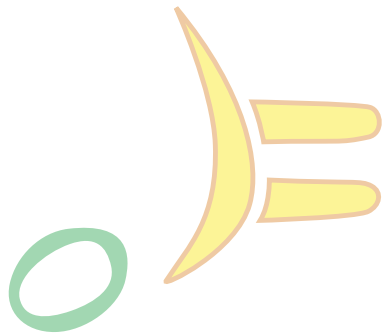


Oslo kommune



«I en hektisk hverdag vil det være nyttig med en veileder som motiverer og viser steg for steg hvordan styret kan gå fram. Arbeidet vil også være nyttig for oss når vi skal gi råd til styret i alle borettslagene og sameiene vi er forretningsfører for.»

KARI-ANNE S. PEDERSEN, OBOS.



## «Foreløpig er det 17 borettslag og sameier som har benyttet seg av støtteordningen i Oslo»

MARIANNE MØLMEN, BYMILJØETATEN I OSLO KOMMUNE.

### Utvider kapasiteten

Oppsal borettslag i Oslo opprettet i 2011 to ladeplasser for beboere med elbil. Nå utvider de kapasiteten.

Begge ladeplassene er i daglig bruk, og styret har fått et par nye henvendelser om behov for ladeplass. Styreleder Nils Roverudseter (t.h. på bildet) og styremedlem Øivind Weydahl er positive til å tilby strøm til beboere som kjører elbil.

Oppsal borettslag består av 597 leiligheter som deler på 200 p-plasser. Styret vil derfor opprette ladeplasser

etter behov, siden de ikke har ledig kapasitet. I forbindelse med gravearbeid vil de også legge rør i bakken som gjør det lett å trekke kabler og framover opprette flere ladeplasser.

De to plassene som ble opprettet i desember 2011, har blitt brukt fast av to beboere med elbil. Prisen er 1.000 kroner årlig til strøm i tillegg til ordinær p-plassleie. Strømforbruket er nettopp avlest, og er ikke mer enn henholdsvis 983 og 1147 kWh for nær halvannet års bruk.



# Ord og uttrykk

En **ladestasjon** er en lokasjon med flere ladepunkt.

Et **ladepunkt** – eller en ladeplass – er én reservert parkeringsplass med tilhørende lademulighet for elbil.

Den vanlige **husholdningskontakten**, på fagspråket *Schuko*, har hittil vært vanligst å bruke for elbiler. Den er ikke så velegnet for kontinuerlig høye strømstyrker som den nye elbilkontakten, og gir derfor lavere ladefart.

**Den nye elbilkontakten** vil framover bli standarden for elbillading. Foruten å være mer robust og dermed muliggjøre raskere lading, gir den også muligheter for kommunikasjon mellom elbilen og strømmettet slik at ladingen foregår under ekstra trygge forhold, såkalt Mode 3 lading. På fagspråket kalles kontakten Type 2.

**Ladeboks** er for veggmontering og inneholder en eller flere stikkontakter, med sikringer og strømmåler i boksen. Fortrinnsvis låsbar. Brukes det nøkkellås, bør den være for «ladenøkkelen» (R118) som alle elbilister har.

**Ladestolpe** er det samme som ladeboks, men med stolpe som festes i bakken.

**Hjemmeladeuttak** er en mer avansert ladeboks fortrinnsvis for veggmontering, med stikkontakt til å plugge inn i, eller en fast kabel som plugges i elbilen. Med en kommunikasjons- og kontrollenhet som gir sikrere og raskere lading – såkalt Mode 3.

**Ladeeffekt** eller **ladefart** angir hvor fort elbilen kan lades. Normalt har det vært lagt opp til dedikerte 16A-kurser som kan gi maks 3,6 kW ladeeffekt, tilsvarende normalt 15-25 km kjørelengde pr time lading. Flere biler vil etter hvert kunne benytte 32A-kurs, da halveres ladetida.

Med **hurtigere lading** er det mulig å fylle batteripakka fra 0-80% på ned til 20 minutter. Det finnes også varianter av «rask normallading» og «semihurtiglading» som kan redusere ladetida ned til 1 time. I mindre grad aktuelt for elbiler som skal lade hjemme om natta, men kan også der være aktuelt for elbiler med store batteripakker. Etableringskostnaden øker jo høyere ladeeffekten skal være.

