

15.07.2009

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep

0030 Oslo

Oslo, 12.oktober 2009

Elbil Norges stilling til høringsnotat 09/783-ESR, utsendt 07.07.2009

Bakgrunn

Elbil Norge AS (tidligere Kollega Bil AS) har 17 års erfaring med utvikling, produksjon og salg av elektriske personkjøretøy for by og nærtrafikk. Bedriften er lokalisert med utvikling, produksjon og salgsaktivitet i Oslo og har i stor grad levert kjøretøy til Osloområdet. Elbil Norge har levert ca 1 000 el-kjøretøy av modellene Kewet og Buddy til kunder i Norge, hvorav de fleste er levert til Osloområdet. Buddy er Norges mestselgende el-kjøretøy i 2009, og tjener som nummer 2-bil og dagligbil fordi brukerne oppfatter den som "best i byen". Den egner seg for kortere turer og dagligdagse formål for to til tre personer om bord samt bagasje. Vi har valgt å konkurrere i nisjen man kan kalle nærtrafikk eller by. Begrepet "urban mobility" som blir brukt i EU er det marked vi opererer innenfor. I dette markedet er ikke begrenset batterikapasitet større handikap enn at problemet kan løses ved å etablere et tilfredsstillende nett for basislading.

Norsk elbil og norske arbeidsplasser

I mange år har det vært betraktet som unaturlig å tenke produksjon av biler eller billignende kjøretøy i Norge. Det nærmeste man kommer norsk bilproduksjon er 22 elektriske lastebiler produsert i Stavern i 1922, og av Troll-prosjektet flere tiår senere. På nittitallet kom så den nye norske elbilindustrien med Pivco som ble til Think, og den opprinnelige danske elbilen Kewet som ble til norske Buddy.

Forklaringen på hvordan det har vært mulig for Elbil Norge, og etter hvert også flere produsenter å utvikle og produsere elektriske kjøretøy i Norge, har lite med industriell virkelighet å gjøre. Det nærmeste man kommer bilindustri er noen bensintanker, eksosanlegg og aluminiumsfelger. Derimot har det svært mye med miljøfokus og gunstige rammevilkår å gjøre, samt en serie avgiftsfritak som har gjort det mulig å utvikle, produsere og selge kjøretøy til et privatmarked. Nordmenn har vært villig til å bruke egne penger for å kunne kjøre miljøeffektivt, først og fremst i nærtrafikk og i våre større byer. Dette har vært mer praktisk fordi avgiftsfri parkering, bompassering og tilgang på kollektivfelt har gjort Buddy mer konkurransedyktig. Miljøbevisstheten har blitt premiert med bonuser som har utløst handling. Det har ikke vært de store offentlige innkjøpene som har muliggjort denne utviklingen – slike innkjøp har vært en mangelvare. Billandet Frankrike har hatt en helt annen politikk med store offentlige innkjøp. Norske rammevilkår har i sterk grad bidratt til det vi kan kalle en brukerstyrt utvikling hvor vi – de norske produsentene – har måttet lære å markedstilpasse oss på en helt annen måte enn for eksempel fransk og italiensk bilindustri. Utvelgelsen og kampen for tilværelsen har vært hard, men ikke hardere enn at vi i dag har tre levende utviklings- og produsentmiljøer i Norge som på hver sin måte har tilpasset seg innenfor sin "biotop" i et økosystem hvor de store rovdyrene har vært holdt i sjakk av kraftige avgifter og andre restriksjoner. Vi tror det

er viktig å ha en bevissthet om dette fordi det har satt Norge på verdenskartet i elbilsammenheng. Det gjør oss konkurransedyktige i en helt annen grad enn vi trodde ville være mulig for ti år siden da Californiakravene og engasjementet for elektriske kjøretøy gikk mot slutten som følge av lobbyvirksomhet fra den etablerte bilindustrien og trusler om rettslige skritt.

Elbil Norge i kamp mot de store bilprodusentene

I historien om det norske elbilveret hører det med at Elbil Norge tok et samfunnsansvar utover egen virksomhet for å forsøke og redde flere hundre norskproduserte Think'er som stod i fare for å bli destruert i California etter tusenårsskiftet. Ford som hadde kjøpt Think ville knuse samtlige biler etter at de hadde deltatt i et prøveprosjekt i California. Toyota, General Motors mfl. gjorde det samme.

Takket være sterkt engasjement fra Elbil Norge og Samferdselsdepartementet lyktes det den gang å få de resterende Think'ene tilbake til Norge og i bruk på norske veier. De fleste av disse er i dag i daglig drift i Osloområdet. Det norske engasjementet vakte internasjonal oppmerksomhet, og våre venner i Think har siden kunnet videreutvikle et kjøretøy av høy kvalitet som har vakt begeistring hos kundene.

Ingen andre land har tilnærmevis så gode rammevilkår for bruk av elektriske kjøretøy som Norge, og få land har politikere som er så lydhøre for innspill (uavhengig av politisk farge). Andre lands myndigheter, og andre produsenter av elektriske kjøretøy misunner oss det konkurransefortrinn vi har som følge av kloke beslutninger fra norske politikere over en 20-års-periode. Vi ønsker å berømme norske folkevalgte og Samferdselsdepartementet spesielt, som gjennom skiftende regjeringer har maktet å videreføre og videreutvikle virkemiddelapparatet på en slik måte at det er skapt en ny miljøindustri i Norge.

