

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår dato:
1.9.2014

Vår ref:
CB

Deres dato:
30.5.2014

Deres ref:
14/107-

Høring:

Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

Norsk Elbilforening viser til Samferdselsdepartementets forslag til ny felles parkeringsregulering, og vil gi følgende innspill.

Norsk Elbilforening er en medlems- og interesseorganisasjon som jobber for å fremme energieffektive, ladbare kjøretøy som helt eller delvis er drevet av elektrisitet fra fornybare energikilder. Vi representerer i dag over 12.000 elbilister.

Oppsummering

- Elbilforeningen er svært positive til et felles regelverk for parkering.
- Gratis parkering for nullutslippsbiler må videreføres for å sikre videre vekst i elbilbestanden.
- I en overgangsperiode bør betalingsfritak for nullutslippsbiler også gjelde en andel private parkeringsplasser som skiltes særskilt.
- Å normallade elbilen mens en likevel står parkert er den mest kostnadseffektive måten å fylle strøm.
- Det må tilbys lademulighet på minst 10 % av tilgjengelige parkeringsplasser, ikke begrenset oppad til 6 % slik det er foreslått.
- I dag er det stort press på offentlige ladeplasser fordi utbyggingen av ladeplasser ikke følger det gode elbilsalget.
- Ladeplasser må reserveres for ladbare motorvogner (elbil og ladbare hybrider som lader). Ladeplasser som brukes kun for parkering er dårlig ressursutnyttelse.

Generelt

Innledningsvis vil uttrykke vår støtte til at det nå legges fram forslag til et felles regelverk for all parkering som tilbys allmennheten. Hovedformålet er å gi forbrukerne økte rettigheter, og det vil også sikre at parkeringstilbudet blir lettere å forstå og forholde seg til.

Dagens situasjon, hvor kun offentlig parkering er særskilt regulert, gjør at parkeringstjenester på de enkelte områder framstår svært ulik for forbrukerne, både når det gjelder vilkår, sanksjoner,

klageadgang, skilting m.v. Det har dessuten vært mange eksempler på useriøse aktører som utnytter mulighetene som ligger i en manglende regulering av privat parkeringsbransje. Dette går ut over forbrukerne, men også den seriøse delen av bransjen.

Vi er svært positive til at vi nå får et regelverk med formål å sikre forutsigbar, balansert og forbrukervennlig utøvelse av parkeringsvirksomhet og at parkeringsvirksomhet vil utøves med god kvalitet og likt uavhengig av hvem som er tilbyder. Forslagene vil styrke forbrukernes rettslige stilling betydelig, og det gis en mye større grad av forutsigbarhet.

Vi vil i det videre konsentrere vår uttalelse om det som er spesielt relevant for elbil i høringsnotatet.

Betalingsfritak for elektriske og hydrogendrevne motorvogner

Norsk Elbilforening (tidligere Norstart) deltok i delarbeidsgruppen som drøftet problemstillingene knyttet til elbil i arbeidet med ny felles parkeringsregulering. Delarbeidsgruppen inkluderte også representanter fra privat parkeringsvirksomhet og målsetningen var å finne fram til en skisse til løsning som kunne være akseptabel for alle.

Arbeidsgruppens forslag var at elektriske og hydrogendrevne motorvogner frem til 2020 skulle ha et betalingsfritak i minst 3 timer og at hvert anlegg (eller kvartal) skulle stille minimum 3 % av det totale antall plasser til gratis disposisjon. Videre at betalingsfritaket skulle gjelde ubegrenset frem til 2020 på parkeringsplasser på en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg, det vil si det såkalte «enerettsområdet», jf. utkastet § 7.¹

Vi mener Samferdselsdepartementet burde følge arbeidsgruppens anbefaling her. At departementet viderefører dagens betalingsfritak for elektrisk og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser er bra, men vi mener det burde være rom for at dette tilbys på en viss andel av private parkeringsplasser som en overgangsordning, slik foreslått av arbeidsgruppen.

Det er behov for gode insentiver om vi skal nå målene om en utskiftning av bilparken med påfølgende reduksjon av utslipp. Derfor er fortsatt fullt betalingsfritak for offentlig parkering svært viktig. Så langt mest i Oslo og de aller største byene, mens insentivet også vil gi effekt i andre byer de nærmeste årene. En overgangsordning med gratis parkering også på en begrenset del av det private tilbudet vil kun øke etterspørselen etter elbiler ytterligere.

