



Innst. 315 S

(2016–2017)

Innstilling til Stortinget fra energi- og miljøkomiteen

Dokument 8:70 S (2016–2017)

Innstilling fra energi- og miljøkomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja om å sikre at alle i borettslag og sameier får mulighet til å lade elbilene sine, samt opptrappingsplan for salg av nullutslippsbiler

Til Stortinget

Bakgrunn

Følgende forslag fremmes i representantforslaget:

- «1. Stortinget ber regjeringen opprette en rådgivningstjeneste finansiert av Enova hvor boligbygg kan få rådgivning knyttet til installasjon av ladepunkt i fellesgarasjer o.l. Rådgivningstjenesten kan opprettes i samarbeid med kommunene.
2. Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å opprette en utløsende støtteordning hvor boligbygg kan søke om støtte til nødvendige infrastrukturinvesteringer for å tilby beboere å sette opp ladepunkt. Selve ladepunktet bekostes av den enkelte bruker eller borettslag.
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at det i nasjonalt regelverk for nybygg og rehabilitering av bygg stilles krav om tilrettelegging for ladepunkter på alle biloppstillingsplasser.
4. Stortinget ber regjeringen fremme forslag til utforming av nasjonal regulering som sikrer eiere i borettslag, eierseksjonssameier og sameier rett til å anlegge ladepunkt med mindre det foreligger saklig grunn for det.
5. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2018 foreslå en opptrappingsplan for å

nå målet om at nybilsalg etter 2025 skal være nullutslippsbiler, med en viktig milepæl i 2021.

6. Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2018 foreslå en plan for hvilken virkemiddelbruk man planlegger for å nå målet om at nybilsalg etter 2025 skal være nullutslippsbiler.»

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Åsmund Aukrust, Per Rune Henriksen, Anna Ljunggren, Audun Otterstad og Terje Aasland, fra Høyre, Tina Bru, Odd Henriksen, Eirik Milde og Torhild Aarbergstø, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen og Øyvind Korsberg, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Andersen Eide, fra Senterpartiet, Marit Arnstad, fra Venstre, lederen Ola Elvestuen, fra Sosialistisk Venstreparti, Olivia Corso Salles, og fra Miljøpartiet De Grønne, Rasmus Hansson, viser til Representantforslag 70 S (2016–2017).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, viser til representantforslaget, hvor forslagsstillerne påpeker at regelverk og støtteordninger for å etablere ladepunkt for elbiler i blokkbebyggelse, borettslag og sameier må bli betydelig bedre. Flertallet støtter dette.

Flertallet foreslår på denne bakgrunn:

«Stortinget ber regjeringen fremme forslag til utforming av nasjonal regulering som sikrer eiere i borettslag og sameier rett til å anlegge ladepunkt – med mindre det foreligger saklig grunn for at en slik etablering ikke kan finne sted.»

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, foreslår:

«Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man kan innføre krav til at nye bygg og bygg som underlegges større ombygginger, skal være ladeklare bygg.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne, foreslår:

«Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2018 foreslå konkrete tiltak og virkemidler slik at alt nybilsalg fra 2025 skal baseres på nullutslippsteknologi.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at regjeringen og samarbeidspartiene har ført en ambisiøs elbilpolitikk, og at andelen lav- og nullutslippsbiler er stadig økende. Flertallet viser til at Enova senest i statsbudsjettet for 2017 ble tildelt en ekstra bevilgning på 300 mill. kroner for blant annet å videreutvikle ladeinfrastruktur for elbiler.

Flertallet viser videre til at nullutslippsbiler vil være viktig for å nå 2020-målene og for at personbiltransporten skal bidra til å nå Norges klimamål for 2030. Flertallet mener at en godt utbygd ladeinfrastruktur er viktig på veien mot reduserte utslipp i transportsektoren, og at tilgang på hurtig- og normal-lading er viktig for å øke markedsandelene for elektriske biler. Flertallet viser til at Enova allerede har støttet etableringen av hurtiglader langs de nasjonale transportkorridorene og er i ferd med å etablere en rettighetsbasert ordning for offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for elbil.

