



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2482-

Dato
5. mai 2025

Dokument 8:187 S (2024-2025) om lavere avgifter og enklere regelverk for campingbiler

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 10. april 2025, og representantforslag 9:187 S (2024-2025) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen.

I forslaget fremsettes seks forslag om lavere avgifter og enklere regelverk for campingbiler:

- 1. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-5. Hovedregel for definisjon av campingbil for beregning av engangsavgift skal være at alle kjøretøy som leveres som campingbil fra fabrikk og har EU-typegodkjenning som campingbil, omfattes.*
- 2. Stortinget ber regjeringen endre riksregulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe B2.*
- 3. Stortinget ber regjeringen endre AutoPass-regulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe AP1.*
- 4. Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at kjøretøygruppe M1 inkluderes i forhåndsinnbetalingsklasse 1 for AutoPASS-ferjekonto.*
- 5. Stortinget ber regjeringen gjennom nødvendige endringer i bilforskriften sørge for at tillatt totalvekt for campingbiler kan økes ved ettermontering av deler utført av andre enn sluttprodusent. Dokumentasjon fra utstyrprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å godkjenne økt tillatt totalvekt. Alle deler som må til ved vektoppgradering*

av kjøretøy, og dokumentasjon fra uavhengig instans forutsettes å oppfylle gjeldende bestemmelser.

6. Stortinget ber regjeringen som et nasjonalt unntak fra det europeiske førerkortdirektivet tillate å kjøre bil på opptil 4,25 tonn med førerkort klasse B.

Forskrift om engangsavgift på motorvogner hører under Finansdepartementet, og forslag 1 er derfor forelagt finansministeren som har gitt sitt innspill nedenfor.

1. Stortinget ber regjeringen endre forskrift om engangsavgift på motorvogner § 2-5. Hovedregel for definisjon av campingbil for beregning av engangsavgift skal være at alle kjøretøy som leveres som campingbil fra fabrikk og har EU-typegodkjenning som campingbil, omfattes.

Avgiften på campingbiler utgjør i overkant av 20 pst. av avgiften som ville påløpt dersom kjøretøyet hadde blitt registrert som personbil. Dette har blant annet sammenheng med at campingbiler er vesentlig større enn personbiler, og derfor ville fått en svært høy avgift dersom de hadde blitt avgiftsbelagt på linje med personbiler. Dette gjør det nødvendig med regler som skiller campingbiler fra andre typer kjøretøy.

Den avgiftsmessige klassifiseringen av motorvogner bygger på den kjøretøytekniske inndelingen, som igjen er basert på EUs regelverk om godkjenning av kjøretøy. Det kjøretøytekniske regelverket er ikke utformet med tanke på beskatning, og må derfor suppleres med egne avgiftstekniske definisjoner der det er nødvendig.

For campingbiler er det gitt slike regler i engangsavgiftsforskriften § 2-5. Tidligere var definisjonen av campingbiler uttømmende regulert i § 2-5. Bestemmelsen ble endret i 2022, da definisjonen ble knyttet opp mot typegodkjenning som campingbil (M1 med karosserikode SA), kombinert med et særlig krav om utvendig høyde på minst 250 cm. Endringen er nærmere omtalt i Prop. 194 LS (2020–2021) kapittel 15.8.

Endringen innbar en forenkling ved at forhandlerne ikke lenger må gå veien om enkeltgodkjenning av kjøretøy med typegodkjenning som campingbil, slik det tidligere systemet gjennomgående krevde. Endringen innebar også visse lempninger. Blant annet ved at kjøretøy nå kan registreres for flere passasjerer enn antallet sengeplasser.

Kravet om utvendig høyde erstattet de tidligere kravene til boenhetens innvendige størrelse. Kravet innebærer at enkelte typegodkjente campingbiler må registreres som personbiler. Dette gjelder i første rekke de minste campingbilene, og er nødvendig for å hindre uønskede tilpasninger ved at kjøretøy, som er reelle alternativer til personbiler, registreres som campingbiler med lav avgift.

2. Stortinget ber regjeringen endre riksregulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe B2

Riksregulativ for ferjetakster opphørte fra og med 1. januar 2025. Noe av begrunnelsen for dette var at riksregulativet og AutoPASS-regulativet var nesten likelydende, og at riksregulativet nærmest ikke ble benyttet.

