



STORTINGET

Innst. 311 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:106 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland om noen kjøretøytekniske forenklinger

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

- «1. Stortinget ber regjeringen delegerer myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder.
2. Stortinget ber regjeringen sørge for at adgangen til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten teknisk endring utvides også til kjøretøy over 7 500 kg.
3. Stortinget ber regjeringen gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy.»

Det vises til representantforslaget for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild

Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget Dokument 8:106 S (2020–2021) og statsrådets uttalelse i brev 26. februar 2021.

Komiteen har forståelse for at det for kjøretøyeier vil kunne være praktisk å få gjennomført EU-kontroll og ADR-kontroll samtidig, ved et verksted. Komiteen er kjent med at det i dag er Statens vegvesen som er tildelt kontroll- og godkjenningmyndighet for kjøretøy som frakter farlig gods, og at det er forholdsvis få kjøretøy som ADR-godkjennes i Norge. Komiteen viser i den forbindelse til Statens vegvesens arbeid for å sikre god og ensartet behandling uansett hvor i Norge kontrollen utføres, blant annet gjennom intern opplæring for å sikre oppdatert og vedlikeholdt kompetanse. Komiteen viser til at flere hensyn må vurderes dersom denne myndigheten skal overføres fra Statens vegvesen til godkjente tungbilverksteder.

Komiteen er kjent med at spørsmålet om å delegerer kontrollvirksomheten til kjøretøyverksteder ble vurdert i 2016/2017. Anbefalingen fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) til Justis- og beredskapsdepartementet var å videreføre dagens ordning med visse justeringer, for eksempel endring i timebestilling. Komiteen viser til statsrådets svarbrev til komiteen av 26. februar 2021, der han skriver at de foreslåtte justeringene fra DSB er gjennomført, og at han på bakgrunn av dette ikke vil anbefale en slik løsning som foreslått i representantforslaget.

Komiteen viser til at statsråden vurderer at en utredning av en mulig forskriftsendring knyttet til end-

Beriktiget

ring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer, kan være fornuftig.

Komiteen viser videre til at det pågår et arbeid i UNECE (FNs organ for økonomisk samarbeid i Europa, United Nations Economic Commission for Europe) med revisjon av ECE-regulativ 73, som regulerer krav til side- og underkjøringshinder. Et av målene er å tydeliggjøre hvilke kjøretøy som skal være unntatt fra virkeområdet. Komiteen viser til at statsråden i sitt svarbrev til komiteen skriver at han ønsker å avvente dette arbeidet, og at det av trafikksikkerhetsmessige hensyn ikke bør gjøres unntak fra kravet om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy nå.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener overføring av myndighet til godkjente tungbilverksteder for å gjennomføre ADR-kontroll reiser flere spørsmål som må vurderes, før en slik endring kan tre i kraft.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, anser det som en trygghet at Statens vegvesen er tildelt kontroll- og godkjenning-myndighet for ADR-kjøretøy som transporterer farlig gods, fordi det er snakk om relativt få kontroller i året og fordi det krever en spesiell kompetanse. Transport av farlig gods er risikotransport og dermed i utgangspunktet ikke tillatt, med mindre kjøretøyene tilfredsstillir særlige krav i ADR-regelverket. Flertallet understreker at det derfor er avgjørende at etterlevelse av kravene sikres gjennom kompetent kontroll.

Et annet flertall, komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er enige med statsråden i at det kan være fornuftig å gjennomføre en utredning med tanke på en mulig forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.

Dette flertallet mener at man bør avvente resultatet av det pågående arbeidet i UNECE med revisjon av ECE-reg. 73, og at hensynet til trafikksikkerhet tilsier at det ikke bør gjøres unntak fra kravet om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy på nåværende tidspunkt. Av trafikksikkerhetsmessige årsaker er det viktig at så få kjøretøy som mulig er unntatt fra kravet om side- og underkjøringshinder.