Verdens elbilhovedstad

Oslo er i dag verdens elbilhovedstad med høyere tetthet av elektriske kjøretøy enn noe noen andre hovedsteder på jordkloden. London har omtrent like mange elmotorvogner som Oslo, men London er mange ganger så stor både arealmessig og befolkningsmessig. New Dehli har også like mange elmotorvogner, men der er det enda flere mennesker pr kjøretøy.

Oslos politikere, fra samtlige politiske partier som er representert i bystyret, har gjennom en årrekke bidratt til å legge forholdene til rette for elektriske motorvogner. Oslo Kommune ble utfordret av Samferdselsdepartementet den gang til å vise vei, og har levert over all forventning. 4 millioner kroner bevilges hvert år fra bykassa til å bygge ut basislading for elektriske kjøretøy. I tillegg har Oslo Kommune etablert en støtteordning for å bidra til infrastruktur i privat sektor (borettslag, sameier, butikker m.m.). Erfaringen fra Oslo viser hvordan kommunalt selvstyre kan bidra til å skape modeller og muligheter for industriell utvikling av ny teknologi og fremme marked for miljøvennlige transportløsninger. Etableringen av det statlige prosjektet Transnova som en forlengelse av dette, og vissheten om at den sittende regjering har som strategi å gjøre Transnova til en permanent institusjon i løpet av de neste fire år, gjør at vår industrielle virkelighet som produsent av små miljøtilpassede kjøretøy blir forutsigbar og interessant.

Selv om dette ikke er noe tema i denne høringsuttalelsen, vil vi understreke at den forskriften vi nå skal kommentere er en del av et helhetsbilde som er i ferd med å bli en nasjonal strategi for elektrifisering av transport. Uten denne forståelsen er det meningsløst å argumentere videre for hvorfor det produktet vi produserer og leverer til det norske markedet skal prioriteres sterkere enn produsenter av andre typer varer, det være seg aluminiumfelger eller et hvilket som helst annet industrielt produkt. Vi mener at vi kan spille en rolle i forhold til å løse miljøproblemer, og vi mener at det er mulig å utvikle et bærekraftig marked med "gulrot og pisk" som bidrar til at forbrukerne tar mer rasjonelle samfunnsmessige valg enn de ellers ville ha gjort. Elbil Norge kunne ha gått inn i historien som et "Troll" som sprakk da det kom ut i sola. I stedet er vi blitt en levedyktig virksomhet som nå utvider vår virksomhet, og som er glade over å kunne bidra i både lokalmiljøet, nasjonalt og

internasjonalt. Med et solid hjemmemarked i bunn, tuftet på gode demokratiske tradisjoner, og stabilitet og positive rammevilkår, kan vi eksportere både kjøretøy og samfunnsmessig forståelse slik at det kan oppstå et enda større marked for elektriske kjøretøy både i Norden, i Europa og andre deler av verden. Det er vår visjon, og vi er ydmyke i forhold til oppgaven.

Mulighetene ligger i begrensningene

For et lite elektrisk kjøretøy med begrenset rekkevidde og små ytelser, har det vært viktig å ha prioritet i trafikken på bekostning av bensinbilene som vi først og fremst konkurrerer mot.

Buddy løser ikke alle transportbehov, og utgir seg heller ikke for å kunne gjøre det i framtida. Buddy lever godt i harmoni med andre individuelle løsninger, som medlemskap i bilkollektiv og kollektivtrafikk. Det store flertall av kunder kjøper en Buddy i tillegg til en tradisjonell bil, eller bytter ut en allerede eksisterende bil nr. 2. Det ser derfor ut til at Buddy er med på å redusere bruken av tradisjonelle biler i bykjernen. Buddykonseptets muligheter ligger derfor i begrensningene, og det miljø hvor vi er best – i tett bytrafikk hvor det er knapphet på arealer. Kresne forbrukere ville neppe kjøpt et slikt kjøretøy til bruk utenfor nærområdet sitt. Ikke mange av våre kunder kjøper Buddy som første bil, men dette kan kanskje endre seg etter hvert som markedet utvikler seg.

Buddykonseptet tar utgangspunkt i en erkjennelse av at alle transportbehov i et moderne samfunn ikke kan dekkes på en miljøeffektiv måte av kollektive transportløsninger alene, eller av tidligere tiders individuelle løsninger som sykkel eller hest. De eneste reelle konkurrentene til Buddy er tradisjonelle bensin- og dieseldrevne kjøretøy som både er ineffektive mht energiforbruk, og som er kjent for å redusere luftkvaliteten slik at det rammer astmatikere, barn og lungesyke mennesker. Kjøretøy med forbrenningsmotor er i tillegg støyende, og er sjelden populære når det er mange av dem. Motsatt er det med Buddy. Jo flere Buddyer – jo mer populære blir de!