Ønsker du å lese mer om ladeteknologi og muligheter, anbefaler vi [www.ladestasjoner.no](http://www.ladestasjoner.no).



# Kravspesifikasjon for installasjon av ladepunkt

## Anbud på ladepunkt for elbil

Oppdragsgiver: .....

Kontaktperson: .....

Besøksadresse: .....

Anbudsfrist: .....(dato)

## Spesifikasjoner

Antall ladepunkt med dedikert 16A-kurs: .....

Antall meter kabelstrekk fra strømskap til ladepunkter: .....

☐ Kabling med 4 kvadrat tverrsnitt som muliggjør oppgradering til raskere lading

☐ Felles undermåler for alle ladepunkt

### Type kontakt:

☐ Husholdningskontakt (Schuko)

☐ Elbilkontakt (Type 2)

☐ Fast kabel (Type 1)

☐ Dobbelt uttak (Schuko/Type 2)

### Montering:

☐ Veggmontert låsbar ladeboks med standard ladenøkkel (R118)

☐ Frittstående låsbar stolpe utendørs inkludert fundament og graving

Kilde: Energi Norge

# Forslag til tekst for vedtekter

## Ladeplasser for elbiler

Noen av parkeringsplassene er tilrettelagt som ladeplass for elbil og ladbar hybridbil. De som disponerer slike ladbare biler, har fortrinnsrett til disse plassene. Det er en forutsetning for å kunne gjøre krav på ladeplass at vedkommende fra før disponerer parkeringsplass.

Andelseiere som disponerer parkeringsplasser med lademulighet, men som ikke selv disponerer elbil eller ladbar hybridbil, må bytte plassen med andelseier som disponerer

slik bil og har behov for ladeplass. Andelseiere som er berettiget til en slik ladeplass, melder sin interesse til styret og styret er ansvarlig for tildeling av disse plassene etter venteliste.

De som disponerer ladeplass for elbil eller ladbar hybridbil, betaler for strømforbruket knyttet til lading med et fast beløp hver måned fastsatt av styret.

Denne kontrakten kan brukes som utgangspunkt.

## KONTRAKT FOR DISPONERING AV LADEPLASS FOR ELBIL

### MELLOM

**BOLIGSELSKAPET** (legg inn navn på selskapet)

### OG

---

#### 1. FORUTSETNING

Plassen kan kun disponeres av beboer med elbil eller ladbar hybridbil.

*(hvis andelseier har plass som følger leiligheten tas i tillegg følgende forutsetning inn)*

I tillegg må beboer, for å kunne gjøre krav på ladeplass, disponerer parkeringsplass i parkeringsanlegget.

#### 2. DRIFTSKOSTNADER

a) Brukeren betaler kr \_\_\_\_\_ pr. måned til boligselskapet for driftskostnader knyttet til ladepunktet.

Denne kostnaden er et tillegg til eventuelle andre kostnader knyttet til parkering.

b) Leien kan reguleres med 1 måneds varsel.

c) Gjør brukeren seg skyldig i vesentlig mislighold kan styret fatte vedtak om fraflytting av ladeplassen.

#### 3. BRUK AV LADEPLASS

a) Parkeringsplassen skal kun benyttes av elbil/ladbar hybridbil.

b) Strøm skal ikke benyttes til annet enn lading av elbil/ladbar hybridbil

c) Fremleie av ladeplassen er ikke tillatt uten styrets skriftlige samtykke.

d) Ladeplassen må benyttes i samsvar med de til enhver tid gjeldende retningslinjer for bruk.

#### 4. VARIGHET

s) Leieforholdet løper inntil oppsigelse finner sted. I leieperioden gjelder en gjensidig oppsigelsesfrist gjeldende fra den 1. i påfølgende måned.

b) Dersom bruker ikke lenger har behov for ladeplass kan styret, ved behov, gi plassen til en annen som oppfyller kravene til å disponere ladeplass. Bruker vil da få tildelt en annen parkeringsplass.

#### 5. KONTRAKT

Kontrakten er underskrevet i to eksemplarer, ett til hver av partene.

\_\_\_\_\_, den

For boligselskapet:

Bruker:

---

---

**Norsk Elbilforening**  
Ekebergveien 1 A  
0192 Oslo

elbil@elbil.no  
90 70 45 45  
elbil.no