Dette flertallet fremmer på bakgrunn av dette følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for en forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre fremmer i tillegg følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å overføre myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer av statsrådets svarbrev at det er fullt mulig å velge modeller for ADR-kontroll som ikke gir kø- og kapasitetsproblemer og som vil gi en bedre dekning av servicetjenesten over hele landet. Disse medlemmer er skuffet over at statsråden vil videreføre en offentlig monopolløsning som vi blant annet har forlatt når det gjelder EU-kontrollene som private bilverksteder har fått ansvaret for å gjennomføre. Monopolsituasjonen som trafikkstasjonene hadde, ga liten brukertilfredshet og i perioder store praktiske problemer for mange transportører på grunn av blant annet lange ventetider for å få gjennomført kontrollene. Disse medlemmer er overrasket over påstanden i svarbrevet om at det vil være svært utfordrende å sikre nødvendig kompetanse hos kontrollpersonellet samt ensartet kontrollpraksis ved å la private verksteder utføre kontrollopgaven. Disse medlemmer mener at gode erfaringer med å gi privat sektor oppdraget med å utføre EU-kontroll viser at slike påstander er grunnløse. Disse medlemmer har også merket seg statsrådets formulering om det høye kunnskapsnivået hos Statens vegvesen sine kontrollstasjoner. Disse medlemmer mener imidlertid det er grunn til å tro at kunnskapsnivået om tungbiler er bedre på verksteder som jobber med slike kjøretøy hele tiden, enn på trafikkstasjoner som skal dekke mange forskjellige oppgaver.

Disse medlemmer registrerer med tilfredshet at statsråden ikke er negativ til å utvide adgangen til å kunne endre tillatt totalvekt på kjøretøy uten teknisk endring til også å gjelde kjøretøy over 7 500 kg. Disse medlemmer er imidlertid uenig med statsråden i at det skal være behov for på ny å utrede dette spørsmålet. Saken har allerede vært utredet da det ble gitt adgang til å gjøre slik endring for lette kjøretøy. Disse medlemmer vil bemerke at endringen som alt er gjennomført for lette biler, har gitt flere positive virkninger som større frihet for eier av kjøretøy, samtidig som det offentlige sparer kontrollressurser som kan brukes på andre viktige oppgaver. Det er grunn til å tro at utvidelse av adgangen til også å gjelde tunge kjøretøy både vil gi ytterligere positive effekter for kjøretøyeier og reduserte kostnader for det offentlige.

Disse medlemmer viser til statsrådets svarbrev der det fremkommer at det er handlingsrom i regelverket for å kunne fritta N3G-kjøretøy fra plikt om side- og underkjøringshinder, men at regelverket tolkes innskrenkende. Disse medlemmer vil understreke at dette er et spørsmål om politisk vilje, og er skuffet over

at statsråden ikke vil innføre et slikt fritak for N3G-kjøretøy i Norge når vi har anledning til å gjøre dette.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at adgangen til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten teknisk endring utvides også til kjøretøy over 7 500 kg.»

«Stortinget ber regjeringen gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen delegerer myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at problemer med side- og underkjøringshinder kan løses ved at det monteres foldbare side- og underkjøringshinder, dermed kan kjøretøyet tilpasses kjøring i terreng når det er nødvendig.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til at muligheten til å endre tillatt totalvekt for et kjøretøy uten å samtidig endre kjøretøyet teknisk og konstruksjonsmessig er gjort gjeldende for kjøretøy opptil 7 500 kg. Disse medlemmer mener en tilsvarende ordning for lastebiler er mer omfattende knyttet til blant annet avgifter, førerkort og bruksområder. Disse medlemmer vil derfor at forslaget utredes før Stortinget tar stilling til det.