3. Stortinget ber regjeringen endre AutoPass-regulativet for ferjetakster slik at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, betaler takstgruppe AP1.

Ifølge [Vegkart](#) er det per. april 2025 141 ferjesamband i Norge. AutoPASS-regulativ for ferjetakster benyttes på 15 av 16 riksveiferjesamband og på de aller fleste fylkeskommunale ferjesamband som har billettinnkreving.

Den som har takstmyndighet kan fastsette hvilket takstregulativ som benyttes på ferjesambandene. Samferdselsdepartementet er takstmyndighet for riksveiferjesamband, mens fylkeskommunene og kommunene er takstmyndighet for sine ferjesamband.

Det er i tillegg noen få samband som benytter andre takstregulativ, for eksempel fylkesveisambandene i Kragerø og Hvaler, samt riksveisambandet Moss-Horten. Samband som benytter et annet takstregulativ enn AutoPASS-regulativ for ferjetakster faller utenfor tiltaket til forslagsstillerne om lavere takst for fritidskjøretøy.

Gjennom [Rundskriv N-2/2023 om takster for nullutslippskjøretøy på ferje](#) har Samferdselsdepartementet satt en begrensning på hvilken takst fylkeskommunene kan kreve fra nullutslippskjøretøy. Utover denne begrensningen står fylkeskommunene, som takstmyndighet, relativt fritt til å fastsette takster for sine samband. Rundskrivet gjelder ikke for kommunale ferjesamband.

Siden 2021 er takstnivået nær halvert på de fleste ferjesamband i Norge. I tillegg har en rekke ferjestrekninger blitt gratis. Dette har bidratt til å redusere kostnaden ved ferjereisen. Jeg har registrert at det på samband med mange turister i perioder kan være kapasitetsutfordringer som skaper utfordringer for både tilreisende og de fastboende trafikantene. Rimeligere ferjetakster for store campingbiler vil kunne gi ytterligere utfordringer, også på andre turisttunge ferjesamband som i dag har betaling.

Klassifisering av kjøretøy og hva som menes med «fritidskjøretøy»

Representantene ønsker at alle fritidskjøretøy, som campingbiler, skal betale takst tilsvarende takstgruppe AP1. AutoPASS-regulativet er inndelt i ni lengdegrupper, der takstgruppe AP1 er for kjøretøy (ekskl. motorsykler) som har en samlet lengde på inntil seks meter.

Representantene beskriver ikke nærmere hva som er tenkt å falle innunder definisjonen fritidskjøretøy. Ettersom formålet med reisen ikke er kjent, må det derfor være en eller annen form for identifikator ved kjøretøyet som benyttes for å fastsette om kjøretøyet er et fritidskjøretøy eller ikke.

Ved bompasseringer på vei blir alle kjøretøy i kjøretøyteknisk klasse M1 taksert som «lett kjøretøy». I bompengeneinnkrevingen er det kun to klasser og en stor bobil ville tidligere kunne måtte betale bomtakst som for store næringskjøretøy. Kjøretøy i kjøretøyteknisk klasse M1 forklares som «Bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til føreraset (Personbil)» i Statens vegvesens liste av kodeverk. De fleste bobiler, campingbiler og enkelte andre større personbiler er også inkludert i denne kjøretøygruppen.

I ferjedriften i 2024 var 98 pst. av alle kjøretøy med teknisk kjøretøyklasse M1 billettert i takstgruppe AP1, samtidig som det også var noen få kjøretøy i denne gruppen som hadde en samlet kjøretøylengde på over 22 meter. Jeg er kjent med at næringslivet i enkelte tilfeller benytter spesialutrustede campingbiler til servicereiser og ser også at næringskjøretøy som ikke er campingbiler i perioder benyttes til fritidsreiser. Dersom representantene ønsker å benytte kjøretøyteknisk klasse M1 for å gjennomføre forslaget forventes det derfor å måtte å inkludere kjøretøy som benyttes i næringssammenheng.

Brukt areal på dekk er det bærende prinsipp

Det er flere ulikheter mellom betaling i bomstasjoner og på ferje. Arealbehovet på ferjedekket er en av de største kostnadsdriverne i ferjedriften og har derfor vært et bærende prinsipp i både Riksregulativet for ferjetakster og AutoPASS-regulativ for ferjetakster. Prisen kunden betaler for tjenesten skal stå i forhold til plassen som kjøretøyet opptar på dekk. En overgang til taksering av alle campingbiler mv. i takstgruppe AP1 (kjøretøy med lengde inntil 6 meter) uavhengig av faktisk lengde, trekker en bort fra dette prinsippet.