Flertallet er positive til at også de som bor i sameier og borettslag, får mulighet til å lade elektriske kjøretøy i egen bolig. Flertallet viser i den sammenheng til at Enova har opplyst at de vil vurdere å utvide sin satsing på energirådgivning for bygg- og boligsektoren til også å omfatte energi- og klima-effektive transportløsninger. Flertallet har merket seg at det allerede er utarbeidet en veileder for borettslag fra Elbilforeningen, og mener at det vil være

en fordel om også rådgivnings- og tjenestemarkedet drives av etterspørselen i markedet.

Flertallet viser til at kommunene etter dagens lovverk har anledning til å kreve at det avsettes parkeringsplasser for elektriske kjøretøy i sine reguleringsplaner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet har imidlertid merket seg at kommunal- og moderniseringsministeren i svarbrevet 21. april 2017 påpeker en rekke forhold som bør utredes når det gjelder retten til å etablere ladepunkt for dem som bor i borettslag og sameier. Disse medlemmer ber regjeringen utrede ulike problemstillinger knyttet til etablering av ladepunkt i både nye borettslag og sameier, samt ved større rehabiliteringer, og fremmer derfor følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede ulike problemstillinger og barrierer for etablering av ladepunkt for elektriske kjøretøy i borettslag og sameier.»

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne viser til at en ladestøtte som rettes mot «boligbygg med fellesgarasjer» ikke omfatter parkeringshus, til tross for at det er et betydelig behov for støtte til investeringer i parkeringshus. Støtten bør derfor omfatte «fellesgarasjer» generelt, uten å være avgrenset til boligbygg. Disse medlemmer viser til at parkeringsforskriften som trådte i kraft 1. januar 2017, pålegger offentlige p-hus å legge til rette for lading for en «tilstrekkelig andel» plasser, dvs. at det «alltid skal være ledig ladeplass». Denne plikten er imidlertid begrenset oppad til det er lagt til rette for lading på 6 pst. av plassene, og ut over dette er det ingen plikt. Konsekvensene av dette er at ladeutbygging i offentlige p-hus kan bli liggende kraftig etter elbilutviklingen, og stoppe ved 6 pst. frem til man begynner å tape penger på ikke å tilby lading.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen trappe opp kravet til parkeringshus om tilrettelegging for lading fra dagens 6 pst.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne peker på at folk flest bor i hus og har tilgang til parkering og lading i tilknytning til huset sitt. I byer er derimot parkering i felles garasjeanlegg mer vanlig. Offentlig tilgjengelige garasjeanlegg har pålegg om å tilby garasjeplasser med lading, men det

gjelder ikke parkeringsplasser i sameier og borettslag. Siden mange elbileiere opplever motstand mot å legge til rette for elbilparkering i felles parkeringsanlegg, blant annet fordi det er kostnadskrevenende eller fordi beslutningstakere besitter mangel på kunnskap, ville det etter disse medlemmers oppfatning være riktig at staten oppretter tilskudd til en rådgivningstjeneste for beboere, eksempelvis i regi av bykommuner eller Elbilforeningen. Disse medlemmer mener det er nødvendig at regjeringen i sin vurdering av virkemidler for å utløse lademuligheter i felles garasjeanlegg fremmer en forsterket ordning med utløsende støtte til en slik omlegging.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber regjeringen opprette en rådgivningstjeneste finansiert av Enova, hvor boligbygg kan få rådgivning knyttet til installasjon av ladepunkt i fellesgarasjer o.l. Rådgivningstjenesten kan opprettes i samarbeid med kommunene.»

«Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å opprette en utløsende støtteordning hvor boligbygg kan søke om støtte til nødvendige infrastrukturinvesteringer for å tilby beboere å sette opp ladepunkt. Selve ladepunktet bekostes av den enkelte bruker eller borettslag.»

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at ladestøtten for elbiler omfatter 'fellesgarasjer' generelt, uten å være avgrenset til boligbygg, slik at ladestøtte også kan sikre rask utbygging av lading i parkeringshus og på arbeidsplasser.»

