

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsf.no

Samferdselsdepartementet
Klima- og miljødepartementet
Att. Anne Camilla Brendemoen

Oslo, 28.04.22

Høring – innspill til regjeringens hurtigladestrategi

Innledning

Samferdselsdepartementet og Klima- og miljødepartementet skal i løpet av 2022 utarbeide en hurtigladestrategi for veitransport, og ber i den forbindelse om innspill fra et bredt spekter av aktører. Utgangspunktet er et kunnskapsgrunnlag som er utarbeidet av Miljødirektoratet og Statens vegvesen.

Kommentarer

Norges Trafikkskoleforbund opplever kunnskapsgrunnlaget som svært grundig og solid. Det er likevel noen punkter vi ønsker å fremheve, som bransjeorganisasjon for trafikkskolebransjen.

Norges Trafikkskoleforbund er det største bransjeforbundet for trafikkskoler, og representerer over 80 prosent av trafikkskolebransjen. Om lag 1000 trafikkskoler og 1000 trafikklærere er medlemmer hos oss. Våre medlemsskoler tilbyr føreropplæring i alle førerkortklasser, fra lette til tunge kjøretøy, med Nullvisjonen i sikte. Det er et uttalt mål for Norges Trafikkskoleforbund å øke andelen elbiler i trafikkskolebransjen, som ett av fire områder vi ønsker å ta et økt samfunnsansvar for, i lys av FNs bærekraftsmål:

- Trafikksikkerhet og Nullvisjonen
- Øke andelen elbiler
- Arbeidsliv og utdanning
- Forbruk og ombruk

Trafikklærerne har en unik posisjon i møtet med morgendagens trafikanter og yrkessjåfører. En til en-kontakt med den enkelte elev, og en grundig læreplan der undervisningen går over tid, gir god anledning til viktig holdningsskapende arbeid som bidrar til å redde liv i trafikken. Trafikkskolebransjen tilstreber å tilby opplæring i biler med den nyeste teknologien, slik at opplæringen er mest mulig relevant for den virkeligheten elevene vil møte. Ny teknologi i bilene, blant annet knyttet til førerstøttesystemer, stiller helt andre krav til trafikantene. Det er sentralt for trafikkskolebransjen å sette elevene i best mulig stand til å håndtere et stadig mer komplekst trafikkbilde i stadig mer komplekse kjøretøy.

Andelen elbiler har imidlertid ikke vært like høy på trafikkskolene som i samfunnet for øvrig. Årsaken er at mange elever ønsker å ta førerkort med manuell girring, hvilket fordrer at trafikkskolene tilbyr fossilbiler i opplæringen. Denne trenden er nå i ferd med å snu. Tall fra Statens vegvesen viser at andelen som ønsker førerkort med automatgir øker. I Oslo er andelen oppkjøringer på automatgir nå hele 65 prosent (2021, kilde: Statens vegvesen). Dette er positivt også for trafikkskolebransjen, der vi ser at andelen elbiler nå stiger raskt. Blant nye trafikkskolebiler i 2021, var det 46,6 prosent elbiler. Fra november 2021 og frem til

siste uke i mars i år, steg den totale andelen elbiler hos trafikkskolene fra 12,8 prosent til 14,9 prosent. Av 2 906 personbiler ved trafikkskolene, er det nå 433 elbiler, (kilde: Opplysningskontoret for veitrafikken).

I Norge har vi 94 tungebilskoler, fra de minste med ett kjøretøy til de største med 29 kjøretøy i garasjen. Foreløpig er det ingen av tungebilskolene som har investert i ellastebiler.

Lademuligheter for personbiler ved trafikkskolene

Trafikkskolene som har gått over til elbil, har i stor grad etablert ladepunkt ved trafikkskolen, eller alternativt etablert ordninger med lading av skolebilen hjemme. Elbilene får stadig lengre rekkevidde, så dette er i mange tilfeller tilstrekkelig for å bruke elbil i trafikkskolesammenheng.

For å gjennomføre sikkerhetskurs på øvingsbane og sikkerhetskurs på vei, vil imidlertid avstandene øke og behovet for hurtiglading oppstå. For å komme til Sikkerhetskurs på øvingsbane, kan trafikkskolen måtte kjøre 30-40 mil hver vei, og gjerne passere flere fjelloverganger, i kulde og krevende vær. De fleste trafikkskoler har slike turer flere ganger i uka. Med dagens moderne biler er dette uproblematisk også med elbil, så lenge det finnes hurtiglader langs veien.

