

**Norstart – Norsk Elbilforening**  
c/o Signal AS  
Bygdøy Allé 5  
0257 OSLO

**Kontaktperson:**  
**Leder Hans Håvard Kvisle**  
**E-post: [norstart@gmail.com](mailto:norstart@gmail.com)**  
**Mobil: 41 51 55 20**



Det Konglige Samferdselsdepartement  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Oslo, 12.oktober 2009

**Tilsvar til «Høring – forslag om tilrettelegging av parkering for ulike typer mindre elektriske og hydrogendrevne motorvogner – endringer i tre forskrifter om parkering, skilting og oppmerking og bruk av hjelm.»**

Vi viser til deres høringsbrev med ref 09/783 – ESR, datert 07.07.2009.

**Om Norstart**

Norstart har som formål å bidra til økt interesse for og utbredelse av elektriske kjøretøy samt å gjøre hverdagen enklere og bedre for brukerne av disse. Vi jobber opp mot nasjonale og lokale myndigheter for på best mulig måte å få tilrettelagt forholdene for elektrifisering av veitransporten. Norstart samler elbileiere, elbilprodusenter, elbilforhandlere og andre strategiske interessenter i verdikjeden. Idag har Norstart ca 1.500 personlige medlemmer, en mindre gruppe strategiske bedriftsmedlemmer og fire lokalforeninger. Med den økende interessen for elektrisk transport ønsker Norstart å være en ressurs som kan bidra til riktige beslutninger og innføring av optimale løsninger.

**Bakgrunn**

Norstart setter pris på at Samferdselsdepartementet rydder opp i uklarheter i forskrifter som de seineste to åra har skapt usikkerhet rundt parkeringsmulighetene for brukere av elektriske kjøretøy. Alle endringer i høringsbrevet har referanse til uenigheten høsten 2007 mellom håndhevende myndigheter og produsenter av små, elektriske bykjøretøy (her definert som L7e, elektriske firehjuls motorsykler). I desember 2007 klargjorde Samferdselsministeren departementets standpunkt i denne uenigheten. Se pressemeldingen fra 04.12.2007 hvor produsentene av elektriske firehjuls motorsykler fikk full støtte på tre av fire punkter. Forslagene i høringsbrevet er i henhold til Samferdselsministerens standpunkt.

Forskriftsendringene, med et unntak, har til formål å fremme bruk av små, elektriske bykjøretøy. I denne sammenhengen finner Norstart det hensiktsmessig å gi litt

bakgrunnsinformasjon om hvorfor vi ser en økt utbredelse av elektriske firehjuls motorsykler. De foreslåtte oppdateringene av forskriftene viser at vi ikke har hatt et regelverk i Norge som har vært tilpasset denne kjøretøygruppen.

Små, elektriske bykjøretøy har en positiv miljøeffekt og vil i framtida utgjøre en økende andel av kjøretøyparken i byene. Elektriske firehjuls motorsykler er en egen klasse definert som L7e under EU-direktivene for kjøretøy, med begrensninger på motoreffekt og egenvekt. Med deres øvrige karakteristika oppfattes de mer som småbiler enn motorsykler og har bruksegenskaper som i stor grad overlapper bilenes.

Generelt kan vi si at elektriske firehjuls motorsykler har følgende karakteristika:

- Relativt lav vekt som bidrar til at disse kjøretøyene konsumerer lite energi fordi det er en lettere masse som må forflyttes.
- Den relativt lave vekten og tilpasningen av kjørelengden pr lading til hva som er hensiktsmessig for bybruk, tillater mindre batteripakker enn hva som er i elektriske biler med høyere prestanda, noe som igjen bidrar til en lavere økonomisk terskel for å anskaffe kjøretøyet og en konkurransedyktig total kostnad for eierskapet.
- Relativt lav vekt reduserer slitasjen på gater og veibaner.
- Ved ulykker kan den relativt lave vekten redusere skadene på bymiljøets mange trafikanter. Små kjøretøy framstår også som mindre truende.
- Det generelle sikkerhetsnivået er akseptabelt for bybruk så lenge produsentene arbeider seriøst med dette og informerer brukerne på en korrekt måte vedrørende kollisjonsegenskapene. Bevissthet rundt dette bidrar til defensiv kjøring og god interaksjon med mange trafikanter som gående og syklister.
- Med referanse til Statens Vegvesens hjemmesider, kan vi fastslå at individuell persontransport i små, elektriske bykjøretøy ikke vil være mer miljøbelastende enn kollektivtrafikken, og dermed er et godt supplement til den totale mobiliteten når individuell transport er fornuftig.

