

Norstart – Norsk Elbilforening
Bygdøy Allé 5, 0257 Oslo
Kontaktperson:
Hans Håvard Kvisle
Mobil: 41 51 55 20
Epost: hans@elbil.no
www.elbil.no



Norsk Elbilforening

Det Kongelige Samferdselsdepartement
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Att: Espen Rindedal, ref 09/683-ESR

Oslo, 13.august 2010

Vedrørende Samferdselsdepartementets høring - forslag om tilrettelegging av parkering for ulike typer mindre elektriske og hydrogendrevne motorvogner...

Vi viser til Samferdselsdepartementets høringsbrev 7.juli 2009, Norstart – Norsk Elbilforenings høringsuttalelse 12.oktober 2009 samt Statens vegvesens oppsummering og vurdering 22.desember 2009.

I dette brevet gir vi kommentarer til arbeidet med forskriftsendringer for å tillate korte nullutslippskjøretøy å tverrparkere og stå flere i et oppmerket felt, referert til som punkt 3 i Samferdselsdepartementets høringsbrev 7.juli 2009.

Fortolkning av Wienkonvensjonen

I brev fra Statens vegvesen 22.desember 2009 til Samferdselsdepartementet er hensikten å oppsummere og gi en vurdering av hvordan ønskede forskriftsendringer kan gjennomføres. Dette omfatter forslag til endringer i § 9 i forskrift om offentlig parkeringsregulering og parkeringsgebyr og § 22 i forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger.

Istedenfor å gi en anbefaling til endringer henviser Statens vegvesen til at forslagene vil være i strid med Wienkonvensjonens bestemmelser, uten at det gis en grundig vurdering av dette. Utover denne nye innsigelsen anser ikke Norstart at det i høringsrunden er framkommet ytterligere usikkerhetsmomenter som taler imot forskriftsendringene.

Fordi det nye momentet ble bragt på banen i siste runde, og at Wienkonvensjonen og dens innhold på angjeldende område ikke er nøye drøftet i Statens vegvesens brev, har Norstart tillatt seg å anskaffe en juridisk utredning om Wienkonvensjonens betydning for de foreslåtte forskriftsendringene.

Utredningen fra advokatfirmaet Wiersholm er vedlagt dette brevet slik at dere nøye kan studere bakgrunnen for deres konklusjoner:

(1) Wienkonvensjonen forbyr ikke norske myndigheter å tillate tverrparkering av små, elektriske kjøretøy der det er plass til slik parkering. Utgangspunktet om at kjøretøy skal parkeres parallelt med veikanten er ikke uten unntak, og medlemsstatene er gitt betydelig rom for utøvelse av skjønn. De foreslåtte forskriftsendringene ligger innenfor de rammene som Wienkonvensjonen oppstiller.

(2) Wienkonvensjonen setter ikke grenser for norske myndigheters adgang til å tillate at flere små, elektriske kjøretøy parkeres i samme felt.

Nordisk harmonisering og politikk

Vi har respekt for ønsket om internasjonal harmonisering av regelverk, enten dette er innenfor Norden eller EU. Norstart jobber på flere plan for å få andre land til å lære av den framsynte, norske politikken for å fremme elektrifisering av veitransport. Mange blir imponert over incentivpakka som er sydd sammen. I disse dager får vi internasjonal oppmerksomhet rundt infrastrukturbyggingen som ledes av Transnova og dokumenteres i prosjektet NOBIL.

Formålet med de foreslåtte endringene er å fremme bruk av små, elektriske bykjøretøy som er areal- og energieffektive. Egenskaper som er i tråd med utfordringene EU ser både for å løse byenes problemer (Action Plan on Urban Mobility, COM(2009) 490 final) og EUs 20%-mål i 2020 for andel fornybar energi, reduksjon av klimagasser og energieffektivisering.

Norge og EU har felles utfordringer. Uten politiske visjoner og handlekraft forblir målene uoppnåelige. Derfor er det viktig at enkelte land tydelig velger å signalisere samfunnets mål, gjøre prioriteringer og velge virkemidler som er effektive. Den imponerende tettheten av små, elektriske kjøretøy i Oslo by, hvor enklere parkering er et av de sterkeste og mest målrettede virkemidlene, bekrefter at dette er effektivt. Fjernes et unikt incentiv for arealeffektive nullutslippskjøretøy, vil sannsynligvis utviklingen bremses opp og i verste fall reverseres.

Internasjonalt harmoniseringsarbeid skal ikke føre til at vi mister hovedmålet av syne. I de tilfellene hvor Norge velger å være et hestehode foran og får dokumentert effekten av dette, vil det sannsynligvis føre til at andre land følger etter som i det øvrige arbeidet med elektrifisering av veitransporten.

Forøvrig henviser vi til vedlagte høringsstilsvar for mer informasjon om egenskapene til og utviklingen innenfor markedet for små elektriske bykjøretøy, som et svar på samfunnets ønske om en mindre miljø- og samfunnsbelastende, urban mobilitet.

Tidsaspektet

Sakskomplekset er ikke uten videre enkelt. Derfor er det forståelig at det tar tid å implementere nye forskrifter. Men nå er det tre år siden et brev fra et samlet politisk miljø i Oslo ble overlevert Samferdselsdepartementet. Dette brevet inneholdt ønsker om avklaringer i parkeringsforskriftene, i hovedsak i tråd med hva som ble foreslått i Samferdselsdepartementets høringsbrev i 2009. I mellomtida hadde Samferdselsministeren 4. desember 2007 offentlig uttrykt behov for å korrigere parkeringsforskriftene for å gjøre det uomtvistelig at små, elektriske bykjøretøy kan tverrparkere og være flere i samme oppmerkede felt.

