

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 dep  
0030 Oslo

Vår dato: 1.9.2014

Deres dato: 30.05.2014

Deres ref: 14/107-

## Høring:

# Nytt felles parkeringsregelverk for offentlig og privat parkering

---

## Innledning

ZERO viser til samferdselsdepartementets forslag til ny felles parkeringsregulering, og vil i denne høringen komme med våre innspill.

ZERO er en miljøstiftelse som jobber for en moderne verden hvor menneskelig aktivitet ikke skader klima og miljø. Transportsektoren i Norge står i dag for rundt en tredjedel av de nasjonale utslippene, og for å få ned disse er det avgjørende å få til en overgang fra fossilt til fornybart i transportsektoren. Elbiler og hydrogenbiler gjør det i dag mulig å kjøre på fornybart drivstoff og er en viktig del av nullutslippssamfunnet. For å fortsette å øke andelen elbiler, og for å få til en innføring av hydrogenbiler er det viktig med gode rammevilkår, gode insentiver og god infrastruktur. Parkeringsplassene rundt om i landet er en viktig del av den infrastrukturen og virkemiddelapparatet for å få flere biler med fornybart drivstoff, og bør i framtiden spille en enda viktigere rolle.

ZERO er positive til en gjennomgang og regulering som omfatter og både privat og offentlig parkering, og ser at det er viktig at disse stemmer bedre overens, og på den måten bli mer oversiktlige for forbrukerne. Det vil også gjøre det lettere å forholde seg til for bilister på fornybart drivstoff. Vi vil i det videre konsentrere vår uttalelse om det som er spesielt relevant for kjøretøy på fornybart drivstoff i høringsnotatet.

## Betaling for elektriske og Hydrogendrevne motorvogner

Det er behov for gode insentiver om vi skal nå målene om en utskiftning av bilparken fra kjøretøy som er avhengige av å kjøre på fossilt drivstoff, til kjøretøy som kan kjøre på fornybar energi, med påfølgende reduksjon av utslipp. Derfor er fortsatt fullt betalingsfritak for offentlig parkering svært viktig, og det bør innføres halv parkeringsavgift på private parkeringer. Så langt har dette vært et viktig insentiv i Oslo og de aller største byene, mens insentivet også vil gi effekt i andre byer de nærmeste årene.

ZERO 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. Da denne arbeidsgruppen jobbet i 2010 var ennå de fleste elbilene og plugg-inn hybridene vi har på markedet i dag enten på tegnebrettet, eller kun ute som prøvemonneller. Det var

da ikke mulig å forutse hvor stort elbilsalget kom til å bli. De jobbet derfor under en annen forutsetning og uten mye av den kunnskapen vi har i dag om hvor fort utrulling av elbiler har gått.

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 som er en integrert del av ferdsselsåre langs offentlig veg, det vil si det såkalte «enerettsområdet», jf. utkastet § 7.<sup>1</sup>

Sett i lys av elbilutviklingen vil vi foreslå at departementet viderefører dagens betalingsfritak for elektrisk- og hydrogendrevet motorvogn på avgiftsbelagte kommunale parkeringsplasser fram til 2020, og at det som en overgangsordning bør innføres halv pris for elektriske biler (kjennemerke EL-) på private parkeringsplasser fram til 2020. For Hydrogendrevne motorvogner (kjennemerke HY-) bør betalingsfritaket på offentlige parkeringsplasser, og halvpris på private parkeringsplasser vare ut 2025, dette fordi hydrogenbilene kommer på markedet som masseproduserte biler først i 2025, og trenger lenger til for å modnes i markedet. Disse bør derfor ikke behandles likt med elbiler, som allerede har hatt en markedsintroduksjon. Dette er en viktig overgangsordning inntil elbiler og hydrogenbilene er tilstrekkelig konkurransedyktige.