I hele Vest-Europa, og ikke minst i Norge, er det nå satt aggressive mål for å elektrifisere veitransporten. Et godt eksempel er Regjeringens mål om å bruke 50 mill kroner i 2009 på å bygge ut en infrastruktur over hele landet for lading av elektriske kjøretøy. Dette understøttes også av den omfattende incentivpakke, som har vært utviklet siden 90-tallet, for å stimulere til bruk av elektriske kjøretøy.

Til tross for alle incentiver fra norske myndigheter, har vi kun en marginal forekomst på ca 3.000 elektriske kjøretøy for bruk på vei. Hovedutfordringen er den svake tilgangen i markedet. Norstart forventer at dette vil forandre seg når den tradisjonelle bilindustrien har fått tid til å tilpasse seg en ny virkelighet. Men for at utviklingen ikke skal gå for sakte, er det viktig at myndighetene nå stimulerer til bruk av alt som er tilgjengelig av elektriske kjøretøy beregnet for bruk på vei.

Parkeringsfordeler er et av de mest målrettede incentivene for å øke bruken av elektriske kjøretøy i byene, hvor også den totale miljøgevinsten vil være størst. Derfor er det godt å se at denne muligheten ikke innskrenkes, men at etablert praksis stadfestes i form av nye forskrifter. Myndighetene bidrar med dette til ytterligere motivasjon for å velge elektriske kjøretøy.

Selv etter at betydelig større kvanta av elektriske biler (M1) blir tilgjengelig om noen år, er det all grunn til å tro på en økt variasjon i utvalget av kjøretøy hvor disse er mer tilpasset ulike bruksområder enn tilfellet er nå. Dette understøttes både av EUs mangfold av kjøretøykategorier og politiske dokumenter som "Towards a new culture for urban mobility" (SEC(2007)1209) fra EU-kommisjonen.

Det vil være en voksende nisje av små, elektriske bykjøretøy, ikke nødvendigvis definert som M1 personbiler, men i alternative kategorier som bl.a. L7e. Disse kjøretøyene, som kan ha tilfredsstillende sikkerhet, ytelse og komfort for bybruk, vil foruten positive egenskaper beskrevet ovenfor, bidra med:

- Null lokale utslipp til luft.
- På grunn av et lavere støynivå gi en reduksjon i støyen fra veitransporten og gjøre våre byer og tettsteder triveligere å leve i. Idag er støy et økende helseproblem for byboere.
- Ved bruk av fornybar energi ha null utslipp av drivhusgasser.
- Beslaglegge mindre deler av de begrensede arealene i byene, både under kjøring og ved parkering.

En vesentlig grunn til at nisjen for små, elektriske bykjøretøy vil vokse etterhvert som elektrifisering av transporten griper om seg, er kostnaden for avansert batteriteknologi. Bruken og nytten av transportmidler er sammensatt. Biler beregnet for lange turer, høy fart, vanskelige forhold eller store laster, er ikke nødvendigvis best tilpasset forholdene i bomiljøer og byer. Produseres det kun kjøretøy med mål om å oppfylle nær alle maksimumskrav for alle typer bruksområder, kan påkrevde teknologiendringer bli for kostbare. I en elbil (M1) kan batterikostnaden utgjøre 40% av totalprisen. Dette er den vesentligste barrieren for introduksjon av elektriske kjøretøy. Med lavere vekt på kjøretøyet, dvs et kompromiss mellom vekt, størrelse og sikkerhetsrelatert konstruksjon og utstyr, vil mindre batteripakker kunne brukes og terskelen senkes for å velge elektrisk til nærtrafikk. Kjøretøyklasser som L7e har også en lavere finansiell terskel for utvikling og produksjon, og vil bidra til at flere kan igangsette nye prosjekter fordi seriestørrelsen for å oppnå lønnsomme produksjon vil være lavere.

