

VEDLEGG



**DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

*Statsråden*

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité  
Stortinget  
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

24/603-

08. april 2024

**Dokument 8:104 S (2023-2024) - videreutvikling av veireformen -  
vurdering**

Jeg viser til brev av 7. mars 2024, der transport- og kommunikasjonskomiteen ber om Samferdselsdepartementets vurdering av forslag fra stortingsrepresentantene Frank Edvard Sve, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Marius Arion Nilsen og Bård Hoksrud i Dokument 8:104 S (2023-2024) Videreutvikling av veireformen. I dokumentet fremsettes følgende forslag:

- a) Statens vegvesen med Vegdirektoratet avvikles og erstattes av et nytt forvaltningsorgan for veisektoren.
- b) Samferdselsdepartementet skal ha et større direkte ansvar for forvaltningen av veisektoren.
- c) Kjøretøytekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.
- d) Tidligere Statens vegvesens utbyggingsdel skal ha samme rammebetingelser som Nye Veier AS.
- e) Nye Veier AS likestilles med det nye forvaltningsorganet for veisaker som premissgiver for utvikling av veisektoren.
- f) Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.

Regjeringen vil føre en ansvarlig og balansert veipolitikk med vekt på å ta vare på det vi har, utbedre der vi kan og bygge nytt der vi må. Veinettet i seg selv og i samspill med andre transportformer er avgjørende for god mobilitet for mennesker og varetransport i hele landet. Organiseringen i veisektoren må legge til rette for god politisk styring av retningen for sektoren, og effektiv ressursbruk i gjennomføring av politikken. I tråd med dette har regjeringen utredet organiseringen i veisektoren fremover. Resultatet er omtalt i Meld. St. 14 (2023-2024) Nasjonal transportplan 2025-2036, kapittel 11.2 Organisering og styring av

veisektoren. Samferdselsdepartementets overordnede inntrykk fra gjennomgangen er at mye i veisektoren fungerer godt, men at det fortsatt må arbeides for å få den etablerte organiseringen til å virke best mulig.

Min vurdering er at det er langs disse linjene arbeidet for videreutvikling av veisektoren må skje, og at dette ikke er tiden for nye gjennomgripende endringer som forslagsstillerne legger opp til. For forslagene a), b), d) og e) viser jeg til omtalen i Nasjonal transportplan 2025-2036 for utdypende vurderinger.

### **Nærmere om forslag c) Kjøretøytekniske tjenester utføres i større grad i privat sektor for å sikre bedre tilgjengelighet over hele landet.**

Forslaget er kortfattet begrunnet med følgende:

*«For å sikre en bedre tilgjengelighet over hele landet bør driften av kjøretøytekniske tjenester i enda større grad overlates til privat sektor. EU-kontroll gjennomføres i dag i privat sektor og er en servicetjeneste som har god tilgjengelighet.»*

Jeg vil innledningsvis minne om at kjøretøytekniske tjenester i stor grad allerede utføres av privat sektor med god tilgjengelighet over hele landet. Både reparasjon og service på kjøretøy utføres av private verksteder som er spredt ut over hele landet. Også den periodiske tekniske kjøretøykontrollen utføres av private verksteder. Det er mange år siden Statens vegvesen avvirket sitt tilbud om slike kontroller.

De oppgavene som nå fortsatt utføres av Statens vegvesen er myndighetsoppgaver knyttet til godkjenning av kjøretøy, herunder at kjøretøy må fremstilles for Statens vegvesen for godkjenning før de kan registreres og tas i bruk. Dette gjelder både nye og bruktimporterte kjøretøy, og kjøretøy som er endret eller bygget om etter godkjenning.

Det gjelder imidlertid ikke dersom kjøretøyet har en heltypegodkjenning fra et EU-land, noe som betyr at de aller fleste nye personbiler, varebiler, lette tilhengere, motorsykler og traktorer ikke fremstilles for godkjenning i Norge.

I praksis er det først og fremst nye tunge kjøretøy (lastebiler, busser, tunge tilhengere), kjøretøy som importeres brukt, ombygde kjøretøy, samt enkelte spesialkjøretøy som fremstilles for godkjenning hos Statens vegvesen.

Prinsippet om fremstilling og godkjenning av kjøretøy hos en uavhengig instans gjelder i hele EØS-området. Slik godkjenningskontroll er omfattende, og krever god oppdatert regelverks- og kjøretøykompetanse hos aktuelle kontrollører. Dette i motsetning til periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»), som i hovedsak er en enkel tilstandskontroll av slitasje på sikkerhets- og miljørelevante komponenter på kjøretøylene.

Etter det harmoniserte EØS-regelverket på dette området er det ikke mulig å privatisere rollen som godkjenningsmyndighet.

Det er mulig å privatisere kontrollen i forbindelse med godkjenning av kjøretøy, slik at denne kontrollen utføres av utpekte tekniske prøveinstanser som oppfyller harmoniserte krav. Kravene innebærer blant annet at hver enkelt prøveinstans må akkrediteres. Denne prosessen er omfattende og kostnadskreven ved nyetablering, og i tillegg kommer løpende opprettholdelse av akkrediteringen. Myndighetene må føre tilsyn med prøveinstansene. I Norge er det ikke etablert slike private prøveinstanser i dag, men dette finnes i mange land i EØS-området. Slike instanser tilbyr som regel både godkjenningskontroll og periodisk kjøretøykontroll.

