



## Statens vegvesen

### Krav om lademuligheter etter parkeringsforskriften

Parkeringsforskriften stiller krav om lademuligheter på parkeringsplasser der allmennheten tilbys parkering på vilkår, for eksempel mot betaling av avgift eller tidsbegrensning. Disse plassene skulle være etablert innen 1.1.18. Statens vegvesen har utsatt fristen til 1.7.18. Vi presiserer at fristen uansett er kort og oppfordrer alle til sette i gang arbeidet eller fortsette med igangsatt arbeid.

Statens vegvesen har også unntatt visse typer parkeringsområder fra kravet om ladeplasser frem til 1.1.20.

Disse endringene er nærmere omtalt nedenfor. Vi vil først orientere om forskriftens krav. Avslutningsvis ligger informasjon som er nyttig for valg av ladeutstyr.

#### Forskriftens krav til ladepunkter

Parkeringsforskriften § 35 stiller krav om lademuligheter på vilkårs-parkeringsplasser. Forskriften gjelder for all vilkårs-parkering som tilbys allmennheten. Den gjelder dermed både kommunale og private tilbud. Med vilkårs-parkering menes at det er satt betingelser/begrensninger for parkeringen, for eksempel krav om avgift eller tidsbegrensning.

Forskriften sier at det skal være tilstrekkelig antall plasser med lademulighet. Med dette menes at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Kravet er begrenset opp til 6 % av det totale antall plasser.

Den som tilbyr parkering; parkeringsvirksomheten, vil i en del tilfeller mene at behovet for ladeplasser ligger under 6 %. Virksomheten må da foreta en analyse og vurdering av behovet. Deretter må den følge opp med beleggsundersøkelser for å se om vurderingen har vært korrekt. Vurderingen av antallet skal legges inn i parkeringsregisteret til Statens vegvesen og tilsynet til Statens vegvesen kan be om å få se vurderingene og beleggsundersøkelsene. Dersom det ikke tas betalt for lademuligheten, jf. nedenfor, vil behovet sjelden ligge under 6 %.

Det kan tas betalt for bruk av plassene med lademulighet utover eventuell parkeringsavgift. Parkeringsvirksomheten kan ta betalt for ladetilgang ved å knytte betaling til parkeringstiden. Det tas da betalt for lademuligheten, ikke for strømforbruket. Å ta betalt for mengde energi i form av levert antall kWh, kan etter dagens regler utløse krav om omsetningskonsesjon for strøm.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 6706 Etterstad  
0609 OSLO

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Brynsengfare 6A  
0667 OSLO

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Plassene kan reserveres for ladbare motorvogner og retten til å parkere kan begrenses til parkering under lading. Dette må fremgå av skilting på stedet. Kravet om at motorvognen skal være under lading, innebærer, i hvert fall inntil videre, kun at motorvognen skal være tilkoblet lader. Sammenholdt med en løsning der det tas betalt for lademuligheten, antas dette å hindre utilsiktet bruk og skape tilfredsstillende sirkulasjon på plassene. Et krav om aktiv lading er ofte vanskelig å kontrollere og på en del plasser er intensjonen at motorvognen kan stå lenger enn nødvendig ladetid, slik som pendlerparkering. Med utilsiktet bruk menes at ladeplasser opptas av ladbare motorvogner som ikke lader i det hele tatt under den aktuelle parkeringen.

Alle ladbare motorvogner har rett til å benytte ladeplassene. Ønsker parkeringsvirksomheten å reservere ladeplasser for rene elbiler (ikke hybridbiler), må de også opprette plasser for andre ladbare motorvogner.

Dersom det er en annen enn eier av plassen som har ansvaret for drift og/eller håndhevelse, må disse avtale seg imellom hvem som skal ha ansvaret for etablering og drift av lademuligheter.

## **Vedtak om unntak etter parkeringsforskriften**

### **Unntak etter parkeringsforskriften § 67**

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 67 andre ledd treffer Vegdirektoratet følgende vedtak om unntak fra parkeringsforskriftens krav:

1. Fristen for etablering av lademuligheter omhandlet i parkeringsforskriften § 35 første ledd og § 67 sjette ledd, forlenges fra 1.1.18 til 1.7.18. Begrunnelsen for dette er prosesser opp mot planlegging, anbud (for kommunenes del) og innkjøp tar tid. Det vil være kapasitetsproblemer opp mot utstyr og installatører hvis kravet om ferdigstillelse til 1.1.18 blir stående. Etablering av ladepunkter forutsetter i en del tilfeller graving, noe som er vanskelig og særlig kostbart vinterstid. En utsettelse vil medføre at færre kommer inn under bestemmelsen i § 35 andre ledd som omhandler unntak der kostnadene blir urimelig høye.
2. Frem til 1.1.20 gjøres det unntak fra krav om ladepunkter for følgende parkeringsområder, herunder strekninger:
  - a. Tidsbegrenset parkering på to timer eller mindre. Siden forskriftens krav er normalladere, vil lading ta tid. Lading ved parkering over relativt kort tid anses derfor som lite aktuelt.
  - b. Plasser reservert for andre kjøretøy enn personbiler, varebiler og andre lette motorvogner. Ladekravet er beregnet på lette motorvogner, dvs. kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg.
  - c. Parkeringsområder som drives på dispensasjon etter plan- og bygningsloven. Kommunene gir normalt ikke dispensasjon for mer enn 2 år. Etter denne tiden vil derfor plassen bli benyttet til andre formål. Et krav om investering i ladepunkter for så kort periode anses som urimelig. Dette unntaket vil normalt også falle inn under § 35 andre ledd.