Vi oppfatter ikke at Statens vegvesen har ønsket å finne en løsning som tilfredsstiller retningslinjene gitt av politisk ledelse. Dette til tross for at det uttrykkes i Samferdselsdepartementets høringsbrev: «En del av regelverket har en utforming som ikke stemmer helt overens med intensjonen, eller som er ønskelig i dag». I tillegg presiseres det i detaljnivå hva som er ønskelig av endringer og hvilke formål dette har.

Nå er det et behov for å sikre forutsigbarhet i rammebetingelser og en harmonisering mellom politiske ønsker og gjeldende forskrifter. Vi er kjent med at håndheverne av parkeringsforskriftene er frustrerte over at endringene ikke er på plass. De har tilpasset seg Samferdselsministerens uttrykte ønsker om hvordan det skal være. Men på grunn av uklarheter i forskriftene kan de ikke sikre rettighetene til tohjuls MCer. Noe vi beklager. Derfor oppfordrer vi Samferdselsdepartementet til raskt å gjennomføre alle de foreslåtte forskriftsendringene. Det vil gi et presist og forståelig parkeringsregime for små, elektriske bykjøretøy.

Nedenfor tillater vi oss å gi noen synspunkter for å bidra til en rask løsning. Det nye momentet om Wienkonvensjonen anser vi gjennom den vedlagte juridiske betenkningen å være dokumentert som perifert i denne saken. Derfor anbefaler vi endringene som er foreslått i høringsbrevet til Samferdselsdepartementet.

Synspunkter på endringer av forskriftene

Vi anser at departementet har gjort et godt arbeid for å finne en løsning som både ivaretar trafikale forhold og de politiske intensjonene.

Arealeffektivitet og miljøhensyn fremmes gjennom at det tillates at korte nullutslippskjøretøy kan tverrparkere der trafikale forhold gjør dette hensiktsmessig og forsvarlig, herunder parkering på tvers av lengderetning av oppmerket felt, samt at flere kan stå i samme felt.

Ved den generelle presiseringen av at «Kjøretøy skal plasseres i feltets lengderetning», framkommer det at særbehandlingen av elektriske og hydrogendrevne motorvogner er et virkemiddel for å stimulere til mindre miljøbelastende transport. Dette er både et effektivt virkemiddel og et viktig signal til samfunnet.

Prinsippet om at hjulene må stå innenfor feltet med en begrensning av utstikkende deler, er en mer generell og fleksibel norm enn å la reguleringen basere seg på kjøretøyets lengde. For å optimalisere kjøreegenskapene har kjøretøy normalt hjulene så langt ut i hver ende som mulig. Vi anser at reglen om overheng først og fremst er for å forhindre kreativitet. Av den foreslåtte forskriften følger det heller ikke betydelig kontrollarbeid med millimetermålinger. Det er i nær 100% av tilfellene snakk om standard kjøretøy med samme lengde. Fra erfaring vet kontrollørene hvilke kjøretøy som oppfyller kravene eller ei.

Valg av tillatt lengde for overhenget bør basere seg på intensjonen bak den ønskede endringen i forskriften. I uttalelsen fra Samferdselsministeren er det henvist til motorvogner kortere enn 2,5 meter og et spesielt kjøretøymerke. Vi antar disse spesifikke eksemplene baserer seg på praksisen som har vært etablert, erfaringer gjort og at kjøretøy i omtrent slik størrelse er vurdert til ikke å stikke uforsvarlig ut fra de parallellparkerte bilene.

Norstart har foreslått et overheng på 40 cm, forutsatt at det måles fra innsiden av strekene som markerer parkeringsfeltet. Denne lengden er tilstrekkelig for å ivareta intensjonen i det Samferdselsministeren har kommunisert. Etter mange besøk i «felten» kan vi bekrefte at dette ikke gir utstikkende deler som normalt medfører at det oppstår fare eller hindrer annen trafikk.

Gjennom presisering av at elektrisk og hydrogendrevet motorvogn kan parkere på tvers av lengderetningen til et oppmerket felt, ligger det implisitt at de samme kjøretøyene kan tverrparkere også der det ikke er oppmerket. Dette antar vi forutsetter at kjøretøyene ikke er lengre enn at de kan tverrparkere innenfor dagens standardbredde for parkeringsfelt, noe som tilsvarer omtrent den bredden som vil være på en rekke med parallellparkerte biler. Dette forholdet bør påpekes, men istedenfor for å finne en snever definisjon for å regulere akkurat hvilke kjøretøy dette gjelder, anser vi at Generalklausulen i vegtrafikkloven § 3 kan brukes. Paragrafen har en oppdragende effekt og er et redskap for å regulere forholdene på konkrete parkeringssteder. Eiere av kjøretøy som får en særbehandling i forskriftene plikter absolutt å forholde seg til denne. Norstart vil kommunisere dette til våre medlemmer.

Foruten punktet om tverrparkering og flere kjøretøy i samme felt, anser vi ikke oppsummeringen og anbefalingene til Statens vegvesen for å være omstridte. Øvrige punkter er i henhold til ønskene fra politisk ledelse og framstår heller ikke som kontraproduktive i arbeidet for å få til et teknologiskifte i veitransporten.

Vi håper at Norstarts bidrag oppfattes positivt og er til nytte for raskt å få implementert nye forskrifter som fremmer areal- og energieffektive nullutslippskjøretøy.

Vennlig hilsen



Hans Håvard Kvisle
Styreleder Norstart – Norsk Elbilforening
Mobil: 41 51 55 20
Epost: hans@elbil.no

Vedlegg: Notat om tverrparkering og Wienkonvensjonen, Wiersholm 10.august 2010
Norstarts høringstilsvare, 12.oktober 2009