Ut fra kjennskap til våre kunders behov og preferanser, kan vi med forholdsvis stor grad av presisjon mene at våre kunder har individuelle behov som ikke lar seg oppfylle ved hjelp av spasersko, hest, sykler eller kollektive transportløsninger. Biler med forbrenningsmotor kan det, men norske politikere har vært så forutseende at de har gjort forbrenningsmotorbiler kostbare, og i tillegg gjort det dyrt og vanskelig å bruke dem i byen. Samtidig har de gjort det stadig lettere, billigere og bedre å benytte små elektriske kjøretøy. Vi mener å kunne påstå at våre små bykjøretøy nesten utelukkende erstatter mer forurensende vegtrafikk blant våre kunder - et ikke uvesentlig poeng når man skal vurdere hensiktsmessigheten av å innføre elektriske kjøretøy i transportsystemet. Hvordan vi utformer parkeringsforskrifter og forholder oss til de små bykjøretøyene har derfor ikke bare en samferdselspolitisk relevans, men også betydning mht næringspolitikk og nasjonalt overordnede strategier om å fremme miljø og klimavennlige transportløsninger på overordnet nasjonalt nivå.

MetroBuddy

Vår erfaring og tette kontakt med både Buddy-kunder og el-kjøretøymarkedet generelt betyr av bedriften besitter kunnskap om brukervaner og behov. Salget har foregått fra fabrikk, og våre kunder har gitt oss kontinuerlige tilbakemeldinger. Brukerstyrt innovasjon, og profesjonell bistand fra bilinstituttet CEIIA-CE i Portugal, har resultert i at den nye Buddy fremstår på en langt mer overbevisende måte enn den klassiske utgaven. MetroBuddy er et kjøretøy som er satt sammen på en ny måte med henblikk på industriell håndtering. Et av de største løftene vi nå gjør er at vi gjennomfører en fullstendig endring av batterikonsept for å skape større forutsigbarhet mht batterikostnad. Med markedets beste batterigaranti på 100 000 km og 10 års garanti, kommer vi kundene i møte med en ny MetroBuddy hvor batteriene ti ganger lenger levetid enn for blybatterier, samtidig som vi dobler aksjonsradiusen på kjøretøyet for å kunne tilfredsstille reelle behov i det

markedet vi opererer. Basert på 17 års erfaring kan vi fra nyttårsskiftet øke produksjonen og levere et kjøretøy som har ivaretatt det distinkte og gjenkjennbare Buddy-preget. MetroBuddy bruker mer kvalitet, bedre egenskaper, større komfort og større aksjonsradius. Langt på vei representerer kjøretøyet summen av forbrukerkrav til et lite bykjøretøy. I et miljøperspektiv representerer denne typen brukerstyrt innovasjon et markedstilpasset kjøretøy som vi har store forventninger til. Det nye kjøretøyet er fortsatt i kategorien firehjuls motorsykkel – L7e, fordi denne kategorien er skreddersydd for bruksmønstre som er aktuelle i by- og nærtrafikk. Det ville ikke vært mulig for oss å utvikle et kjøretøy i personbilklassen (M1), og det ville heller ikke vært hensiktsmessig i forhold til de behov våre kjøretøy er tenkt å dekke.

MetroBuddy er laget for å kunne fremstilles i en jevn kvalitet med større serier, den er blitt sikrere med trepunkts-sikkerhetsseleer til alle tre passasjerer. Den er blitt noen centimeter bredere for å gi bedre komfort, men har beholdt sine beskjedne ytre mål i lengderetningen, 2,43 m. Den forrige modellen hadde et magebelte til den midterste passasjerer, bedre enn ingenting, men ikke godt nok. Våre kunder har stilt krav, og disse har vi lyttet til. Rammekonstruksjonen er forbedret, herunder kollisjonsegenskapene, men vi vil ikke overdrive dette poenget. Når man kjører et lite kjøretøy vil man alltid tape i kollisjon mot større og tyngre biler. Bevissthet rundt begrensningene er derfor avgjørende viktig å kommunisere til kunden. Riktig informasjon medvirker til defensiv og økonomisk kjøring. Vi har beholdt det distinkte designuttrykket fra originalen "Classic Buddy", herunder også de ytre mål mht lengde – 2,43 lang – fordi våre kunder liker å tverrparkere og opplever dette som tryggere enn ordinær lukeparkering. Man har som regel bedre oversikt i et lite kjøretøy ved tverrparkering fordi de andre bilene kan være så store at det er vanskelig å få oversikt. Vi setter derfor stor pris på at forskriften gjenspeiler denne opplevde virkeligheten og at Buddyeierne har lykkes i å overbevise ikke bare oss som produsent, men også våre myndigheter om dette.

Gatebredde og trafikkforhold varierer en god del i ulike deler av våre byer, og våre kunders bruk av parkeringsarealene varierer også med trafikale forhold. Både den gamle og nye Buddy egner seg godt til tverrparkering. Siktlinjer og oversikt fra førerplassen gjør at det ofte, men ikke alltid er enklere og sikrere å tverrparkere med fronten ut i veibanen, enn å parkere på vanlig måte. På et normalt oppmerket felt (feltenes størrelse varierer litt), vil det kunne stå minimum to kjøretøy av vår type tverrparkert innenfor samme felt. Det er i noen tilfeller mulig å parkere tre Buddyer innenfor samme felt. Mht arealeffektivitet vil vi nevne at Oslo Kommune nå etablerer 16 plasser beregnet for små bykjøretøy på det man kan kalle "marginale" eller uutnyttede arealer i Saga P-hus, dvs arealer der man ikke kunne plassert biler av normal størrelse. Utnyttelsen av eksisterende areal blir bedre, og kommunen kan realisere sine mål om å bygge ut antall parkeringsplasser for ladbare kjøretøy i raskere tempo enn man ellers ville fått til.

