



Statens vegvesen

**Høring - forslag til forskrift om bruk av
kjøretøy nytt kapittel 5 med vedlegg og
endringer i §§ 6-2 og 3-4, samt
endringer i forskrift om gebyr for
overlasting § 1**

Høringsnotat

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

16. juli 2012

Innhold

Innhold	2
Del I Bakgrunn	10
Del II Relevant regelverk	12
1. EØS-rettslige rammer for regelverket om de største tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg i Norge	12
1.1. Rådskonferanse 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands transport og i internasjonal transport og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i fellesskapet	12
1.2 Rådskonferanse 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF om masse og dimensjoner for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere	13
1.3 Europaparlament og Rådskonferanse 2007/46/EF om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)	13
1.4 Konsekvenser av direktivene.....	13
2. Norsk regelverk	14
Del III Nærmere om endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 og § 6-2 samt § 3-415	
1. § 5-1 Begrensninger gitt ved registrering mm	15
2. § 5-2 Definisjoner.....	15
2.1 § 5-2 nr. 2 bokstav a – vogntog	15
2.2 § 5-2 bokstav b – udelbart gods	17
2.3 § 5-2 bokstav c til e – mobilkran, betongpumpebil og liftbil	20
2.3.1 Bakgrunn	20
2.3.2 Mobilkran	21
2.3.3 Betongpumpebil og liftbil	22
2.4 § 5-2 bokstav f til h – 12-tonnsvegnett, 100-tonnsvegnett og 72-tonnsvegnett	23
2.5 § 5-2 bokstav f – 12-tonnsvegnett	23
2.6 § 5-2 bokstav g – 100-tonnsvegnett	24
2.7 § 5-2 bokstav h – 72-tonnsvegnett	24
2.8 § 5-2 bokstav i til k – veggruppe IKKE, A og B.....	25
2.9 § 5-2 bokstav l – husmodul	28
2.9.1 Brakke	29
2.9.2 Husmodul	30
2.9.3 Andre godstyper	31
2.9.4 Uttrykket “husmodul”	31

2.10 Annet om begrepsbruk	32
2.10.1 Normaltransport, spesialtransport og transport av udelbart gods.....	32
2.10.2 Motorvogner i vogntog som overskrider de største tillatte vekter og dimensjoner	34
2.10.3 Tilhengere som skal brukes i vogntog med større vekter eller dimensjoner enn det som er generelt tillatt.....	36
2.10.4 Begrepsbruk vedrørende motorvogner og tilhengere som ikke overskrider de største tillatte vekter og dimensjoner	36
3. § 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjon.....	37
3.1 § 5-3 nr. 1	37
3.2 § 5-3 nr. 2 – veglister	37
3.2.1 § 5-3 nr. 2 bokstav a.....	37
3.2.2 § 5-3 nr. 2 bokstav b.....	38
3.3 § 5-3 nr. 3 – om største tillatte lengde og bredde	38
3.3.1 § 5-3 nr. 3 første ledd	38
3.3.2 § 5-3 nr. 3 annet ledd.....	39
3.4 § 5-3 nr. 4	39
3.4.1 § 5-3 nr. 4. første ledd – tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap ..	39
3.4.2 § 5-3 nr. 4 annet ledd – overgangsbestemmelse for kjøretøy førstegangsregistrert før 1. januar 1995	42
4. § 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg	43
4.1 Generelt innspill fra NLF og MEF om at antall bruksklasser skal reduseres.....	43
4.1.1 Forslag.....	43
4.1.2 Vegdirektoratets vurdering.....	43
4.1.3 Oppsummering:	45
4.2 § 5-4 nr. 1 – Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg.....	45
4.2.1 § 5-4 nr. 1 bokstav a – aksellasttabell	45
4.2.2 § 5-4 nr. 1 bokstav b – fordeling av last i boggi eller trippelboggi.....	46
4.2.3 § 5-4 nr. 1 ny bokstav c – akselløft	46
4.2.4 Innspill fra NLF vedrørende akselløft på bil.....	48
4.2.5 § 5-4 nr. 1 bokstav d – buss med luftfjæring eller tilsvarende fjæring, jf. fotnote 2 til aksellasttabellen under a	52
4.3 § 5-4 nr. 2 – Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på offentlig veg	52
4.3.1 Innspill om økt tillatt totalvekt fra 30 til 34 tonn for slepvogn med 4 eller flere aksler	52
4.2.3 Økt tillatt totalvekt for leddbuss.....	56
4.3.3 27 tonn totalvekt for semitrailer	56
4.4 § 5-4 nr. 3 – tillatt totalvekt for vogntog på offentlig veg.....	57

4.4.1 Forslag fra NLF om at hele tabell 3a og 3b om minsteavstander fjernes.....	58
4.4.2 Minsteavstand – forholdet til direktiv 96/53/EF	58
4.4.3 Forslag til endringer i tabell 3b – totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn/semitrailer.....	59
4.5 § 5-4 nr. 4 – tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg	61
4.5.1 § 5-4 nr. 4 bokstav a – tabell	61
4.5.2 § 5-4 nr. 4 bokstav b – sporingskrav	61
4.5.3 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 1.....	71
4.6 § 5-4 nr. 5 Tillatt kjøretøybredde for offentlig veg	78
4.6.1 § 5-4 nr. 5 første ledd - hovedregel	78
4.6.2 § 5-4 nr. 5 annet ledd – kjøretøy spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur.....	78
5. § 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg	79
5.1 § 5-5 nr. 1 Særlige bestemmelser om tømmertransport	79
5.2 § 5-5 nr. 2 Særlige bestemmelser om modulvogntog.....	82
5.3 § 5-5 nr. 5 til 7 Særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler, 2 båter og motorvogner M1 og N1 uten dispensasjon	82
5.3.1 Fjerning av kravet til dispensasjon for kjøring på veggruppe A og B	83
5.3.2 Endring av største tillatte lengde og bredde	84
5.3.3 Kjøring til og fra oppdrag.....	87
5.3.4 Innføring av sporingskrav	88
5.3.5 Endring av betegnelse på kjøretøy for transport av husmoduler, båter og biler	88
5.3.6 Tilføyelse av en egen bestemmelse om transport av 2 båter - § 5-5 nr. 6.....	89
5.3.7 Endret begrepsbruk	90
5.3.8 § 5-5 nr. 5 til 7 – alternativt forslag.....	91
5.3.9 Forholdet til direktiv 96/53/EF.....	93
5.4 § 5-5 nr. 8 Transport av 45-fots container direkte til eller fra skip eller jernbane	97
6. § 5-6 Kjøring med større dimensjoner for motorredskap og for transport av udelbart gods	101
6.1 § 5-6 Innledende tekst	102
6.2 § 5-6 nr. 1 – Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil	102
6.3 § 5-6 nr. 2 - Vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner og transport av udelbart gods med slike vogntog	105
6.3.1 § 5-6 nr. 2 bokstav a.....	105
6.3.2 § 5-6 nr. 2 bokstav b.....	109

6.4 § 5-6 nr. 3 – Transport av udelbart gods med motorvogn eller vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner.....	114
6.4.1 § 5-6 nr. 3 bokstav a.....	114
6.4.2 § 5-6 nr. 3 bokstav b.....	116
7. § 5-7 Vinteraksellast, teleløsning m.m.....	117
7.1 § 5-7 nr. 1	117
7.2 § 5-7 nr. 2	118
7.3 § 5-7 nr. 3 og 4	118
7.4 § 5-7 nr. 5	119
7.5 § 5-7 nr. 6	119
8. Kommentarer knyttet til forskriftsfestingen av mobilkranvegnett og 100-tonnsvegnett, samt kommentarer til innspill fra Kranutleiernes Landsforbund.....	120
8.1 Generelt	120
8.1.1 Mobilkran.....	120
8.1.2 Betongpumpebil og liftbil	125
8.1.3 Dimensjoner for mobilkran, betongpumpebil og liftbiler.	126
8.1.4 Forholdet til direktiv 96/53/EF.....	126
8.2 Besvarelse av brev fra kranutleierne vedrørende ønske om å ta i bruk 6-akslede mobilkraner med totalvekt inntil 72 tonn i Norge. Kommentar til definisjon av mobilkranvegnettet, besvarelse av brev fra kranutleierne.....	128
8.2.1 Kommentarer til kranutleiernes ønske om å ta i bruk mobilkran med totalvekt inntil 72 tonn, samt kommentarer til forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet.....	129
8.2.2 Konsekvenser for saksbehandling av dispensasjonssøknader.....	138
8.2.3 Andre ressursmessige konsekvenser av forslagene.....	139
8.2.4 Oppsummering	140
9. § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning	141
9.1 Generelt	141
9.1.1 Hva er en dispensasjon uten tidsbegrensning?	141
9.1.2 Forholdet til direktiv 96/53/EF.....	141
9.2 § 5-8 nr. 1 – Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil	142
9.2.1 § 5-8 nr. 1 bokstav a.....	142
9.2.2 § 5-8 nr. 1 bokstav b.....	142
9.2.3 § 5-8 nr. 1 bokstav c	143
9.2.4 Prosedyre utstedelse av dispensasjon og for registrering av motorredskap, mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler som er innenfor rammene av de tillatte vekter og dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning.....	143

9.3 § 5-8 nr. 2 Vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner og transport av udelbart gods med slike vogntog	144
9.3.1 § 5-8 nr. 2 bokstav a	144
9.3.2 § 5-8 nr. 2 bokstav b	145
9.3.3 § 5-8 nr. 2 bokstav c	145
9.3.4 § 5-8 nr. 2 bokstav d	145
9.4 § 5-8 nr. 3 Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt for veggruppe A og B og 12-tonnsvegnettet ved dispensasjon uten tidsbegrensning	147
9.4.1 § 5-8 nr. 3 bokstav a – tabell for tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på veggruppe A og B	147
9.4.2 § 5-8 nr. 3 bokstav b – tabell for tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på 12-tonnsvegnettet for mobilkran, betongpumpebil og liftbil	148
9.4.3 § 5-8 nr. 3 bokstav c – totalvektstabell	148
10. § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning	149
10.1 Bestemmelsens oppbygging	149
10.2 Dispensasjonsmyndighet	149
10.3 § 5-9 nr. 1 – Innledende bestemmelser	149
10.3.1 Enkeltturer, en serie transporter og årsdispensasjoner	150
10.4 § 5-9 nr. 2	152
10.4.1 § 5-9 nr. 2 bokstav a - motorredskap	153
10.4.2 § 5-9 nr. 2 bokstav b – vogntog som nevnt i § 5-6 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog	154
10.4.3 § 5-9 nr. 2 bokstav c – vogntog som nevnt i § 5-8 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog	154
10.4.4 § 5-9 nr. 2 bokstav d – transport av udelbart gods på vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner som angitt i § 5-4	154
10.4.5 § 5-9 nr. 2 – begrensninger i dimensjoner	155
10.4.6 § 5-9 nr. 2 – transport av flere udelbare kolli	156
10.5 § 5-9 nr. 3 og 4 – 100-tonnsvegnettet	157
10.6 § 5-9 nr. 3 Aksellaster	158
10.6.1 § 5-9 nr. 3 bokstav a – Veggruppe A og B	158
10.6.2 § 5-9 nr. 3 bokstav b – 100-tonnsvegnettet	158
10.7 § 5-9 nr. 3 bokstav c og nr. 4 bokstav b – Aksellast og totalvekt på veggruppe IKKE	159
10.8 § 5-9 nr. 4 Totalvekt	160
10.9 § 5-9 nr. 5 – Mobilkran, betongpumpebil og liftbil	160

