

Norstart – Norsk Elbilforening
Ekebergveien 1A
0192 Oslo

Telefon 907 04 545
elbil@elbil.no



12. november 2012

Statens Vegvesen

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Elektronisk forsendelse til firmapost@vegvesen.no

Deres referanse: 2012/089259-001

Svar på høring om endring av kjøretøyforskriften §7-2- ombygging av elbil

Norsk Elbilforening (NEF) er en forbruker- og interesseorganisasjon for ladbare biler og representerer over 5000 medlemmer.

NEF er grunnleggende positiv til arbeidet med å etablere et bedre og tydeligere regelverk rundt batteribytte på elbil og/eller ombygging til elbil i form av en forskrift. En forskrift, gitt at den er forståelig, praktisk og ikke minst overkommelig, vil kunne fungere som en veiledning for ombygging.

NEF har ved flere ganger etterlyst veiledning og et klarere regelverk som ivaretar sikkerhet og samtidig muliggjør ombygging. Bakgrunnen er vår grunnleggende holdning til at lovverket skal gi mulighet for entusiaster/elbileiere og foretak til ombygging til elbil, herunder batteribytte – og ikke bare i teorien, men også i realiteten. Vi mener elbilentusiaster og -pionerer skal ha samme mulighet til å foreta ombygging av sitt kjøretøy som andre bilombyggere.

Forslaget innebærer:

1. at bestemmelsen likebehandler konvertering til elbil og endring av batterikjemi i elbil som ombygging
2. at det slås fast at ombygging innebærer endring for miljø- og brannsikkerhetsegenskapene til bilen
3. at det stilles krav til batteri, kontrollsystemer og installasjon

NEF har gjort seg noen tanker som beskrives under:

NEF frykter at konsekvensene av forslaget til forskrift blir for komplisert for en ikke-kommersiell ombygging.

Når det gjelder likebehandling av konvertering og bytte av batterikjemi, er NEF i prinsippet enig. Begge deler krever at bilen må fremsettes for ny godkjenning.

En elbil som er typegodkjent som elbil, har i utgangspunktet løsninger fra fabrikkens side som ivaretar sikkerhetsaspekt som vektfordeling og brannsikkerhet. En fossilbil som konverteres, krever slik sett en grundigere kontroll av kontrollinstansen.

Graden av endring i brannsikkerhetsaspektet ved kjemibytte, er dog avhengig hva man bytter fra og til. Ulike batterityper har ulike egenskaper. Selv innenfor samme gruppen av batteri (eksempelvis litium) er det forskjeller. Dokumentasjonskrav av enkeltkomponenter bør ta innover seg dette aspektet i prosessen med godkjenning.

Det er som beskrevet i høringsdokumentet, en utvikling innenfor batteriteknologi med tilhørende styrings- og sikkerhetskomponenter. Dette er en utvikling som i hovedsak gir bedre batterier, men i hovedsak også øker sikkerheten. En ny batteripakke med tilhørende systemer vil da kunne øke sikkerheten i forhold til hva utgangspunktet med en utslitt batteripakke kan være.

En bil som konverteres får som beskrevet endret sine miljø- og brannsikkerhetsegenskaper, og da er det viktig å stille krav som i punkt 3. Batteri og styringssystem må selvfølgelig være tilpasset hverandre, og hver enkelt komponent må dokumenteres. Regelverket må dog ikke innrettes slik at man i realiteten får et forbud.

Høringsnotatet legger opp til at installasjon skal være etter anvisning fra kjøretøyfabrikanten. NEF vil stille spørsmål ved om Vegdirektoratet tror kjøretøyfabrikanten vil være villig til å anviser en bileier. NEF har god grunn til å tro at det ikke vil skje, da det her er snakk om merkevare. Videre stilles spørsmål om det faktisk finnes kompetente, uavhengige laboratorier med slik kompetanse som kan anviser slikt innenfor akseptable økonomiske rammer.

Kravene til ombygging fryktes altså i praksis å bli så strenge at man i realiteten forbyr ombygging, noe som ikke er akseptabelt. NEF er kjent med praksisen for ombygging av ordinære forbrenningsmotorkjøretøyer, og vi mener at ombygging av el-kjøretøyer må kunne godkjennes på lik linje med disse gjennom SFOOR-systemet, selv om dette vil kreve en tilleggskompetanse i SFOOR.

Med ELEktrisk hilsen

Snorre Sletvold
Norsk Elbilforening