Arealeffektivitet er et av de aller viktigste konkurransefortrinn vi – eller Buddy - har i forhold til bensindrevne småbiler, og også et av de aller viktigste argumentene for våre kunder som velger et lite bykjøretøy i stedet for en stor elbil. Markedet har her delt seg på en naturlig måte ved at pendlere som kjører inn til Oslo fra omkringliggende kommuner i større grad velger for eksempel franske elbiler (firesetere) eller Thinker med bedre egenskaper på motorvei, større lasteplass og/eller flere seter. Buddy trives best i byen, og vår lille bedrifts nisje er å levere et pålitelig og godt nok kjøretøy til å dekke dagligdagse gjøremål i byen. Her ligger vår utfordring, og her må vi samarbeide med myndighetene for å få til gode løsninger både mht forskrifter og andre forhold av relevans for vårt nisjeprodukt.

Rettsstilstanden for elektriske kjøretøy generelt, og for Buddy og firehjuls motorsykler spesielt, har utviklet seg ved brukerrettet innovasjon over lang tid og gjerne i kamp om det viktigste knapphetsgode som fins i bytrafikken, nemlig parkeringsplasser. De to siste årene har kampen også inkludert tilgang på stikkontakter for lading og klattlading av kjøretøy for å kunne øke den daglige kjørelengden og således løse flere transportoppgaver. Utvikling av infrastruktur for lading og

parkering må nødvendigvis skje i nært samarbeid med brukerne, i dette tilfellet organisert av Norstart. Ulike ladebehov, sirkulasjonsplasser med tidsbegrensning, tilrettelegging for "beboerparkering" av elmotorvogn, og en forsiktig behovsstyrt utbyggingsstrategi i Oslo, har gitt verdifull erfaring for andre kommuner som nå skal i gang med å utvikle planer for infrastruktur for ladbare kjøretøy. Fleksibilitet og forståelse av brukernes behov gir oss en bedre infrastruktur, og vi unngår at plasser blir stående tomme fordi man bygger for raskt.

Tverrparkering ble etablert av elbilistene allerede på midten av nittitallet, og fungerte fint fordi Oslo Kommune, og trafikketaten spesielt, viste en liberal praksis så lenge trafiksikkerheten ikke ble satt i fare (for eksempel ved at gatebredde og trafikale forhold gjorde at man måtte reagere). I mange år stod kjøretøy på tvers uten at noen reagerte negativt.

I 2006 var denne idyllen definitivt over, og praksis ble endret slik at det oppstod en konflikt mellom elbilister og lokale myndigheter i Oslo. Etter kort tid opplevde elbilister i flere byer å bli bøtelagt for noe de trodde var tillatt, og som i tillegg var hensynsfullt i forhold til andre trafikanter ved at man på best mulig måte forsøkte å utnytte arealer som ikke fortrenget de andre bilene. En rettsavgjørelse i en lavere rettsinstans i Oslo fastslo at det ikke fantes lovhjemmel for å straffe tverrparkering, men denne ble aldri prøvd for en høyere rettsinstans. Elbilmiljøet med denne bedrift i spissen tok i stedet kontakt med Oslos politikere for å se om det var mulig å få til en presisering av regelverket.

Byrådet og samtlige partier som var representert i Oslo Bystyre ble kontaktet og sa seg villig til å slåss for de små bykjøretøyenes rettigheter (og Oslos eneste elbilfabrikk på Økern). En bilkolonne på over 70 elmotorvogner rullet fra Oslo Rådhus til Samferdselsdepartementet og overleverte et brev signert samtlige partier som var representert i bystyret hvor alle tema som behandles av utkast til ny forskrift var berørt, og hvor samtlige synspunktet vi fortsatt har var støttet av kommunens politikere.

Utkastet som nå er på høring er altså et resultat av dette, og arbeidet som er nedlagt i forskriften har gitt et positivt resultat som bidrar til å styrke elektriske kjøretøy generelt, og mindre elmotorvogner beregnet for nærtrafikk spesielt. Noen anakronismer fra tidligere tider som påbud mht bruk av styrthjelm er fjernet, og elektriske motorvogner uavhengig av kategori er likestilt mht rett til å parkere avgiftsfritt på offentlige plasser i våre byer og tettsteder. Forskriften bidrar dermed til å skape trygghet mht rammevilkår som er forretningskritiske for flere enn vår virksomhet.

På denne bakgrunn hilser Elbil Norge forskriften velkommen, og støtter i hovedsak det utkast som foreligger, og som vi og andre høringsinstanser er bedt om å si vår mening om. Vi viser forøvrig til Norstarts høringsuttalelse som fullt overensstemmende med Elbil Norges posisjon. Vi er medlem av denne organisasjonen, og arbeider sammen med både brukere av elektriske kjøretøy og andre leverandører av elektriske kjøretøy og annen næringsvirksomhet for å fremme langsiktige og forutsigbare rammer som kan lede til en høyest mulig grad av elektrifisert transport – både kollektivt og individuelt – energieffektivt ved hjelp av fornybar og utslippsfri energi.