10.10 § 5-9 nr. 7- Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transporter.....	162
10.10.1 § 5-9 nr. 7 bokstav a – Særlige bestemmelser om transport av husmoduler.....	162
10.10.2 § 5-9 nr. 7 bokstav b – Særlige bestemmelser om transport av 2 båter	167
10.10.3 § 5-9 nr. 7 bokstav c – Særlige bestemmelser om transport av motorvogner M1 og N1	168
10.10.4 § 5-9 nr. 7 bokstav a til c – alternativt forslag.....	169
10.10.5 § 5-9 nr. 7 bokstav d – Særlige bestemmelser om transport av tømmer i hele stammer	176
10.10.6 § 5-9 nr. 7 bokstav e – Særlige bestemmelser som transport av landbruksredskaper.....	178
10.10.7 § 5-9 nr. 7 bokstav f – Særlige bestemmelser om tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap	178
11. Kontroll og sanksjoner – ad § 5-8 nr. 4 og § 5-9 nr. 8	181
11.1 Generelt	182
11.2 Vekt	182
11.3 Dimensjoner	182
11.4 Særlig om tilbaketrekning av dispensasjon	183
11.5 Særlig om bruksforbud for transporter som foregår med dispensasjon	184
12. § 5-10 Krav til transporter med større lengde eller bredde enn tillatt etter §§ 5-4 og 5-5 nr. 1 til 3 og 8.....	186
12.1 § 5-10 nr. 1	186
12.2 § 5-10 nr. 2	186
12.2.1 Innslagspunkt for krav om ledsagelse på grunn av transportens lengde.....	186
12.2.2 Utstikkende gods i lengderetningen	187
12.2.3 Antall ledsagerkjøretøy	189
12.2.4 Andre krav	189
12.3 § 5-10 nr. 3 Særlige krav om ledsagelse for mobilkran, betongpumpebil og liftbil ..	190
12.4 Hvem skal ivareta følgefunksjonen?	190
12.5 Krav til fører av ledsagerkjøretøy	191
13. § 5-11 Kolonnekjøring med langt eller bredt gods	191
14. § 5-12 Bruk av brøytebil mv.	192
15. § 5-13 Bruk av bergingsbil.....	192
16. § 5-14 Myndighet, plikt til å medbringe dispensasjon	192
16.1 § 5-14 nr. 1 til 3.....	193
16.2 § 5-14 nr. 4 – unntak i enkelttilfelle	193
17. § 6-2 Unntak.....	197

17.1 Splitting av bestemmelsen i to ledd.....	197
17.2 Generelle unntak og unntak i enkelttilfelle	197
17.3 Understreking av at det ikke kan gis dispensasjoner i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser	199
17.4 Innføring av krav til “særlig tungtveiende omstendigheter” i §§ 6-2 nytt annet ledd og 5-14 nr. 4	200
18. § 3-4 Utstikkende gods, merking m.m.	203
18.1 § 3-4 nr. 1 – utstikkende gods	203
18.1.1 § 3-4 nr. 1 bokstav a – utstikkende gods i bredderetningen	203
18.1.2 § 3-4 nr. 1 bokstav a – gods som stikker ut bak kjøretøyet.....	203
18.1.3 § 3-4 nr. 1 bokstav b – transport av båt med bredde inntil 2,55 meter.....	207
18.2 § 3-4 nr. 5	207
18.3 § 3-4 nr. 6 – merking av lang, bred eller tung transport.....	208
18.3.1 § 3-4 nr. 6 bokstav a	208
18.3.2 § 3-4 nr. 6 bokstav b.....	209
Del IV Endringer i andre forskrifter	210
1. Endringer i forskrift om gebyr for overlasting	210
2. Endring i forskrift om gebyrsatser for kjøretøy med overlast på offentlig veg.....	211
Del V Økonomiske og administrative konsekvenser	212
1. Generelt	212
2. Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 og § 6-2.....	213
2.1 Omstrukturering av regelverket og fjerning av de materielle bestemmelsene fra riksvegliste og riksvegliste for spesialtransport (Vedlegg 1 og 2 til forskrift om bruk av kjøretøy)	213
2.2 Opprettelse og forskriftsfesting av nye vegnett.....	213
2.3 Arbeidsmengden hos dispensasjonsmyndigheten, overflytting av myndighet fra Statens vegvesen Region øst til regionvegkontorene.....	215
2.3.1 Fjerning av krav om dispensasjon	215
2.3.2 Overflytting av myndighet	215
2.3.3 72-tonnsvegnettet – adgang til å gi dispensasjon til mobilkran, betongpumpebil og liftbil for slike vekter som krever følge over bruer – § 5-9 nr. 5	217
2.4 Belastning av følgetjenesten som konsekvens av adgang til å gi dispensasjoner som krever følge over bruer til mobilkran etc. samt utvidelse av 100-tonnsvegnettet	217
2.5 Økte tillatte vekter eller dimensjoner	217
2.5.1 Tømmertransport – § 5-5 nr. 1	217
2.5.2 Økt tillatt totalvekt for leddbuss – § 5-4 nr. 4 bokstav a.....	218

2.5.3	Transport av husmoduler, båter og biler – § 5-5 nr. 5 til 7	218
2.5.4	Transport av udelbart gods – §§ 5-6 nr. 2 og 5-8 nr. 2.....	219
2.6	Innføring og endring av sporingskrav – §§ 5-5 nr. 1 og 5 til 7, 5-6 nr. 2, 5-8 nr. 1 og 2 og 5-9 nr. 7 bokstav a til d.....	219
2.6.1	Transport av tømmer med vogntog med lengde inntil 24,00 meter – § 5-5 nr. 1 .	219
2.6.2	Transport av husmoduler, båter, biler, udelbart gods og tømmer i hele stammer – §§ 5-5 nr. 5 til 7, § 5-6 nr. 2, § 5-8 nr. 2 og § 5-9 nr. 2 bokstav b og c og nr. 7 bokstav a til d.....	220
2.6.3	Mobilkran, betongpumpebil og liftbil – § 5-8 nr. 1	220
2.7	Nye og endrede krav ved transport av langt og bredt gods – §§ 5-10 og 5-11	221
2.7.1	Nye krav ved transport av langt og bredt gods – § 5-10	221
2.7.3	Nye krav til kolonnekjøring – § 5-11	222
2.8	Akselløfter – § 5-4 nr. 1 bokstav c og nr. 4 bokstav b pkt. 1 fjerde ledd.....	222
2.9	Vinterakselast og teleløsning – § 5-7	223
2.10	Endrede betegnelser på kjøretøy som kan drive transport av udelbart gods med større dimensjoner enn tillatt etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 5 og forslaget § 5-4 nr. 4 og 5 – § 5-3 nr. 3 og 4, § 5-5 nr. 5 til 7, § 5-6 nr. 2, § 5-8 nr. 2 og § 5-9 nr. 2 og 7	223
2.11	Flytting av hjemmel for dispensasjoner i enkelttilfelle ut over det som følger av kapittel 5 – § 5-14 nr. 4	225
2.12	Endrede bestemmelser om unntak som går ut over det kapittel 5 selv hjemler – § 5-14 nr. 4 og § 6-2	225
3.	Endringer i § 3-4	226
3.1	Endringer i krav til utstikkende gods og merking av utstikkende gods – § 3-4 nr. 1...	226
3.2	Tilføyelse av at angivelse av vogntoglengde på skilt som er godkjent i annet EØS-land også skal godtas – § 3-4 nr. 5	226
3.3	Tilføyelse av adgang til å anvende digitale skilt og nye krav til merking av spesialtransport – § 3-4 nr. 6	226
4.	Endringer i forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg	226
5.	Andre konsekvenser	227
5.1	Endring av VegSak som følge av flytting av dispensasjonsmyndighet	227
5.2	Endring av Utekontrollveiledningen	227
2.3	Endring av Håndbok 105 Spesialtransport.....	227

Del I Bakgrunn

Vegdirektoratet ved seksjon for trafikkantadferd har fått i oppdrag å foreta en revisjon av bruksforskriften kapittel 5 om vektorer og dimensjoner. Revisjonen innebærer en totalvurdering både når det gjelder struktur og innhold av regelverket. En sentral målsetting for arbeidet er å gjøre regelverket lettere tilgjengelig og mindre komplisert for brukerne. I tillegg til bestemmelsene i kapittel 5 blir det også ansett som nødvendig å foreslå endringer i bruksforskriften kapittel 3 § 3-4 samt i forskrift om gebyr for overlastning.

For å oppnå målsettingen med arbeidet vil det bli foreslått at regulerende bestemmelser som i dag finnes i Vedlegg 1 og 2 til forskriften samt tilhørende rundskriv og retningslinjer skal samles i forskriften. Det har vært foretatt en gjennomgang av bestemmelsene med tanke på å fjerne gjentakelser, motstrid og uklareheter.

Et utgangspunkt for revisjonen er at forskriften skal tilpasses EUs bestemmelser angående vektorer og dimensjoner, jf. direktiv 96/53/EF med endringsdirektiv og direktiv 97/27/EF med endringsdirektiv. Høringen gjør rede for på hvilke områder våre nasjonale bestemmelser avviker fra nevnte direktiver og i hvilken grad det finnes saklige grunner for å prøve bestemmelsene på ny. I den grad avvikene er på områder hvor direktivene oppstiller krav som kan fravikes ved nasjonale bestemmelser, skal det gjøres rede for i hvilken grad norske bestemmelser avviker fra øvrige nordiske lands bestemmelser samt hva som begrunner dette.

Det vil også bli foreslått en endring i bruksforskriften § 6-2. Dette åpner for at Statens vegvesen Region øst kan gi dispensasjon fra kapittel 5 i bruksforskriften i enkelttilfeller på nærmere vilkår.

Det har videre blitt sendt ut brev til Statens vegvesens regioner og til bransjen med invitasjon til å komme med innspill til endringer i regelverket. Disse innspillene vil bli omhandlet i høringsnotatet.

Regelverket om de største tillatte vektorer og dimensjoner skal ha som formål å i varetta hensynet til trafiksikkerhet, vedlikehold av infrastruktur, fremkommelighet, samt å sikre en så rasjonell, effektiv og miljøvennlig godstransport som mulig.

Regelverket om de største tillatte vektorer og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg i Norge fremkommer i dag av forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 kapittel 5, samt Vedlegg 1 og 2 til bruksforskriften. Vedlegg 1 inneholder, i tillegg til regulerende bestemmelser, veglister som viser hvilke vektorer og dimensjoner som er tillatt innenfor den enkelte riksvegstrekning. Vedlegg 2 inneholder, i tillegg til regulerende bestemmelser, også veglister som viser hvilke vektorer og dimensjoner det kan gis dispensasjon til på den enkelte riksvegstrekning. I bruksforskriften kapittel 3 § 3-4 er det gitt bestemmelser om utstikkende gods, merking m.m.

Vår oppfatning er at dagens struktur på dette regelverket er uoversiktlig da man må lete i flere bestemmelser for å finne ut hvilke krav som gjelder. Hensikten med denne revisjonen er derfor først og fremst å forenkle regelverket slik at det blir mer oversiktlig og brukervennlig. For å oppnå dette vil Vegdirektoratet foreslå å endre strukturen på regelverket ved å flytte alle regulerende bestemmelser i Vedlegg 1 og 2 til bruksforskriften og plassere disse slik at de kan leses i sammenheng med de bestemmelsene som står i bruksforskriften i dag.

Forslagene innebærer også en del materielle endringer. Dels blir disse materielle endringene gjort på bakgrunn av innspill fra ulike bransjeorganisasjoner, dels på Vegdirektoratets eget initiativ. På enkelte steder blir det også foreslått en endring av forskriftsteksten slik at denne blir mer presis. Det blir også på enkelte steder foreslått at det skal tas inn nye bestemmelser i den hensikt å gjøre regelverket klarere og mer pedagogisk oppbygd.

Del II Relevant regelverk

1. EØS-rettslige rammer for regelverket om de største tillatte vektor og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg i Norge

1.1. Rådskonrektiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands transport og i internasjonal transport og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i fellesskapet

Norge har tiltrådt direktiv 96/53/EF som senest endret ved direktiv 2002/7/EF (heretter direktiv 96/53/EF) som er bestemmende for vektor og dimensjoner for tunge kjøretøyer. Av fortalen til direktiv 96/53/EF pkt. 3 til 5 fremgår det at direktivets regler blant annet er gitt for å fastsette felles standarder for veigående kjøretøyer i medlemsstatene og for å unngå at forskjellene mellom medlemsstatenes standarder for vektor og dimensjoner er av en slik art at de kan ha ugunstig virkning på konkurransevilkårene og hindre trafikken mellom medlemsstatene. Direktivets regler skal videre gjenspeile en likevekt mellom en rasjonell og økonomisk bruk av veigående nyttekjøretøyer og kravene til vedlikehold av infrastruktur, trafiksikkerhet og vern av miljø og livsvilkår.