Innenfor kategorien L7e har vi i Norge suksesshistorien Buddy. Buddy er utviklet og produsert i Norge, med opp mot 1.000 kjøretøy på veien. Idag er dette lille kjøretøyet godt synlig i bytrafikken i Oslo. Et positivt tegn på at elektrifisering av individuell persontransport kan være mulig. Et annet kjøretøy i samme klasse er indiske Reva, som etter kort tid har et par hundre kjøretøy på norske veier. Norstart ser at de store produsentene arbeider med kjøretøy i kategorien firehjuls motorsykler når de nå søker bedre løsninger for urban mobilitet. Peugeot er et eksempel med konseptkjøretøyet BB1 som nylig ble presentert på bilmessa i Frankfurt. BMW har nylig presentert en trehjuling. Til Tokyo Motorshow i slutten av oktober varsler Toyota og Nissan nye konsepter for bykjøring, som er nærmere firehjuls motorsykler enn det som oppfattes som tradisjonelle biler.

Norstart har som prinsipielt synspunkt at hydrogendrevne motorvogner blir likestilt med elektriske motorvogner fordi begge teknologier opererer med null utslipp under drift. Vi vil presisere at hydrogendrevne motorvogner hvor brenselceller brukes, er å anse som elektriske motorvogner. Istedenfor batterier har de hydrogen som energibærer. Kjøretøy med denne teknologien trenger i prinsippet ingen presisering i forskriften.

Vi antar at det er Samferdselsdepartementets hensikt å likestille motorvogner med ombygd forbrenningsmotor som bruker hydrogen, med elektriske kjøretøy. I denne sammenhengen er dette da definisjonen på «hydrogendreven». Problemet oppstår i tilfeller hvor kjøretøyet har både en tank for hydrogen og en for bensin eller diesel. I praksis vil disse kunne misbruke myndighetenes tillit og kjøre på fossilt og forurensende drivstoff. Siden det er all grunn til å tro at utbredt bruk av hydrogendrevne kjøretøy av begge hovedkategorier ligger langt fram i tid, vil problemet med eventuelt misbruk nå være så marginalt at det ikke berettiger noen ytterligere kommentarer fra vår side.

## **Forslag 1) Endring av parkeringsforskriften §8a – til å gjelde alle kjøretøykategorier**

Endringen av forskriften er åpenbart i henhold til den opprinnelige intensjonen som forelå da fritaket for «elektrisk bil» ble gitt. Årsaken til endringen må nærmest anses som en språklig inkurie siden det i forskriften ellers brukes mer generelle begreper som «kjøretøy» eller «motorvogn»

*Norstart støtter forslaget til endring.*

## **Forslag 2) Endring i skiltforskriften for parkeringsplasser for motorsykler**

Norstart sier seg enig i at hovedintensjonen med reserverte motorsykkelplasser har vært å tilrettelegge for tohjulede motorvogner. Derfor bør disse ha fortrinnsrett til disse plassene. Imidlertid har ikke dette framkommet godt nok i skiltforskriftene. Dette bekreftes i høringsbrevet hvor det beskrives at tre- og firehjuls mopeder iht gjeldende skiltforskrift har lov til å parkere der. At dette da ikke skal gjelde firehjuls motorsykler, har ingenting med intensjoner å gjøre, men manglende koordinering og oppdatering av regelverket.

Norstart har støttet og promotert en «gentlemen's agreement» initiert av forhandlere av elektriske firehjuls motorsykler (som Buddy og Reva) og Norsk Motorcykel Union (NMCU). Avtalen innebærer en sesongdeling for av bruk av plasser merket med underskilt 807.7. Tohjulingene har hatt enerett i perioden 15.april til 15.oktober. Dessverre kan ikke Norstart se at eierne av elektriske firehjuls motorsykler har respektert denne avtalen på en tilfredsstillende måte, til tross for utstrakt informasjonsvirksomhet og høflige advarsler fra f.eks. NMCU og Trafikketaten i Oslo. Vi understreker at avtalen var ment å være kortvarig for å teste ut en ny praksis i 2008. Ønsket og håpet var at forskriftsendringer ville komme tidligere slik at dette kunne bli lovregulert istedenfor å være en privatisert avtale. Dessverre har det tatt over halvannet år før høringsbrevet med forslag ble sendt ut, noe som et stykke på vei forklarer den negative utviklingen.