Når vi likevel velger å avgi egen uttalelse er det fordi vi som produsent og utvikler av Buddy vil benytte anledningen til å underbygge og skape forståelse for det marked vi opererer i, og som er forretningskritisk for virksomheten. Vi vil også understreke betydningen av at det er behov for egne rammevilkår og stimulanser for den kjøretøykategori vi leverer, dvs. L7e, særlig i forhold til tilgang på å kunne parkere på motorsykkelparkering i vinterhalvåret. Vi er redd for kundereaksjoner hvis vi taper denne kampen, fordi vi vet at mange bruker disse plassene og fordi de fungerer som gode sirkulasjonsplasser pga strategisk beliggenhet i Norges hovedgate og ved Aker Brygge for å nevne de mest populære i Norge. Vi skal senere i denne uttalelsen argumentere for at vår tilgjengelighet på disse plassene kan bidra til å elektrifisere våre venner blant to- og trehjulingene som i dag drives av forbrenningsmotor.

Parkeringsfordeler - viktigste insitament for Buddy

Hvis vi ser bort fra ordninger som omfatter samtlige typer elektriske kjøretøy i Norge, er vårt viktigste konkurransefortrinn arealeffektivitet og mulighet for økt fleksibilitet i byer med knapphet på parkeringsarealer.

Buddy ville ikke vært "best i byen" uten tilrettelegging og kraftfulle insitamenter av ikke-økonomisk art som gratis parkering, mulighet for tverrparkering, mulighet for å utnytte ledige luker mellom parkerte biler og mulighet til tverrparkering av flere Buddyer i samme felt. Vi ville ikke vært best i byen hvis vi ikke hadde mulighet til å parkere i Karl Johansgate i Oslo, og vært henvist til bakgater. Markedsmessig og profileringsmessig er bevissthet og stolthet basert på identitet som motorsykkel med fire hjul, avgjørende for vår markedskommunikasjon. Vi mener videre at denne identitet og bevissthet gjør at våre kunder er mer bevisst sine begrensninger i trafikken enn hva de ellers ville vært. Igjen mener vi at våre begrensninger gir markedsmessig styrke, og at våre muligheter ligger i begrensningene. Vi tror Buddyeierens bevissthet om begrensningene bidrar til defensiv kjøring og færre ulykker. Vår forsikringspartner vil sannsynligvis være enig i dette. Vi har i alle fall gleden av å kunne tilby våre kunder markedets billigste forsikring fordi vi har solid historikk som ligger til grunn for prisfastsettelsen. 2400 kroner pr år med full kasko og trafikkforsikring forteller noe om hva vi snakker om.

Motorsykkelparkering

Tilgang på motorsykkelparkering på definerte steder er i dag et konkurransefortrinn for vårt kjøretøy og den indiskproduserte elmotorvognen Reva. Buddy er litt kortere enn Reva, noe som gir oss et lite konkurransefortrinn. Sammenlignet med våre tohjulte bensindrevne kolleger er imidlertid Buddy og Reva store kjøretøy som bidrar til å fortrenge to- og trehjulingene fra de få plassene som er etablert. Vi betviler ikke intensjonen med disse plassene, dvs at de i utgangspunktet var tenkt for mopeder og motorsykler med eller uten sidevogn, men vi må også ta innover oss at floraen og valgmulighetene innenfor motorsykkelparkeringen gjør at det ikke er unaturlig å gi et bredere spekter av motorsykler noen stimulanser. Vi mener at økt tilgang på reserverte ladeplasser for elektriske kjøretøy på sikt kan redusere presset mot motorsykkelplassene. Imidlertid, og det er vårt poeng, fins det en del positive effekter av å inkludere firehjuls-motorsykler som utkastet til forskrift ikke hensyntar. Ved å regelfeste sesongdeling fjerner man hele konflikten med motorsykkelmiljøet. Intensjonen i dette miljøets uttalelse til denne forskrift blir dermed ivarettatt, og ikke bare det: Man gjør det mulig for Trafikkmyndighetene å slå ned på misbruk ved at motorvogner med fire hjul blir bøtelagt. Ved gjentatt misbruk kan man eventuelt taue inn kjøretøyet og fjerne hele problemet. Klare regler gjør dette mulig.

På den positive siden vil vi påpeke at en regelendring med sesongdeling vil kunne medføre infrastrukturelle grep fra Oslo Kommune og andre kommuner som har slike plasser, slik at elmotorvognene i kategori L7e får stikkontakter for lading. I sommerhalvåret vil dette kunne stimulere motorsykkelmiljøet til å tenke elektroløsninger også for tohjulinger. Man oppnår dermed å stimulere markedet for elektriske mopeder og motorsykler. Flere aktører for elektriske sykler, mopeder og tohjuls-motorsykler er nå under etablering i Norge. I Kina holder markedet for slike transportmidler til å utvikle seg i en grad få nordmenn er klar over. Hvis vi ønsker å stimulere til økt elektrisk transport må vi tenke flere kategorier og flere typer kjøretøy. Vi kan gjøre dette enkelt ved å endre utkastet slik at vi får i gang denne utviklingen (elektriske tohjulinger) også i Norge.