I AutoPASS-regulativ for ferjetakster øker taksten i takt med lengden til kjøretøyet. En ev. overgang til å taksere kjøretøy ut fra målt lengde til kjøretøyteknisk klasse M1, reduserer insentivet i regulativet om å begrense lengden på kjøretøyet i teknisk kjøretøyklasse M1 i takstgruppe AP1 kjøretøyene. Det vil likevel være teknisk gjennomførbart å taksere, men det forutsetter enkelte tilpasninger og justeringer.

Konsekvenser for kjøretøy med eller uten avtale

Ved betaling gjennom ulike avtaler gjøres det taksering og prisfastsettelse i sentralsystemet i [AutoPASS for ferje](#) som har tilgang til informasjon om kjøretøyet kjøretøytekniske klasse M1. Dette gjelder både for norske og utenlandske kjøretøy som er tilknyttet en avtale.

Ordningen ved innkreving av bompenger på vei er at eiere av norske og utenlandsregistrerte kjøretøy i kjøretøyteknisk klasse M1 må ha gyldig brukeravtale og brikke for å bli plassert i takstgruppe 1. Eiere av utenlandske kjøretøy må i tillegg kontakte sitt utstederselskap for å sikre at de blir riktig plassert i takstgruppe 1. En særbestemmelse i ferjebilletteringen knyttet

til kjøretøyteknisk klasse M1 er krevende å håndtere for kjøretøy uten avtale, spesielt på grunn av mangelen på lett tilgjengelige tekniske data for utenlandske kjøretøy. En vellykket gjennomføring av forslaget krever derfor unntak for norske og utenlandske kjøretøy uten avtale, slik det er gjort ved innkreving av bompenger på vei.

Ved betaling for kjøretøy om bord med debet- eller kredittkort må de mobile billetteringsenhetene tilpasses. Billetteringsutstyret må bl.a. gis tilgang til informasjon om kjøretøyteknisk klasse fra kjøretøyregisteret slik at billettør kan se tilhørighet til kjøretøyteknisk klasse M1 og velge AP1. I dag billetteres det som nevnt ut fra den faktiske lengden på kjøretøyet.

Vurdering av forslaget

Som nevnt er det flere ulikheter for betaling i bomstasjon og på ferje, og jeg mener at en innføring av dette forslaget vil avvike fra prinsippet om at kapasiteten som benyttes skal være førende for taksten som betales. Videre er det også av betydning at bedre vilkår for noen utvalgte fritidskjøretøy kan gi økt trafikk, mindre forutsigbarhet og dårligere vilkår for øvrige trafikanter.

Når det avgjørende for prisen som betales er lengden på kjøretøyet og plassen det tar på dekk, vil det kunne oppstå problemer med takseringen av små kjøretøy med tilhenger som i dag har egne priser, jf. særregelen i AutoPASS-regulativet for ferjetakster pkt. 3.3.

Representantene mener at regelverket må liberaliseres og forenkles. Jeg vil da vise til at endringene som representantene foreslår vil tilføre en betydelig kompleksitet i regulativet og gjøre det mer utfordrende å kommunisere prisregler til trafikantene.

Jeg er videre bekymret for at forslaget vil redusere inntekten i ferjedriften. Basert på trafikkgrunnlaget i 2024 for samband som bruker AutoPASS-regulativ for ferjetakster anslår Statens vegvesen at tiltaket vil kunne redusere inntektene på berørte ferjesamband med i underkant av 2 pst, eller om lag 25 mill. kr. Det kan være store avvik mellom ulike samband. Innføring av særregler for spesielle kjøretøy som større campingbiler vil derfor kunne gjøre det nødvendig å øke takstene for øvrige kjøretøy. Jeg vil derfor ikke anbefale at forslaget gjennomføres.

4. Stortinget ber regjeringen gjøre nødvendige endringer slik at kjøretøygruppe M1 inkluderes i forhåndsinnbetalingsklasse 1 for AutoPASS-ferjekonto.