Etter direktiv 96/53/EF artikkel 1 nr. 1 får direktivet anvendelse på:

- a) Dimensjonene på motorvogner i gruppe M2 og M3 og på deres tilhengere i gruppe O, og på motorvogner i gruppe N2 og N3 og på deres tilhengere i gruppe O3 og O4, som definert i vedlegg II til rådskonrektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere.
- b) Vekt og visse andre data for kjøretøyerne definert i bokstav a og spesifisert i nr. 2 i vedlegg I til dette direktiv.

Etter artikkel 1 nr. 2 gjelder alle vektangivelser i direktivets vedlegg I som vegtrafikknormer og viser dermed til lastevilkår og ikke til produksjonsstandarder.

Norge og EU-landene er pålagt å harmonisere dimensjonene for godstransport i henhold til ovennevnte direktiv, jf. direktivets artikkel 4.nr. 1. Kravet om harmonisering gjelder lengde, bredde, sporingsskrav, lasteplanlengde på vogntog med slepvogn eller påhengsvogn og dimensjoner på semitrailer (jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr.1, jf. vedlegg I nr.1.1, 1.2, 1.4, - 1.8, 4.2 og 4.4.).

Direktivets artikkel 4. nr. 2 angir at medlemsstatene kan tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport (nasjonal transport) som ikke er i samsvar med kravene i direktivets vedlegg 1 pkt. 1.3 (høyde), pkt. 2 (totalvekt), pkt.3 (aksellastvektor), pkt. 4.1 (krav om at drivaksellast må være minst 25 % av kjøretøyetets totalvekt) og pkt. 4.3 (største tillatte totalvekt som funksjon av akselavstanden).

Etter artikkel 4 nr. 3 er det tillatt at kjøretøyer og vogntog har større dimensjoner enn det som er angitt i artikkel 4 nr. 1 jf. Vedlegg I. En forutsetning for dette er at kjøretøyerne frakter eller er beregnet på å frakte *udelbart gods* og i så fall kun på grunnlag av særskilte tillatelser eller på grunnlag av lignende ikke diskriminerende ordninger som avtales med myndighetene fra sak til sak.

Videre kan medlemsstatene i to tilfeller også tillate trafikk på sitt territorium, selv om de overskrider største tillatte dimensjoner for normal trafikk på offentlig veg og selv om det ikke er snakk om udelelig last. Det første er dersom det er snakk om godstransport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren. Dette kan typisk være spesialkjøretøy eller spesialvogntog som utfører transportoppdrag under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøy fra andre medlemsstater; for eksempel transport knyttet til skogsdrift og skogbruk, jf. artikkel 4 nr. 4 bokstav a. Det andre tilfellet er at det er tillatt med kjøretøy med større dimensjoner enn det som er fastsatt i artikkel 4 nr. 1 jf. vedlegg 1 dersom det er mulig å oppnå tilsvarende lastlengder ved å sette sammen motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med direktivets dimensjoner slik at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer det som er tillatt nasjonalt (modulær fremgangsmåte), jf. direktivets artikkel 4 nr. 4 bokstav b.

1.2 Rådskommisjonen 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF om masse og dimensjoner for visse grupper av motorvogner og deres tilhengere

Direktiv 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF (heretter direktiv 97/27/EF) har som formål å harmonisere de tekniske kravene til kjøretøys masse og dimensjoner. I motsetning til direktiv 96/53/EF som stiller krav til hvilke vekt og dimensjoner som er tillatt for kjøretøy i bruk, stiller dette direktivet krav om masse og dimensjoner som kjøretøyene må oppfylle ved godkjenning.

Direktiv 97/27/EF er et særskilt direktiv til det gamle typegodkjenningsdirektivet 70/156, og det nye godkjenningsdirektivet 2007/46/EF viser til direktiv 97/27/EF når det gjelder tekniske krav til masse og dimensjoner. Direktiv 97/27/EF er således ett av mange særskilte direktiv som angir hvilke tekniske krav som må være oppfylt dersom et kjøretøy skal kunne godkjennes. Dersom et kjøretøy oppfyller kravene i direktiv 97/27/EF skal det ikke bli nektet godkjent innenfor EØS-området.

1.3 Europaparlamentet og Rådskommisjonen 2007/46/EF om fastsettelse av en ramme for godkjenning av motorvogner og deres tilhengere, og av systemer, deler og tekniske enheter til slike motorvogner (rammedirektiv)

Direktiv 2007/46/EF ble vedtatt av Europaparlamentet og Rådet den 5. september 2007. Direktivet fastlegger en ramme for godkjenning av bil og tilhenger til bil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheter til disse. Med hjemmel i direktivet skal det gis utfyllende særrettsakter (direktiver og forordninger) som nærmere fastsetter ulike tekniske krav. Det er allerede vedtatt mange slike særrettsakter, og flere vil komme til. Godkjenningsdirektivet angir «rammen» for godkjenning, mens særrettsaktene angir (de tekniske) detaljene. Av denne grunn blir direktiv 2007/46/EF omtalt som rammedirektiv. Direktiv 2007/46/EF avløser det tidligere godkjenningsdirektiv 70/156/EØF. Direktiv 97/27/EF er nå gjeldende etter direktiv 2007/46/EF.

1.4 Konsekvenser av direktivene

Direktiv 96/53/EF setter, sammen med direktiv 97/27/EF, rammer for det norske regelverket om bruk av kjøretøy i den forstand at vi i det norske regelverket om bruk av kjøretøy ikke kan

ha regler som gjør at kjøretøy som oppfyller kravene i de ovennevnte direktiv ikke tillates brukt i Norge. På noen områder oppstiller direktivene absolutte krav som må følges i alle stater innenfor EØS-området, mens direktivet på andre områder oppstiller minimumskrav ved at ingen medlemsstat kan stille *strengere* krav til godkjenning og bruk av kjøretøyene enn det som fremkommer av direktivene.

På enkelte områder hvor direktivet gir handlingsrom til at den enkelte stat kan ha mer lempelige krav, har vi i Norge likevel valgt å ta inn direktivets regler. Årsaken til dette er at vi mener direktivets regel i størst mulig grad ivaretar de hensyn som den aktuelle bestemmelsen er gitt for å verne om. Dette blir kommentert nærmere i det følgende der dette er aktuelt.

2. Norsk regelverk

Det norske regelverket om vekter og dimensjoner fremgår av forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 kapittel 5 med vedlegg. Adgangen til å gi dispensasjoner som går ut over det kapittel 5 med vedlegg tillater, gis i forskriftens § 6-2. Enkelte bestemmelser om utstikkende gods samt krav til merking mm følger av § 3-4. I tillegg har mye regelverk utviklet seg gjennom praksis siden 1990. Deler av dette er samlet i notater, rundskriv og Håndbok 105 Spesialtransport.

Kapittel 5 har også to vedlegg. Disse vedleggene er egne forskrifter som kommer i ny utgave hvert år. Vedlegg 1 er forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (av 1. februar 2012 nr. 116), og inneholder de materielle bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner og vegliste som angir største tillatte vogntoglengde, aksellast og totalvekt for riksvegstrekingene. Vedlegget inneholder også en liste over tillatte riksvegstrekinger for tømmervogntog med lengde inntil 22,00 meter og totalvekt inntil 56 tonn, og riksvegstrekingene som inngår i modulvogntogvegnettet. Vedlegg 2 er forskrift om nærmere vilkår for dispensasjon og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon (av 1. februar 2012 nr. 117), og inneholder de materielle bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner ved spesialtransport uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning og med dispensasjon med tidsbegrensning. Vedlegget inneholder også en vegliste som angir veggruppe, og tillatt totalvekt, aksellast og vogntoglengde for riksvegstrekingene. Regionvegkontorene utgir årlig tilsvarende veglister for fylkes- og kommunale veger. Disse veglistene er også forskrifter. Vi bemerker at det er tillatte aksel- og totalvekter etter veglistene som er grunnlag for ileggelse av overlastgebyr (såfremt ikke tillatte vekter er angitt med trafikkskilt iht skiltforskriften § 8). Det samme gjelder dersom det skal utferdiges anmeldelse som følge av kjøring med for langt og/eller bredt kjøretøy eller vogntog.

Regelverket om teknisk godkjenning av kjøretøy finnes i dag i tre forskrifter. Forskrift om krav til kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 91 gjelder for kjøretøy godkjent før 1. januar 1995. Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) gjelder kjøretøy godkjent etter denne dato. Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil ble vedtatt 5. juli 2012, og trer i kraft 15. september. Den nye forskriften vil gjelde kjøretøy som godkjennes fra og med denne dato. Forskriften gjennomfører direktiv 2007/46/EF i norsk rett.

Del III Nærmere om endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 og § 6-2 samt § 3-4

1. § 5-1 Begrensninger gitt ved registrering mm

Paragraf 5-1 blir stående slik den er i dag. Bestemmelsen sier at det under bruken av et kjøretøy ikke er tillatt å overskride de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekter eller last på tilhengerfeste enn det kjøretøyet er registret for. Dette kan det **ikke** gis dispensasjon fra.

2. § 5-2 Definisjoner

Denne bestemmelsen er ny. Bruksforskriften har innledningsvis i § 1-2 en bestemmelse om hvilke definisjoner som gjelder for forskriften. Av denne bestemmelsen fremkommer det at «Definisjonene i vegtrafikkloven og i forskrift om krav til kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 91 og forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) av 4. oktober 1994 nr. 918 gjelder for denne forskrift». Imidlertid opereres det i bruksforskriften kapittel 5 med en del begrep som ikke er definert andre steder i regelverket. På bakgrunn av dette finner vi til tross for definisjonsbestemmelsen i § 1-2 at det er behov for en egen definisjonsbestemmelse i kapittel 5. Det fremgår av forslaget § 5-2 første ledd at definisjonene som blir gitt i denne bestemmelsen skal gjelde i tillegg til de definisjonene som følger av § 1-2.

2.1 § 5-2 nr. 2 bokstav a – vogntog

Det er behov for å definere uttrykket «vogntog» i bruksforskriften. «Vogntog» er i dag definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 11 som «Motorvogn med ett eller flere kjøretøy tilkoplede». Denne definisjonen favner alle kombinasjoner av motordrevet kjøretøy og tilhenger, både personbil, buss, lastebil og trekkbil med tilhenger. I forskrift om vektårsavgift § 3 første ledd omtales vogntog som «kombinasjoner av kjøretøy». Verken dansk eller finsk regelverk inneholder noen definisjon av «vogntog». I svensk regelverk er «fordonståg» definert i Lag (2011:559) om vegtrafikdefinitioner § 2 som «Ett motordrevet fordon med ett eller flera tilkoplade fordon».

I forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil vil de aller fleste definisjonene som er å finne i dagens kjøretøyforskrift tas ut. Forskriften inneholder ikke noen definisjon av uttrykket «vogntog».

Definisjonene i kjøretøyforskriften vil fortsatt gjelde for kjøretøy som er godkjent før den nye forskriftens ikrafttredelse, og kjøretøy som ikke er omfattet av den nye forskriften (tilhengerredskap, tilhengere til motorsykkel og tilhenger til traktor). Vi anser det likevel som hensiktsmessig å ta inn en definisjon i bruksforskriften da man med tanke på nye biler og tilhengere forholder seg til et regelverk som ikke definerer uttrykket. Behovet for dette vil øke etter hvert som flere og flere kjøretøy godkjennes etter den nye forskriften, slik at kjøretøyforskriftens definisjoner blir vanskeligere tilgjengelig. Dersom vi ikke definerer

uttrykket risikerer vi også at vogntog hvor ett eller flere kjøretøy er godkjent etter den nye forskriften ikke egentlig favnes av uttrykket. For å unngå forvirring og skape (eller videreføre) en enhetlig begrepsbruk, velger vi derfor å definere «vogntog» direkte i bruksforskriften.