Vi legger til grunn at «avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser» i forslaget inkluderer all parkering som er kommunal og avgiftsbelagt, og dermed noe mer enn «enerettsområdet» eller «en integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg». Om kun «enerettsområdet» hadde vært lagt til grunn ville det fjerne kravet om betalingsfritak på mange kommunale parkeringsplasser, eks. på innsiden av fortau.

¹ I høringsnotatet er deler av arbeidsgruppens forslag feil gjengitt på denne måten: «på et tilstrekkelig antall plasser begrenset oppad til inntil 3 % av det totale antall plasser på hvert parkeringsområde».

Informasjon om betalingsfritak

Departementet ber særlig om høringsinstansenes syn på hvordan det skal gå fram om det er betalingsfritak eller ikke, med tanke på at forslaget innebærer et felles parkeringsskilt (skilt 552) for offentlig og privat parkering.

Norsk Elbilforening ber om at det stilles krav om at informasjon om betalingsfritak skal framgå uttrykkelig på underskilt. Dette er viktig for å begrense usikkerhet og forvirring blant forbrukerne. Spesielt i den første tiden etter innføring av nytt regelverk vil mange kunne misforstå betydningen av endringene og at det «vanlige offentlige parkeringsskiltet» nå også gjelder for private parkeringstilbydere, men under andre vilkår. Et eget underskilt vil bidra til å tydeliggjøre at det mange steder ikke er betalingsfritak. Å gjøre dette godt synlig vil dessuten være verdifullt med tanke på å gjøre insentivet kjent, også for potensielle kjøpere av el- og hydrogenbiler. Det er jo nettopp for å fremme salget av elbiler og bidra til en markedsintroduksjon, at vi har et betalingsfritak og andre insentiver.

Tilbud om lading

Utviklingen i det norske elbilmarkedet, hvor vi i 2011 hadde 3 366 elbiler og ved utgangen av juli i år har over 32 000 med rundt 100 prosent økning år for år, viser at elektrifisering av personbilparken er fullt mulig. Et viktig neste steg vil være å ha tilstrekkelig infrastruktur som en driver i salget, men også som et sikkerhetsnett, og ikke minst også for å gi økt rekkevidde. Norsk Elbilforening mener det bør bli like lett å fylle strøm som det er å fylle bensin eller diesel.

Å lade er imidlertid best å gjøre når en uansett står parkert, det sparer tid og det muliggjør normallading, som er den mest kostnadseffektive måten å fylle strøm på. Å tilby lading til sine kunder vil kunne gi et viktig konkurransefortrinn, men vi tror det likevel er viktig å stille krav om et minimum antall ladepunkter. Dette vil kunne bidra til at flere bilturer vil skje elektrisk. Om tilgangen til lading ligger i forkant av elbilutviklingen vil det stimulere til et ytterligere økt salg av elbiler og ladbare hybrider.

Arbeidsgruppen la i sitt forslag til grunn at det må gis lademulighet til minst 6 prosent av det totale antall plasser under forutsetning av at investerings- eller driftskostnadene ikke blir urimelig høye. Det er med undring vi leser departementets omskriving av arbeidsgruppens forslag: «Departementet foreslår derfor at det på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, begrenset oppad til seks prosent av det totale antallet plasser på hvert parkeringsområde, skal det tilbys lademuligheter for ladbar motorvogn, jf. utkastet § 35.»

Slik dette står skrevet er det ikke lenger formulert som et tydelig krav. Vi spør oss om dette er formulert feil, spesielt ettersom Samferdselsdepartementet samtidig slår fast at det er viktig å tilpasse et slikt krav til etterspørselen etter ladepunkter og tilgang til parkeringsplasser med ladepunkt bør utvides parallelt med økningen antall ladbare biler.

Lovteksten § 8 punkt g) i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 er videre formulert slik: «Plikt til å tilby et begrenset tilbud med lademulighet for strøm». En plikter altså å tilby et begrenset tilbud med lademulighet, men begrenset oppad til 6 prosent. Formuleringen betyr muligens at dette er et maksimum av hva staten kan kreve, ikke et maksimum av hva en p-plasser kan tillate seg. Vi synes likevel dette blir for vagt, og dessuten altfor lite ambisiøst.