Reisende kan inngå rabattavtale for kjøretøy, en såkalt AutoPASS-ferjeavtale. For å oppnå høy rabatt knyttet til en AutoPASS-ferjeavtale har det i lang tid vært krav om en motytelse i form av et innbetalt forskudd. Størrelsen på forskuddet er ulikt for ulike grupper av takstgrupper. Statens vegvesen, som systemeier for AutoPASS for ferje, informerer om at

det har vært, og er fremdeles, en høy andel som reiser med rabatt og at størrelsen på krav til forskudd i liten grad ser ut til å redusere andelen som inngår disse avtalene.

- For kjøretøy i takstgruppe MC og AP1-AP2 (Forhåndsinnbetalingsklasse 1) kr 2100 pr. avtale.
- For kjøretøy i takstgruppe AP3-AP6 (Forhåndsinnbetalingsklasse 2) kr 10 300 pr. avtale.
- For kjøretøy i takstgruppe AP7-AP9 (Forhåndsinnbetalingsklasse 3) kr 19 400 pr. avtale.

For å oppnå rabatt må kjøretøyets totallengde inkludert last være innenfor samme eller lavere takstgruppe som det er tegnet avtale for.

Dersom et kjøretøy i kjøretøyteknisk klasse M1 (personbil med maks ni sitteplasser) alltid skal knyttes til takstgruppe AP1 er det mulig å gjennomføre de endringene som representantene trekker frem slik at betalingen skjer fra en avtale i forhåndsinnbetalingsklasse 1 som omfatter takstgruppene AP1 og AP2.

I dagens løsning må betaling for en reise for et kjøretøy i takstgruppe AP3 trekkes fra en konto i forhåndsinnbetalingsklasse 2 med krav til et høyere forskudd. Dersom campingbiler i kjøretøyteknisk klasse M1 likevel ikke automatisk skal takseres i takstgruppe AP1, men f.eks. i AP3 som lengdemålingen tilsier, blir det en noe mer komplisert tilpasningsjobb.

Jeg ønsker også å trekke frem at departementet fra 1. januar 2024 har satt forskuddsbeløpet for alle de tre takstgruppene ned med en tredjedel. En del av begrunnelse for dette var at både privatpersoner og næringsaktører med større kjøretøy skulle kunne redusere midlene de måtte binde opp i forskuddsbetaling.

Videre mener jeg at et viktig moment mot å innføre dette forslaget er at det å redusere forskuddsbeløpet vil bidra til å redusere terskelen for å inngå avtale som er nødvendig for å oppnå økt rabatt for ferjereisen, noe som kan øke rabattandelen og redusere inntekten i ferjedriften. Avslutningsvis vil jeg understreke at innføring av særregler for noen enkelte typer kjøretøy vil kunne gjøre det nødvendig å øke takstene for øvrige kjøretøy. Et slikt retningsskifte i takseringen på ferje som forslaget går ut på kan føre til at det blir dyrere for alle reisende og at reisende opplever det som urettferdig prissetting. Jeg vil ikke anbefale at disse forslagene gjennomføres.

5. Stortinget ber regjeringen gjennom nødvendige endringer i bilforskriften sørge for at tillatt totalvekt for campingbiler kan økes ved ettermontering av deler utført av andre enn sluttprodusent. Dokumentasjon fra utstyrsprodusent og uavhengig instans skal være tilstrekkelig for å godkjenne økt tillatt totalvekt. Alle deler som må til ved vektoppgradering av kjøretøy, og dokumentasjon fra uavhengig instans forutsettes å oppfylle gjeldende bestemmelser.

Forslaget om å endre bilforskriften for å åpne for økning av tillatt totalvekt på campingbiler basert på dokumentasjon fra utstyrsprodusenter og uavhengige instanser, uten at kjøretøyets fabrikant er involvert, kan ikke støttes. En slik endring vil svekke den tekniske og sikkerhetsmessige forankringen for kjøretøyets godkjenning, og vil innebære en uheldig

forskyvning av ansvar bort fra den som har det helhetlige konstruksjonsansvaret, i dette tilfellet fabrikanten.

Det er kjøretøyets fabrikant som har det overordnede konstruksjonsansvaret, og som i forbindelse med typegodkjenning/enkeltgodkjenning fastsetter kjøretøyets tekniske vektorer, inkludert tillatt totalvekt. Fastsettelse av vektorer bygger på omfattende prøving og dokumentasjon av at kjøretøyet oppfyller sikkerhets- og ytelseskrav i henhold til EU/EØS-bestemmelser, eksempelvis knyttet til akseltrykk, bremseevne, stabilitet mv.

