

Tilgang til kollektivfelt - høring

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) og forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikklyssignaler og anvisninger (skiltforskriften)

Norges Bilbransjeforbund (NBF) er bilbransjens landsdekkende bransje- og arbeidsgiverorganisasjon, og en del av NHO-fellesskapet. Her følger vårt svar til Statens Vegvesens høring om forslag til regelendringer for å gi tilgang til kollektivfelt for elektriske varebiler og nullutslipps- og biogasslastebiler.

Innledning

NBF vil bemerke at nyttekjøretøyene ligger langt etter personbilene i overgangen fra fossile til mer klimavennlige teknologier. Virkemiddelbruken fremover må forsterkes betydelig dersom Stortingets utslippsmål for de ulike nyttekjøretøykategoriene i 2030 skal nås.

Tilgang til kollektivfelt for elektriske varebiler og nullutslipps- og biogasslastebiler er et verdifullt insentiv for å få opp tempo i omstillingen for nyttekjøretøyene. NBF mener tiltaket vil virke svært positivt, særlig for byområdene.

NBF forventer at innføring skjer fra august 2025, slik stortingsflertallet bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet og SV ble enige om i desember 2024.

NBFs kommentarer til høringspunktene

1. Generell tilgang til kollektivfelt for elbiler opphører

NBF anerkjenner fullt ut at god fremkommelighet for kollektivtrafikken er førsteprioritet for kollektivfeltene. Andre trafikanters tilgang til kollektivfeltene må derfor ikke være til hinder for kollektivtransporten. Samtidig er vi opptatt av at kapasiteten i hele veinettet brukes og mener ledig kollektivfeltkapasitet bør utnyttes.

Belastningen på kollektivfeltene er varierende, både når det kommer til ulike tidspunkter og ulike geografiske områder. Det bør gi grunnlag for høy grad av lokal forvaltning av hva som er hensiktsmessig tilgang til kollektivfelt for elbil. Eksempelvis virker kollektivfelttilgang i helg for elbiler i Oslo å fungere bra for alle parter. Videre vil det på mange strekninger kunne være hensiktsmessig å åpne for elbil med to eller flere passasjerer. Passasjerkrav må imidlertid bare gjelde for personbiler, da vare- og lastebiler oftest ikke har passasjerer.

Norge er verdensledende på elbilbruk, og 2025-målet om at alle nye personbiler som selges skal være nullutslipp er for alle praktiske formål nådd. Men det er fortsatt viktig å føre en aktiv elbilpolitikk for å fremme overgangen til en utslippsfri bilpark.

Tilgang til kollektivfelt har vært en viktig elbilfordel. NBF mener en generell avvikling av kollektivfelttilgang for elbil er et steg i feil retning. Lokale forhold bør være førende for om tilgang til kollektivfelt for elbil skal tillates eller ikke, og hvilke samkjørings- eller tidspunktkrav som eventuelt stilles.

Vi mener videre at det er riktig å prioritere nullutslipps og biogass nyttekjøretøy fremfor elektrisk personbil, der det ikke er plass for begge kjøretøygrupper.

2. Skilt 508.1 forbeholdes kun buss og utrykningskjøretøy.

NBF støtter vurderingene rundt bruk av skilt 508.1.

3. Det legges til rette for tilgang til kollektivfelt for nullutslippsvarebiler og -lastebiler, enten ved: a) bruk av underskilt eller b) å gi generell tilgang i trafikkreglene. Statens vegvesen anbefaler alternativ b, men ønsker høringsinnspill på begge alternativene.

NBF er en sterk tilhenger av at nullutslipps varebil og nullutslipp og biogass lastebil gis tilgang til kollektivfelt. Dette er et svært velkomment og nødvendig tiltak for å få fart på omstillingen i næringstransporten.

Men vi reagerer på at Statens vegvesen ikke i større grad omtaler og forsøker å avgrense mulige problemer knyttet til anskaffelser av elvarebil fra privatpersoner for å kjøpe seg tilgang til kollektivfeltet. Det grønne skiftet på veiene er på ingen måte tjent med at regelverket for nyttekjøretøy i kollektivfeltet inneholder smutthull, som kan minne om situasjonen for ombygde minibusser på 1980- og 1990-tallet.

NBF mener derfor Statens vegvesen bør anstrenge seg for å finne en adekvat innramming som sikrer at tilgang til kollektivfelt forbeholdes "arbeidende elvarebil". Kollektivfelttilgangen bør etter vårt skjønn begrenses til biler som brukes direkte i næringsvirksomhet i løpet av arbeidsdagen. Registrert firmaeierskap vil neppe være tilstrekkelig, da mange arbeidspendlere kan ha mulighet for firmaregistrering av elvarebil til privat bruk. Nivået for sanksjoner må gjenspeile at kontroll og oppfølging vil kunne være utfordrende.

Vi har ikke sterke meninger om hhv. pkt 3.a) eller 3.b) skal velges, men ser at pkt 3.b) - generell tilgang i trafikkreglene for nullutslippsvarebiler og -lastebiler – kanskje er det enkleste. Dette bekreftes også av SVV på side 35 i høringsnotatet.

4. En endring av trafikkreglene og skiltforskriften slik at biogass og hydrogen sidestilles med elektrisk.

NBF støtter likebehandling av lastebil med hhv biogass, hydrogen og elektrisk drivlinje for tilgang til kollektivfelt per dags dato. Stortingets ambisjon om 100 prosent nullutslipp eller biogass i salget av nye lastebiler i 2030 skiller heller ikke mellom drivlinjene. Vi mener likevel det er problematiske sider ved å definere biogass som nullutslipp i forskrift.

Miljødirektoratet anbefaler fortrinnsvis å prioritere nullutslippsteknologi, altså transportmidler med elektrisk motor og som ikke genererer direkte utslipp av klimagasser og eksos ved bruk. Miljødirektoratet mener videre at biogass kan prioriteres der nullutslippsløsninger er lite tilgjengelige eller uforholdsmessig dyre.

Mange transportvirksomheter har de senere årene investert tungt i biogasslastebiler, i påvente av økt teknologisk modenhet for elektriske lastebiler. Det er etter vårt skjønn riktig at disse nå får tilgang til kollektivfelt på lik linje som elektriske og hydrogendrevne lastebiler. Men i årene som kommer forventer NBF at batterielektrisk vil bli den dominerende teknologien for nyttekjøretøyene. En elmotor er langt mer effektiv enn alternativene, og er slik å foretrekke utfra ressursutnyttingsperspektiv.

Biogass gir visse lokale utslipp og er en begrenset ressurs som hovedsakelig bør benyttes på transportområder som er vanskelige å elektrifisere. Bylogistikk, transportområdet kollektivfelttilgang

er mest aktuelt for, er ikke et slikt område. Tvert om er bylogistikken et av områdene hvor det allerede vil lønne seg for svært mange aktører å velge elektrisk, forutsatt videreføring og innføring av vedtatte insentiver på kjøp og bruk.

NBF mener derfor at det på det tidspunktet det blir behov for å stramme inn i kollektivfelttilgangen for nullutslipps- og biogass nyttekjøretøy, etter alt å dømme vil være hensiktsmessig å fase ut biogasslastebilene først. En sidestilling i forskrift vil gjøre dette mer krevende.

5. Trafikkreglene deles i fire ledd

NBF støtter Statens vegvesens vurderinger her.