Uttrykket «vogntog» favner alle kjøretøy som etter vegtrafikklovens definisjon av begrepet er å anse som motorvogn. Det vil si både personbiler, lastebiler, trekkvogner, traktorer, motorredskap, motorsykkel, ATV og beltebiler. På dette punktet skiller forslaget tekst seg ikke fra dagens definisjon slik den står i kjøretøyforskriften. Fremfor kjøretøyforskriftens uttrykk «tilhenger» har vi imidlertid valgt å nærmere angi hvilke tilhengertyper som kan være del av et vogntog. Dette skyldes at begrepsbruken i den norske oversettelsen av direktiv 96/53/EF ikke samsvarer helt med de danske og engelske oversettelsene.

Direktiv 96/53/EF 2 fjerde strekpunkt definerer «vogntog» som

- et vogntog som består av en motorvogn tilkople en tilhenger, eller
- et semitrailervogntog som består av en motorvogn tilkople en semitrailer

Den engelske oversettelsen av direktivet definerer et vogntog slik:

‘vehicle combination’ shall mean either

- a road train consisting of a motor vehicle coupled with a trailer or
- an articulated vehicle consisting of a motor vehicle coupled with a semi-trailer

Den danske oversettelsen av direktivet definerer vogntog slik:

«vogntog»:

- enten et påhengsvogntog bestående af et motorkøretøj med tilkoblet påhengsvogn
- eller et sættevogntog bestående af et trækkende motorkøretøj og en tilkoblet sættevogn

Den norske definisjonen av «vogntog» sammenfaller altså ikke helt med den danske og engelske definisjonen. Dersom den norske oversettelsen skulle tilsvare disse burde vogntog vært definert slik:

«Vogntog»

- vogntog (eventuelt kjøretøykombinasjon) bestående av motorvogn tilkoblet slep- eller påhengsvogn, eller
- vogntog (eventuelt kjøretøykombinasjon) bestående av motorvogn tilkoblet semitrailer

Som det beskrives i detalj i opererer direktivet med et skille mellom «vanlig» vogntog og semitrailervogntog, som ikke finnes igjen i norsk regelverk eller norsk dagligtale. Gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy bruker «vogntog» som en samlebetegnelse for både «ekte» vogntog og semitrailervogntog. På de punktene hvor regelverket skiller mellom disse kommer dette til uttrykk ved at man spesifikt omtaler «motorvogn med slepvogn», «motorvogn med påhengsvogn» eller «motorvogn med semitrailer». Der forskriften kun omtaler «vogntog», omfattes alle disse kombinasjonene.

Grunnet den nære sammenhengen mellom direktiv 96/53/EF og bestemmelsene i bruksforskriften kapittel 5 med vedlegg, anser vi det som hensiktsmessig å innta en definisjon i bruksforskriften som tydeliggjør at uttrykket «vogntog» her også omfatter semitrailervogntog. For å oppnå dette foreslår vi å innta den foreslåtte forskriftsteksten i § 5-2 bokstav a.

Valget av uttrykket «motorvogn tilkoblet slevvogn, påhengsvogn eller semitrailer» medfører at enhver tilhenger som er konstruert slik at den faller innenfor en av disse kategoriene er omfattet. Dette gjelder uavhengig av hva slags motorvogn den er konstruert for å trekkes av. Uttrykket får imidlertid den konsekvens av kjøretøykombinasjon bestående av motorvogn og tilhenger som ikke faller innenfor disse kategoriene ikke er å anse som «vogntog» etter bestemmelsens ordlyd.

Definisjonen omfatter også kjøretøykombinasjon bestående av motorvogn tilkoblet tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap. Dette fordi det i § 5-3 nr. 4 første ledd uttales at når uttrykkene slevvogn, påhengsvogn og semitrailer benyttes, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap.

2.2 § 5-2 bokstav b – udelbart gods

En av hovedintensjonene med denne revisjonen er å løfte frem og i større grad synliggjøre at adgangen til å kunne gi dispensasjon til å kjøre med større vekter eller dimensjoner enn generelt tillatt, som hovedregel kun gjelder transport av *udelbart gods*, jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 3. Unntaksregelen er gitt i artikkel. 4 nr. 4 bokstav a og b. Denne kommer vi tilbake til senere i brevet.

Denne systematikken er ikke ny. Skillet på delelig og udelelig last er like viktig i dagens forskrift, men vi ønsker nå å løfte dette skillet mer frem. Da begrepet ”udelbart gods” er et veldig sentralt begrep i regelverket er det ønskelig fra Vegdirektoratets side at dette begrepet defineres i forskriften. Direktiv 96/53/EF artikkel. 2 angir en definisjon av begrepet ”udelelig last”. Denne definisjonen er bindende for medlemsstatene i den forstand at det som hovedregel, jf. artikkel 4 nr. 3, må transporteres gods som oppfyller denne definisjonen dersom det skal tillates at direktivets bestemmelser om de største tillatte dimensjoner, jf. direktivets artikkel 4 nr. 1, skal overskrides. All den tid direktivets definisjon er bindende for Norge finner Vegdirektoratet det derfor hensiktsmessig å foreslå at bruksforskriftens definisjon av ”udelbart gods” bygger på direktivets definisjon av ”udelelig last”.

Årsaken til at vi i Norge velger å kalle det for udelbart ”gods” og ikke udelbar ”last” skriver seg tilbake til innføringen av bruksforskriften i 1990. Den gangen ble begrepene ”akseltrykk”, ”boggitrykk” og ”trippelboggitrykk” byttet ut med begrepene “aksellast” og “last fra akselkombinasjon”. Dette for å presisere at disse begrepene skal omfatte hele den vekten som overføres fra kjøretøyet gjennom akselen og dens hjul til vegbanen. For å unngå begrepsforvirring valgte man den gang å bytte ut begrepet ”last” med begrepet ”gods” når det var snakk om å benevne det som ble transportert på kjøretøyet. Begrepet gods blir nå gjennomgående benyttet i bruksforskriften og er såpass innarbeidet at vi ikke ser noen grunn til å endre på dette selv om direktivet bruker begrepet ”udelelig last”.

Det følger av direktivet artikkel 4, bestemmelsen sett i sammenheng, at grunnregelen er at last skal plasseres slik at den totale bredden og lengden blir minst mulig. Det er ikke tillatt å plassere flere lastenheter ved siden av hverandre dersom bredden på kjøretøyet/vogntoget, last inkludert, med dette overstiger hva som er alminnelig tillatt for offentlig veg. Det er heller ikke tillatt å laste flere lastenheter etter hverandre dersom lengden på kjøretøyet/vogntoget, last inkludert, med dette overstiger hva som er alminnelig tillatt for offentlig veg.

Overskridelse av største lengde og/eller bredde kan bare tillates etter dispensasjon og dersom det er tale om transport av udelelig last. Transport av udelelig last må som hovedregel forstås

som transport av én udelelig lastenhet. Sett hen til formålet med artikkel 4 nr. 3 må det likevel gjelde i alle fall to unntak fra denne hovedregelen:

- Det må likevel være tillatt å transportere flere særlig brede, udelelige lastenheter samtidig så lenge lengden på kjøretøyet/vogntoget med dette ikke overstiger hva som er alminnelig tillatt for offentlig veg og lastenhetene ikke er plassert ved siden av hverandre.
- Det må på samme måte likevel være tillatt å transportere flere særlig lange, udelelige lastenheter, for eksempel stolper, så lenge de ikke er plassert etter hverandre i lengderetningen.

Slik Vegdirektoratet vurderer det er det ikke grunnlag for å trekke den slutning at uttrykket ”uten urimelige kostnader” slik dette er formulert i direktivet artikkel 2, peker hen på transportkostnader. Formuleringen står sammen med uttrykket «fare for skade».

Vegdirektoratet tolker dette som at «uten urimelige kostnader» henviser først og fremst til kostnadene ved selve operasjonen å dele en lastenhet i flere enheter og ikke at det å måtte fordele flere lastenheter på flere transportert i seg selv gir økte transportkostnader.

Imidlertid er det ikke tilstrekkelig at godset ikke kan deles uten urimelige kostnader og/eller fare for skade. Først dersom en lastenhet er så tungt og/eller omfangsrikt at det ikke er mulig å transportere det med vogntog som ikke overskrider de største tillatte vekt og dimensjoner ved transport av delbart gods, vil lastenheten være å anse som «udelbar» i direktivets og forskriftens forstand. En lastenhet som er for lang til å transporteres på motorvogn, vil likevel ikke anses for å være «udelbar» dersom den kan transporteres på semitrailer som ikke overskrider største tillatte lengde. Dette er bakgrunnen for at definisjonen av «udelbart gods» vil inneholde en passus om at godset *«på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogn eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4»*. Videre får denne sondringen også betydning for adgangen til å transportere gods med vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde og/eller bredde.

Etter dagens § 5-6 nr. 1 bokstav b er «plater, container og annen storbeholder» ikke å anse som udelbart gods, og det kan dermed ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av slike. Det er heller ikke tillatt å transportere slike med dispensasjon uten tidsbegrensning eller uten dispensasjon etter bestemmelsene i dagens § 5-7 jf. vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b. Dispensasjon må dermed gis med hjemmel i § 6-2 av Statens vegvesen Region Øst i enkelttilfelle og Vegdirektoratet dersom det dreier seg om generelle unntak.

Etter Vegdirektoratets oppfatning må det være på det rene at transport av containere eller lignende storbeholdere med delbart gods oppi ikke kan anses som transport av udelbart gods. Det vil ikke være noe problem å foreta en slik transport innenfor lovlige dimensjoner. Transport av plater regnes heller ikke som transport av udelbart gods all den tid man kan få en slik transport til å holde seg innenfor de største tillatte dimensjoner, om nødvendig ved bruk av skråstilt lastestativ som nevnt i bruksforskriften § 3-2 nr. 3. Årsaken til at plater ikke anses som ”udelbart gods” er at det ikke er et praktisk problem å dele disse før transport og sveise dem sammen igjen på leveringsstedet. Plater tilfredsstillter dermed ikke kravet til at deling må medføre urimelige kostnader eller fare for skade.

Dersom man kan overholde de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 ved å skråstille langt eller bredt gods anses godset ikke som udelbart i forskriftens forstand. Vurderingstemaet vil videre være hvorvidt det er mulig å skråstille lastenhetene uten fare for skade, jf. ovenfor.

Dersom godsets dimensjoner gjør det mulig å komme innenfor største tillatte lengde og bredde etter § 5-4 og veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, men er av en slik art at det ikke tåler å skråstilles, vil det likevel kunne anses som udelbart.

Som nevnt er « ... container og annen storbeholder» etter § 5-6 nr. 1 bokstav b ikke å anse som udelbart gods. En særskilt problemstilling i denne forbindelse er transport av *innredede* containere. Det kan dreie seg om mobile verksteder, feltsykehus og lignende. Så lenge slik container har dimensjoner som ikke medfører at de alminnelige bestemmelsene om vekter og dimensjoner i dagens vedlegg 1 og forslaget § 5-4 overskrides, kan slike containere fritt transporteres. Problemet oppstår dersom containeren har større vekter og/eller dimensjoner enn dette.

Vi anser det imidlertid som svært upraktisk at det skal være behov for å gå vegen om særlige unntak med hjemmel i forslaget §§ 5-14 nr. 4 og 6-2 nytt annet ledd for å muliggjøre transport av innredede containere. Definisjonen av «husmodul» i forslaget § 5-2 bokstav m) omfatter ikke innredede containere. Grunnen til dette er at «husmodul» etter forskriftsendringen skal være betegnelsen på godstyper hvor det tillates transportert *to* kollen som medfører at transporten får *både* større lengde og større bredde enn tillatt etter § 5-4. Vi ønsker ikke å inkludere innredede containere i denne ordningen. Adgangen til å transportere innredede containere med større dimensjoner enn tillatt etter § 5-4 må dermed følge av andre bestemmelser enn forslaget § 5-5.