Videre kan brukernes rettssikkerhet bli svekket, ettersom ansvarsforholdene blir uklare dersom godkjenningen skjer uten fabrikantens involvering. Dette kan gjøre det vanskelig for brukeren å få medhold i en tvist ved teknisk svikt eller skade.

Dagens regelverk gir allerede adgang til å oppjustere tillatt totalvekt innenfor rammen av fabrikantens spesifikasjoner, og jeg ser derfor, som nevnt over, ikke behov for ytterligere forskriftsendring på dette området.

6. Stortinget ber regjeringen som et nasjonalt unntak fra det europeiske førerkortdirektivet tillate å kjøre bil på opptil 4,25 tonn med førerkort klasse B.

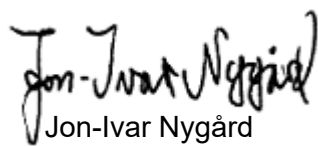
25. mars 2025 ble det politisk enighet mellom Rådet og Parlamentet om et nytt førerkortdirektiv (fjerde førerkortdirektiv) i EU, og det forventes at det nye direktivet blir formelt vedtatt i nær fremtid. Det er fra EU meddelt at det er enighet om at det i det nye direktivet vil bli tillatt å kjøre tyngre biler med førerkort klasse B etter opplæring og prøve.

Inntil vi kjenner bedre de formelle rammene for denne enigheten må vi avvente den endelige ordlyden. Men så langt departementet kjenner til, kan det ventes en ordning der det gis adgang til å kjøre biler opp til 4,25 tonn med førerkortklasse B etter opplæring eller prøve, lignende det som gjelder i dag for å føre tyngre tilhenger med førerkort klasse B (såkalt «B96»).

Med de foreslåtte tilleggskravene er trafiksikkerheten ivaretatt, og jeg er derfor innstilt på å følge opp en slik endring så raskt som mulig innenfor de alminnelige prosedyrene for gjennomføring av nytt EØS-regelverk. Jeg viser også til at det vil være overgangstid før slike regler vil gjelde i EU-land.

Jeg vil samtidig presisere at inntil de nye reglene er innlemmet i EØS-avtalen, er det tredje førerkortdirektiv (direktiv 2006/126/EF) som er gjeldende rett, og angir felles bestemmelser om førerkort i EØS-landene. Dette direktivet gir ikke adgang til å fastsette nasjonale tilpasninger i førerkortregelverket, slik at bil med tillatt totalvekt inntil 4,25 tonn kan føres med førerkort klasse B. Frem til nytt førerkortdirektiv er vedtatt i EU, og innlemmet i EØS-avtalen, har vi derfor ikke nasjonalt handlingsrom til å gjennomføre en slik endring.

Med hilsen


Jon-Ivar Nygård



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2485-

Dato
6. mai 2025

Representantforslag 8:190 S (2024-2025) om kjøretøytekniske forenklinger for tungbiler

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 10. april 2025, og representantforslag 8:190 S (2024-2025) fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen.

I forslaget fremsettes tre forslag om kjøretøytekniske forenklinger for tungbiler:

- 1. Stortinget ber regjeringen delegere myndighet til å gjennomføre årlig ADR-kontroll til ADR-godkjente verksteder.*
- 2. Stortinget ber regjeringen delegere myndighet til å utføre brufølgetjeneste for tung spesialtransport til private aktører.*
- 3. Stortinget ber regjeringen sørge for at ekstra lengde på vogntog som følge av aerodynamisk førerhus godkjennes også for modul- og tømmervogntog.*

ADR-kontroll, og hvem som gjennomfører kontrollene, er Justis- og beredskapsdepartementets område. Forslag 1 er forelagt justis- og beredskapsministeren som har utarbeidete svaret nedenfor.

1. Stortinget ber regjeringen delegere myndighet til å gjennomføre årlig ADR-kontroll til ADR-godkjente verksteder.

Representantene foreslår å overføre myndighet til å gjennomføre årlig ADR¹-kontroll til ADR-godkjente verksteder, som også er godkjent som kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll (PKK, også omtalt som EU-kontroll). PKK gjennomføres i dag av private kontrollorganer som er godkjent av Statens vegvesen, mens ADR-kontroll utføres av Statens vegvesen selv.

