



Samferdselsminister Liv Signe Navarsete
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010, Dep
0030 Oslo

Oslo, 27. august 2007

Kjære Statsråd,

Vedlagt dette brevet følger et brev fra Statens Vegvesen/Vegdirektoratet av 16. august 2007 til Elbil Norge AS.

Her fremgår det at den eneste norskproduserte elbilen *Buddy* ikke lenger er velkommen til å parkere gratis på offentlige parkeringsplasser fordi den iht til felleseuropeisk regelverk er registrert som motorsykkel og ikke i kategorien bil.

I følge dette brevet tillates *Buddy* heller ikke å parkere på motorsykkelparkering fordi den har fire hjul. Uavhengig av hva man måtte mene om Vegdirektoratets tolkning av regelverket, og lovligheten av dette, mener vi Samferdselsministeren må gripe inn og sørge for at regelverket og/eller tolkning av dette blir i pakt med allminnelig sunn fornuft og overordnede strategier til fremme av 0-utslipp i transportsektoren. Det er vår oppgave å legge forholdene til rette for bedre bymiljø og renere luft. Dine vegbyråkrater motarbeider dessverre Oslo Kommunes anstrengelser for å løse forurensningsproblemene fra vegtrafikken, og et samlet politisk miljø i hovedstaden stiller seg bak denne henvendelsen og ber om at det blir ryddet opp.

Elektrisk transport

Oslo har et velutviklet nett for elektrisk basert kollektivtrafikk, trikk og bane, og er i verdenstoppen for antall elektriske kjøretøy. Elbiler fins i ulike varianter, fra importerte franske femsetere som er ombygde bensinbiler, til små kjøretøy som Oslos egen bil *Buddy*, som det selges stadig flere av i og omkring Oslo. *Buddy* produseres på Oslos egen elbilfabrikk på Økern.

Samtlige politiske partier i Oslo ønsker å legge forholdene bedre til rette for gående, syklist, kollektivreisende og miljøbevisste privatbilister som kjører elektriske kjøretøy i byen for å bedre byluften. Elbiler bidrar til renere luft og mindre støy. De fleste elbiler er små og Oslos egen *Buddy* er langt mer arealeffektiv enn vanlige familiebiler og SUV-er. *Buddy* er gjerne kjøretøy nummer to i husstanden, men er førstevalg til bruk i nærtrafikk og by. Elbilen erstatter forurensende kjøretøy og er derfor et svært interessant alternativ som bidrar til renere luft og et bedre miljø.

Ren luft

Som samferdselsbyråd i Oslo vil jeg spesielt fremheve de fordeler elektrisk transport innebærer for luftkvaliteten der mennesker arbeider og bor. Spesielt barna våre er sårbare for dårlig luft. Barns oppvekstmiljø er dessverre i alt for stor grad forurensset av eksos fra vegtrafikken, med de helsemessige konsekvensene dette har. Den dårlige luftkvaliteten, spesielt vinterstid i Oslo, gir redusert livskvalitet og helseplager for oss alle sammen, men barn og mennesker med luftveislidelser som kols, astmatikere o.l. er spesielt plaget. Elbilers største fordel er at de ikke gir

noen utslipp til luft av stoffer som reduserer luftkvaliteten, og er derfor spesielt egnet til bruk i byer og tettsteder der mennesker ferdes.