Den danske Særtransportbekendtgørelsen § 29 stk. 4 uttaler at *En container, der er indrettet eller benyttes til en arbejdsopgave (f.eks. personalerum, kontor, mobilt værksted, mobilt hospital, fastinstallert generator, rensningsanlæg o. lign.) anses som udeleligt gods, uanset den transporteres med det tilbehør, der er naturligt for dens funktion.*

Den enkleste og mest hensiktsmessige løsningen på dette problemet er å innta en formulering tilsvarende den danske, som innebærer at en innredet container kan transporteres med nettopp innredningen og likevel anses som «udelbart gods». Vi har også valgt å ta med formuleringen om at det også kan medbringes tilbehør som er naturlig for funksjonen containeren skal utføre. Dette for å unngå den vanskelige grensdragningen mellom hva som er «innredning» og hva som er utstyr som er nødvendig for at containeren skal kunne oppfylle sin funksjon.

Hva gjelder innredede 45-fots containere, vil disse kunne transporteres på veg på samme vilkår som vanlige 45-fots containere – ved transport direkte til eller fra sjø eller jernbane som angitt i forslaget § 5-5 nr. 8.

Etter Vegdirektoratets vurdering er følgende definisjon av begrepet ”udelbart gods” dekkende og i tråd med begrepets meningsinnhold etter direktivet:

”Udelbart gods: Gods som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogn eller vogntog, som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4.

Plater, container eller annen storbeholder regnes ikke som udelbart gods. En container som er innredet eller som utfører en arbeidsoppgave for eksempel kontor, mobilt verksted eller mobilt sykehus, anses likevel som udelbart gods selv om den transporteres med slikt tilbehør som er naturlig for dens funksjon.

Med mindre annet følger direkte av denne forskrift, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet/vogntoget med dette overskrider største tillatte lengde for offentlig veg. Det regnes heller ikke som transport av udelbart gods dersom det plasseres flere lastenheter ved siden av hverandre og bredden på kjøretøyet/vogntoget med dette overstiger bredden for offentlig veg.”

Vegdirektoratet vil avslutningsvis bemerke at siden vi i Norge har nasjonale vektbestemmelser som avviker fra direktivets vektbestemmelser, noe som er tillatt for medlemsstatene jf. artikkel 4 nr. 2 bokstav a og b, vil begrepet “udelbart gods” nødvendigvis få et litt annet meningsinnhold når det kommer til vekter enn direktivets begrep “udelelig last”. I Norge er største tillatte totalvekt for vogntog 50 tonn mot 40 tonn i EU. Dette vil medføre at transport av gods innenfor de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 og med en totalvekt på 50 tonn, forutsatt at vilkårene for dette er oppfylt, er å anse som en transport av delbart gods. Dette gjelder selv om det transporteres et kolli som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter uten urimelige kostnader eller fare for skade. Etter direktivets bestemmelser vil imidlertid den samme transporten anses som en transport av “udelelig last” da den har større totalvekt enn det som er tillatt etter direktivet.

På enkelte punkter er imidlertid de norske vektbestemmelsene strengere enn direktivets bestemmelser. Derfor har vi tatt inn i forskriften at kjøretøy i internasjonal transport som oppfyller kravene i direktiv 96/53 som senest endret ved direktiv 2002/7/EF kan kjøre på veg i Bk10 uten dispensasjon, jf. dagens bestemmelse i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 nr. 1 og forslaget til ny forskrift § 5-3 nr.1 jf. kommentar til denne bestemmelsen. I de tilfellene hvor det norske regelverket er strengere enn direktivet blir det motsatt. Gods som blir ansett som udelbart etter det norske regelverket blir ansett for å være delbart etter direktivet.

Vegdirektoratet tolker direktivets bestemmelse dithen at de største tillatte vekter og dimensjoner skal overholdes så langt det er mulig. Det vil si at det ikke er tillatt å overskride de største tillatte vekter dersom det er mulig å transportere godset innenfor de generelt tillatte vektene, man får f.eks. ikke dispensasjon til å frakte et veldig tungt gods på en lastebil når det lovlig kan transporteres på en semitrailer. Videre vil det ikke være tillatt å overskride de største tillatte dimensjoner med mindre det er nødvendig for å få transportert godset. Det vil f.eks. ikke være adgang til å benytte et kjøretøy som overskrider både tillatt lengde og bredde dersom godset bare overskrider den største tillatte lengde. Problemstillingene rundt dette utdypes nærmere i kommentarene til § 5-6 (transport av udelbart gods uten dispensasjon) nr. 2 og i § 5-8 (dispensasjon uten tidsbegrensning).

2.3 § 5-2 bokstav c til e – mobilkran, betongpumpebil og liftbil

2.3.1 Bakgrunn

Etter dagens forskriftstekst i bruksforskriften § 5-6 nr. 1 bokstav a kan det gis dispensasjon uten tidsbegrensning til «*motorredskap eller vogntog som er konstruert for større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter Vedlegg 1 og veglister i henhold til dette*». Med motorredskap menes i denne sammenhengen også mobilkran. I Norge har vi til nå ansett mobilkraner for å falle inn under definisjonen i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4, noe som er i strid med det som fremgår av det gamle typegodkjenningsdirektivet 70/156/EØF. Det har også forekommet at mobilkraner har blitt registrert som bil N2 eller N3 (lastebil). I tillegg til mobilkraner opplyser dispensasjonsmyndigheten hos Statens vegvesen Region øst at det er praksis for å gi

dispensasjon uten tidsbegrensning også til betongpumpebiler. Mobilkraner og betongpumpebiler får etter dagens regler dispensasjon til å kjøre med de aksellaster og totalvekter som fremkommer av vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b til d på veger som er klassifisert som Bk 10. Etter disse bestemmelsene er største tillatte totalvekt 65 tonn.

I tillegg til dette er det praksis for at mobilkraner på et begrenset vegnett, det såkalte «mobilkranvegnettet», får dispensasjon til å kjøre med aksellast/last fra akselkombinasjon inntil 12/24/28 tonn på henholdsvis enkel aksel/boggi/trippelboggiaksel (for enkelhets skyld heretter kalt «aksellaster inntil 12 tonn»). For både boggi- og trippelboggikombinasjoner er det lagt til grunn en innbyrdes akselavstand på 1,30 – 1,80 meter. Største tillatte totalvekt på dette vegnettet er også 65 tonn. Dispensasjonene gis av Region øst med hjemmel i bruksforskriften § 6-2 annet punktum. I dag er det bare mobilkraner som får dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med aksellast inntil 12 tonn på dette vegnettet.

I forbindelse med revisjonen av regelverket om vekter og dimensjoner ønsker Vegdirektoratet å forskriftsfeste det såkalte mobilkranvegnettet. Det vil være enklere både for bransjen og Statens vegvesens utekontrollører dersom vilkårene for kjøring med mobilkran på offentlig veg og for hvilke veger dette gjelder, klart fremkommer av forskriften. Vegdirektoratet er også av den oppfatning at særreglene som har utviklet seg gjennom dispensasjonspraksis må sendes på høring slik at høringsinstansene får uttale seg om sitt syn på regelverket for bruk av mobilkraner på offentlig veg.

På denne bakgrunn er det ønskelig at regelverket inneholder en definisjon av kjøretøytypene som kan få benytte 12-tonnsvegnettet, slik at disse kan atskilles fra andre typer motorredskaper og vogntog som transporterer eller er beregnet på transport av udelbart gods.

2.3.2 Mobilkran

Det har kommet et nytt direktiv 2007/46/EF for godkjenning av bil og tilhenger til bil. I dette direktivet faller mobilkran under kjøretøykategori N3: «*Kjøretøyer for godsbefordring med en totalmasse på over 12 000 kg*» (dansk oversettelse), jf. direktivets vedlegg II bokstav A. I direktivets vedlegg II pkt. 5.7 er det gitt følgende definisjon av mobilkran: «*Ved mobilkran forstås et kjøretøy i klasse N3 til særlig anvendelse, som ikke er utstyret til godsbefordring, men som er forsynet med en kran med et løftemoment på minst 400 kNm*» (dansk oversettelse).

I Vegdirektoratets høringsbrev av 19. desember 2008 vedrørende implementering av nytt godkjenningsdirektiv 2007/46/EF, om forslag til ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, blir det foreslått at kjøretøyforskriften skal erstattes av ny forskrift når det gjelder godkjenning av bil og tilhenger til bil. Dette betyr at definisjonen av mobilkran i direktiv 2007/46/EF vil gjelde fra det tidspunktet den nye forskriften trer i kraft.

Forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil ble vedtatt 5. juli 2012, med dato for ikrafttredelse satt til 15. september 2012. På bakgrunn av det som er sagt ovenfor finner Vegdirektoratet det nødvendig å innta en definisjon av «mobilkran» i bruksforskriften. En slik definisjon må omfatte mobilkraner registrert både før og etter den nye godkjenningsforskriftens ikrafttredelse. Godkjenningsforskriftens definisjon kan ikke benyttes da denne vil medføre at mobilkraner registrert før dennes ikrafttredelse ikke vil være omfattet og dermed også utelukket fra å trafikkere mobilkranvegnettet.

Mobilkraner i Norge blir i dag som nevnt i hovedsak godkjent og registrert som motorredskap og i noen tilfeller som bil N2 eller N3, mens direktivets definisjon vil gjelde for mobilkraner registrert etter at godkjenningforskriften trer i kraft. Definisjonen av mobilkran i bruksforskriften må derfor være så vid at alle de ovennevnte typer mobilkraner omfattes. Vi har valgt å ikke stille krav om kranens løftekapasitet da vi ikke vet om alle mobilkraner som er i bruk i dag har en kran med løftekapasitet på minst 400 kNm. Hovedkriteriet er at disse kjøretøyene ikke er konstruert for transport av gods slik at det ikke vil være aktuelt å misbruke ordningen ved å sette en liten kran på en lastebil og transportere gods med 12 tonns aksellast.

På bakgrunn av dette foreslås følgende definisjon av mobilkran: «*Mobilkran: Motorvogn gruppe N3 eller motorredskap som ikke er konstruert for transport av gods og som har fast montert redskap (kran).*»

Ved å velge et så generelt uttrykk som «motorvogn» oppnår vi at både bil N2 og N3 (lastebil) og motorredskap er omfattet. Når disse uttrykkene samtidig blir nevnt i definisjonen og det også blir sagt at motorvognen skal være innrettet for og ha et fast montert redskap (kran) mener vi at definisjonen både er tilstrekkelig vid og tilstrekkelig presis.

2.3.3 Betongpumpebil og liftbil

Foruten mobilkran blir det som nevnt også foreslått at tilsvarende utstyr som mobilkran kan tillates brukt med aksellast inntil 12 tonn på 12-tonnsvegnettet. I tillegg til mobilkran omtaler European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports "Mobile cranes and similar equipment", og uttaler at de samme hensyn for å kunne forflytte seg på vegnettet også gjør seg gjeldende for tilsvarende utstyr som pumpebiler og sammenkoblede kraner, slik at disse kjøretøytypene kan forflyttes rundt på samme vilkår som mobilkraner. Bruksforskriften må dermed også inneholde en definisjon av hvilke kjøretøy dette omfatter.

Det har vist seg å være vanskelig å gi en eksakt definisjon av hvilke typer kjøretøy vi mener skal tillates brukt med aksellast inntil 12 tonn på 12-tonnsvegnettet. Hovedkriteriet er at disse kjøretøyene ikke er konstruert for å transportere gods og at de således ikke har mulighet til å medbringe nyttelast. Videre er det nødvendig å spesifisere at kjøretøyene skal være utstyrt med et redskap som for eksempel kran, pumpe eller lift. Det kan tenkes at dette er andre typer kjøretøy enn betongpumpebil og liftbil, og vi vil derfor foreslå en litt vid definisjon slik at andre typer kjøretøy også vil kunne falle inn under denne. På denne måten vil kjøretøy som tjener de samme formålene som mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler, ikke bli utelukket fra å kunne kjøre på samme vilkår. Dette vil inkludere N3 kjøretøy som ikke er innrettet for transport av gods og som er utstyrt med et fast montert redskap. Hvorvidt motorvognen er innrettet slik at den faller innenfor definisjonene, vil være opp til dispensasjonsmyndigheten å avgjøre ved utstedelse av dispensasjon.