Vi er klar over at parkeringsbetaling er et trafikkregulerende virkemiddel, og ønskelig å bruke for å minske biltrafikk på visse steder, derfor mener vi at betalingsfritak bør avvikles når et tilstrekkelig antall el- og hydrogenbiler er kommet på veiene. Vi mener at et betalingsfritak fram til 2020 for elbiler på offentlig parkering, slik arbeidsgruppen har foreslått, vil være en fornuftig avgrensning for å sikre dette målet. For hydrogenbiler bør fritaket vare fram til 2025.

## Informasjon om betalingsfritak

Departementet ber særlig om høringsinstansene 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.

ZERO ber om at det stilles krav om at informasjon om betalingsfritak og differensiert pris 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 hydrogen- og elbiler og bidra til en markedsintroduksjon, at vi har betalingsfritak og andre insentiver.

---

<sup>1</sup> 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».

## Tilbud om lading

Utviklingen i det norske elbilmarkedet, fra 3 366 elbiler i 2011 til 33 000 elbiler i slutten av august 2013, viser at insentivene for elbiler fungerer og at elektrifisering av personbilparken er fullt mulig. I juli var 12,8 prosent av nybilsalget elektriske biler, og 9 prosent av bruktbil importen. Disse tallene, og den stadige veksten i prosenten av nybilsalget, gjør det særlig viktig å ligge i forkant med utbygging av infrastruktur. Fortsetter denne veksten, vil det ikke ta mange år før både 10 og 20 prosent av alle bilene på norske veier er elektriske. Ladbare hybridbiler er også stadig i vekst, og det er mulig å se for seg at det i 2020 kun selges ladbare biler i Norge. For å tilrettelegge for dette, og være i forkant av, eller i det minste i takt med elbilsalget, er vi nødt til å øke tempo på utbyggingen av infrastruktur. Tilgang på god infrastruktur er viktig for å få flest mulig kjørte kilometer over fra fossilt til fornybart drivstoff. Ikke bare for elbiler, men også for det stadig voksende antall ladbare hybrider som kommer på markedet. Som situasjonen er i dag ligger alle de store byene etter på utbygging av infrastruktur og ladeplasser. ZERO mener det bør bli lettere å fylle strøm enn det er å fylle bensin eller diesel.

Å lade er 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 for parkeringselskapene, men vi tror det likevel er viktig å stille krav om et minimum antall ladepunkter for å sikre infrastrukturutbyggingen og tilgangen på lading på landets parkeringsplasser. Mangel på lademuligheter, og rekkeviddeangst er i dag en barriere for flere. En sikker tilgang på lading, gjennom påbud om minimumsladetilgang på både offentlige og private parkeringsplasser vil minske denne barrieren drastisk og bidra til at flere bilturer vil skje elektrisk. Det muliggjør også flere elektriske kilometer for ladbare hybridbiler som vil kjøre på fossilt drivstoff hvis de ikke får ladet batteriet når de står parkert. 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 sterk 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 setter det et tak, framfør å sikre en ladeutbygging. Vi mener det er avgjørende å ikke sette et tak på antall ladeplasser, men stille et rimelig krav til hvor mange ladeplasser som skal bygges ut. Samferdselsdepartementet slår fast at det er viktig å tilpasse et slikt krav til etterspørselen etter ladepunkter og at tilgang til parkeringsplasser med ladepunkt bør utvides parallelt med økningen av antall ladbare biler. Det er derfor viktig at det her sikres en faktisk utbygging som ligger i forkant av elbilsalget. Arbeidsgruppen som jobbet med dette, jobbet som tidligere nevnt under andre forutsetninger, altså før mange av dagens modeller var i salg. Vi ser nå at elbil salget går fort oppover, og at man henger etter med infrastrukturutbygging. Flere må velge elbil bort fordi det ikke er tilstrekkelig tilgang på ladekapasitet i byene. En måte å sikre en utbygging av ladeinfrastruktur er et påbud om parkeringsplasser som tilbyr dette. Vi mener det er et viktig og riktig virkemiddel som vil bidra positivt til å få flyttet fossile kilometer over på fornybart drivstoff. Det vil være mot sin hensikt å her sette en oppad begrensnig på ladeplasser pr. parkeringsplass.

