



STORTINGET

Representantforslag 190 S

(2024–2025)

fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen

Dokument 8:190 S (2024–2025)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve og Morten Stordalen om kjøretøytekniske forenklinger for tungbiler

Til Stortinget

Bakgrunn

Kjøretøyteknisk regelverk må være godt tilpasset utviklingen i kjøretøyparken samt oversiktlig og forståelig for kjøretøyeier som omfattes av reguleringene. Regelverksforvaltningen må være kundeorientert, og det må sørges for et best mulig tilbud av service og kontrolltjenester over hele landet. Dette er av stor betydning for både næringstrafikk og private eiere av kjøretøy. Forslagsstillerne mener at kjøretøyteknisk regelverk må gi stor grad av frihet for eier av kjøretøy, og at alle gode krefter i samfunnet må få bidra til effektive og kundeorienterte service- og kontrolltjenester. Monopolordninger gir kapasitetsutfordringer med resultat som køer, lang reisevei og i særlig grad økonomisk tap for næringsaktører som er avhengige av å ha kjøretøyparken på veien.

ADR-kontroll

Tankkjøretøy som transporterer farlig gods, omfattes av reglene om ADR-kontroll. Dette gjelder sikkerhetskrav for å sørge for trygg transport. Kravene handler om at kjøretøyet selv må ha nødvendige egenskaper for å kunne transportere farlig gods. Som for EU-kontroll for tunge kjøretøy må ADR-godkjenning fornyes årlig ved kontroll. Det mest praktiske vil være at begge kon-

troller kan gjennomføres samtidig på samme sted – i Norges naboland er det slik. I Norge gjennomføres EU-kontroll ved godkjente verksteder, mens ADR-kontroll er en monopoltjeneste fra Statens vegvesen. Det er få trafikkstasjoner, noe som gir en geografisk utfordring og i perioder med lavere kapasitet hos Statens vegvesen er det køproblemer som gir økonomisk tap for transportører.

I de fleste land gjennomføres EU-kontroll og ADR-kontroll samtidig. Dette er effektivt og kundesvennlig, og man unngår ekstra transport mellom kontrollpunktene. Forslagsstillerne vil ta alle gode krefter i bruk for å sørge for best mulig tilrettelagte service- og kontrolltjenester for kjøretøy som omfattes. ADR-kontrollen kan på lik linje med EU-kontroll ivaretas av godkjente bilverksteder. Det er i dag 23 kontrollstasjoner (inkludert «hjelpestasjoner») hos Statens vegvesen som kan utføre kontrollen mens det er langt flere ADR-godkjente verksteder over hele landet som vil ha et ønske om kunne tilby tjenesten. Disse utfører allerede betydelig mer avansert arbeid på ADR-kjøretøy enn bare kontroll og er således godt kvalifiserte.

Dagens ADR-kontrollordning er kostnadskrevende og tar kapasitet hos Statens vegvesen. Dersom tjenesten delegeres til ADR-godkjente verksteder, vil det frigjøre ressurser som kan brukes på oppgaver Statens vegvesen selv må ivareta, eksempelvis enkeltgodkjenning av nye tunge kjøretøy som i dag ofte har altfor lange ventetider. Forslagsstillerne mener videre at statens veiforvalter bør prioritere sine ressurser til å stoppe et videre forfall på veinettet der dårlig veikvalitet er en av de største trafiksikkerhetsutfordringene.

Dagens ADR-kontroll er gratis for den enkelte bileier, men er ikke gratis for samfunnet. For den enkelte transportør vil god kapasitet og samtidig kontroll av

både EU- og ADR-kontroll være av større betydning økonomisk. Kø og reisetid mellom kontrollposter betyr tapte inntektsmuligheter.

Forslagsstillerne mener at å delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til ADR-godkjente verksteder både vil spare det offentlige for ressurser og gi et bedre og mer kundetilpasset servicetilbud til kjøretøyeierne.

Tung spesialtransport

Tung spesialtransport er kompliserte tjenester som krever høy fagkunnskap og er samfunnskritisk. Dette er tjenester som er omfattende regulert, og markedsaktørene er prisgitt at regelverksforvalter leverer sine tjenester effektivt og til et holdbart kostnadsnivå. I Norge er det Statens vegvesen som har denne oppgaven, og markedsaktører opplever at denne tjenestekategorien ikke får sin rettmessige prioritering, og at kapasiteten er svak. På toppen av dette er kostnadsnivået allerede høyt og økende. Dette skaper både praktiske og økonomiske problemer for spesialtransport.

Forslagsstillerne mener at alle gode krefter må få være med på å levere og utvikle tjenestene på kjøretøyområdet. I Norges naboland er private aktører med som bidragsyttere som får utføre tjenester, og der både effektivitet og kundeservice har et høyere nivå. I tillegg er kostnadene lavere til glede for både markedsaktører og transportkunder. Det har tidligere vært besluttet at Statens vegvesen sin brufølgetjeneste skulle kunne delegeres til private aktører, men dette har ikke blitt fulgt opp. Forslagsstillerne mener at dette vil være en god løsning både for å få mer kundefokus i tjenesten samt at Statens vegvesen vil frigjøre ressurser som kan brukes på andre viktige oppgaver i deres rolle som veiforvalter.

Regler tilpasset ny kjøretøyteknologi og alternative drivlinjer

Tungbilprodusentene jobber kontinuerlig med å bedre effektiviteten for alle drivlinjer som leveres. Et eksempel på dette, og som dessverre møter regulatoriske problemer i Norge, er aerodynamisk utformet førerhus. Dette gir en reduksjon i energiforbruk på opptil 5 pst. For biler med elektrisk drivlinje vil dette ha en særlig betydning da det er en utfordring med begrenset rekkevidde for tunge biler. Slike førerhus medfører noe økt lengde for bilene, f.eks. ca. 24 cm, noe som er i henhold til EUs regelverk for vekt og dimensjoner. Ekstra lengde er godkjent på normaltransport med tradisjonelle vogntogtyper. Dette gjelder under forutsetning om at vogntog tilfredsstiller sporingskrav i forskrift om bruk av kjøretøy. Når det gjelder modulvogntog og tømmervogntog, så tillates imidlertid ikke denne økte lengden til tross for at det er like tydelige krav til sporingsegenskaper på slike vogntog.

Forslagsstillerne er uenige i denne regelverksforvaltningen og mener at aerodynamiske førerhus må få norsk godkjenning også for slike vogntog.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

for s l a g:

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.

9. april 2025

Frank Edvard Sve

Morten Stordalen