Vi vil understreke at den private parkeringsbransjen selv var med å utarbeide forslaget til løsning, og at det underveis i dette arbeidet ikke ble uttrykt som et større problem at det ville stilles krav om et minimum antall ladepunkter. Arbeidsgruppen la til grunn at kravet om etablering av ladepunkter gjelder under forutsetning av at investerings- eller driftskostnadene ikke blir urimelig høye. Med urimelig mentes i denne sammenheng at det ikke vil være mulighet til å få dekket investerings- og driftskostnadene gjennom markedsmessig betaling for ladingen. Med dette forbeholdet, og med mulighet til å kunne ta betalt for ladingen burde det kunne spesifiseres et tydeligere krav enn det departementet her legger opp til.

Vi viser til at det er flere kommuner som nylig har gjort vedtak om tilrettelegging for lading som overskrider 6 prosent (10 og 20 prosent). Østfold Fylkeskommune har for eksempel vedtatt at alle fylkeskommunale anlegg skal tilrettelegges med 20 prosent ladedekning innen 2020.

Salget av elbiler øker og er langt høyere enn arbeidsgruppen så for seg da de foreslo minimum 6 prosent ladepunkter. Antallet elbiler har mangedoblet seg siden den gang. Med tanke på salgsutviklingen og målsetningen i klimaforliket mener vi at kravet bør være at det tilbys lademulighet på minimum 10 prosent av det totale antall plasser parkeringsplasser, og andelen bør økes i takt med behovet. Det bør også være mulig å stille strengere krav til nye parkeringsbygg og etableringer.

Særskilt reservering

Arbeidsgruppen viste til at hensynet til tilgjengelighet for de parkerende gjør det ønskelig at plasser med ladepunkter reserveres særskilt. Samtidig fremhevet arbeidsgruppen at dette reduserer fleksibiliteten med tanke på å utnytte plassene.

Departementet har ikke funnet grunn til å stille krav om at parkeringsplasser med lademuligheter skal reserveres for el- og plug-in hybridbiler. Dette selv om de selv slår fast at deres forslag om å videreføre dagens betalingsfritak for el- og hydrogenbiler, jf. punkt 22.2, i stedet for å følge opp arbeidsgruppens forslag her, gjør spørsmålet om særskilt reservering enda mer aktuelt.

Norsk Elbilforening vil understreke viktigheten av å reservere ladeplasser til biler med behov for lading og kan ikke forstå hvorfor Samferdselsdepartementet ikke følger arbeidsgruppens anbefaling her. En elbil har rekkeviddebegrensninger. Spesielt er dette en utfordring på vinterstid hvor tilgjengelig kjørelengde raskt nær halveres. Dette gjør at tilgang til lading fort kan bli en forutsetning for å kunne bruke elbil. Vi oppfordrer våre medlemmer om ikke å oppta ladeplasser hvis de ikke har behov for å lade. Om ladeplassene i tillegg skal være tilgjengelige for konvensjonelle biler vil dette gjøre tilgangen til lading vanskelig og svært uforutsigbar for mange. Det er i tillegg dårlig utnyttelse av penger. Det koster å sette opp og drifte ladere, så ladeplassene bør ikke opptas av biler som ikke kan lade.

Vi foreslår følgende endring av Paragraf 35: «Et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, på minimum 10 prosent av det totale antallet plasser på hvert parkeringsområde, skal ha lademulighet for ladbar motorvogn og være reservert for disse. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra dette dersom investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye.

Arealeffektiv parkering

Avslutningsvis vil vi uttrykke at vi er svært positive til at unntaket for små elbiler, for parkering på tvers av oppmerket felt, opprettholdes: «Elektriske- og hydrogendrevne motorvogner kan likevel på integrert del av ferdselsåre langs offentlig veg parkere på tvers av oppmerket felt dersom alle hjulene er innenfor feltet og overhenget ut over feltet ikke overstiger 40 cm».

Dette muliggjør at flere slike biler kan parkere i samme felt og er et viktig virkemiddel for å fremme mer arealeffektive nullutslippskjøretøy i byene.

Med vennlig hilsen
NORSK ELBILFORENING

Christina Bu
Generalsekretær