



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/526-3

26. februar 2021

**Svar på representantforslag 106 S (2020-2021) fra  
stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André  
Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger  
Saudland om noen kjøretøytekniske forenklinger**

Jeg viser til brev av 16. februar 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 106 S (2020-2021) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland.

Representantene ber regjeringen:

1. Delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente tungbilverksteder.
2. Sørge for at adgangen til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten teknisk endring utvides også til kjøretøy over 7 500 kg.
3. Gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy.

Under følger min foreløpige vurdering av forslaget.

**1. Delegere myndighet til å gjennomføre ADR-kontroll til godkjente  
tungbilverksteder.**

Jeg har forståelse for at det fra kjøretøyeiernes side kan virke hensiktsmessig å gi godkjente tungbilverksteder myndighet til å utføre ADR-kontroller. Det er imidlertid flere ulike hensyn som må vektlegges.

Transport av farlig gods er risikotransport og dermed i utgangspunktet ikke tillatt, med mindre kjøretøyene tilfredsstillende de særlige kravene i ADR-regelverket. Ut fra nevnte risiko er det avgjørende at etterlevelse av disse kravene sikres gjennom kompetent kontroll.

Antall kjøretøy som godkjennes til transport av farlig gods i Norge er forholdsvis lavt. Dersom det skulle tillates at potensielt 2 000 ulike aktører skulle kunne utføre denne type kontroll, ville det åpenbart bli svært utfordrende å sikre nødvendig kompetanse hos kontrollpersonellet, og ensartet kontrollpraksis.

Statens vegvesen (SVV) er i dag tildelt kontroll- og godkjenningmyndighet for kjøretøy som transporterer farlig gods, jf. forskrift om landtransport av farlig gods §§ 30 og 31. Forskriften er underlagt Justis- og beredskapsdepartementet, med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) som fagansvarlig enhet. Den årlige kontrollen omfatter teknisk kontroll av kjøretøyet opp mot kjøretøyregelverket og kontroll av ADR-relevante krav.

Teknisk kontroll av kjøretøyet kan dokumenteres ved utført periodisk kjøretøykontroll (PKK) som ikke er eldre enn en måned. Dersom PKK er eldre enn en måned, kreves det ikke ny PKK, men foretas en teknisk forvaltningskontroll av kjøretøyet i forbindelse med ADR-kontrollen. Dette øker tidsbruken noe ved den enkelte kontroll, men er i likhet med ADR-kontrollen for øvrig, kostnadsfri for den som søker godkjenning. Årlig kontrolleres ca. 4 400 ADR-kjøretøy ved SVV sine trafikkstasjoner. Etaten jobber kontinuerlig med å møte markedets behov. Likevel vil det være slik at det til tider kan være perioder hvor tilgjengelighet kan være en utfordring.

SVV avholder med jevne mellomrom intern opplæring for personell som skal utføre ADR-kontroll, for å sikre oppdatert og vedlikeholdt kompetanse. Opplæringen består av en teoretisk del, en praktisk del og en skriftlig prøve og gjøres i samarbeid med Universitetet i Agder. Opplæringen skal sørge for en kvalitativt god kontroll og ensartet behandling uansett hvor i Norge kontrollen blir utført.

Godkjenning av kjøretøy for transport av farlig gods er regulert nasjonalt og det vil derfor være variasjoner med tanke på hvordan kontrollene utføres i de enkelte land. Sverige har for eksempel satt denne kontrollvirksomheten ut til særlig akkrediterte, nøytrale aktører som ikke har noen øvrig kommersiell interesse i kjøretøyene. Per i dag er det seks akkrediterte aktører på det svenske markedet, hvorav tre er landsdekkende.

I verkstedforskriften er verkstedvirksomhet delt inn i forskjellige kategorier. Verksteder godkjent for reparasjon av tunge kjøretøy, kan ikke foreta PKK eller reparasjoner av lette kjøretøy med mindre de også har særlig godkjenning for dette. Det vises til at det i dag finnes verksteder som er godkjente for å utføre reparasjoner på ADR-relatert utstyr. Dette er imidlertid ikke en egen kategori som er definert i verkstedforskriften. Godkjenning gis her av DSB.

Jeg vil presisere at det i tillegg til «tunge» tankkjøretøy, også finnes et betydelig antall varebiler og lette tilhengere med ADR-godkjenning. Disse skal også ha samme tilbudet som tunge kjøretøy.

Plasseringen av kontroll- og godkjenningsmyndighet for kjøretøy som transporterer farlig gods hører i all hovedsak hjemme i Justis- og beredskapsdepartementet og DSB, som er ansvarlig for det aktuelle regelverket. Til orientering nevner jeg at spørsmålet om å delegerer kontrollvirksomheten til kjøretøyverksteder, senest ble vurdert i 2016/2017 hvor DSB utarbeidet en rapport som ble oversendt Justis- og beredskapsdepartementet. Anbefalingen fra DSB var å videreføre dagens ordning med visse justeringer, for eksempel endring i timebestilling. Dette er allerede utført.

På denne bakgrunn vil jeg ikke fremme forslag om en slik løsning som representantene foreslår.

## **2. Sørge for at adgangen til å endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten teknisk endring utvides også til kjøretøy over 7 500 kg.**

Jeg mener 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. En eventuell beslutning om å foreslå å endre regelverket må i så fall avvende resultatet av et slikt arbeid.