Tiltak og virkemidler for lav- og nullutslippsbiler

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til at både antallet og andelen lav- og nullutslippsbiler har vært sterkt økende de siste årene. Flertallet viser til at i tillegg til støtten gjennom Enova, er fordelene for elbiler videreført og utvidet i enigheten om statsbudsjett for 2017. Flertallet viser til at nullsats for merverdiavgift for elbiler videreføres til 2020, at tilsvarende fordeler for brenselceller som for elbiler videreføres til 2025 eller 50 000 solgte biler, og at utslippsfrie biler ikke skal betale mer enn halvparten av takstene for vanlige biler, men med mulighet for enda lavere takster bestemt lokalt. Flertallet viser til at det også skal fremmes forslag om fritak for årsavgift for elbiler.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne mener det er viktig at det tas høyde for en svært stor andel elbiler i den norske bilparken når det gjøres investeringer i ladeinfrastruktur. Det vil være dårlig samfunnsøkonomi å investere i oppgradering av for eksempel strømforsyning, styringssystemer og kabeltrekk i fellesgarasjer som bare går til en liten del av biloppstillingsplassene. Disse medlemmer mener Enovas støtte til slike investeringer derfor bør legge til rette for at utbygger velger en langsiktig horisont for investeringen og investerer i lading til for eksempel 80 pst. av parkeringsplassene. Disse medlemmer mener derfor at regjeringen bør sørge for at Enovas støtte til elbillading stimulerer til investeringer i infrastruktur som kan betjene en høy andel elbiler.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Stortinget har slått fast at alle lette varebiler som selges etter 2025, skal ha nullutslippsteknologi. Dette medlem viser til at lette varebiler i dag har reduserte satser for CO₂-komponenten i engangsavgiften. Dette medlem viser til at tilsvarende var tilfelle for drosjenæringen, men at den rødgrønne regjeringen innførte full CO₂-avgift i engangsavgiften – med positiv miljøeffekt som resultat.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative forslag til statsbudsjett, der Sosialistisk Venstreparti foreslo å innføre full CO₂-avgift i engangsavgiften for lette varebiler. Dette ville gjøre elbilen konkurransedyktig for langt flere bedrifter, helt uten subsidier. Dette medlem går derfor imot å gi Enova-støtte til kjøp av lette elvarebiler.

Komiteens medlem fra Miljøpartiet De Grønne viser til at det å etablere lading til mange plasser ofte er en stor kostnad for borettslag og sameier. I dag opererer Enova i hovedsak med en støtteandel på 40–50 pst. Dette medlem mener det er behov for å øke denne andelen for å sikre at flere klarer å finansiere utbygging av lading. Dette medlem mener derfor at støtteandelen bør økes til minst 70 pst. av investeringen ved tilrettelegging for lading for elbiler for over 70 pst. av plassene i et parkeringshus/fellesgarasje.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at støtteandelen for Enova-støtte til utbygging av elbillading økes til minst 70 pst. av investeringen ved tilrettelegging for lading for elbiler ved over 70 pst. av plassene i et parkeringshus/en fellesgarasje.»

Dette medlem viser videre til at det er etablert en støtteordning for investeringer i nullutslipps nyttekjøretøy. Dette medlem mener etableringen av denne ordningen er et viktig steg fremover, men vil understreke at ordningen både begrenses av at Enova har begrensede ressurser til disposisjon, og at ordningen er avgrenset til å gjelde søknader på mer enn 10 000 KWh.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen foreslå en støtteordning for elvarebiler som supplerer Enovas støtte, slik at også søknader under 10 000 KWh kan få innvilget støtte.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen om å utrede ulike problemstillinger og barrierer for etablering av ladepunkt for elektriske kjøretøy i borettslag og sameier.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen trappe opp kravet til parkeringshus om tilrettelegging for lading fra dagens 6 pst.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen opprette en rådgivningstjeneste finansiert av Enova, hvor boligbygg kan få rådgivning knyttet til installasjon av ladepunkt i fellesgarasjer o.l. Rådgivningstjenesten kan opprettes i samarbeid med kommunene.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen pålegge Enova å opprette en utløsende støtteordning hvor boligbygg kan søke om støtte til nødvendige infrastrukturinvesteringer for å tilby beboere å sette opp ladepunkt. Selve ladepunktet bekostes av den enkelte bruker eller borettslag.