Kontroll og godkjenning av ADR-kjøretøy etter den internasjonale avtalen om vegtransport av farlig gods (ADR) kapittel 9 handler om særskilte tekniske krav som skal sikre at kjøretøyet (eksplosivkjøretøy eller tankkjøretøy) er egnet for å kunne transportere farlig gods, f.eks. med tanke på å forebygge varmgang og brann. ADR-kjøretøykontroll forutsetter spesialkompetanse om regelverk og teknologi for ADR-kjøretøy. Det er i dag ca. 4 500 ADR-godkjente kjøretøy, hvorav omkring 1 800 av disse er tunge kjøretøy.

Ved PKK kontrolleres trafiksikkerhet, f.eks. lys, sikt, hjul, belter og bremses, i tillegg til miljøforhold som støy og avgasser. Kontrollør må ha fagbrev. Det gjennomføres årlig over to millioner slike kontroller.

Representantforslaget viser til at det i Norges naboland er mulig å oppfylle kontrollforpliktelsene samtidig hos godkjente aktører. Ifølge Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har imidlertid disse landene kvalifiseringskrav for kontrollaktiviteten som går langt ut over det som kreves for PKK i Norge. I Sverige er det krav om akkreditering og nesten alle kontrollene foretas av to foretak (med forskjellige kontrollsteder). I Danmark er det krav om at kontrollstedet skal etablere et kvalitetssystem i henhold til standard som skal godkjennes og overvåkes av dansk myndighet eller utpekt organ. I Finland og Tyskland praktiseres det personlig sertifisering av kontrollør, og et av kriteriene for sertifisering er at kontrolløren ikke skal ha noen andre kommersielle interesser i kjøretøyer annet enn kontroll (fullstendig uavhengighet av salg, reparasjon, utleie mv.).

DSB har på oppdrag fra Justis- og beredskapsdepartementet utredet muligheten for å overføre myndigheten til å utføre ADR-kontroll til både godkjente tungbilverksteder og andre godkjente kjøretøyverksteder, som også er godkjent som kontrollorgan for PKK. Rapporten ble ferdigstilt i 2024.

DSB anbefaler ikke en overføring av ADR-kontroller til private aktører. Direktoratet understreker at kjøretøyene som skal inn til årlig ADR-kontroll er de som representerer den mest risikofylte transporten av farlig gods på norske veger. For at risikoen for ulykker med farlig gods ikke skal øke, er det viktig at kontrollene gjennomføres enhetlig og av kompetente kontrollører som holder sin kompetanse ved like, blant annet ved å gjennomføre et tilstrekkelig antall kontroller hvert år.

ADR-kontroll og PKK vurderes som vesensforskjellige både med hensyn til innhold og kommersiell lønnsomhet. Statens vegvesen har i dag et landsdekkende, enhetlig og gratis tilbud om ADR-kontroller. En overføring til private aktører vil føre til at tilbydere må ta betalt

¹ ADR – den til enhver tid gjeldende utgave av den europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods, inngått 30. september 1957, med bilag A og B.

for tjenesten. ADR-kontroll vil føre til kostnader for de private aktørene, blant annet til personell, utvikling av kompetanse og system. Etter DSB sin vurdering vil det være for få ADR-kjøretøy på landsbasis som skal kontrolleres hvert år til at mange nok kjøretøyverksteder vil se på ADR-kontroll som en lønnsom tjeneste. Dersom verksteder ønsker å tilby tjenesten vil det mest sannsynlig være i områder med stor etterspørsel. Med en privatisering vil det dermed være en risiko for færre og mer sentraliserte ADR-kontrollstasjoner enn i dag, og dermed et dårligere distriktstilbud med lengre avstander.

Det er viktig å sikre at transporten av farlig gods på norske veger foregår på en trygg måte. På bakgrunn av DSBs rapport tilrås det ikke nå å delegere myndighet til å gjennomføre årlig ADR-kontroll til ADR-godkjente verksteder.

2. Stortinget ber regjeringen delegere myndighet til å utføre brufølgetjeneste for tung spesialtransport til private aktører.

Bruene representerer en vesentlig del av veinettet, og passering må reguleres på en sikker og kontrollert måte for å ivareta disse. Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-9 nr. 1 angir at det for særlig tunge spesialtransporter kan kreves at bruer passeres sakte og sentrisk, og at slike transporter skal ha følge av enten Statens vegvesen eller politiet. I praksis utføres følget som oftest av Statens vegvesen.

