

Det Kongelige samferdselsdepartement

Oslo, 23. mai 2023

## 23/1021 Høring - Presisering av virkeområdet for krav til kollisjonssikkerhet for buss i løyvepliktig transport

Bilimportørenes Landsforening (BIL) viser til høring av 4. mai i år, samt til tidligere høring som vi også besvarte.

Videre viser vi til møte hos Samferdselsministeren 14. februar i år.

### Ikrafttreden

I første høringsrunde, i møte med departementet 14. februar, og i e-post av 19. april i år, har BIL presisert behov for overgangstid fra vedtak til ikrafttreden.

Vi har senest uttalt at 1. juli 2024 er absolutt tidligste praktikable tidspunkt for ikrafttreden, mens 1.1.2025 vil være å foretrekke med tanke på prosessen vis a vis bussprodusentene.

Likevel står bl.a. følgende i høringsnotatet: «*Ikrafttredelsestidspunktet har vært utredet ytterligere etter høringen i samråd med bransjerepresentanter. Samferdselsdepartementet oppfatter at bransjen forventer å kunne etterleve de nye sikkerhetskravene nokså raskt, og i de aller fleste tilfeller i løpet av 2023.*»

Her har departementet gått langt vekk fra BILs innspill, og vi kjenner ikke dette igjen som noe som har kommet fra oss.

Tid har gått, og 1.1.2025 er nå egentlig absolutt tidligste akseptable ikrafttreden.

1. oktober 2023 blir da ikke sett på som mulig, med mindre en effektiv dispensasjonsordning etableres, noe departementet delvis gjør – se nedenfor.

Selv om det også i dag forekommer enkelte leveranser av busser som oppfyller kravet som et anbudskrav, er det noe helt annet – og oftest for sent - å omstille en større (eller mindre) ordre som er i bestilling og/eller i produksjon.

Enda verre blir det når nå også busser som ikke er del av anbud foreslås omfattet.

BIL henstiller til departementet å utelate disse!

### Dispensasjon

I møte 14.2. fremhevet vi subsidiært at det må etableres en dispensasjonsmulighet i tilfelle departementet velger tidligere ikrafttreden enn vi foreslo. En slik dispensasjonsmulighet må være enkel, forutsigbar og gi rom for nødvendig overgangstid, noe departementet prisverdig nok, men bare delvis, legger opp til:

*«Departementet legger til grunn at eventuelle særlige forhold i enkelttilfeller knyttet til ikrafttreden vil kunne håndteres innenfor muligheten som Statens vegvesen har til å gjøre unntak etter forskriften. Dette vil eksempelvis kunne være aktuelt for busser som allerede er bestilt og hvor det å oppfylle kravet ikke vil være mulig eller vil medføre vesentlige merkostnader. Etter søknad og basert på en vurdering av omstendighetene i hver enkelt sak, kan det være aktuelt at Statens vegvesen gir unntak fra kravet.»*

Fra våre medlemmer har vi, etter at herværende høring ble sendt dem 4. mai, fått klar beskjed om at konkrete bussleveranser strekker seg over mer enn ett år, i minst ett tilfelle med mer enn 14 måneders leveringstid på ordrelagte busser. Ergo må det gis dispensasjon minimum ut 2024.

Et minimumskrav må også være en særdeles enkel og helt forutsigbar søknadsprosess for å få innvilget dispensasjon. Selvsagt må myndighetene kunne avkreve dokumentasjon for behovet for dispensasjon.

Der støter vi på nok en komplikasjon, nemlig at busser i ordre først tildeles chassis-nummer (VIN-nummer) et godt stykke ut i produksjonsprosessen, så dispensasjon må gis for en «batch» definert med antall og type busser, som senere kan suppleres med VIN-nummer.

Departementet godtar også virtuell testing, noe vi har satt som en klar forutsetning. Det er bra, men vi reiser noen spørsmål rundt dokumentasjon av den virtuelle testen. Det henvises til 5.1.6 som sier følgende: «5.1.6. *None of the tests A, B, C, need be carried out if the manufacturer can show by computer simulation or calculations of the strength of the component parts of the cab or by other means to the satisfaction of the Technical Service that the cab will not undergo deformation dangerous to the occupants (penetration into the survival space) if subjected to the conditions of the tests.*»

Virtuell test iht. pkt. 5.1.6 kan aksepteres så lenge pkt. 5.3.2. ikke inkluderes. “5.3.2. *None of the doors shall open during the tests, but the doors shall not be required to open after testing*”.

Det er ikke mulig å bevise at dører holdes stengt ved simulering (påpekt av fabrikk).

Fabrikant kan utstede datasimuleringer, og siden akkreditering ikke nevnes, tar vi for gitt at det ikke er behov for det. Er dette åpenbart, eller er det behov for avklaringer?

Skal dokumentasjonen utstedes for hvert enkelt kjøretøy (VIN), eller kan den knyttes opp mot en typegodkjenning eller modellserie?

Hvem er ansvarlig for innkreving av dokumentasjon, og hvordan skal denne være tilgjengelig? For de busser som i dag er typegodkjente og ikke krever sentral dokumentgodkjenning, vil denne forskriftendringen medføre endrede rutiner for registrering?

BIL har forståelse for formålet med høringen, og avstår derfor fra å avvise forslaget, som egentlig er et teknisk handelshinder som bryter med EØS-avtalen. Det poenget lar vi ligge i denne saken, selv om det da blir små volumer, store kostnader pr. enhet og store omstillinger i produksjonen bare for det lille, norske markedet.

Vi setter, som departementet, sikkerheten høyt.

Derfor forventer vi respekt for at det må utformes en dispensasjonsordning som blir slik at den er helt forutsigbar og gir lang nok overgangstid for alle busser der det kan dokumenteres behov for dispensasjon, uansett antall.

På samme måte forventer vi aksept for våre øvrige synspunkter.

Våre ovenstående innvendinger og presiseringer må tas inn i forskriftsteksten.

Med vennlig hilsen

**BILIMPORTØRENE LANDSFORENING**

Tore Lillemork  
Teknisk direktør