Det er viktig å merke seg at slik kontroll ikke kan utføres av bilverksteder, men at det må være uavhengige, kompetente prøveinstanser som ikke driver med produksjon, import, salg eller reparasjon av kjøretøy.

Proessen med utpeking, akkreditering og tilsyn med prøveinstansene vil kreve ressurser hos aktuelt myndighetsorgan.

I dag er det synergier i Statens vegvesen ved at personell som jobber med godkjenningskontroll, også jobber med trafikkkontroll av kjøretøy ute på veiene. Begge oppgavene krever mye av den samme kompetansen. Dette gir også mulighet for en god ressursutnyttelse, ved at personell brukes til trafikkkontroll i perioder med lav etterspørsel etter godkjenningstjenestene. Private aktører kan ikke drive med trafikkkontroll langs vei.

Statens vegvesen tilbyr i dag godkjenningskontroll ved over 50 trafikkstasjoner, fra Kristiansand i sør til Vadsø i nordøst.

Sverige har en ordning der akkrediterte prøveinstanser kan utføre slik godkjenningskontroll. I Sverige er det også bare slike prøveinstanser som kan gjennomføre periodisk kjøretøykontroll. Statens vegvesen opplyser at erfaringer fra Sverige viser at private prøveinstanser i liten grad ønsker å etablere seg i områder med lite kundegrunnlag.

I Norge, hvor kjøretøyverksteder kan tilby periodisk kjøretøykontroll, men altså ikke kan utføre godkjenningskontroll, er det grunn til å tro at inntjeningsgrunnlaget for prøveinstanser kan være enda mindre enn i Sverige. Det er derfor ikke grunn til å tro at privatisering av godkjenningstjenestene vil gi en bedre geografisk tilgjengelighet av disse tjenestene enn det Statens vegvesen tilbyr i dag.

Jeg mener dagens ordning der kontroll ved godkjenning av kjøretøy utføres av Statens vegvesen er en hensiktsmessig ordning som både ivaretar viktige hensyn til kvalitet og tilgjengelighet. Disse oppgavene kan altså ikke utføres av private verksteder, men det må være uavhengige, kompetente prøveinstanser som ikke driver med produksjon, import, salg eller reparasjon av kjøretøy.

**Nærmere om forslag f) Veinormaler og fartsgrensekriterier skal moderniseres slik at de kommer på linje med praksis i Norges naboland.**

Samferdselsdepartementet endret i 2023 endret veinormalene bl.a. for å øke fleksibiliteten, slik at utbyggerne i større grad enn tidligere kan gjenbruke eksisterende vei når det bygges nye veier. Dette vil kunne bidra til reduserte arealinngrep og utslipp i byggefasen. Videre vil det gi reduserte naturinngrep og bidra til jordvernmålet i jordvernstrategien. De nye veinormalene åpner for utbygging av firefeltsveier med fartsgrenser 90 eller 100 km/t, og for to-/trefeltsveier flere steder der det tidligere var krav til firefeltsvei med 110 km/t.

Statens vegvesens veinormaler er i de senere årene vesentlig modernisert. Veinormalene er nå omstrukturert til å være mer rendyrkede kravdokumenter, med økt fleksibilitet og brukervennlighet. Nye utgaver av veinormalene er utarbeidet i dialog med rådgiver- og entreprenørbransjen, og i tett samhandling med Nye Veier AS.

Veinormalene er digitalisert, dette gir et mer dynamisk regelverk som muliggjør raskere endringer i takt med tidens behov.

Veinormaler og fartsgrensekriterier i de nordiske landene er relativt like. Statens vegvesen samarbeider aktivt med de andre nordiske landene i arbeidet med veinormaler og trafikksikkerhet.

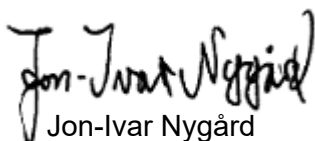
Sverige har tradisjonelt sett hatt høyere fartsgrenser enn Norge. Etter en uheldig ulykkesutvikling på 1990-tallet, innførte svenske veimyndigheter en nullvisjon for veitrafikkulykker, en visjon om et fremtidig veisystem som ikke truer menneskers liv og helse.

Som følge av nullvisjonen, er svensk veiutforming og svenske fartsgrensekriterier vesentlig endret, med ombygging av tofeltsveier til møtefrie veier med midtrekkverk. Fra tidligere å ha fartsgrense 90 og 110 km/t på mye tofeltsvei, er hovedregelen nå som i Norge, høyeste fartsgrense 80 km/t på vei uten midtdeler.

Danmark har generelt noe høyere fartsgrenser på en mindre del av høystandard-veinettet. Tilsvarende har man i søndre deler av Sverige noen strekninger med 120 km/t på motorvei. Dette er områder med høyere trafikk og enklere terreng enn hva man har i Norge.

Den svenske nullvisjonen har lagt grunnlaget for tilsvarende nullvisjon i Norge, og den samme tankegangen ligger til grunn for veiutforming og fartsgrensekriterier i de to nabolandene. 120 km/t på motorvei i Norge er utredet tidligere, og ikke anbefalt innført.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård