



STORTINGET

Representantforslag 106 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Morten Stordalen, Tor André Johnsen, Hans Andreas Limi, Terje Halleland og Gisle Meininger Saudland

Dokument 8:106 S (2020–2021)

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

Kjøretøyteknisk regelverk og forvaltningen av dette skal oppleves som nyttig og praktisk for dem som har kjøretøy som omfattes av regelverk og servicetjenester. Forslagsstillerne mener at praktiseringen av kjøretøyteknisk regelverk for mange kjøretøygrupper fremstår som unødig byråkratisk.

Mye av det kjøretøytekniske regelverket bygger på europeiske standardregler, men det er i stor grad opp til nasjonalstaten å bestemme gjennomføring som praksis og unntak.

Forslagsstillerne mener det er behov for å myke opp flere kjøretøytekniske bestemmelser på en måte som gir flere valgmuligheter innenfor rammen av det felles-europeiske kjøretøyregelverket. Dette gjelder både lette og tunge kjøretøy.

ADR-kontroll av tungbiler

ADR-kontroll er sikkerhetskontroll av tunge kjøretøy som frakter farlig gods. ADR-kontroll skal gjennomføres årlig på lik linje med EU-kontroll. Det mest formålstjenlige er at disse kontrollene av kjøretøy kan gjennomføres samtidig på samme sted. I Norges naboland gjennomføres slike kontroller samtidig på godkjente

verksteder. Dette er effektivt og praktisk for alle som eier og bruker slike kjøretøy. I Norge er dette ikke mulig i dag. EU-kontroll gjøres i dag ved private verksteder, mens ADR-kontroller er etablert som et monopol for Statens vegvesen. Dette er upraktisk og gir i perioder med liten kapasitet hos Statens vegvesen lang ventetid for mange transportører.

Blir ventetiden for lang, risikerer eier av kjøretøyet å måtte gjennomføre enda en ny EU-kontroll før ADR-kontrollen på kjøretøyet fordi det er krav om at kontrollene skal gjennomføres nært i tid. Dersom kompetanse til å gjennomføre ADR-kontroll gis godkjente tungbilverksteder som allerede gjennomfører EU-kontrollen, vil kontrollene kunne gjennomføres samtidig, og det vil bli et langt bedre tilbud av tjenesten over hele landet. ADR-sertifiserte tungbilverksteder utfører allerede store reparasjoner på de samme kjøretøyene. Kontrollen med verkstedene som utfører ADR-kontroll, vil være Statens vegvesens oppgave akkurat som når det gjelder EU-kontroll.

Forslagsstillerne fremmer følgende forslag:

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

Adgang til å kunne endre tillatt totalvekt på kjøretøy over 7 500 kg uten å måtte svekke kjøretøyet konstruksjonsmessig

Adgang til å kunne endre tillatt totalvekt for kjøretøy uten å samtidig teknisk endre kjøretøyet er gjort gjeldende for kjøretøy opp til 7 500 kg. Forslagsstillerne mener adgang til å kunne endre tillatt totalvekt innenfor rammen av bilens maksimale tillatte totalvekt satt av fabrikant, også skal gjøres gjeldende for kjøretøy over

7 500 kg. Behovene for å endre totalvekt på kjøretøy henger sammen med bruksområdet, som over tid kan endre seg. Slike endringer må, som i Danmark, kunne tillates uten at man samtidig skal endre kjøretøyet konstruksjonsmessig, så lenge man med god margin er innenfor tillatt totalvekt fra fabrikant og har en grad av gjenstående nyttelast etter en nedregistrering.

Forslagsstillerne fremmer 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.»

Unntak for N3G-kjøretøy fra plikten til å ha underkjørings- og sidehinder

N3G-kjøretøy er lastebiler som er ment å brukes i terreng, gjerne med firehjulstrekk. Standard sikkerhetskrav for tunge kjøretøy er at man skal ha underkjøringshinder foran og bak samt sidehinder. Disse kjøretøyenes bruksområde tilsier at man ikke kan ha slikt utstyr på bilen i praktisk bruk, da det blir ødelagt i terrenget. Det er allerede gjort et generelt unntak fra underkjøringshinder i front, men de andre kravene gjelder fortsatt. Felles europeiske regler lar det være opp til hvert enkelt land å bestemme om kravene til side- og underkjøringshinder skal være gjeldene for denne kjø-

retøykategorien. Forslagsstillerne mener unntaksadgangen for disse kjøretøyene skal benyttes slik at det gis fritak også for underkjøringshinder bak og for sidehinder.

Forslagsstillerne fremmer følgende forslag:

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

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

f o r s l a g :

1. Stortinget ber regjeringen delegere 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.

10. februar 2021

Bård Hoksrud

Morten Stordalen

Tor André Johnsen

Hans Andreas Limi

Terje Halleland

Gisle Meininger Saudland