

Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep.
0030 OSLO

Postmottak@sd.dep.no
Deres ref. 05/672 LL

TBS ESR
2006
05 672-77
660



NORSTART
norsk elbilforening
Skogfaret 54 H
1344 Haslum
Tlf 40203010
www.elbil.no
norstart@elbil.no

Oslo 29. september 2006

Høringstilsvar – Ny felles parkeringsregulering.

Vi viser til deres høringsbrev av 13.6.2006 i forbindelse med høring av rapport om ny felles parkeringsregulering.

Norstart -norsk elbilforening er en forening med formål å øke interessen for, og bruken av miljøvennlige kjøretøy – med hel, eller delvis elektrisk fremdrift- for å redusere utslippene fra kjøretøyparken.

Til tross for at vi ikke er på høringslisten vil vi herved komme med våre kommentarer og innspill da vi klart vil være berørt av de foreslåtte endringer i rapporten ”Ny felles parkeringsregulering”.

Norstart går klart i mot en fjerning av fritak fra parkeringsavgift på kommunale plasser. Vi mener derimot at fritaket bør utvides til også å gjelde private parkeringsplasser ved en innføring av felles parkeringsregulering for offentlig og private.

Dette fordi:

- Elbil gir ingen punktutslipp, og bruken reduserer forurensing, spesielt i byene.
- Elbil har lavere energiforbruk enn de fleste kollektive transportmidler, målt i passasjerkilometer.
- Elbil bidrar til at Norge kan være et foregangsland innen miljøpolitikk.
- Elbil trenger fortsatt aktiv bruk av incitamenter for at utvikling og bruk skal kunne forsette.
- Norge har det enkleste system i verden for å identifisere elbiler (EL reg. nr.).
- Mange offentlige p-plasser blir «privatisert», spesielt i de store byene.
- Viktig norsk næringsutvikling.
- Elbilen gjør oss mindre avhengig av olje/gass.

Elbil og utslipp

Elbilen bidrar ikke til forurensning i byene. Selv der produksjonen av strøm ikke kommer fra fornybare energikilder som vannfall og vindmøller, vil de totale utslippene være marginale sett i forhold andre biler.

Ref. NOU 2004:11 Hydrogenmeldingen der utslipp av forskjellige kjøretøyer er kalkulert.

Elbil og energiforbruk

Ingen andre løsninger er så energieffektive som elbilen. I gjennomsnitt bruker elbilen ¼ av energimengden som går med i et bensin-, diesel-, eller hydrogendrevet kjøretøy.

Dersom vi legger Oslo Sporveiers tall til grunn (watt per passasjerkilometer) er det like energiøkonomisk å kjøre elbil som trikk. Tar elbilsjåføren med seg passasjerer økes dette ytterligere.

Ref. NOU 2004:11 Hydrogenmeldingen og Oslo Sporveiers miljørapport 2005.

Norge som foregangsland

Det vi har fått til her med incentiver som gjør at vi selger miljøbiler, og at miljøet blir bedre, er en viktig grunn til at flere og flere ser til Norge. Mange tiltak har gjort at vi har verdens beste elbilmarked, og vi har satt en standard som virker i praksis.

Viktigst er likevel konsekvensene i forhold til miljøet. For å få etablert en kritisk masse av elbiler, og å få opp produksjonene er det helt essensielt at man legger til rette for produksjonen av disse bilene.

Bruk av incitamenter

Incitamenter som lav årsavgift, bompengefritak og fritak for parkeringsavgift, samt muligheten til å kjøre i kollektivfeltet har sørget for at det nå ruller rundt 1500 elbiler i Norge. Dette har sørget for å redusere kostnadene for bruk av elbil slik at investeringen kan forsvares økonomisk.

En elbil koster 100 % til 300 % mer å produsere enn tilsvarende bensin/dieseldrevet kjøretøy, og uten de incitament som finnes ville det neppe vært mer enn en håndfull elbiler i Norge.

Mange plasser i verden benytter nå flere av de samme incitament som i Norge:

Danmark og Sverige har fritak for parkeringsavgift i de fleste større byer.

London har bompengefritak og avgiftsfri parkering for elbiler.

I California kan elbiler kjøre uten passasjerer i Sambruksfelt, og har mulighet for lading på mange offentlige og private plasser.

Gratis parkering som incitament er treffsikkert fordi det vanligvis vil være gunstigst i de største byene hvor parkering er dyrt. Byene har også de største forurensningsproblemene pga. utslipp fra biler. Det er i byer at elbilenes fordeler er størst og effekten på miljøet er størst og viktigst.

Det er mange grunner til at man ønsker å kjøre med elbiler. I en undersøkelse foretatt av ECON-analyse på oppdrag for Samferdselsdepartement i mai 2006 kom det frem at gratis parkering på kommunale plasser var viktig eller svært viktig for hele 71 % av privatpersonene som hadde anskaffet seg elbil.