Norstart finner intensjonen bak avtalen mellom brukere av tohjulede motorsykler og elektriske firehjuls motorsykler fornuftig. Dette skulle sikre tohjulingene enerett til plassene i deres sesong, mens i vinterhalvåret kan firehjulingene bruke plassene fordi det da er meget få tohjulinger på veien. Dette ivaretar intensjonen med å opprette de spesifikke plassene for tohjulinger, men sikrer også en god ressursutnyttelse av byrommet året igjennom. Parkeringsplasser i en by er et knapphetsgode og må forvaltes med omhu. Å la motorsykkelplassene stå tomme om vinteren er sløsing med ressurser. Det vil være bedre å benytte dem til et formål som kan være nok en liten stimulans til å gjøre bruk av elektriske kjøretøy mer attraktivt.

Norstart foreslår at problemstillingen kan håndteres på to alternative måter for å beholde intensjonen med de spesielle parkeringsplassene for tohjulede motorsykler:

a) 807.7 forandres ikke, men følges av et underskilt hvor det presiseres at kun tohjuls motorsykler kan parkeres i perioden 1.april til 1.november.

b) 807.7. forandres som foreslått i høringsbrevet, men lokalt kan dette følges av underskilt som åpner for parkering av elektriske tre- og firehjuls motorsykler i perioden 1.november til 1.april.

Vi henstiller til Samferdselsdepartementet om å finne den løsningen som er lettest gjennomførbar og best for framtidig håndhevelse av forskriftene, samtidig som bruk av små, elektriske kjøretøy fortsatt stimuleres. Ved å la L6e og L7e benytte disse MC-plassene i vinterhalvåret, kan det også være et bidrag til elektrifisering av disse plassene, slik at også et voksende antall elektriske tohjulinger om sommeren kan nyte godt av muligheten for lading.

Vedrørende vurderingen av flere reserverte parkeringsplasser for korte, elektriske motorvogner generelt, bør deres behov være ivare tatt av muligheten for tverrparkering, som det nå bekreftes i dette høringsbrevet. Det er mest fleksibelt og gir kontinuerlig best plassutnyttelse.

I tillegg er Norstart tilfreds med den ambiøse utbyggingen av p-plasser med lading som generelt gir bedre parkeringsmuligheter for alle typer elektriske kjøretøy.

*Norstart støtter intensjonen om å endre underskilt 807.7 på en slik måte at tohjuls motorsykler og mopeder er sikret særskilte parkeringsmuligheter. Men samtidig vil Norstart oppfordre til at det finnes en løsning med bruk av underskilt slik at elektriske tre- og firehjuls mopeder og motorsykler kan bruke «MC-plassene» utenfor tohjulingenes sesong.*

### **Forslag 3) Mulighet for tverrparkering og flere kjøretøy i samme parkeringsfelt**

Norstart finner ikke at eksisterende forskrifter har vært tilstrekkelig presise til at det har vært mulig å forby tverrparkering. Standpunktet vårt gjelder enten det har vært parkering i oppmerket felt eller ikke, eller i tilfeller flere kjøretøy har parkert innenfor samme felt. Synet vårt er bekreftet gjennom de ulike formene for håndhevelse, det vil si tolkning av forskriftene, som har vært gjort over et langt tidsspenn og på forskjellige lokasjoner. Juridiske utredninger og domstolsavgjørelser bekrefter den betydelige uklarheten som har foreligget.

Norstart verdsetter at dette nå blir presist regulert og støtter forslagene som foreligger. Som det uttrykkes i høringsbrevet:

*«Det er ønskelig å gjøre det mer attraktivt å benytte motorvogner som bruker elektrisitet til fremdrift. Parkeringsadgang er et begrenset gode, særlig i sentrale bymessige strøk, og tilgang til parkering er viktig for trafikantens valg av transportmiddel.»*

Tverrparkering og flere kjøretøy i samme felt, er utvilsomt et av godene som har fått mange til å velge små, elektriske bykjøretøy. Dessuten er det et viktig politisk signal at anledningen til tverrparkering forbeholdes nullutslippskjøretøy.