Bakgrunn for frustrasjon, skuffelse og irritasjon

Etter hvert som det er blitt flere elektriske motorvogner i Norge, og Oslo spesielt, har det blitt større behov for å samarbeide for å finne fram til gode transportløsninger. De færreste av oss er bare bilister, motorsyklist eller fotgjengere. Vi har etter hvert lært oss å sette pris på flere typer transport, og innser at et samfunn i økologisk likevekt har en helhetlig tilnærming til mobilitet. Slik er det også i Elbil Norge hvor mobilitetsfilosofien i vår kommersielle virksomhet er spisset mot et produkt, mens vår forståelse av virkeligheten er langt mer kompleks. Vi kan ikke løse alle utfordringer med en Buddy og vi gleder oss over at samfunnet og den sittende regjering har et økt fokus på å styrke kollektive transportløsninger, særlig når disse innebærer bruk av fornybar elektrisitet med økologisk bærekraft på kort og lang sikt. Vi har også stor respekt for brukere av tradisjonelle kjøretøy og mistenker ingen for å kjøre vanlig bil eller motorsykkel for å ville ødelegge klimaet på jordkloden eller bymiljøet i våre storbyer. Vi trives best i en situasjon hvor Buddy-konseptet skjer i harmoni og samforståelse med andre trafikanter – ikke minst de mye og mest ubeskyttede, småbarna, funksjonshemmede og eldre som har vanskelig for å bevege seg raskt nok over sterkt trafikkerte lyskryss med pipelyder som indikerer at man må komme seg vekk før bilene kommer. Lavere fart og harmoni mellom ulike grupper trafikanter, skaper et triveligere samfunn for alle. Da parkeringssaken spisset seg, tok vi derfor kontakt med Norsk Motorsykkelunion for å diskutere saken og for å eventuelt finne fram til en pragmatisk løsning inntil en ny forskrift som regulerte uklarhetene kunne være på plass. Vi hadde i vår naivitet ikke forestilt oss at dette kunne ta så langt tid, og vi hadde nok også overvurdert våre kunders vilje og evne til å frivillig innordne seg et avtaleverk.

I påvente av en endelig forskrift tok vi som nevnt kontakt med Norsk Motorsykkelunion for å diskutere praktiske løsninger på problemet. Det viste seg raskt at NMCU var opptatt av å ha tilgang på disse plassene i sommerhalvåret, dvs i den delen av året de bruker kjøretøyene sine. Vi gjorde derfor en frivillig avtale på vegne av våre kunder som vi også kommuniserte til den andre leverandøren av elmotorvogn i samme kategori som oss, Reva, at vi aksepterte å fravike disse plassene i sommerhalvåret mellom 15. April og 15. Oktober. Avtalen ble deretter fremmet for Norstart som i tillegg til oss og Reva kommuniserte henstillingen videre til brukerne. Med noen beklagelige unntak ble avtalen stort sett respektert i 2008, men sommeren 2009 har det dessverre sklidd ut i en grad vi er lite stolte av, faktisk skammer oss over for å si det med rene ord. Altfor mange har latt være å respektere avtalen, og vi har ikke gjort nok for å få den etterlevd. Vi har derfor stor forståelse for at NMCU ønsker å stramme inn forskriften slik at plassene blir reservert for motorsykler med to hjul. Vi har ikke vært flinke nok til å oppdra våre kunder til å respektere tohjulingene og den inngåtte avtalen. Vi forstår derfor hvorfor man ønsker firehjuls motorsyklene langt vekk fra disse plassene. Vi ser også at Trafikketaten, tross vennlige advarsler utviklet sammen med Norstart som ble plassert på "feilparkerte" elmotorvogner i L7e-kategorien sommeren 2009, ikke har vært effektivt nok virkemiddel til å oppnå respekt for avtalen. Beklageligvis har utbyggingen av egne plasser med ladning for elmotorvogn tatt lenger tid enn forventet, og presset på de begrensede arealene har medført beklagelige konsekvenser for motorsykkelfolket. Det er likevel ingen grunn til å overdrive omfanget av dette, men det har selvsagt skapt berettiget irritasjon og frustrasjon over å være sviktet av myndighetene.

Forskriften burde ha kommet før sommeren 2009. Avtalen var midlertidig, og utbygging av egne lade- og parkeringsplasser for elektriske motorvogner har av ulike grunner gått litt langsommere enn Oslo Kommune så for seg da man gikk for fullt i gang med dette for kommunale midler primo 2008. Vi mener også at riktig samfunnsplanlegging ikke bør basere seg på hevnmotiver fordi noen har tatt seg til rettet på bekostning av andre. Det riktige må være å finne fram til et fornuftig ressursforhold i forhold til disse arealene på en måte som ivaretar begge parter slik intensjonen med den frivillige avtalen var. Frivillige avtaler er bra så lenge de blir respektert, men det er ikke uten grunn at vi lovregulerer stadig flere områder i samfunnet for å skape en rettstilstand som kan håndheves og sanksjoneres. Vi mener at Samferdselsdepartementet bør foreta en helhetlig vurdering og

oppfordrer til å gi både L7e og ordinære tohjulsfarkoster rett i at regelverket burde kommet på plass tidligere. Vi mener derfor, og vil argumentere ytterligere for sesongdeling som en bedre løsning enn det som er foreslått i utkast til forskrift.