En eventuell endring som foreslått vil røre ved grunnprinsippet for registrering av tillatt totalvekt i Norge, og slik påvirke de fleste lov- og forskriftsbestemmelser knyttet til godkjenning, registrering og bruk av kjøretøy, samt muligens også bestemmelser om kjøretøyavgifter.

Endringen i kjøretøyforskriften § 6-3 som trådte i kraft 1. januar 2016 om endring av totalvekt for kjøretøy registrert før september 2012, var en forenklet løsning som ikke krevde omfattende endring av datasystemene knyttet til kjøretøyregisteret. Dette ble valgt fordi det var gitt en kort tidsramme til utarbeiding av bestemmelsen, og det ble videre ansett forsvarlig siden største tekniske vekt for kjøretøyet måtte være under 7500 kg.

I 2019 ble det etter en mer omfattende vurdering også innført en tilsvarende lettelse for nye biler og tilhengere og biler og tilhengere registrert i Norge etter september 2012. Også her bare for kjøretøy med største tekniske vekt under 7500 kg.

Dersom bestemmelsen også skal gjelde for tyngre kjøretøy, kreves utredning av en rekke forhold, herunder om det skal være en tilsvarende bestemmelse for tillatte akselvekter og tillatt vekt for akselkombinasjoner. Videre må det avklares om det er høyeste tekniske vekt eller tillatt vekt som skal benyttes i bestemmelsene. Det vil også være nødvendig å avklare på hvilken måte en slik endring påvirker/ påvirkes av bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy, herunder veglistene. En undersøkelse/ vurdering knyttet til øvrige

bruksbestemmelser, førerkortbestemmelsene, avgiftsbestemmelsene, samt miljøsoner m.m. må også gjøres på nytt.

Datasystemene til Statens vegvesen vil antagelig kreve omlegging for å takle dobbelt sett med opplysninger om vekter.

Internasjonale bestemmelser må vurderes for å unngå å skape uforutsette problemer for transportører og førere. Det må også sikres at en eventuell endring skjer i henhold til bestemmelsene i forordning (EU) nr. 1230/2012 om vekter og dimensjoner. Omfanget av den ønskede endringen gjør at den sannsynligvis må notifiseres i henhold til EØS-avtalen.

Tilsvarende forhold er også regulert i forskrift om vektårsavgift § 4. Ordningen med mulighet for avgiftsmessig nedregistrering ble avvirket fra 1. januar 2020, som følge av Stortingets avgiftsvedtak for 2020. Denne forskriften krever fortsatt at det gjøres tekniske endringer for å kunne godkjenne reduksjon i tillatt totalvekt.

### **3. Gjøre unntak fra hovedregelen om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy.**

Hensynet til trafiksikkerhet tilsier at det ikke bør gjøres unntak fra kravet om side- og underkjøringshinder for N3G-kjøretøy.

Hensikten med kravet er å gi beskyttelse til sårbare trafikanter som fotgjengere, syklister og motorsyklister mot risikoen for å komme inn under sidene på kjøretøyet og bli fanget under hjulene. Virkeområdet for krav om side- og underkjøringshinder på kjøretøy er lastebil (N2 og N3) og tilhenger (O4) til bil. N3G er bil som tilfredsstiller visse tekniske krav for å kunne klassifiseres som terrengbil, som innebærer at den tilleggs til å kunne kjøres på veg, også er egnet til å kjøres i terrenget.

I følge Statens vegvesen kan eventuelle problemer med underkjøringshinder løses ved at det f.eks. monteres foldbare innretninger i forbindelse med kjøring i terrenget.

Krav til side- og underkjøringshinder fremgår av vedlegg 1 til forskrift om bil og tilhenger til bil, hvor det henvises til forordning 661/2009 som inntar kravene i ECE-regulativ 73 og ECE-reg. 58. I disse regulativene er det åpnet for følgende unntak: "*Vehicles designed and constructed for special purposes where it is not possible, for practical reasons, to fit lateral protection devices*". Dette er en snever unntaksbestemmelse som er ment å omfatte kjøretøy som er så spesielle at de ikke kan karakteriseres som terrengbil eller lastebil.

Tippbiler, tømmerbiler og diverse andre biltyper - som i noen grad benyttes utenfor vanlig veg - er biltyper som oftest oppfyller kravene til terrengbil. Slike kjøretøy utgjør en ikke ubetydelig del av de N2 og N3 kjøretøy som generelt er omfattet av virkeområdet. Oppnåelse av forordningens trafiksikkerhetsmessige formål om å redusere konsekvensene i

forbindelse med ulykker knyttet til kollisjoner mellom slike biler og personbiler ville derfor bli vesentlig redusert dersom de hadde vært unntatt.

Det pågår imidlertid et arbeid i UNECE med revisjon av ECE-reg. 73, hvor et av målene er å tydeliggjøre hvilke kjøretøy som skal være unntatt fra virkeområdet. Flere land, bl.a. UK, mener at det av trafikksikkerhetsmessige årsaker er viktig at så få kjøretøy som mulig er unntatt fra kravet om side- og underkjøringshinder. Jeg vil avvende resultatene av dette arbeidet.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Knut Arild Hareide', is centered on a light gray rectangular background.

Knut Arild Hareide

Kopi  
Statens vegvesen