Identifisering av elbiler

Norge har et unikt system for å identifisere elbiler. Alle elbiler får registreringsskilt som begynner på EL. Dermed er det meget enkelt å holde styr på hvilke biler som har rett på gratis parkering.

Flere og flere «offentlige» p-plasser blir «privatisert».

Antall parkeringsplasser blir benyttet som instrument for å redusere privatbilismen i de store byene. Ved politisk behandling blir både offentlige og private plasser summert sammen, og som oftest blir de offentlige plassene sanert dersom totalantallet er tilfredsstillende. Dette svekker stadig muligheten for å finne plasser der man kan parkere avgiftsfritt. Dette var realitet i Bergen for kort stund siden. Man bygget et privat p-hus, og fjernet mange offentlige plasser. Norstart lyktes med å få en avtale med fri parkering i p-huset for elbiler, men dette viser at dette incitamentet er i ferd med å «visne». Jernbanestasjoner og flyplasser er også eksempler på «offentlige» plasser som er «privatisert» bort. Norstart er også svært skuffet at over det ikke er tilrettelagt for muligheten for å kombinere tog og elbil. En kombinasjon som ellers er glimrende både energiøkonomisk og utslippsmessig.

Norstart ser det som viktig at det også satset på å øke antallet parkeringsplasser med lademuligheter. Grunnet sin lavere rekkevidde kan elbilen være avhengig av lokal lading for å utnytte potensialet fullt ut. Faktisk kan det i enkelte tilfeller være helt avgjørende for om noen kan eller ikke kan bruke elbil som alternativ til vanlige biler.

Viktig norsk næringsutvikling

Etterspørselen etter elbiler har ført til at Norge nå ligger i tet i verden når det gjelder bruk og kunnskap om elbiler. Det er flere foretak som nå har etablert produksjon, eller er i ferd med å starte opp produksjon i Norge.

ElbilNorge AS har i dag en produksjon på 250 elbiler i året, men har ambisjoner om å øke produksjonen til om lag 5000 elbiler i året i løpet av et par år.

Think er nå tilbake på norske hender, og satser på produksjonstart av sin nye elbil i løpet av 2007.

Miljøbil Grenland regner med å ha konvertert et betydelig antall biler på Herøya i løpet av 2007

Franskproduserte elbiler importeres nå i et betydelig antall av Enviro Elbilsalg AS i Drammen.

Norske importører er også med på utvikling av elbiler i Italia og India, der norske erfaringer rundt bruk av elbiler i tøffe norske forhold er med på å sikre elbiler for et kresent europeisk marked.

Å starte nedtrappingen av incitament, vil være nedtrappingen av et viktig hjemmemarked for en spennende, nyskapende, teknologi-utviklende, vareproduserende, knoppskytende, innovativ bransje som også involverer flere og flere arbeidsplasser.

Oljeavhengighet

Elbilen gir oss muligheten til å gjøre oss mindre avhengig av olje og gass.

Både fordi den vil redusere behovet for fossile brennstoffer, men fordi dens effektivitet er ekstrem god vil den også redusere det totale energiforbruket.

Konklusjon:

Vi registrerer at arbeidsgruppen først og fremst har gjort seg til talsmenn for eget syn, og har satt seg lite inn i deler av saken som ikke omhandler dem direkte.

Hverken Norstart eller andre fra det nå betydelige elbilmiljøet i Norge har vært representert ved utarbeidelsen av forslaget. Dette svekker naturligvis i betydelig grad de konklusjoner som har betydning for bruk av elektriske biler.

Forslaget om at også elbiler skal betale for parkering der de i dag slipper å betale, bryter med den positive miljømessige utvikling vi har sett i Norge ved bruk av positive incitamenter for elbil kjøp og bruk.

Selv om Norstart ser frem til en økning av antall elbiler på veien i de neste årene vil økningen dessverre ikke bli dramatisk sett i forhold til totalantallet av biler i Norge. Det tap eventuelt private aktører vil se med manglende inntekter fra elbiler anser vi som minimal i forhold til de fordeler de vil ha med en felles parkeringsordning, og muligheten til å bidra til et bedre miljø.

De praktiske problem som utvalget er opptatt av i forbindelse med en harmonisering av skilting av parkeringsplasser på privat og offentlig grunn, må nødvendigvis kunne løses på en annen og langt mer tilfredsstillende måte enn å snu den miljømessige utvikling.

Det overordnede miljømessige og samfunnmessige ansvar må være det avgjørende som alle aktører må tilpasse seg. Mindre "tekniske" problem som utvalget har hengt seg opp må åpenbart være av underordnet betydning.

Med vennlig hilsen
Norstart -norsk elbilforening



Lars C. Krogenæs
Daglig leder