Arealeffektivitet

Ved effektiv tilrettelegging for parkering, og et miljøtilpasset regelverk med fleksibilitet og fornuft, er det mulig å parkere 3 *Buddy*er innenfor et oppmerket felt, hvis elbilene plasseres på tvers. Oslo Kommunes Trafikketat har i ti år latt korte elbiler parkere på tvers og dermed utnytte ledige arealer som er for små for vanlige biler. En rekke kjøretøy som er kortere enn maksimalbredden på norske veier (2,5 meter), har parkert på denne måten uten at dette har ført til problemer eller ulykker. Oslo Tingrett fastslo i mai 2007 at en Smartbil (litt lenger enn *Buddy*) lovlig kunne tverrparkere. Oslo Tingrett har altså et annet syn på det rettslige grunnlaget og regelverket enn Vegdirektoratets byråkrater. Regelverket fortolkes ulikt, og det har også oppstått usikkerhet i Oslo Kommunes Trafikketat i forhold til hva som er rett og galt mht til dette. Det er åpenbart behov for en presisering, eventuelt en regelendring for elektriske kjøretøy og parkering, slik at uklarhet og byråkratisk vrangvilje blir ryddet opp i. Tverrparkering foregår hver dag i Oslo, og byens elbilister mener at dette er en etablert og lovlig praksis som har eksistert siden de første elbilene ble tatt i bruk tidlig på nittitallet. De korteste elbilene har kunnet utnytte mindre åpninger mellom andre biler, og har således vært hensiktsmessige i forhold til å utnytte de knappe parkeringsarealene på en rasjonell måte. Insitamentet og tilrettelegging har vært avgjørende for at Oslo idag har flere elbiler enn noen annen by i hele verden. Oslo ønsker å være dette utstillingsvinduet for miljøvennlig transport. Derfor vil vi ha langt flere elbiler og ber Samferdselsdepartementet om å sørge for at denne utviklingen ikke blir motarbeidet av vegbyråkratiet i Norge.

Reserverte parkeringsplasser med strømuttak

I de nærmeste årene vil Oslo Kommune legge forholdene enda bedre til rette for en vekst i antall elkjøretøy, slik at også folk som bor i byleiligheter skal kunne fylle strøm på elbilene sine fra kommunale parkeringsplasser med strømuttak. Idag fins det flest elbiler i villastrøk hvor lademulighetene er bedre. Dette skal vi gjøre noe med slik at folk på St.Hanshaugen, Grünerløkka, Grønland etc får mulighet til å erstatte sine bensinbiler med elektriske kjøretøy. Det skal selvfølgelig også etableres et antall plasser til disposisjon for dagpendlere. Med elbil skal du føle deg velkommen i Oslo. Kommunale parkeringsplasser med strømuttak vil bli etablert i økende antall i samarbeid med Hafslund, og kommunen vil foreta nødvendige omreguleringer der dette er nødvendig for å legge forholdene best mulig til rette. Samtidig oppfordrer vi næringslivet til å være med på en dugnad slik at f.eks. kjøpesentra tilrettelegger for elbiler.

Elbil Norge

Norges foreløpig eneste produserende bilfabrikk – Elbil Norge AS – ligger på Økern i Oslo og leverer hvert år noen hundre kjøretøy til bruk i Stor-Oslo. Neste år vil fabrikkens produksjonen, i tillegg til at en annen velkjent norsk produsent, Think på Aurskog – med ny kapital og nytt mot, planlegger å starte opp elbilproduksjon fra neste år.

Etter at elbiler fikk tilgang til kollektivfeltene er det blitt importert et økende antall elektriske bruktbiler til Norge. Idag ruller det ca 1.800 elbiler på norske veier. Rundt 1.000 befinner seg i Oslo og omegn, og i årene som kommer er det forventet god tilgang på elbiler. Elbil Norge er sammen med Toyota og Møllergruppen leverandør av biler til Oslo Kommune. Vi regner med å erstatte stadig flere bensin- og dieslbiler med el- og hybridbiler.

Oslo skal opprettholde og videreutvikle sin posisjon som verdens elbilhovedstad, og samtlige politiske partier i byen legger til grunn ambisiøse målsettinger for et bedre miljø – lokalt, regionalt, nasjonalt og globalt.

Vegbyråkratiets regelfortolkninger

Vegdirektoratets tolkning av regelverket har skapt usikkerhet rundt parkering for korte elbiler av typen *Buddy*. I følge den nye regeltolkningen påstås det at disse ikke lenger kan tverrparkere, at flere kjøretøy ikke kan dele samme parkeringsfelt, at de ikke kan parkere avgiftsfritt på offentlige p-plasser og ikke parkere på motorsykkelparkering.