Forslag fra Miljøpartiet De Grønne:

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen sørge for at ladestøtten for elbiler omfatter «fellesgarasjer» generelt, uten å være avgrenset til boligbygg, slik at ladestøtte også kan sikre rask utbygging av lading i parkeringshus og på arbeidsplasser.

Forslag 6

Stortinget ber regjeringen sørge for at støtteandelen for Enova-støtte til utbygging av elbillading økes til minst 70 pst. av investeringen ved tilrettelegging for lading for elbiler ved over 70 pst. av plassene i et parkeringshus/en fellesgarasje.

Forslag 7

Stortinget ber regjeringen foreslå en støtteordning for elvarebiler som supplerer Enovas støtte, slik at også søknader under 10 000 KWh kan få innvilget støtte.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I og III fremmes av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne. Tilrådingen II fremmes av alle partier unntatt Fremskrittspartiet.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen fremme forslag til utforming av nasjonal regulering som sikrer eiere i borettslag og sameier rett til å anlegge ladepunkt – med mindre det foreligger saklig grunn for at en slik etablering ikke kan finne sted.

II

Stortinget ber regjeringen vurdere hvordan man kan innføre krav til at nye bygg og bygg som underlegges større ombygginger, skal være ladeklare bygg.

III

Stortinget ber regjeringen i forslag til statsbudsjett for 2018 foreslå konkrete tiltak og virkemidler slik at alt nybilsalg fra 2025 skal baseres på nullutslippsteknologi.

IV

Dokument 8:70 S (2016–2017) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Heikki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja

om å sikre at alle i borettslag og sameier får mulighet til å lade elbilene sine, samt opptrappingsplan for salg av nullutslippsbiler – vedlegges protokollen.

Oslo, i energi- og miljøkomiteen, den 23. mai 2017

Ola Elvestuen

leder

Terje Aasland

ordfører

VEDLEGG**Brev fra Olje- og energidepartementet v/statsråd Terje Søviknes til energi- og miljøkomiteen, datert 21. april 2017****Vedr Representantforslag 70 S (2016-2017) om å sikre at alle i borettslag og sameier får mulighet til å lade elbilene sine, samt opptrappingsplan for salg av nullutslippsbiler**

Jeg viser til brev av 31.03.2017 til klima- og miljøministeren vedlagt representantforslag 70 S (2016-2017) om å sikre at alle i borettslag og sameier får mulighet til å lade elbilene sine, samt opptrappingsplan for salg av nullutslippsbiler, fra stortingsrepresentantene Audun Lysbakken, Heiki Eidsvoll Holmås og Abid Q. Raja.

Saken er oversendt olje- og energiministeren for utredning. Jeg har vurdert forslagene knyttet til Enovas virksomhet. I tillegg har jeg innhentet vurderinger fra kommunal- og moderniseringsministeren og finansministeren.

I tråd med Stortingets behandling av energimeldingen, Meld St. 25 (2015-2016) om energipolitikken mot 2030, inngikk Olje- og energidepartementet før jul en ny fireårig styringsavtale med Enova om forvaltningen av midlene fra Energifondet. Stortinget sluttet opp om en styringsmodell der Enova fortsatt skal ha stor faglig frihet til å utvikle virkemidler og tildele enkeltprosjekter. Komiteen understreket at styringsmodellen må bidra til en effektiv ressursutnyttelse og gi Enova mulighet til å angripe de viktigste barrierene for introduksjon og utbredelse av energi- og klimaløsninger, og til å drive frem varige markedsendringer.

I den nye avtalen med departementet vris Enovas oppmerksomhet enda mer mot klima og innovasjon. Dette betyr en styrket satsing på reduserte utslipp i transportsektoren og andre ikke-kvotepliktige næringer og innovative løsninger tilpasset lavutslippssamfunnet. Det legges opp til at energieffektive og klimaeffektive løsninger på sikt bør bli foretrukket uten støtte.