På denne bakgrunn vil vi foreslå følgende definisjon av betongpumpebil: "*Betongpumpebil: Motorvogn gruppe N3 som ikke er konstruert for transport av gods og som har fast montert redskap (pumpe).*"

Liftbiler er bygget på lastebilchassis og blir derfor plassert i kjøretøykategori N. Liftbilene det vil være aktuelt å gi dispensasjon til for kjøring med større aksellaster, vil høre til i kjøretøykategori N3. På bakgrunn av dette foreslås følgende definisjon av liftbil: "*Liftbil:*

Motorvogn gruppe N3 som ikke er konstruert for transport av gods og som har fast montert redskap (lift)''.

I definisjonen av betongpumpebil og liftbil blir det heller ikke stilt noe krav til kapasiteten på pumpa eller liften da vi ikke har nok kjennskap til hvilket utstyr som finnes ute på markedet til at vi kan sette et hensiktsmessig krav. I likhet med definisjonen av mobilkran vil hovedkriteriet være at disse kjøretøyene ikke er konstruert for transport av gods slik at det ikke vil være aktuelt å misbruke ordningen ved å sette en liten pumpe eller lift på en lastebil og transportere gods med 12 tonns aksellast.

2.4 § 5-2 bokstav f til h – 12-tonnsvegnett, 100-tonnsvegnett og 72-tonnsvegnett

Vegdirektoratet anser det som nødvendig å definere disse vegnettene. Uttrykkene benyttes mange steder i de kommende bestemmelsene og det er derfor praktisk å definere disse én gang fremfor å gjenta hva de innebærer i de aktuelle bestemmelsene. Som det beskrives i kommentarene til bokstav j til l, vil også veggruppe A, B og IKKE defineres i § 5-2. Det er derfor naturlig at også 12-, 100- og 72-tonnsvegnettene gis en definisjon i denne bestemmelsen.

Uttrykket «100-tonnsvegnett» brukes allerede i dag hos dispensasjonsmyndigheten hos Statens vegvesen som følge av regler utarbeidet i praksis, men uttrykket er nytt i forskriftssammenheng. 12-tonnsvegnettet vil erstatte det som i dag omtales som «mobilkranvegnettet», men vilkårene for å benytte 12-tonnsvegnettet vil bli noe annerledes enn for dagens mobilkranvegnett. 72-tonnsvegnettet er nytt både i praksis og regelverkssammenheng. Vi anser det derfor som hensiktsmessig å gi disse tre uttrykkene en forskriftsfestet definisjon for å unngå uklarhet rundt hva de faktisk betyr.

Vilkårene for kjøring på 12-, 100- og 72-tonnsvegnettet og konsekvensene av disse, samt en redegjørelse for bakgrunnen for innføring og forskriftsfesting av disse vegnettene, er gitt i punktet «Kommentarer knyttet til forskriftsfesting av mobilkranvegnett og 100 tonns vegnett, samt kommentarer til innspill fra kranutleiernes landsforbund» i punkt 8 i dette kapitlet og kommentarene til §§ 5-6, 5-8 og 5-9.

2.5 § 5-2 bokstav f – 12-tonnsvegnett

12-tonnsvegnettet tilsvare det som i dag omtales som mobilkranvegnettet, hvor mobilkraner gis dispensasjon med tidsbegrensning for ett år av gangen for bruk med aksellaster inntil 12 tonn og totalvekt inntil 65 tonn. Som det beskrives nærmere nedenfor, foreslår Vegdirektoratet for det første å forskriftsfeste ordningen og for det andre å tillate bruk av mobilkran, betongpumpebil og liftbil på bakgrunn av dispensasjon uten tidsbegrensning på dette vegnettet. Uttrykket 12-tonnsvegnettet er valgt fordi dette er fellesnevneren for disse vegene. Hvilke totalvekter som tillates vil variere. Dette er nærmere beskrevet under punktet «Kommentarer knyttet til forskriftsfesting av mobilkranvegnett og 100-tonnsvegnett samt kommentarer til innspill fra Kranutleiernes landsforbund» og i kommentarene til § 5-8. Videre vil det også være unaturlig å beholde betegnelsen «mobilkranvegnett» når vi også foreslår å tillate betongpumpebil og liftbil å benytte de samme vegstrekningene med de samme vektene på bakgrunn av dispensasjon uten tidsbegrensning.

Hvilke veger som inngår i 12-tonnsvegnettet vil fremgå av liste over 12-tonnsveger i veglister gitt i henhold til forslaget § 5-3 nr. 2 bokstav b. (veglister for spesialtransport).

Vegdirektoratet foreslår følgende definisjon av 12-tonnsvegnettet: «12-tonnsvegnett: Vegnett hvor mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan ha aksellast inntil 12 tonn og totalvekt inntil 65 tonn, og som fremgår av vegliste for 12-tonnsvegnett i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.»

2.6 § 5-2 bokstav g – 100-tonnsvegnett

100-tonnsvegnettet er den delen av riksvegnettet som er gjennomregnet for fremføring av totalvekter inntil 100 tonn. Ved beregning av bruens bæreevne legges vogntog med standard akselkombinasjoner til grunn og at enkelte bruer har begrensninger som krever følge og spesielle vilkår for passering. Dette kan for eksempel være redusert hastighet, sentrisk kjøring og stopp av annen samtidig trafikk. På 100-tonnsvegnettet kan det således gis dispensasjoner til å foreta transporter av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn. Maksimalt tillatte aksellaster/last fra akselkombinasjon for enkeltaksel/boggi/trippelboggi er henholdsvis 12/24/30 tonn.

I likhet med 12-tonnsvegnettet er dette vegnettet i dag ikke forskriftsfestet. Vegdirektoratet mener at også 100-tonnsvegnettet må forskriftsfestes. Vi vil foreslå at det på riksveger som er gjennomregnet til å tåle slik totalvekt ved transport av udelbart gods blir samlet i en egen vegliste i vedlegg 2 til bruksforskriften. Vegdirektoratet vil også anmode om at fylkes- og kommunale veglister for hvert fylke inneholder en vegliste som gir oversikt over hvilke veger som tåler at det blir gitt dispensasjon for totalvekter inntil 100 tonn. På samme måte som for andre lister vil vi anmode om at denne listen oppdateres årlig. Regionene oppfordres også her til å foreta en gjennomgang av vegnettet slik at alle veger som tåler at det blir gitt dispensasjon til transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn i Norge blir åpnet for dette.

Hvilke veger som inngår i 100-tonnsvegnettet vil fremgå av liste over 100-tonnsveger i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b (veglister for spesialtransport).

Vegdirektoratet foreslår følgende definisjon av 100-tonnsvegnettet: «100-tonnsvegnett: Veger i Bk 10 veggruppe A hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn, og som fremgår av vegliste for 100-tonnsvegnett i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.»

2.7 § 5-2 bokstav h – 72-tonnsvegnett

72-tonnsvegnettet vil bestå av vegene som inngår i 100-tonnsvegnettet. På disse strekningene vil det kunne gis dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil med totalvekt inntil 72 tonn og aksellaster inntil 12/24/30 tonn på henholdsvis enkel/boggi/trippelboggi. Slike dispensasjoner vil gis for én tur av gangen. I likhet med for 12-tonnsvegnettet er det naturlig å gi dette vegnettet en betegnelse basert på hvilken vekt det kan gis dispensasjon for, fremfor å knytte det til hvilke kjøretøy det kan gis dispensasjon til.

Hvilke veger som inngår i 72-tonnsvegnettet vil fremgå av liste over 72-tonnsveger i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b (veglister for spesialtransport).

Vegdirektoratet foreslår følgende definisjon av 72-tonnsvegnettet: «72-tonnsvegnett: Veger som inngår i 100-tonnsvegnett, hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil med totalvekt inntil 72 tonn, og som fremgår av vegliste for 72-tonnsvegnett i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.»

2.8 § 5-2 bokstav i til k – veggruppe IKKE, A og B

Dagens Vedlegg 2 inneholder en forklaring av hva som forstås med veggruppe A, B og IKKE. A og B er forklart både i pkt. 1 og 4, mens IKKE er forklart innledningsvis i pkt. 4. Både i dag og etter forskriftsendringen vil hvilke veger som er plassert i de forskjellige veggruppene være å finne i riksvegliste for spesialtransport og som eget felt i veglister for fylkes- og kommunale veger. Med endringene i strukturen i bruksforskriften vil uttrykkene imidlertid også bli å finne i selve bruksforskriften, som ikke angir noen forklaring på disse. Uttrykkene er på ingen måte selvforklarende. Det er derfor behov for å ta inn definisjoner av uttrykkene i selve bruksforskriften. I veglistene skal det henvises til definisjonene i selve forskrift om bruk av kjøretøy.

Begrepet veggruppe IKKE refererer til veger hvor det på grunn av bredde eller kurvatur på vegen ikke kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning for spesialtransporter med større dimensjoner enn det som tillates generelt. På veger klassifisert som veggruppe IKKE må det søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle dersom det skal foretas en transport med større vektor eller dimensjoner enn generelt tillatt.

Vegdirektoratets forslag til definisjon av veggruppe IKKE lyder som følger: «Veggruppe IKKE: Veger som på grunn av kurvatur eller fremkommelighet ikke egner seg for spesialtransport, hvor det må søkes dispensasjon i hvert tilfelle og som er angitt som veggruppe IKKE i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b».

Det gjøres oppmerksom på at uttrykket «IKKE» ikke brukes konsekvent i veglistene for fylkes- og kommunale veger. Enkelte steder er feltet for veggruppe blankt. Dette har tilsvarende betydning som angivelse av veggruppe IKKE. Vegdirektoratet vil be regionvegkontorene som utgivere av veglistene for fylkes- og kommunale veger om å sørge for enhetlig begrepsbruk i disse veglistene. I noen tilfeller innebærer manglende angivelse av veggruppe at vegen ikke er klassifisert. Slike veger vil være å anse som veggruppe IKKE.

For veger i gruppe A og B kan det også kjøres uten dispensasjon med dimensjoner som angitt i dagens vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. § 5-7 og forslaget § 5-6. I motsetning til veger i gruppe IKKE kan det gis dispensasjon uten tidsbegrensning for noe høyere aksel- og totalvekter for disse vegene. De nærmere rammene for og innholdet i slike dispensasjoner vil redegjøres for i kommentarene til senere bestemmelser.

Vegdirektoratets forslag til definisjon av veggruppe A er «Veggruppe A: Veger som er egnet for spesialtransport og som har bruer med flere kjørefelt, nyere bruer med ett kjørefelt og veger som ikke har bruer, og som er angitt som veggruppe A i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.» Forslaget til definisjon av veggruppe B er «Veggruppe B: Veger som er egnet for spesialtransport og som har bruer med ett kjørefelt som ikke er i veggruppe A, og som er angitt som veggruppe B i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b».

Definisjonene er mer eller mindre samsvarende med de angivelser som i dag er å finne i vedlegg 2 og veglistene for fylkes- og kommunale veger. Teksten er tilføyd «veger som er egnet for spesialtransport» da definisjonene ellers ikke utelukker veger klassifisert som veggruppe IKKE.

I tillegg er alle definisjonene tilføyd en henvisning til forslaget § 5-3 nr. 2 bokstav b (veglister for spesialtransport). Dette fordi vi da slipper å gjenta «veger som er angitt som veggruppe A/B/IKKE i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b» hver gang vi viser til veggruppene i de kommende bestemmelsene.

Om en vegstrekning er i veggruppe A, B eller IKKE har ingen betydning ved transport som overholder de vektor og dimensjoner som er gitt i gjeldende vedlegg 1 og forslaget § 5-4 (samt enkelte unntak i § 5-5). Det er først når det blir snakk om å overstige disse bestemmelsene, enten ved transport av husmoduler, båter eller biler, transport av udelbart gods og kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil etter bestemmelsene i gjeldende §§ 5-6 og 5-7 og vedlegg 2 og forslaget §§ 5-5 nr. 5 til 7 og 5-6 til 5-9, at veggruppene får betydning.