Hvorvidt det er krav til brufølge bestemmes av vogntoget eller kjøretøyets faktiske totalvekt og bruas bæreevneklassifisering. Kravet om følge skyldes at når spesialtransporter overskrider gitte vekter, er det ikke lenger mulig å passere brua på vanlig måte uten å påføre brua en større belastning enn den er beregnet for. Ved å benytte prinsippet om ledsagelse over bruer, utnytter man på best mulig måte kapasiteten som ligger i infrastrukturen samtidig som kritisk infrastruktur (bruer) ivaretas.

Brufølget har tre formål. For det første skal den som utfører brufølget vite hvilke bruer som har restriksjoner og i så fall hvilke restriksjoner som gjelder, og instruere sjåføren om hvordan han skal kjøre vogntoget over brua. For det andre har brufølget en kontrollfunksjon, ved at brufølger skal påse at brua faktisk passeres i henhold til instruksjonene. For det tredje skal brufølger regulere annen trafikk, typisk ved å stenge brua, slik at andre trafikanter ikke kommer i konflikt med transporten når denne passerer brua.

Hvilke bruer som skal ha ledsagelse hentes i dag manuelt i Statens vegvesens bruregister og ledsagersjåfør har ansvar for at bruene passeres etter bestemmelsene.

Bæreevneklassifisering av bru endres fortløpende ut fra bruas tilstand.

Statens vegvesen er dispensasjonsmyndighet for både riks-, fylkes- og kommunale veier og kan gi dispensasjon til spesialtransport av udelbart gods med større vekter og dimensjoner enn generelt tillatt.

Statens vegvesen besluttet i 2017 at SVV ikke lenger skulle utføre brufølge og at tjenesten i stedet skulle utføres av private. Et forslag til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy ble sendt på [offentlig høring](#). Prosessen ga ny innsikt i kompleksiteten ved en eventuell privatisering, og beslutningen om privatisering ble derfor reversert.

Hovedbegrunnelsen for ikke å privatisere tjenesten var at det ble vurdert at Statens vegvesens rolle som myndighet, samt hensynet til trafikksikkerhet og konstruksjonssikkerhet, best ble ivaretatt av interne brufølgere. Det ble også avdekket at det er behov for regelverksendringer.

I stedet for privatisering ble det bildet av tjenesten som man hadde opparbeidet seg gjennom arbeidet, brukt som grunnlag for opprettelsen av en egen enhet i organiseringen av Statens vegvesen fra 2020. Det var basert på en forutsetning at SVV tok seg betalt for tjenesten med kostnadsriktige gebyrer fra senest 1. januar 2020.

Myndigheten til å utføre brufølge utledes av at de som utfører oppgaven er tjenestemenn i Statens vegvesen. Kompetansekrav mv. håndteres gjennom interne instruksjoner og opplæring i Statens vegvesen.

Dersom tjenesten skal delegeres til private, må det etableres et regelverk som både gir private aktører *rett* til å utføre alle nødvendige aspektene ved tjenesten, og som sikrer at alle disse aspektene *utføres på riktig måte*, herunder at de ivaretar hensynet til både trafikksikkerhet, fremkommelighet og bruens bæreevne på en tilfredsstillende måte. Dagens hjemler i vegtrafikkloven er *ikke* tilstrekkelige for å delegere myndighet til private til å utføre brufølge, og innehar heller ikke de nødvendige kravene til personene som skal utføre tjenesten. Dette gjelder både tildeling av myndighet til å dirigere trafikk, adgang til å stille kompetansekrav til personer som skal utføre tjenesten, tilsyn med utførelse av tjenesten og eventuelt med tilbydere av opplæring, sanksjoner ved mangelfull utførelse av tjenesten og ansvarsforholdet mellom brufølger, fører av spesialtransporten og eventuelt andre involverte i transporten. I tillegg må det utarbeides forskrifter som regulerer det nærmere innholdet på disse og en rekke andre punkter.

Videre forutsetninger er ny versjon av Statens vegvesens bruregister og økt saksbehandlerkapasitet hos skiltmyndigheten for å behandle og kontrollere arbeidsvarslingsplaner.

Det har gått fem år siden forrige vurdering av privatisering av tjenesten. Fra 2020 ble tjenesten organisert i en egen enhet i Statens vegvesen. Basert på erfaringen fra omorganiseringen i 2020, og den utviklingen som har vært, bl.a. på teknologisiden, vil jeg i løpet av 2025 gjøre en vurdering av om argumentene for å ikke privatisere tjenesten fortsatt er gjeldende. Jeg vil også gjøre en ny vurdering av hvordan denne tjenesten mest hensiktsmessig kan utføres av Statens vegvesen.