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 maksimalt 6 prosent. Dette er slik vi ser det, ikke tilstrekkelig for å sikre nødvendig infrastruktur for et voksende elbilmarked.

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 flere kommuner nylig har gjort vedtak om tilrettelegging for lading som overskrider en maksimumsgrense på 6 prosent (10 og 20 prosent). Østfold Fylkeskommune har for eksempel vedtatt at alle fylkeskommunale anlegg skal tilrettelegges med 20 prosent ladedekning innen 2020. Fredrikstad kommune er et annet eksempel som viser at kommuner ønsker å være mer ambisiøse når det kommer til ladeinfrastruktur.<sup>2</sup>

Salget av elbiler øker og salget har vært langt høyere enn arbeidsgruppen så for seg da de foreslo minimum 6 prosent ladepunkter. Med tanke på salgsutviklingen og målsetningen i klimaforliket mener vi at kravet bør være at det tilbys lademulighet på minst 15 prosent av det totale antall plasser parkeringsplasser. Det bør også være mulig å stille strengere krav til nye parkeringsbygg og etableringer. Vi mener kravet til nye parkeringsbygg bør være på 20 prosent ferdig utbygd, og 20 prosent tilgjengelig for framtidig utbygging.

## 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.

ZERO 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. Tilgang på ladeplasser blir også spesielt viktig å sørge for at ladbare hybrider kjører mest mulig på strøm, og minst mulig på bensin/diesel. Om alle ladeplasser skal være tilgjengelige for konvensjonelle

---

<sup>2</sup> <https://www.fredrikstad.kommune.no/Documents/Politikk/Planer/Klima/2014/Elbil/Strategi-for-ladeinfrastruktur-web.pdf>

biler vil dette gjøre tilgangen til lading vanskelig og svært uforutsigbar for mange som trenger dem. Samtidig som dette er utrolig viktig, ser vi at det ofte er plassmangel og behov for å benytte parkeringsplasser, også til fossile biler. Vi vil derfor foreslå at halvparten av parkeringsplassene med lading reserveres for ladbare biler som lader. Vi mener det er viktig å sikre utbygging av ladeinfrastruktur, samtidig som vi ser at ikke alle plasser kan reserveres. Sånne utviklingen går nå, tror vi også at det er meget mulig at det om noen år vil være en høy prosentandel elbiler og ladbare hybrider, og at antallet fossile biler vil gå ned. Da er det viktig å ha tilgang på ladeplasser, men behovet for reservasjon av alle ladeplasser vil bli mindre, ettersom antallet biler som ikke kan lade vil gå drastisk ned.

## Reservering av parkeringsplasser til elbildeing

Vi ser at det i de store byene, blant den unge befolkningen skjer et skifte. Tilgang på bil blir viktigere enn det å eie den. Dette viser seg også i veksten for bildeling. Det er viktig at ikke bare de som eier biler, men også de som ønsker å dele bil, får tilgang på bilder på elbil. Flere steder i dag er tilgang på parkeringsplass med lading til bildeling vanskelig. Vi foreslår derfor at det bør være mulig å reservere p-plasser, både offentlig og privat, til elbiler som er en del av en elbildeordning. Som situasjonen er i dag har ikke kommunen mulighet til å sette av plasser særskilt til dette. Vi mener det er viktig at de får denne muligheten. Tilgang på elbil for flere gjennom elbildeing vil kunne bidra til færre biler, og flere kilometer tilbakelagt med elektrisk drivstoff. Men for at dette skal lykkes trengs det tilgang på parkeringsplasser med lading for disse bilene.

Med vennlig hilsen  
**ZERO**

**Marius Holm**  
Daglig leder

**Ingvild Kilen Rørholt**  
Rådgiver