

Statens vegvesen
firmapost@vegvesen.no

Vår dato: 27.04.2022
Deres dato: 27.01.2022

Deres referanse: 21/238225-4

Høring om nye krav til frontbeskyttelse for buss i løyvepliktig transport

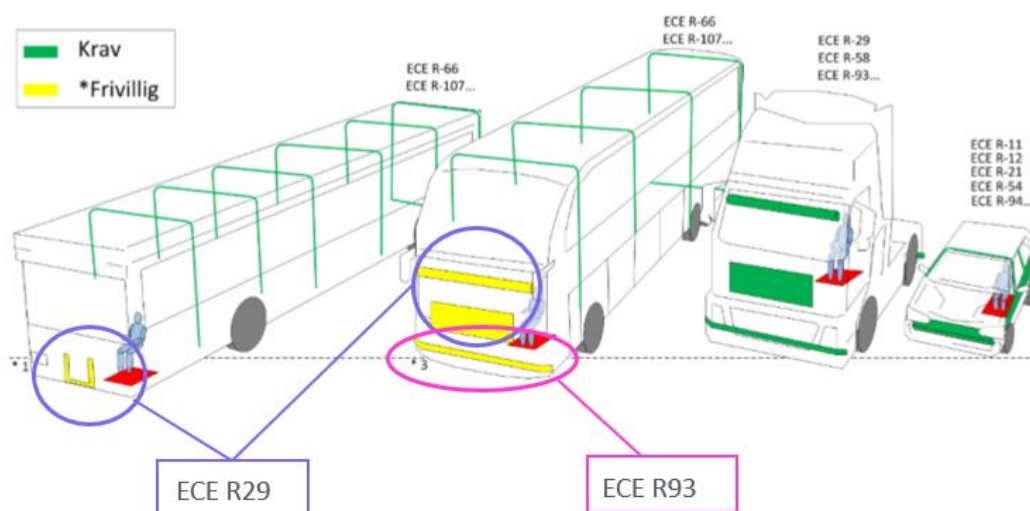
Statens vegvesen foreslår å innføre krav til styrket frontbeskyttelse for busser i løyvepliktig transport fra 01.01.23. NHO Transport viser til høringsgrunnlag med referanse 21/238225-4 og takker for muligheten til å gi en uttalelse.

Sikkerhet i buss er viktig

NHO Transports medlemsbedrifter utfører busstransport på norske veier 365 dager i året. Trygge kollektivreiser avhenger av svært mange forhold, som veistandard og -vedlikehold, medtrafikanter, bussmateriell, førerstøttesystemer og ikke minst gode yrkessjåfører.

Som bransje- og arbeidsgiverforening samarbeider NHO Transport bredt med bransjen og myndighetene for å bedre kollisjonssikkerheten ved ulykker. Krav til styrket beskyttelse i fronten av bussen har vært hovedsaken siden Nafstad-ulykken i november 2017. Bussjåførene skal ha både faktisk og opplevd trygghet på jobben.

Europeiske eller internasjonale krav tilpasset busser er løsningen



Statens havarikommisjon gjorde en grundig undersøkelse av møteulykken mellom to busser i klasse II ved Nafstad. I [Vei rapport 2019/04](#) har kommisjonen dokumentert kollisjonsbeskyttelsen i ulike kjøretøygrupper i figur 26. Den er ovenfor supplert med markering av ECE R29 og ECE R93, som omtales i vegvesenets høringsgrunnlag.

Havarikommisjonen dokumenterer at busser, i motsetning til lastebiler og personbiler, ikke har egne regelverk for kollisjonsbeskyttelse i front. ECE R29 og ECE R93 er beskyttelselementer opprinnelig utformet for lastebiler. Hovedutfordringen er dermed å utforme og innføre et eget ECE-regelverk tilpasset buss. Slik vil samtlige bussprodusenter få et grunnlag for å utvikle tilfredsstillende, verifiserbare tekniske løsninger for kollisjonsbeskyttelse.

NHO Transport mener norske myndigheter må jobbe aktivt på politisk og faglig nivå for å påvirke det internasjonale regelverket. Det vises i den forbindelse til merknaden fra Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022-2033 i juni 2019:

"(...) Myndighetenes arbeid med å utforme og innføre ECE-krav til kollisjons-sikkerhet også ved førerplass i buss må etter k o m i t e e n s syn prioriteres høyere. Norske samferdselsmyndigheter må legge press på og søke allianser med internasjonale aktører, for å få fortgang i arbeidet med å få på plass en slik standard slik at nullvisjonen bedre kan oppnås". (Kilde: [kapittel 9, nullvisjon for drepte og hardt skadde, stortinget.no](#)).

Vurdering av det konkrete forslaget om norsk brukskrav i forskrift

NHO Transport er positiv til at Statens vegvesen foreslår tiltak for å øke kollisjonsbeskyttelsen i buss. Å stille krav på nasjonalt nivå gir større forutsigbarhet og muligheter for enhetlig dokumentasjon enn lokale anbudskrav som fordrer faglig skjønn.

Foreningen vil likevel kommentere følgende momenter ved forslaget:

- Statens vegvesens forslag medfører i praksis særnorske tekniske krav til kollisjonssikkerhet i buss. Konsekvensene av dette, blant annet tilgangen på materiell, er ikke utfyllende analysert i høringsgrunnlaget.
- Kravet foreslås å gjelde fra 01.01.23. Dersom forskriftsendringen blir vedtatt etter høringsrunden, er det kort tidshorisont for produsentene som skal utvikle og dokumentere kravet. Statens vegvesen bør vurdere å utsette kravet til 01.01.24.
- Det skal stilles krav til beskyttelselementer som opprinnelig er utformet for lastebiler. Dokumentasjon på hvilken effekt disse kravene har ved kollisjoner mellom buss og andre kjøretøy fremgår ikke i høringsgrunnlaget. For å sikre ønsket effekt bør Statens vegvesen vurdere å analysere dette nærmere.

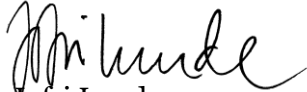
- Håndhevelsen av ECE-kravet i norsk forskrift må avklares for å sikre etterlevelse av kravet og like konkurransevilkår. Pendelslagtest eller teoretisk utregning er eksempler på dokumentasjonskrav.
- Statens vegvesen anslår en merkostnad på 30.000 kroner per kjøretøy for å tilfredsstille kravet. Denne kostnaden bør kvalitetssikres med representanter for bussprodusentene.
- Kravet vil kun omfatte norske turbusser og ikke busser registrert i andre land. Dette vil medføre en merkostnad og dermed konkurranseulemppe for norske selskaper.
- Noen av busselskapene opererer i flere nordiske land. Forflytning og gjenbruk av materiell mellom landene kan bli begrenset som følge av særnorske krav.

NHO Transport viser også til de faglige vurderingene av forslaget Tide AS har gitt i sitt høringsvar.

Foreningen oppfordrer Statens vegvesen til å invitere til en dialog med alle interessentene om hvordan leverandørindustrien kan mobiliseres og det europeiske regelverket utvikles.

Vennlig hilsen

NHO Transport



Jofri Lunde

næringspolitisk sjef