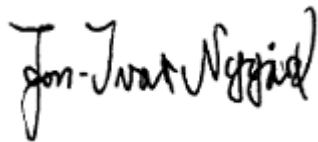
3. Stortinget ber regjeringen sørge for at ekstra lengde på vogntog som følge av aerodynamisk førerhus godkjennes også for modul- og tømmervogntog.

Innledningsvis vil jeg bemerke at det for så vidt ikke er forbudt å benytte aerodynamisk førerhus i tømmervogntog og modolvogntog, men tillatt lengde for slike lengde vogntog, henholdsvis 24,00 og 25,25 meter, skal da ikke overskrides.

Statens vegvesen arbeider nå med høring om endring av forskrift om bruk av kjøretøy for å muliggjøre overskridelse av tillatte lengder for tømmervogntog, modolvogntog og 24-metersvogntog når slike vogntog er utstyrt med godkjent, aerodynamisk førerhus. Forslaget vil i likhet med reglene for vanlige vogntog kreve at gjeldende sporingskrav overholdes.

Forslaget planlegges sendt på offentlig høring i mai 2025.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jon-Ivar Nygård'.

Jon-Ivar Nygård



Statsråden

Stortinget
Postboks 1700 Sentrum
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/2635-

Dato
5. mai 2025

Svar på dokument 8:220 S (2024-2025) om endret vektgrense for bobiler i førerkortregelverket

Jeg viser til brev fra Stortingets transport- og kommunikasjonskomité datert 23. april 2025 der det bes om Samferdselsdepartementets vurdering av representantforslag 8:220 S (2024-2025) fra stortingsrepresentantene Sigbjørn Gjelsvik, Trygve Slagsvold Vedum og Trine Fagervik.

I forslaget foreslås at Stortinget ber regjeringen så raskt som mulig legger frem forslag om en nasjonal tilpasning av førerkortregelverket slik at man med førerkort klasse B kan kjøre bobiler med inntil 4 250 kg totalvekt samtidig som tillatt totalvekt for bil og tilhenger fortsatt skal være 4 250 kg.

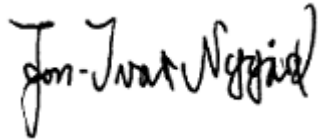
25. mars 2025 ble det politisk enighet mellom Rådet og Parlamentet om nytt førerkortdirektiv, og det forventes at det nye direktivet blir formelt vedtatt i nær fremtid. Det er fra EU meddelt at det er enighet om at det i det nye direktivet vil bli tillatt å kjøre tyngre bobiler med førerkort klasse B etter opplæring eller prøve.

Inntil vi kjenner bedre de formelle rammene for denne enigheten må vi imidlertid avvente den endelige ordlyden. Men så langt departementet kjenner til, kan det ventes en ordning der det gis adgang til å kjøre bobiler opp til 4,25 tonn med førerkort klasse B etter opplæring eller prøve, lignende det som gjelder i dag for å føre tyngre tilhenger med førerkort klasse B (såkalt «B96»).

Med de foreslåtte tilleggskravene er trafiksikkerheten ivaretatt og jeg er derfor innstilt på å følge opp en slik endring så raskt som mulig innenfor de alminnelige prosedyrene for gjennomføring av nytt EØS-regelverk. Jeg viser også til at det vil være overgangstid før slike regler vil gjelde i EU-land.

Jeg vil samtidig presisere at inntil de nye reglene er innlemmet i EØS-avtalen, så er det tredje førerkortdirektiv (direktiv 2006/126/EF) som er gjeldene rett og angir felles bestemmelser om førerkort for EØS-landene. Dette direktivet gir ikke adgang til å fastsette nasjonale tilpasninger i førerkortregelverket, slik at bobil med tillatt totalvekt inntil 4,25 tonn kan føres med førerkort klasse B. Frem til nytt førerkortdirektiv er vedtatt i EU, og innlemmet i EØS-avtalen, har vi derfor ikke nasjonalt handlingsrom til å gjennomføre en slik endring.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Jon-Ivar Nygård". The signature is written in a cursive, flowing style.

Jon-Ivar Nygård