



## Statens vegvesen

### Krav om lademuligheter etter parkeringsforskriften – supplerende unntak

Parkeringsforskriften stiller krav om lademuligheter på parkeringsplasser der allmennheten tilbys parkering på vilkår, for eksempel mot betaling av avgift eller tidsbegrensning. I utgangspunktet skulle plassene vært etablert innen 1.1.18, men Statens vegvesen utsatte fristen til 1.7.18 i vedtak av 6.12.2017. Vi presiserte samtidig at fristen uansett er kort og oppfordret alle til sette i gang arbeidet eller fortsette med igangsatt arbeid. I samme dokument gjorde vi også enkelte andre unntak fra forskriften og ga informasjon knyttet til ladepunkter.

Dokumentet fra 6.12.17 finnes her:

[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/2094377/binary/1261280?fast\\_title=Vedtak+om+unntak+fra+ladekrav+etter+parkeringsforskriften.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/2094377/binary/1261280?fast_title=Vedtak+om+unntak+fra+ladekrav+etter+parkeringsforskriften.pdf)

Vi har fått informasjon om at det i en del tilfeller ikke har vært umulig å komme i mål innen den nye fristen og at dette skyldes forhold som den enkelte parkeringsvirksomhet/grunneier (heretter betegnet «parkeringsvirksomhet») ikke har kunnet styre. Det er derfor behov for forlengelse av fristen.

Vi har også fått spørsmål om unntak, først og fremst forårsaket av utviklingen innenfor ladbare kjøretøy og ladetilbudene, samt spørsmål om tolkingen av forskriftens ladekrav.

På denne bakgrunnen har vi truffet vedtak om ytterligere utsettelse for visse grupper og vedtak om utvidelse av tidligere unntak. Vi vil også orientere om vår tolking når det gjelder kravet til antall plasser.

### Vedtak om unntak etter parkeringsforskriften

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

Fristen for etablering av lademuligheter omhandlet i parkeringsforskriften § 35 første ledd og § 67 sjette ledd, forlenges fra 1.7.18 til 1.1.19 for parkeringsvirksomheter i følgende tilfeller:

- a. Manglende ferdigstillelse skyldes forhold som parkeringsvirksomheten ikke har kunnet styre. Dette vil først og fremst være:
  - i. Offentlige innkjøpsregler/klagesaker
  - ii. Utilstrekkelig kapasitet i strømmettet (jf. også unntak etter parkeringsforskriften i vedtak av 6.12.17 og unntak nedenfor)

- iii. Manglende kapasitet i leverandørmarkedet
- b. Virksomheten igangsatte anskaffelses-/bestillingsprosessen senest 1.3.2018.

2. Unntak nr. 2 fra parkeringsforskriften § 35 fra 6.12.17 utvides.

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

Investeringer på over kr. 40.000 pr. ladepunkt vil kunne anses som urimelig høyt, dersom det ikke vil være mulig å tjene inn investeringen i løpet av normal avskrivningsperiode for vedkommende utstyr.

Ved tilsyn må kostnadene pr. ladepunkt sannsynliggjøres, for eksempel gjennom innhentede tilbud. Det er forskriftens krav til ladepunkter som skal legges til grunn. Inntjeningsmulighetene skal vurderes ut fra muligheten til å ta særskilt betalt for parkering på ladeplass, vurdert opp mot erfaringer med brukernes betalingsvilje.

Unntaket gjelder frem til 1.1.20.

Begrunnelsen for ovennevnte vedtak om unntak etter § 35:

Bakgrunnen for dette unntaket er at den teknologiske utviklingen av ladbare biler, etter at forskriften var på høring, i betydelig grad har endret bruksmønster og forutsetningene for inntjening. Viktige momenter er lengre rekkevidde og mindre behov for å lade på offentlig tilgjengelige parkeringsplasser. Plugg-inn hybrider lader dessuten i svært liten grad på slike plasser når det må betales ekstra for ladetilgang.

Av høringen fremgår at parkeringsvirksomheten skulle kunne tjene inn igjen sine investeringer. Se pkt. 22.3.1 der det står:

«Lademuligheter for strøm kan bidra til økt bruk av motorvogner med lavest utslipp, jf. omtale av mandatet i punkt 22.1. Lademuligheter er i denne sammenheng ikke bare viktig for elbiler, men også for plug-in hybridbiler (for størst mulig bruk av el-motoren i disse bilene).

Arbeidsgruppen foreslår et krav til lademulighet på parkeringsplasser.

Samferdselsdepartementet støtter forslaget om et slikt krav og deler arbeidsgruppens syn om at det er viktig å tilpasse et slikt krav til etterspørselen etter ladepunkter. Det bør ikke stilles krav til flere ladepunkter enn det faktisk er behov for, herunder legges til rette for en dynamisk utbygging av ladestasjoner. Et eventuelt krav til private og offentlige tilbydere av vilkårsarkering om å tilby lademulighet for ladbare kjøretøy må derfor begrenses til det omfang som er nødvendig for å dekke behovet. Det er i mandatet tatt utgangspunkt i at det skal kunne tas betaling for lading. Departementet foreslår derfor at det på et tilstrekkelig antall parkeringsplasser, begrenset oppad til seks prosent av det totale antallet plasser på hvert parkeringsområde, skal det tilbys lademuligheter for ladbar motorvogn, jf. utkastet § 35.

Et krav til ladepunkter bør ikke gjelde ubetinget. Enkelte steder kan kostnadene til investerings- og/eller driftskostnadene knyttet til ladepunkter bli urimelig høye. 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.»