Det er fortsatt slik at hurtigladeinfrastrukturen er best utbygd i og rundt de største byene. Trafikkskoler som har sitt tilholdssted i mer rurale strøk, har følgelig en høyere skepsis til å gå over til elbil. Bilen er trafikkskolens arbeidsverktøy, og de er avhengig av en driftssikker bil for at de skal kunne utføre sitt virke. Det må følgelig være en forutsigbarhet i ladetilbudet, som gjør at elbil oppleves som det mest naturlige valget – uavhengig av hvor i landet de holder til.

Norges Trafikkskoleforbund mener en ladestrategi for hurtiglading må tilstrebe lik geografisk fordeling, slik at det oppleves like aktuelt med elbil i bygd som i by. Tilsvarende må det også fra myndighetenes side legges til rette for enhetlige og brukervennlige betalingsystemer, som ytterligere senker terskelen for å bruke elbil som skolebil.

Lademuligheter for tungebiler ved trafikkskolene

De private trafikkskolene står for 90 prosent av opplæringen av yrkessjåfører. Også tungebilskolene har ønske om å tilby opplæring i så nye kjøretøy som mulig, både av hensyn til klima og trafikksikkerhet. Dette vil gjøre elevene best rustet til den hverdagen som møter dem. På tungebilskolene er dette særlig relevant, siden elevene her skal omgjøre kjøreferdigheter til levebrød.

For mange av tungebilskolene vil imidlertid overgangen til el utgjøre en stor engangskostnad ved anskaffelse, selv om driftskostnadene er langt lavere enn for fossilbiler. Uten tilgjengelige lademuligheter, er det for mange i dag en urealistisk tanke å skulle gå over til el på tungebil.

Av de totalt 94 tungebilskolene, er det mange små aktører med kun 1-2 kjøretøy. For disse vil det ikke være aktuelt å etablere egne depoter. Som utredningen påpeker, vil tunge busser og lastebiler ved markedsintroduksjon koste ca. tre ganger så mye som et tilsvarende dieselkjøretøy. Utredningen viser til at man også inkludert støtte fra Enova, må anta at disse kjøretøyene vil bli ca. dobbelt så dyre som tilsvarende dieselkjøretøy, for den enkelte bruker. Dieselskjøretøy vil bruke drivstoff for anslagsvis 4 millioner kroner i løpet av sin levetid. For den enkelte virksomhet er det imidlertid en vesentlig forskjell på store engangsbeløp som må dekkes der og da, og løpende utgifter som er en del av den daglige driften.

Norges Trafikkskoleforbund ser verdien i at også tungebilskolene går over til elektriske kjøretøy. Det må imidlertid være en forholdsmessighet i de totale investeringene som må gjøres, slik at ellastebiler oppleves som et reelt alternativ. Lademuligheter for tunge kjøretøy må gjøres offentlig tilgjengelig, over hele landet. Også tungebilskolene, i likhet med bl.a. kollektivtrafikken, vil ha behov for nattlading og mest mulig driftstid på dagtid. For å ivareta kjøre- og hviletidsbestemmelsene, som også trafikkskolens elever må forholde seg til, vil forhåndsbestilling av plass og oppdaterte betalingsystemer i tillegg være med på å lette

gjennomføringen av de mest omfattende undervisningsøktene på tungbil. Først når dette er på plass, vil tungbilskolene kunne oppleve elektriske kjøretøy som et reelt alternativ.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund ønsker å legge til rette for økt andel elektriske kjøretøy i trafikkskolebransjen. Dette er en viktig forutsetning for å oppfylle flere områder av vårt samfunnsoppdrag, knyttet til blant annet trafiksikkerhet og klimamålene som vi alle har et felles ansvar for. For å øke andelen elektriske kjøretøy i trafikkskolebransjen, er vi avhengig av offentlig tilgjengelige ladestasjoner, for alle typer kjøretøy:

- Norges Trafikkskoleforbund mener en ladestrategi for hurtiglading må tilstrebe lik geografisk fordeling, slik at det oppleves like aktuelt med elbil i bygd som i by. Tilsvarende må det også fra myndighetenes side legges til rette for enhetlige og brukervennlige betalingssystemer, som ytterligere senker terskelen for å bruke elbil som skolebil.
- Norges Trafikkskoleforbund mener lademuligheter for tunge kjøretøy må gjøres offentlig tilgjengelig, over hele landet. Også tungbilskolene, i likhet med bl.a. kollektivtrafikken, vil ha behov for nattlading og mest mulig driftstid på dagtid. Trafikkskolenes elever må også forholde seg til kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og ha behov for forhåndsbestilling av plass og oppdaterte betalingssystemer. Først når dette er på plass, vil tungbilskolene kunne oppleve elektriske kjøretøy som et reelt alternativ til dieselskjøretøy.

Vi takker for muligheten til å komme med innspill til dette viktige arbeidet, og ønsker lykke til videre!

Vennlig hilsen,

Ingunn Haavi Finstad
Leder for kommunikasjon og bærekraft