Sesongdeling fortsatt best

Små bykjøretøy i L7e-kategorien bør betraktes mer som motorsykler og ikke bil. Førere av denne type kjøretøy er bedre tilpasset de klimatiske forholdene i vårt land, og mer trafikksikre enn vanlige motorsykler og mopeder. Alle små kjøretøy har en miljøfordel både mht forbruk av energi, utslipp og tar mindre plass. Fordelen med små kjøretøy når vi ser bort fra eksos, støy og global klimapåvirkning, er at de nyttegjør byers og tettsteders begrensede areal på en mer effektiv måte enn store personbiler i M1-kategorien. Det er derfor naturlig å legge til rette for og stimulere forbrukerne til å velge kjøretøy ut fra behov – ikke ut fra statusjag og egoistisk holdning til sikkerhet for seg selv i sin panservogn uten tanke på fotgjengere og små kjøretøy. Vi mener at dette tilsier at man finner virkemidler som stimulerer til dette. Derfor bør det bli flere parkeringsplasser for mindre kjøretøy uavhengig av kategori, og flere plasser for kategorien L7e som er blant de best miljøtilpassede transportmidlene vi har i våre storbyer. Argumentet taler for å betrakte sesongdeling med tilgang på disse plassene for L7e i vinterhalvåret fordi det kan stimulere flere til å velge bort forbrenningsmotorbiler til fordel for små elektriske kjøretøy. Vi vil bemerke at førere av L7e i dag i henhold til etablert praksis har en rettighet til å stå på disse plassene, og at et bortfall av rettighet vil sende negative signaler i markedet. Vi skal ikke overdrive betydningen av dette, og vil helt sikkert selge Buddy godt uten denne rettigheten. Men, vi vil som produsent av et L7e kjøretøy bli møtt med spørsmål fra både investorer, samarbeidspartnere og kunder om denne kategorien egentlig har noen framtid. Det er en kjent sak at deler av den etablerte bilindustrien ønsker denne brysomme konkurrenten vekk, og at det i enkelte markeder i Europa drives lobbyvirksomhet og argumenteres med sikkerhetsargumenter for å fjerne hele kategorien. For å skape trygghet i vår virksomhet trenger vi å kunne vise til at norske myndigheter har forståelse for- og legger forholdene til rette for - denne form for urban mobilitet.

Arealeffektivitet

I den grad mennesker har behov for individuelle transportløsninger er det fra samfunnets side ønskelig at vegtransport i byer og tettsteder skjer på en arealeffektiv måte. Hvis man premierer kjøretøy som helt eller delvis baserer seg på stillestående, utslippsfrie fremkomstmidler, er man med på å fremme det man ønsker. Buddy er i denne kategorien som et sterkt miljøtilpasset kjøretøy med kvaliteter som gjør den konkurransedyktig fordi den er liten, fordi den har begrenset rekkevidde og fordi den ikke er en fullverdig bil beregnet på å dekke alle tenkelige transportbehov.

Tilgang på goder som tverrparkering, motorsykkelplasser m.m. er konkurransefortrinn som gjør det lettere å endre menneskers holdning til mobilitet.

Vi mener at dette tilsier at man i størst mulig grad gjør det lovlig å tverrparkere. Det skal for eksempel ikke være nødvendig å sette opp skilt som sier at det er lovlig. Kun steder hvor man av trafikale grunner (gatebredde, trikkespor og lignende) ikke bør tverrparkere, bør man skilte. Helst bør man kanskje unngå dette fordi eksisterende lovverk gir anledning til å nekte slik parkering. Man har derfor lovhjemmel til nekte der det er grunnlag for det av sikkerhetsmessige grunner. Fører av motorvogn har alltid en plikt til å foreta den type vurderinger, og må forventes å opptre på en slik måte at han/hun ikke skaper farlige situasjoner ved hensetting av kjøretøy. Det må forventes at fører av elektrisk motorvogn hensyntar utrykningskjøretøy, leddbusser som trenger utvidet svingradius m.m. må. Hvis han eller hun trenger hjelp til dette har vi trafikkmyndigheter som kan skrive ut bøter eller fjerne kjøretøyet for eiers regning.

Hensyntatt siste sesongs erfaringer i forhold til motorsykkelparkering av L7e-kjøretøy, og endrede klimatiske forhold hvor den varme årstiden kan variere noe fra år til år, mener vi at sesongdeling fra 1. april til 1. november vil bidra til å sikre tohjulingenes interesser mer enn tilstrekkelig. Det ville være synd hvis gode parkeringsarealer skulle stå tomme i vinterhalvåret fordi man av en eller annen grunn ville hevne seg på noen titalls førere av elmotorvogner som har misbrukt avtalen mellom Elbil Norge og NMCU. Vi har forståelse for at NMCU har snudd i saken og ikke lenger støtter sesongdeling, men vi er uenige i at noen personers misbruk av tillit skal få konsekvenser for de mange som har respektert avtalen. Ved at sesongdeling blir implementert i den nye forskriften vil Trafikkmyndighetene ha mulighet for å håndheve regelverket på en slik måte at motorvogner som er feilparkert blir bøtelagt eller i ytterste konsekvens borttauet hvis de ikke respekterer regelverket. Sesongdeling er derfor mulig å gjennomføre, og hensikten dermed oppnådd.