I avtalen er det tatt inn særlige vilkår om at Enova skal bidra til utvikling av drivstoffinfrastruktur for utslippsfri land- og sjøtransport, herunder elektrisitet og hydrogen. Det er også tatt inn særlig vilkår om at Enova skal tilby en rettighetsbasert ordning for offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for elbil. Støtten skal ikke gjelde for privatpersoner.

Enova har allerede støttet etableringen av hurtiglader langs de nasjonale transportkorridorene og er i ferd med å etablere en ordning med rettighetsbasert ordning for offentlig tilgjengelig ladeinfrastruktur for elbil. Enova har også støttet flere konseptutredninger for energi- og klimaeffektiv energiforsy-

ning av bygg og områder der også transport og elbilladning inngår.

Enova har lenge hatt en landsdekkende informasjons- og rådgivningstjeneste. Enova er i ferd med å evaluere og videreutvikle sitt tilbud av informasjons- og rådgivningstjenester og de opplyser om at det i den sammenhengen vil være naturlig å vurdere om rådgivning for elbilladning til boligsameier bør inkluderes. På lik linje som for elbillademarkedet for øvrig, vil det være en fordel om utviklingen av rådgivnings- og tjenestemarkedet blir etterspørsels- og markedsdrevet. Elbilforeningen tilbyr allerede denne type tjeneste, og det er utarbeidet en veileder for borettslag. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har også utarbeidet en mer generell veileder for planlegging og prosjektering av ladeinstallasjoner.

Innen bygg- og boligsektoren har utviklingen av et energirådgivningsmarked vært et satsingsområde for Enova. Enova opplyser om at det vil være naturlig for dem å vurdere å utvide denne satsingen til også å omfatte energi- og klimaeffektive transportløsninger.

Enovas erfaring med støtte til energitiltak i borettslag og boligsameier viser at det i praksis er krevende å få gjennomført selv lønnsomme investeringer. Å kompensere for kostnader ved oppgradering av infrastruktur for elektrisitetsforsyning i boligsameier vil ikke bidra til å løse barrierene som knytter seg til for eksempel beslutningsstruktur i lag og sameier. Slik støtte vil heller ikke bidra til å styrke konkurransevnen til elbiler på varig basis.

Styringsmodellen for Enova sikrer at foretaket kan prioritere innsatsen mot de viktigste barrierene og der hvor innsatsen gir mest effekt. Jeg mener at forslag nr. 1 og 2 er godt ivaretatt gjennom den eksisterende avtalen. Jeg mener det vil være uheldig å pålegge Enova å innføre nye ordninger som omprioriterer midler fra andre viktige satsinger.

Jeg har innhentet følgende vurderinger fra kommunal- og moderniseringsministeren til forslag 3 og 4:

"Representantforslaget viser til det nasjonale regelverk for nybygg og rehabilitering av bygg. Slik jeg forstår representantene, anser de plan- og bygningsloven og byggt teknisk forskrift som det aktuelle regelverket i denne sammenheng.

Byggt teknisk forskrift stiller krav til tiltak innenfor områder som universell utforming, sikkerhet mot naturpåkjenning, uteareal, ytre miljø, konstruksjonsikkerhet, sikkerhet ved brann, planløsning, energi,

miljø og helse. Forskriften omfatter bygningstekniske installasjoner som for eksempel ventilasjonsanlegg, brannvarslingsanlegg og heis.

Krav til det elektriske anlegget er imidlertid ikke omfattet av forskriften. Etablering av ladestasjon for elkjøretøy er ikke en direkte del av bygningens konstruksjon og påvirker ikke byggets sikkerhet eller brukbarhet. Det er heller ikke av betydning for tilgangen til bygg eller driften av disse. Etter mitt syn er krav om etablering av ladestasjoner for elkjøretøy grunnleggende forskjellig fra det byggetekniske forskrift skal ivareta. Utbredelsen av bruk av elkjøretøy og behovet for ladestasjoner vil også variere fra sted til sted. Jeg mener derfor at det ikke er hensiktsmessig å oppstille et obligatorisk krav til tilrettelegging for ladepunkter på alle biloppstillingsplasser i nybygg og ved rehabilitering av bygg i byggetekniske forskrift.