- d. Rasteplasser. Dette er plasser ment for kortvarige pauser, ikke for lengre opphold for å lade.
- e. Plasser med ordensmessig regulering. På enkelte plasser, særlig i tilknytning til utfartspunkter og fritidsaktiviteter for øvrig, er det satt opp skilt som begrenser parkeringen til 24/48 timer eller innfører forbud mot parkering om natten. Disse reguleringene har som formål å hindre overnatting med dertil hørende forsøpling, og hensetting av ikke brukbare kjøretøy/vrak.

Unntakene i pkt. 2 vil bli vurdert frem til 1.1.20. Dersom det viser seg at unntakene slår uheldig ut, vil de bli justert. Det kan særlig være aktuelt å senke grensen i pkt. 2 a) til en time hvis det viser seg at unntaket blir utnyttet ved at tillatt parkeringstid justeres ned til to timer på mange plasser.

Alle disse forslagene er diskutert i en arbeidsgruppe der aktuelle interessegrupper var representert. Gruppens møter har hatt funksjon som høringsmøte.

### **Unntak etter parkeringsforskriften § 35**

Med hjemmel i parkeringsforskriften § 35 andre ledd treffer Vegdirektoratet følgende vedtak om unntak fra parkeringsforskriftens krav:

Investerings- eller driftskostnadene anses for å bli urimelig høye i følgende tilfeller:

1. Utmarksparkering der det ikke er strøm, eller der strømtilførselen ikke er tilstrekkelig slik at etablering av ladeplasser forutsetter fremføring av ny strømtilførsel.
2. Andre parkeringsområder som fordrer legging av strømtilførsel over en viss avstand. Blir etableringskostnaden over kr. 100.000 pr. ladepunkt gjøres det unntak fra etableringskravet. For investeringer mellom kr. 70.000 og kr. 100.000 pr. ladepunkt må det ved tilsyn kunne dokumenteres dårlige inntjeningsmuligheter.

Disse unntakene er også drøftet med den samme arbeidsgruppen.

### **Betydningen av unntakene**

Unntakene ovenfor har samme virkning som forskriftsfestede unntak. Det innebærer at virksomhetene kan innrette seg etter unntakene uten at de konkrete sakene behandles av Statens vegvesen.

Dokumentasjon/beregninger av utgifter vil kunne kreves i forbindelse med tilsyn. For plasser der investeringene ligger mellom 70.000 og kr.100.000 pr. ladeplass kan det også kreves informasjon om inntjeningsmuligheter.

### **Andre unntak/dispensasjon**

Dersom det er ønske om unntak i saker som ikke faller inn under de nevnte unntakene, kan parkeringsvirksomheten fremme søknad om unntak etter § 35 andre ledd eller dispensasjon etter § 67 første ledd.

Unntak etter § 35 andre ledd forutsetter at investerings- eller driftskostnadene blir urimelig høye. En slik søknad må inneholde tilstrekkelig informasjon til at dette kan vurderes. Forarbeidene omtaler dette slik: «*Med urimelig menes i denne sammenheng at det ikke vil være mulighet til å få dekket kostnadene gjennom markedsmessig betaling for parkering og lading. Et krav til ladepunkter bør derfor ikke gjøres ubetinget. En slik sikkerhetsventil er derfor inntatt i utkastet § 35 siste punktum.*»

En dispensasjon etter § 67 første ledd forutsetter at det foreligger særlige grunner. Med dette menes at det må være noe helt spesielt i vedkommende sak, som gjør at kravet om ladeplasser passer vesentlig dårligere enn i andre saker. Det vil være en fordel om det også foreligger omstendigheter som medfører at mangel på lademulighet på vedkommende område blir mindre byrdefullt enn vanlig for bilfører. Generelt gjelder at dispensasjon gis svært sjelden.

#### **Tekniske krav og anbefalinger til ladetilbud**

Ladetilbud må kunne levere en hensiktsmessig ladeeffekt til motorvogn under lading. Anlegg som monteres må tilfredsstille gjeldende krav til elsikkerhet. I tillegg anbefales det sterkt å montere ladere av Mode 3, type 2 som oppfyller NEK EN Base 62196-2, Type 2. Slike ladere vil gi større sikkerhet ved lading og inneholder framtidsrettede løsninger med fordeler både for eier av infrastrukturen og brukerne.

I EU er det påbudt å montere ladere Mode 3, type 2 på offentlig tilgjengelige ladeplasser. Kravet er beskrevet i direktiv 2014/94 EU om utrulling av infrastruktur for alternative drivstoff. Norge jobber for å implementere dette direktivet og de tekniske kravene til ladeinfrastruktur.

6.12.17

Seksjon for tilsyn og kontroll  
Vegdirektoratet