Teknologinøytrale virkemidler

Vi mener generelt og på prinsipiell basis at rammevilkår for nye og miljøvennlige teknologier i størst mulig grad skal være teknologinøytrale og ikke teknologispesifikke, og støtter derfor det vi tror må være forskriftens intensjon mht hydrogendrevne kjøretøy, dvs. en likestilling mellom null-utslippskjøretøy. Hvorvidt energilageret består av batterier eller hydrogen er i utgangspunktet likegyldig så lenge utslippet er null fra begge teknologialternativer. Om den elektriske strømmen til fremdrift av kjøretøyet kommer fra batteri eller fra hydrogen til en brenselcelle og videre til en elmotor er i prinsippet likegyldig. Begge kjøretøy kan betraktes som elektriske, og begge kan forsynes med energi produsert fra både fornybar energi og fra fossile kilder. For en liten kategori hydrogenmotorvogner vil det imidlertid være snakk om forbrenningsmotorer i stedet for brenselceller og elmotor. Dette er kjøretøy med relativt lav virkningsgrad, dvs liten energieffektivitet, men som like fullt kan fylles med hydrogen produsert fra fornybare energikilder. Noen av disse kjøretøyene kan også kjøre på bensin (fordi hydrogen ikke er i alminnelig distribusjon). At man likevel velger å likestille disse er forståelig fordi man fra overordnet myndighet ønsker å bidra til en teknologiutvikling hvor flere muligheter blir prøvd ut for å komme fram til gode fremtidige løsninger i retning mer miljøvennlig transport. Av respekt og ydmykhet for andre teknologiske løsninger enn vår egen, vil vi på prinsipielt grunnlag støtte denne likebehandlingen.

Det finnes pr. dags dato ca. 3000 registrerte el-kjøretøyer i Norge. Dette inkluderer person, varebil og andre elektriske motorvogner, som merkene Buddy og Reva. I følge trafikketaten i Oslos oppdaterte parkerings- og ladepunktoversikt, finnes det i dag 116 parkeringsplasser tilgjengelig for elmotorvogner¹. Det finnes derfor ikke på nåværende tidspunkt tilstrekkelig parkeringsplasser for elmotorvogner, og det vil fortsatt ta lang tid før man er der man ønsker å være.

Tohjulsmotorsykkle med og uten sidevogn og tohjulsmoped er sesongbetonte kjøretøyer.

Motorsykkelsesesongen varer i dag i praksis fra 15. april til 15. oktober, men det kan være grunner for å ta høyde for klimatiske endringer som gjør at motorsyklistene tar ut sine kjøretøy tidligere, og eventuelt at sesongen noen år kan vare lenger enn til 15. oktober. Vi finner derfor å kunne anbefale to uker i hver ende av sommerhalvåret slik at forslaget dermed blir at to og trehjulingene har plassene med virkning fra kl 00.00 den 1. april til kl 24.00 den 31. oktober hvert år, dvs i praksis en måned lenger enn eksisterende avtale mellom NMCU og Elbil Norge. Dette innebærer en skjerpelse i forhold til eksisterende tilstand til fordel for to og trehjulingene, samtidig som det ivaretar nevnte hensyn og positive effekter ved at ordningen kan stimulere til elektrifisering av transport ved hjelp av fornybar energi også for medlemmene i NMCU.

¹ <http://app.fleximap.com/parkering/Parkering.aspx?index=10&autozoom=true>

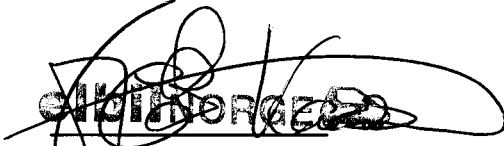
Elbil Norge AS støtter foreslått endring i paragraf § 2 annet ledd bokstav d.

El-motorvognen Buddy er produsert under tilsvarende sikkerhetsprinsipper som bilen "Kewet", som besto krav til kollisjonssikkerhet i kategori personbil (M1) under sin produksjonstid. I tillegg til 3-punkts sikkerhetsbelter har kjøretøyet sikkerhetsbur i høyfast stål, stålbjelker i dørene og deformasjonssoner i rammekonstruksjonen. Bruk av 2 typer verneutstyr synes derfor unødvendig og vi støtter derfor forslaget om å fjerne kravet om styrhjelp for førere av kjøretøy i kategori L7e.

Hvis noen skulle ha vært i tvil om dette, har kravet aldri vært håndhevet. Nok et bevis på at det eksisterer mye god sunn fornuft i det norske samfunnet. Det er også på høy tid at man etablerer et regelverk som er i pakt med etablert rettstilstand utviklet ved hjelp av innovative "elbilister" som både vi som leverandører av kjøretøy og samfunnet må lytte til - fordi de representerer markedet og velgerne i demokratiet vårt. Å husholdere med et knapphetsgode som areal, å sesongdele dette med andre trafikantgrupper og å være med på å skape byer og tettsteder uten støy og eksos er handlinger som bør premieres gjennom lovverk og forskrifter.

Med vennlig hilsen

ELBIL NORGE AS



Geir Kaasa, CFO, for

Kjell H. Strøm

Administrerende Direktør