Jeg vil imidlertid gjøre oppmerksom på at kommuner i sine reguleringsplaner kan kreve at det avsettes parkeringsplasser reservert for elkjøretøy.

Jeg forstår forslaget slik at det går ut på å gi den enkelte beboer i et borettslag eller et eierseksjons-sameie en individuell rett (en «individualrettighet») til å anlegge ladepunkt for elbil i tilknytning til den parkeringsplassen den aktuelle beboeren disponerer, kun med det forbehold at styret måtte mene at det foreligger en saklig grunn til å nekte.

Forslagsstillerne trekker i premissene for forslaget en parallell til regelen i dagens eierseksjonslov § 21 annet ledd. Bestemmelsen gir personer med nedsatt funksjonsevne rett til å gjennomføre nødvendige tiltak på fellesarealene. Eksempler på tiltak som er nødvendige på grunn av nedsatt funksjonsevne kan være rampe eller trappeheis i en felles trappeoppgang. Slike tiltak er ofte midlertidige, og kan fjernes når behovet for dem ikke lenger er tilstede – for eksempel fordi den aktuelle beboeren har flyttet.

Å innrømme en slik individualrettighet reiser flere vanskelige spørsmål, som det ikke er mulig å utrede på en forsvarlig måte innenfor den korte fristen. Jeg vil bare kort minne om at det er årsmøtet som er det øverste styringsorganet i både eierseksjonssameier og borettslag. Begge lovene har bestemmelser om hvor stor andel av seksjonseierne/andelseierne som

må støtte ulike tiltak for at de skal kunne vedtas. Jo mer inngripende eller alvorlig et tiltak er, desto større andel av seksjonseierne/andelseierne må støtte tiltaket. Poenget er at avgjørelser tas etter demokratiske beslutningsprosesser, og at individualrettigheter har liten plass i kollektive boformer – uansett hvor aktverdig formålet med tiltaket måtte være.

Ladepunkter for elbiler er utvilsomt viktige i et større miljøperspektiv, men anleggelse av ladepunkter krever installasjoner på arealer som tilhører fellesskapet. For det første må selve ladepunktet stå på fellesarealet. For den andre vil det etter det jeg vet ofte være nødvendig å oppgradere eller gjøre endringer på eksisterende felles el-anlegg for å sikre tilstrekkelig kapasitet. Installasjonen vil også kunne få konsekvenser for fellesskapet, som ikke er like synlige. Jeg tenker spesielt på økt brannfare eller økte strømutfgifter. Selv om de negative konsekvensene av forslaget ikke nødvendigvis trenger å være så store, og det sikkert er mulig å finne frem til rettfærdige måter å måle og fordele utgiftene på, så mener jeg det vil være uforsvarlig nå å foreslå en rett for den enkelte til å anlegge ladepunkt uten først å ha sett nærmere på konsekvensene av forslaget."

Jeg har innhentet følgende vurderinger fra finansministeren til forslag 5 og 6:

"Teknologiutviklingen for null- og lavutslippsbiler har gått raskere enn tidligere forventet. Samtidig har el-bilfordelene blitt forlenget og engangsavgiften er ytterligere lagt om for å legge til rette for miljøvennlige valg ved kjøp av ny bil. De kraftige økonomiske virkemidlene har bidratt til at utslipp per kjørt kilometer for personbiler har avtatt sterkt.

Regjeringen vil legge til rette for at det skal lønne seg å velge nullutslipp ved kjøp. I Nasjonal transportplan legger Regjeringen bl.a. til grunn at nye personbiler skal være nullutslippskjøretøy i 2025.

Analysen viser at vi ikke når ambisiøse utslippsreduksjoner innen vegtransporten uten insentiver. Regjeringens allerede vedtatte virkemidler antas å gi vesentlige bidrag til å nå måltallene. Forbedringer av teknologisk modenhet i kjøretøysegmentene, slik at nullutslippskjøretøy blir konkurransedyktige med konvensjonelle løsninger, ligger til grunn for måltallene."