Norstart ønsker å gi noen spesifikke kommentarer til forslaget:

- Norstart støtter kravet om at alle hjul skal være innenfor parkeringsfeltets oppmerkede rammer. Dette er en selvfølgelig praksis som bør gjelde alle kjøretøy samme hvilken vei de er plassert.
- Først anså Norstart punktet om begrensningen av lengden av deler (overhenget) av kjøretøyet som stikker utenfor parkeringsfeltet, enten fortau eller ut mot veibanen, som noe oppkonstruert. Normalt vil det for alle korte kjøretøy være et ønske om å maksimalisere akselavstanden for å bedre kjøreegenskapene, dvs ha hjulakslene så langt ut i hver sin ytterkant som mulig. Men vi forstår at Samferdselsdepartementet heller ønsker å bruke kombinasjonen av akselavstand og overheng som en forskriftsnorm framfor den totale lengden på kjøretøyet (f.eks. en begrensning på 2,50 meter som har vært en midlertidig praksis). Dette er fornuftig fordi det er en mer generell og fleksibel norm som gir ulike nullutslippskjøretøy muligheten for å tverrparkere basert på framtidig utvikling av bredden på parkeringsfeltene.
- Fra Norstarts side anser vi at et overheng på 40 cm hver vei, målt fra henholdsvis begynnelsen av kantstein og innsiden av parkeringsfeltets ytre oppmerking, bør være den maksimale normen som kan ligge i forskriftene. 40 cm bør være tilstrekkelig for alle normale kjøretøykonstruksjoner, uten at dette igjen framstår som trafikkfarlig eller hindrer framkommelighet for kjøretøy i veibanen eller fotgjengere på fortauet.
- Norstart støtter ønsket om å tillate flere elektriske motorvogner oppstilt innenfor et oppmerket parkeringsfelt. Dette er god arealutnyttelse og oppfordrer til solidaritet mellom brukerne.
- «§3 Grunnregler for trafikk» i Vegtrafikkloven er overordnet alt og må regulere forhold rundt oppstilling som er til hinder eller fare for andre trafikanter og manglende hensyntagen til synlighet (uheldig plassering ved kryss, svinger o.l.) for andre trafikanter. §3 er et utmerket redskap for å hensynta variasjon i gatebredder, trafikale forhold og trafiksikkerhet og bør brukes aktivt framfor for mye tidkrevende og

byråkratisk detaljregulering hvor tillatelse til tverrparkering må angis av særskilt skilting. Som elbilistforening finner Norstart det bedre at enkelte brukere blir straffet, framfor at unødvendig detaljregulering skal ramme alle brukere av små, elektriske bykjøretøy. Foregår det uhøvelig adferd ved parkering som innebærer klar sikkerhets- eller fremkommelighetsmessig risiko, skal dette bli påtalt. Det er et rimelig krav at den som parkerer må gjøre en vurdering av forholdene på det konkrete parkeringsstedet. Norstart vil på sin side fortsette å bidra til at elbilister opptrer aktpågivende og hensynsfullt, særlig når brukerne blir tildelt unike fordeler gjennom forskrifter slik det er foreslått her.

*Norstart støtter forslagene til endring og foreslår at overhenget utover feltene ikke overstiger 40 cm på hver side.*

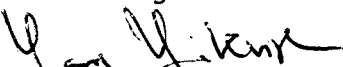
#### **Forslag 4) Endring i forskrift om bruk av personlig verneutstyr i motorvogn**

Eksisterende forskrift må anses som en anakronisme det er godt å få ryddet opp i, et bevis på at ikke alle norske forskrifter har fanget opp endringer som oppstår med nye kjøretøykategorier. Gjennom kravene til installasjon, testing og godkjenning av sikkerhetsbelter i tre- og firehjuls motorsykler med lukket karosseri, framstår styrthjelm som et helt unødvendig krav.

*Norstart støtter forslaget til endring.*

Oppsummert støtter Norstart alle endringene. Vi har et tilleggsønske om bruk av underskilting for å innføre en sesonginndeling av bruken av plasser for motorsykkelparkering. Konsekvensene av alle disse endringene, generelt en harmonisering med praksis som har vært, vil gi mer stabile rammevilkår for å fremme bruk av små, elektriske bykjøretøy. Norstart tror dette vil øke deres attraktivitet, gi flere brukere, et bedre bymiljø og bedre liv og helse for allmenheten.

Med vennlig hilsen



Hans Håvard Kvisle  
Styreleder

Norstart - Norsk Elbilforening