Disse medlemmer mener det er en positiv forenkling for de som må gjennomføre ADR-kontroll på lastebil, at en slik kontroll skal kunne gjennomføres på godkjent tungbilverksted. Ettersom tungbilverkstedene gjennomfører EU-kontroller i dag, er det etter disse medlemmer sitt syn ingen grunn til at disse ikke skal kunne gjennomføre ADR-kontroll. De aktuelle tungbilverkstedene må selvfølgelig stilles krav til, slik at de er skikket til å gjennomføre en slik kontroll. Det må også gjennomføres tilsyn for å sikre at kravene følges, på samme måte som det gjøres for å sikre at de samme verkstedene følger de kravene som stilles for å gjennomføre EU-kontroll. For disse medlemmer er det et viktig argument at tungbilverksteder har bedre geografisk spredning enn Statens vegvesen sine trafikkstasjoner, det betyr at ved å legge ADR-kontroll til tungbilverkstedene vil det for mange lastebileiere bli kortere reisevei.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til forslagene om å be regjeringen delegerer myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder. Dette medlem viser til uttalelse fra Trygg Trafikk, der de sier at ulykker med transport av farlig gods (ADR) kan få veldig store konsekvenser. Fagområdet er komplisert, og selv om noen private verksteder foretar reparasjoner på ADR-kjøretøy, så er det noe annet å ha oversikt over ADR-regelverket og forståelse for risikoen rundt slike transporter. I dag er Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) fagmyndighet for ADR, og Statens vegvesen er utpekt som godkjenningsorgan. Begge etatene mener at oppgaven bør ligge til offentlig myndighet. Dette medlem vil derfor fraråde delegasjon av myndighet til private tungbilverksteder.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til forslaget om å be regjeringen gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy. Trygg Trafikk beskriver at side- og underkjøringshinder er et viktig trafikksikkerhetstiltak. Mange kjøretøy klassifiseres som N3G, ikke bare rene terrengkjøretøy. Dermed risikerer vi å få en forholdsvis stor andel av lastebiler i veitrafikken som ikke har underkjøringshinder, dersom forslaget vedtas. Konsekvensen kan bli at flere fotgjengere, syklistene og motorsyklistene havner under hjulene på tunge kjøretøy. Det kan også føre til at forholdsvis små kollisjoner mellom lastebil og personbil blir til alvorlige ulykker, fordi første treffpunkt er i hodehøyde. Disse medlemmer mener at det er stor fare for at forslaget, dersom det vedtas, kan lede til at ulykker blir mer alvorlige enn det de hadde trengt å være, særlig for myke trafikanter. Disse medlemmer går derfor mot forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det allerede gjelder et generelt unntak fra kravet om underkjøringshinder i front for kjøretøygruppen N3G. Det vil ha liten trafikksikkerhetsmessig risiko å gi adgang til å fravike kravet om underkjøringshinder på samme type kjøretøy som har sitt bruksområde i terreng. Disse medlemmer viser til at et slikt unntak derimot vil innebærer en betydelig forenkling for eiere og operatører av slike kjøretøy, og vil spare dem fra å stadig måtte erstatte slikt utstyr som gjentatte ganger blir ødelagt i terrengkjøring.

Disse medlemmer viser til at kontrollkapasiteten hos Statens vegvesen ikke er etterspørselsstyrt og ofte forårsaker lange køer for å få gjennomført nødvendige ADR-kontroller. Det er i tillegg et krav om at EU-kontroll og ADR-kontroll skal utføres nært i tid, og det er derfor i disse medlemmers øyne logisk at tungbilverksted med nødvendig kompetanse skal kunne gen-

nomføre begge kontrollene. Statens vegvesen har allerede tilsyn med verksteder som er godkjente for å gjennomføre EU-kontroller, og disse medlemmer viser til at de vil kunne utføre det samme tilsynet med verksteder som kvalifiserer til å utføre ADR-kontroll.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Høyre og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for å overføre myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen sørge for at adgangen til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten teknisk endring utvides også til kjøretøy over 7 500 kg.

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Stortinget ber regjeringen utrede muligheten for en forskriftsendring knyttet til endring av tillatt totalvekt for kjøretøy på 7 500 kg eller mer.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 23. mars 2021

Helge Orten

leder

Jonny Finstad

ordfører