I tillegg har det vært og er fortsatt en stor utvikling i ladetilbudene. Det er etablert mange nye hurtigladere i byer og tettsteder, med funksjon som likner mer på en bensinstasjon.

Parkeringsvirksomhetene kan tilby de parkerende lading og effekt tilpasset hva som er hensiktsmessig og etterspurt på de forskjellige områdene. På områder der kjennemerke leses av ved inn- og utkjøring kan det lages soner med ulike tilbud. Det kan være en sone for den som bare vil parkere, en annen sone for den som vil lade under en mer kortvarig parkering og en tredje sone for den som eksempelvis skal parkere over 8 timer. I den siste sonen kan effektdeling være hensiktsmessig. Kortere parkeringstid bør være forutsigbar mht. hvilken ladeeffekt som tilbys. Prisen følger da sonen.

Utvidelsen av bilenes rekkevidde og brukertilpasningen i de mer kommersielle ladetilbudene, medfører at bilfører gjerne vil oppsøke andre ladetilbud enn parkeringsforskriftens minimumstilbud når de lader utenom bopel/arbeidsplass.

For å få dekket investeringene må bilfører være villig til å betale mer for strøm på en parkeringsplass enn vedkommende gjør hjemme/på arbeidsplass. Kommuner og private virksomheter har erfart at ladeplasser ikke blir benyttet når det innføres krav om relevant betaling. Bilfører lader da heller annet sted. I tillegg har hurtiglading vokst frem som et attraktivt og mye brukt alternativ i byer og tettbygd strøk.

Mangelfulle inntjeningsmuligheter kan for eksempel sannsynliggjøres ved å vise til at ladeplasser med betalingskrav i tilsvarende områder ikke blir benyttet, at det er attraktive tilbud om hurtiglading i nærheten osv. Unntak etter § 35 andre ledd vil kun gjelde så lenge forholdene på stedet ikke endrer seg. Hvis utgifter eller inntjeningsmuligheter endres må situasjonen vurderes på nytt. Unntaket forutsetter derfor en oppfølging fra parkeringsvirksomhetens side.

Høringsforslaget om endring av vegtrafikkloven og parkeringsforskriften slik at det ikke kan kreves mer enn 50 % av ordinær takst for parkering av elbiler, kan også skape en viss usikkerhet om inntjeningsmulighetene.

Det forutsettes at virksomheten beregner kostnader ut fra et reelt behov, herunder velger kostnadseffektive løsninger. Eksempelvis kan, på plasser hvor biler parkeres over en viss tid, effektutfordringer i strømmettet unngås ved å bygge smarte ladeløsninger med fordeling av effekt til biler som lades. Slike løsninger bidrar til fleksibilitet og lavere investeringskostnadene der parkeringstilbudet suppleres med ladetilbud. For belastningen i det lokale strømmettet, er slike løsninger også å foretrekke.

Unntaket gjelder til 1.1.20 fordi forskriften skal evalueres innen den tid.

#### Saksbehandling

Det skal ikke søkes om unntak for tilfeller som faller inn under unntakene under pkt. 1 og 2 ovenfor. Den som er ansvarlig for ladepunkter må selv vurdere om forholdet faller inn under unntakene. Vurderingen følges opp gjennom tilsyn.

#### Supplerende informasjon

Vi presiserer at den som parkerer må vite hvilket ladetilbud vedkommende tilbys. Det må derfor framgå av aktuell informasjon hvilket ladetilbud som gjelder og laveste/høyeste ladeeffekt som er tilgjengelig.

Vi har vurdert om vi skal utvide unntaket for korttidsparkering noe. Dette fordi forskriftens ladekrav er mer egnet for langtidsparkering. Utviklingen med kommersielle ladetilbud tilsier også at kravet om lading kanskje fortrinnsvis bør gjelde ved destinasjonsparkering, enten ved ladere med fast effekt eller at denne kan variere ved bruk av effektdeling. Vi har imidlertid kommet til at vi vil se an dette til etter at den påbegynte evalueringen er gjennomført. Tilbakemeldingsfrist for innspill til evalueringen er 1.10.18.

### **Tolkinger**

Parkeringsforskriften § 35 sier at det skal være tilstrekkelig antall plasser slik at det i alminnelighet til enhver tid er en ledig plass med lademulighet. Dette er hovedregelen. Grensen på 6 % er en øvre grense i de tilfellene der etterspørselen er stor.

Dersom etterspørselen er liten, vil en plass være tilstrekkelig. I praksis vil det ofte være hensiktsmessig og kostnadseffektivt å etablere et dobbeltuttak slik at det er mulighet for to plasser med ladetilbud om etterspørselen øker. Parkeringsvirksomheten må så følge med og se om dette er tilstrekkelig ut fra ovennevnte kriterium.

Tilbudet skal være på parkeringsområdet. Det innebærer at nærliggende ladetilbud ikke i seg selv er tilstrekkelig grunnlag for å slippe et krav om lademuligheter.

Det kan imidlertid aksepteres at flere parkeringsområder sees under ett. En parkeringsvirksomhet som har flere parkeringsområder, kan se disse i sammenheng, forutsatt at de ligger tett ved hverandre og har like vilkår. Ladetilbudet kan således plasseres på en av plassene og gjelde for begge/flere plasser. Denne ordningen må fremgå av skilting på stedet. Det er også mulig for flere parkeringsvirksomheter å samarbeide, slik at ladetilbudet legges til en/noen av plassene. Det må da foreligge en skriftlig avtale mellom virksomhetene om dette samarbeidet og tilbudet må fremgå av skilting på stedet.

13.07.2018

Seksjons for tilsyn og kontroll  
Vegdirektoratet