Buddy er EU-godkjent, og kan uten hindringer eksporteres til et hvilket som helst EU/EØS-land i Europa, som 4-hjulsmotorsykkkel. Det er naturlig og fornuftig å plassere små elbiler for bybruk i denne kategorien. Motorsykkkel har noen fordeler, herunder tilgang til avstengte bysentra, parkering og avgiftsfri passering i bomstasjoner over hele Europa. Forgjengeren til *Buddy* – Kewet – var registrert som ordinær bil og var godkjent etter datidens chrashtester. Rammekonstruksjon og sikkerhetsnivå på *Buddy* er minst på samme nivå som Kewet.

Vegdirektoratets fortolkning er at *Buddy* ikke omfattes av det generelle avgiftsfritaket for parkering av «elbiler», fordi den er registrert som motorsykkkel. Hadde man i regelverket vært konsistente med å benytte begrepet «elektrisk kjøretøy», ville saken stilt seg annerledes og avgiftsfri parkering vært tillatt. Men fordi betegnelsen «elektrisk bil» benyttes, mener man altså at avgiftsfri parkering er utelukket.

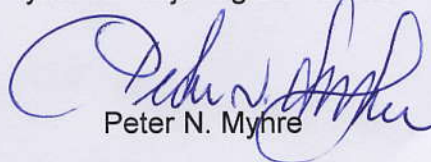
Da avgiftsfritaket for parkering av elbiler på offentlige parkeringsplasser ble innført, var det neppe tvil om at politikernes intensjon var at fritaket skulle gjelde alle elektriske kjøretøy, uavhengig av antall hjul, antall siffer på registreringsplater, farge eller at øvrig utforming skulle være noen hindring for å kunne parkere gratis. Bak Vegdirektoratets tolkninger synes det å ligge en byråkratisk uvilje mot elektriske kjøretøy og et byråkratisk flisespikkeri som ikke kan ha noen annen hensikt enn å legge hindringer i vegen for våre overordnede mål om å få erstattet enda flere bensin- og diesalbiler med utslippsfrie kjøretøy. Det er et tankekors at Norges eneste elbilprodusent, Elbil Norge AS, og den eneste helnorske elbilen *Buddy* som produseres i Groruddalen i Oslo, blir motarbeidet av det statlige vegbyråkratiet. Å legge hindringer i veien for egen bilindustri på denne måten, er både næringsfiendtlig og lite miljøvennlig. Oslos politikere, uavhengig av partitilknytning, reagerer med undring på dette taktskiftet. Samtlige politiske partier som er representert i bystyret, ber om at Statsråden umiddelbart rydder opp og gir byråkratiet beskjed om hvordan regelverket skal tolkes, eventuelt at regelverket blir oppdatert slik at det ikke undergraver overordnede mål i miljø- og samferdselspolitikken.


Som Samferdselsminister har du kompetanse til å instruere byråkratiet i tolkningen av regelverket, eventuelt endre reglene, presisere disse eller gjøre andre grep for å oppnå det ønskelige målet.

Vi tillater oss høfligst å be Ministeren om å sørge for at:

1. Elektriske kjøretøy, uavhengig av kategori, kan parkere avgiftsfritt på offentlige parkeringsplasser i Norge.
2. Elektriske motorsykler, uavhengig av antall hjul, kan parkere lovlig på motorsykkelplasser.
3. Tverrparkering tillates for kjøretøy kortere enn 2,5 meter. Der gatebredde og/eller trafikale forhold gjør dette uhensiktsmessig eller trafikkfarlig, vil lokale trafikkmyndigheter foreta nødvendig merking/skilting for å regulere dette.
4. Det kan parkeres flere elbiler innenfor oppmerket felt der det er plass for dette.
5. Samferdselsdepartementet bør vurdere hvilke andre tiltak og insitamenter som kan gjennomføres på nasjonalt nivå for å bidra til flere elektriske kjøretøy på norske veier.

Oslo, 27. august 2007
Med vennlig hilsen
Byråd for miljø- og samferdsel



Peter N. Myhre


Erling Lae
Byrådsleder
Høyre


Svenn Kristiansen
Ordfører
Fremskrittspartiet


Ola Elvestuen
Venstre


Knut Even Lindsjorn
Sosialistisk Venstreparti


Rune Gerhardsen
Arbeiderpartiet


Erling Folkvord
Rødt


Aud Kvalbein
Kristelig Folkeparti