Adgangen til å transportere gods med større dimensjoner enn det som følger av gjeldende vedlegg 1 pkt. 4 og 5 uten dispensasjon, jf. § 5-7 og vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6, er allerede i dag knyttet til om vegen er angitt som veggruppe A, B eller IKKE. Det samme gjelder kjøring med motorredskap. Også hvilke veger som tillates kjørt med noe større vektor på bakgrunn av dispensasjon uten tidsbegrensning etter gjeldende § 5-6 nr. 1 og vedlegg 2 pkt. 1 bokstav b og d og pkt. 2 bokstav a og forslaget § 5-8, avhenger av om vegen er i veggruppe A, B eller IKKE. Dispensasjon med tidsbegrensning for større dimensjoner enn det som er tillatt uten dispensasjon og for større vektor enn det som er tillatt på bakgrunn av dispensasjon uten tidsbegrensning i veggruppe A og B, og for alle overskridelser av bestemmelsene i gjeldende vedlegg 1 og forslaget § 5-4 for veggruppe IKKE, kan gis for veger i alle veggrupper, jf. gjeldende § 5-6 nr. 2 og forslaget § 5-9.

Om vegen er i veggruppe A eller B på den ene siden eller IKKE på den andre, avhenger egentlig av to forskjellige ting. Som dagens beskrivelse i vedlegg 2 viser, har veggruppe A og B å gjøre med om det er bruer på strekningen og hvilke vektor disse eventuelt tåler og om det er mulig å kompensere for lavere bæreevne ved å passere bruene sentrisk. Definisjonene er strengt tatt uttømmende, slik at alle veger med hensyn til vekt sogner enten til veggruppe A eller til veggruppe B. Veggruppe IKKE viser på den andre siden til om det er fremkommelighetsmessige hindringer på strekningen som medfører at de dimensjoner som tillates etter gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6 ikke kommer frem uten problemer. Dette innebærer at alle veger i veggruppe IKKE også kan deles i veggruppe A og B med hensyn til vekt.

Systemet blir da egentlig som følger:

Veggruppe A: Spesialtransport kommer frem med dimensjoner som angitt i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6, og kan ha vektor som for veggruppe A etter gjeldende Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav b og d og forslaget § 5-8.

Veggruppe B: Spesialtransport kommer frem med dimensjoner som angitt i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6, og kan ha vektor som for veggruppe B etter gjeldende Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav b og d og forslaget § 5-8.

Veggruppe IKKE: Enten:

- Vegen har ikke bruer eller har bruer med flere kjørefelt eller nyere bruer med ett kjørefelt (jf. veggruppe A), men spesialtransport kommer ikke frem med dimensjoner som gitt i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6, *eller*
- Vegen har eldre bruer med ett kjørefelt som ikke er i veggruppe A (jf. veggruppe B), men spesialtransport kommer ikke frem med dimensjoner som gitt i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6.

Imidlertid fremgår det ikke av veglistene hvilken av veggruppene IKKE-vegene kan plasseres i. Dette skyldes først og fremst at IKKE-systemet ble innført for normaltransport. Innenfor normaltransporten har veggruppene ingen betydning, da det kun er bruksklasse, det vil si Bk10, Bk8 etc., som har betydning. Vegene er derfor ikke inndelt i veggruppe A og B. Ifølge dispensasjonsmyndigheten hos Statens vegvesen Region øst er det imidlertid ingen ting i veien for at veger i veggruppe IKKE også kan påføres en A eller B avhengig av om og hva slags bruer det er på strekningen. Ettersom vegene er inndelt i bruksklasser, vil man så kunne beregne hvilke vektorer det eventuelt kunne gis dispensasjon for etter totalvektstabellen i gjeldende Vedlegg 2 og forslaget § 5-8, etter de forholdstall som gjelder for de respektive veggruppene for transport uten og med følge over bruer etter dagens regelverk og for dispensasjon uten og med tidsbegrensning etter forslaget bestemmelser.

Dette fordrer imidlertid at vegene i veggruppe IKKE påføres enten A eller B, altså IKKE-A og IKKE-B. Dette vil kreve at Vegdirektoratet ved utarbeidelsen av veglistene for spesialtransport for riksvegene og regionvegkontorene ved utarbeidelsen av veglistene for fylkes- og kommunale veger går igjennom sine brulister og undersøker om og hva slags bruer det er på hver IKKE-strekning.

Det fordrer videre at man er sikker på at bruene som er klassifisert som for eksempel Bk10 eller Bk8 for IKKE-veg også kan tåle de vektorer de vil påføres ved spesialtransporter med vektorer som for den aktuelle veggruppen. Dispensasjonsmyndigheten hos Region øst opplyser om at det ikke skal forekomme at strekninger er plassert i veggruppe IKKE som følge av bruer med lav bæreevne. Dette forholdet skal fullt ut reguleres av vegens bruksklasse.

Opprinnelig var vegene i veggruppe IKKE angitt i en egen liste, som viste til «*veger hvor det må søkes dispensasjon i hvert tilfelle*». Da denne listen ble inkorporert i vegliste for hvilke vektorer det kunne gis dispensasjon for ved spesialtransport, mistet man denne distinksjonen. Resultatet er at det kan fremstå litt tilfeldig hvorvidt en veg er plassert i veggruppe A, B eller IKKE. Det forekommer nemlig at 12,40-veger er plassert i veggruppe A, med den konsekvens at transport av udelbart gods med lengde inntil 20 meter etter dagens regelverk kan kjøre uten dispensasjon på disse vegene. Tilsvarende må transport av udelbart gods med lengde mellom 19,50 og 20 meter ha dispensasjon med tidsbegrensning på 19,50-veger dersom vegen er plassert i veggruppe IKKE, altså for de siste 50 centimeterne. Det siste tilfellet medfører en del ekstra byråkrati, men byr ut over dette ikke på nevneverdige problemer. At det på en veg som har største tillatte vogntoglengde 12,40 m ikke kreves dispensasjon for spesialtransport med lengde inntil 20 m og bredde inntil 3,25 m, kan derimot potensielt by på problemer. Tilsynelatende skulle de samme kriteriene som tilsier at en veg klassifiseres som 12,40-veg også tilsi at den plasseres i veggruppe IKKE.

At det forekommer at 12,40- og 15-veger er plassert i veggruppe A og B, blir et særlig viktig poeng da vi som beskrevet lenger ut i høringsbrevet vil foreslå å øke tillatt lengde for transport av udelbart gods med enkelte typer vogntog til 22,00 meter på veggruppe A og B. Videre foreslår vi også å fjerne behovet for dispensasjon ved transport av to husmoduler, to

båter og flere biler på veggruppe A og B, også disse med lengde inntil 22,00 meter. På 12,40-veger vil transport av udelbart gods, husmoduler, båter og biler kunne foregå med en lengde på nesten 10 m mer enn det som normalt er tillatt for vegen uten dispensasjon. Ut fra et fremkommelighetssynspunkt kan dette umiddelbart virke svært ulogisk.

Et par forhold forklarer imidlertid hvorfor spesialtransport kan ha mye større dimensjoner enn det som er tillatt for vegen uten dispensasjon. Dette knytter seg først og fremst til at gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 og forslaget § 5-10 stiller en rekke krav når transporten overskrider gitte dimensjoner. Gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 bokstav a stiller krav til både tidspunkt for kjøring og blinkende gule lys når lengden overskrider det som er tillatt for vegen med 2 m, altså allerede ved 14,40 m på 12,40-veg. Når lengden er mer enn 6 m over det som er tillatt for vegen, er det også krav om at transporten skal følges av ledsagerkjøretøy. Politiet kan også stenge vegen for annen trafikk ved behov. Tilsvarende krav gjelder dersom bredden overstiger 3,00 m. I høringen foreslås det også at krav til ledsagelse vil inntre i alle tilfeller når vogntogets lengde overstiger 23,50 m og dersom gods stikker ut mer enn 6 m bak kjøretøyet. For en rekke transporter vil det også stilles krav til sporingsegenskaper dersom slik transport foregår uten ledsagelse. Dette vil i stor grad ivareta de hensyn som begrunner at en veg klassifiseres som 12,40- eller 15-veg.

På bakgrunn av det ovennevnte vil Vegdirektoratet vurdere om det er grunn til å endre dagens veglistesystem slik at det fremgår om vegene i veggruppe IKKE er i veggruppe A eller B med hensyn til bruer. Dette vil også ha den fordel at det hindrer misforståelser rundt klassifiseringen som medfører at særlig 12,40-veger plasseres i veggruppe A eller B på bakgrunn av bruene på strekningen, uten at *fremkommelighetsmessige* hindre som skulle tilsi at vegen plasseres i veggruppe IKKE hensyntas. I denne forbindelse vil det også være aktuelt å gi nærmere retningslinjer for når en veg skal plasseres i veggruppe IKKE. Denne vurderingen vil på grunn av det potensielle omfanget ikke være en del av nærværende revisjon av regelverket om vektor og dimensjoner.

2.9 § 5-2 bokstav l – husmodul

Forslag til definisjon:

Husmodul: «Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon og som skal benyttes til næringsbygg, bolig eller fritidsbolig».

Transport av brakker og husmoduler reguleres i dag gjennom bruksforskriften § 5-6 nr. 4. bokstav a som suppleres av NA rundskriv 93/24 med endringer. Gjeldende § 5-6 nr. 4. bokstav a omtaler “brakker”. Transport av to brakker kan etter dagens regelverk foregå på bakgrunn av tidsbegrenset dispensasjon som utstedes for ett år av gangen, med lengde inntil 20 (21) meter og bredde inntil 3 meter. Tilsvarende dispensasjoner utstedes også for husmoduler. Etter gjeldende rundskriv kan husmoduler med bredde inntil 4,20 meter og lengde inntil 20 (21) meter skje på bakgrunn av dispensasjon som utstedes for hver tur.

I det nye regelverket vil transport av brakker og husmoduler fremgå av to forskjellige bestemmelser. Forslagets § 5-5 nr. 5 er i all hovedsak en videreføring av praksis ved transport av to brakker eller husmoduler med lengde inntil 20 (21) meter og bredde inntil 3 meter. Det gjøres likevel enkelte endringer i dette ved at største tillatte lengde for slik transport økes til 22,00 meter og største tillatte bredde 3,25 meter. Minst like viktig er det at slik transport nå kan foregå uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B. Dispensasjon for transport av

brakker og husmoduler med større bredde enn 3,25 m og transport av brakker og husmoduler med bredde over 2,55 meter på veger som ikke er i veggruppe A og B, vil reguleres av forslaget § 5-10 nr. 4 bokstav a. Bakgrunnen for og konsekvensene av disse endringene beskrives nærmere i kommentarene til de aktuelle bestemmelsene.

Uttrykket “brakke” foreslås endret til “husmodul”. Dette innebærer egentlig ingen realitetsendring da dagens § 5-6 nr. 4 bokstav a som supplert med rundskriv 93/24 også åpner for å gi dispensasjon til blant annet husmoduler, hytter, fritidshus og husvogner.

Det knytter seg særlige rettsvirkninger til at et kolli faller inn under uttrykket “husmodul”.

1. Kolliet vil anses som udelbart gods selv om det består av en innredet boks, og innredningen strengt tatt kan tas ut.
2. Kolliet vil være omfattet av spesialbestemmelsene i §§ 5-5 nr. 5 og 5-9 nr. 4 slik at det er adgang til å transportere to husmoduler av gangen selv om dette medfører overskridelse av *både* lengde- og breddebestemmelsene.
3. Det kan ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for større bredde enn 4,20 m til gods definert som brakke eller husmodul, mens andre typer udelbart gods i hvert fall i teorien kan få dispensasjon også for større bredde enn dette med hjemmel i § 5-9 nr. 7 bokstav a. Bredde over 4,20 m må vurderes etter § 5-14 nr. 4.

Det er derfor behov for en klar og entydig definisjon av hvilke godstyper som faktisk er å anse som husmodul.

Det knytter seg forskjellige problemer til uttrykkene “brakke”, som benyttes i dag, på den ene siden og forslaget “husmodul” på den andre. Hva gjelder brakker er utfordringen å gi en tilstrekkelig snever definisjon, som favner brakker innredet for opphold, enten som boenhet, oppholdsrom, kontor, arbeidsrom, verksted eller lignende, men som utelukker andre typer containere med fastmontert utstyr. Det skal heller ikke være mulig med kreative løsninger som montering av en seng eller et skrivebord for så å fylle opp resten av rommet med gods for transportformål. Innholdet i brakken skal altså begrenses til slikt utstyr som er naturlig for dens funksjon som et rom av forskjellig slag. For husmodulenes vedkommende er utfordringen derimot å gi en konkret definisjon som favner hele spennet fra deler av rom i den ene enden til ferdigbyggede hytter og fritidshus i den andre. I det følgende gis det en nærmere redegjørelse for hvilke typer gods som er omfattet av definisjonen.

2.9.1 Brakke

Den danske særtransportbekendtgørelsen § 29 Kørsel med containere på registrerte kjøretøyer og vogntog, uttaler følgende:

Stk. 4. En container, der er indrettet eller benyttes til en arbejdsopgave (f.eks. personalerum, kontor, mobilt værksted, mobilt hospital, fastinstalleret generator, rensningsanlæg o. lign.) anses som udeleligt gods, uanset den transporteres med det tilbehør, der er naturligt for dens funktion.

Fjerde ledd uttaler altså at en container som er innrettet eller benyttes til en arbeidsoppgave anses som udelbart gods, selv om den transporteres med det tilbehør som er naturlig for dens funksjon.

Bakgrunnen for ønsket om å gi en definisjon av uttrykket ”brakke” er at det ikke uten videre går et klart skille mellom brakke og containere. Dette kommer særlig på spissen med tanke på

den danske bestemmelsens fjerde ledd, som jo tillater at en brakke som overstiger de største tillatte dimensjoner, transporteres med slikt utstyr inni som er en naturlig del av dens funksjon. En brakke tillates altså, i motsetning til en container, transportert med delbart gods inni selv om dens dimensjoner overstiger det ellers tillatte. For å unngå at containere med større dimensjoner transporteres med delbart gods inni under henvisning til at det er en ”brakke”, er det behov for å definere uttrykket ”husmodul”. Definisjonen må utformes på en slik måte at den stenger for annen transport av delbart gods enn den som er en del av brakkens naturlige utrustning.

En brakke, i betydningen en boks som medfører at transporten får større dimensjoner enn det som er tillatt for normaltransport, kan anses som en udelbar lastenhet. Problemet oppstår i det øyeblikk brakken skal transporteres med innredning. Containere som inneholder gods er ikke å anse som udelbart gods.

Etter dagens norske system er ”brakker” å anse som innredede rom. I likhet med den danske definisjonen vil dermed personalrom, kontor, verksted, mobilt sykehus, mobile boenheter som anvendes på byggeplasser og lignende kunne anses som brakker. Renseanlegg og fastmonterte generatorer harmonerer ikke fullt så godt med den norske forståelsen av uttrykket ”brakke”. Det er behov for å trekke en skillelinje mellom hvilke typer fastmontert utstyr og utstyr naturlig for containerens funksjon som medfører at vi har å gjøre med en brakke, og ikke bare en container med fastmontert utstyr.

Det kan argumenteres for at også andre typer containere med fastmontert utstyr som er naturlig for deres funksjon med større dimensjoner enn ellers tillatt, også bør omfattes av bestemmelsen. Det er imidlertid to grunner til at det motsatte også kan argumenteres. For det første skal definisjonen som beskrevet favne de typer kolli det skal være adgang til å transportere *to* av. Containere med fastmontert utstyr og større bredde (lengde er ikke like aktuelt) har ikke nødvendigvis det samme behovet for å kunne transporteres *to* stk. av gangen. For det andre kan adgangen til å transportere slike containere like gjerne reguleres gjennom bestemmelsen om hva som anses som udelbart gods. Vi har derfor ansett det som mer hensiktsmessig å inkludere slike containere i definisjonen av «udelbart gods» i § 5-2 bokstav b. Annet ledd i denne bestemmelsen omhandler transport av innredede containere.

I dette tilfellet er det også nødvendig å se hen til formålet med å definere uttrykket ”husmodul”. Definisjonen skal i dette tilfelle betegne de typene gods som kan transporteres med hjemmel i forslaget § 5-5 nr. 5 og 5-9 nr. 4 bokstav a. Poenget med disse bestemmelsene er at det enten uten dispensasjon eller ved dispensasjon med tidsbegrensning gis anledning til å transportere *to kolli* når dette medfører at transporten får *både* større lengde og bredde enn det som er tillatt etter forslaget § 5-4. Transport av flere udelbare kolli er etter § 5-6 og dispensasjonsbestemmelsene normalt bare tillatt dersom *enten* lengden *eller* bredden overstiger det som ellers er tillatt. Dersom begge dimensjoner overstiges kreves det at kolliene fordeles over flere vogntog.

2.9.2 Husmodul

I forbindelse med forslag til nytt rundskriv om transport av husmoduler, hytter, fritidshus, husvogner, campingvogner o.l. i 2008 ble følgende definisjon av ”husmodul” foreslått: ”rom eller deler av rom som er ferdigbygd fra fabrikk og som skal benyttes til boligformål”. Denne definisjonen bød på flere problemer. Særlig ble det kritisert at moduler ikke nødvendigvis skulle benyttes til *boligformål*. Også skolebygg, næringsbygg osv. kan bygges med moduler.

En definisjon av "husmodul" bør således utformes på en måte som også favner moduler beregnet eller konstruert for slike formål. I tillegg bør definisjonen omfatte hytter og fritidshus. En alternativ definisjon vil derfor kunne være "*rom eller deler av rom som er ferdigbygget på produksjonsstedet og som skal benyttes til fritids- eller boligformål eller næringsbygg*". Uttrykket "produksjonsstedet" er valgt for å sikre at også hjemmebyggede hytter eller lignende og moduler bygget på for eksempel yrkesskoler omfattes.

Husmodul foreslås derfor angitt som "*rom eller deler av rom som er ferdig bygget på produksjonsstedet og som skal benyttes til boligformål, fritidsbolig eller næringsbygg*".

2.9.3 Andre godstyper

Også husvogner og hytter er i dag omfattet av rundskriv 93/24 NA.

Med husvogner menes boligenheter på hjul til fritidsbruk og som i sin grunnkonstruksjon er beregnet til å kunne flyttes. Boligenheten skal være komplett og ikke seksjon av en større enhet. Campingvogner omfattes ikke, da denne er registrert og skal trekkes etter bil på offentlig veg, og dermed ikke kan ha større bredde enn 2,55 meter.

Til forskjell fra husmoduler transporteres hytter og fritidshus gjerne ferdig bygget. Hytter bør som utgangspunkt være omfattet av de samme reglene som husmoduler da det ikke er noen grunn til å skjelne mellom om det er et rom eller del av et rom eller et helt bygg som transporteres, så lenge det ikke overstiger de dimensjoner det kan gis dispensasjon for. Husmoduler skal som hovedregel være tomme. Hytter vil kanskje transporteres med kjøkken- og baderominnredning ferdig montert.

Rundskriv 93/24 omfattet opprinnelig kun husmoduler. I 1994 ble rundskrivet utvidet til også å omfatte husvogner, hytter og fritidshus. I 2001/2002 ble det foretatt ytterligere justeringer. I 2008 ble det foreslått å revidere rundskrivet, blant annet ved å øke største tillatte bredde for slike transporter. Vegdirektoratet stilte da spørsmålsteget ved riktigheten av å forskjellsbehandle brakker og husmoduler på den ene siden og husvogner, hytter og fritidshus på den andre. Utfallet av revisjonen ble at husvogner skulle likestilles med husmoduler, mens det opprinnelige rundskrivet fortsatt skulle gjelde for hytter. Største tillatte bredde for brakker ble ved revisjonen ikke øket da disse transporteres oftere enn husmoduler. Det ble derfor ansett at disse burde ha begrenset bredde. Dette vil si at største bredde det etter gjeldende rundskriv kan gis dispensasjon for brakker er være 3,00 meter, jf. gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav a.

2.9.4 Uttrykket "husmodul"

Brakker og husmoduler er dermed to forskjellige godstyper som definisjonsmessig medfører forskjellige utfordringer. Brakker (og husvogner) er innredede, mens husmoduler (og hytter) er tomme. Samtidig medfører den naturlige språklige forståelsen av uttrykkene at de flyter noe over i hverandre. Fra utsiden vil det heller ikke alltid være mulig å se om det er en brakke eller en husmodul som transporteres. Hva gjelder fremkommelighetsegenskaper er disse helt identiske da det i begge tilfeller dreier seg om bokser. Siden regelverket hele tiden vil være helt sammenfallende for disse godstypene er det heller ikke hensiktsmessig å definere to separate uttrykk som hele tiden anvendes parallelt.

Årsaken til at vi har valgt uttrykket “husmodul” skyldes som beskrevet behovet for å trekke en klar grense mot containere med fastmontert utstyr. En container med en fastmontert generator og noe annet utstyr kan muligens sies å være en brakke, men vil ikke under noen omstendighet kunne sies å være en husmodul. Når man snakker om husmoduler er det derimot et krav at disse skal være tomme. Det vil likevel være adgang å frakte gods *som er en naturlig del av dennes funksjon som innredet rom med et konkret formål*, mens annet gods ikke tillates transportert inni. Det nærmere innholdet i definisjonsteksten sikrer at også andre typer bygningenheter som beskrevet er omfattet, all den tid bolig- eller fritidsboligformålet er det sentrale. Om enheten i konstruksjonen er en del av et bolighus, en hytte eller en husvogn blir dermed underordnet.

Husvogner, hytter og fritidshus vil omfattes av vilkårene som settes opp for at godset skal kunne kvalifisere til enten brakke eller husmodul.

Det skal i denne forbindelse også bemerkes at det etter gjeldende rundskriv foreligger forskjellige rammer for hvilke dimensjoner det kan innvilges dispensasjon for, avhengig av om godset betegnes som en “brakke”, “hytte”, “husmodul” eller “husvogn”. Når disse uttrykkene slås sammen vil den mest vidtgående rammen gjelde for alle godstyper som faller innenfor definisjonen. Konsekvensene av dette er nærmere beskrevet under kommentarene til § 5-10 nr. 4 bokstav a.

Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på den foreslåtte definisjonen av uttrykket “husmodul”.

2.10 Annet om begrepsbruk

2.10.1 Normaltransport, spesialtransport og transport av udelbart gods

«Normaltransport» viser til bruk av kjøretøy med vekter og dimensjoner innenfor det som er tillatt etter gjeldende vedlegg 1 og de unntak som følger av § 5-4 og forslaget § 5-4 og § 5-5 nr. 1 til 4 og 8. Uttrykket favner i tillegg transport av *delbart* gods med større vekter og/eller dimensjoner enn tillatt etter de samme bestemmelsene. Dette gjelder både transport som foregår etter gjeldende § 5-6 nr. 4 og forslaget § 5-5 nr. 5 til 7 (transport av 2 brakker eller husmoduler, 2 båter og biler), og dispensasjoner gitt med hjemmel i gjeldende § 6-2 og forslaget §§ 5-14 nr. 4 og 6-2 nytt annet ledd.

«Udelbart gods» er definert i forskriftens § 5-2 bokstav b. «Transport av udelbart gods» vil kun omfatte transport av gods som tilfredsstillende vilkårene i denne bestemmelsen samt kjøring med vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner etter gjeldende vedlegg 1 pkt. 4 og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a. Slik uttrykket «spesialtransport» benyttes i dag er det i stor grad sammenfallende med uttrykket «transport av udelbart gods».

«Spesialtransport» brukes i dag som samlebetegnelse på følgende

- transport av udelbart gods og kjøring med vogntog innrettet for transport av udelbart gods med større dimensjoner enn tillatt etter gjeldende vedlegg 1 *uten* gods og *uten dispensasjon* etter bestemmelsene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. bruksforskriften § 5-7
- transport av udelbart gods og kjøring med vogntog innrettet for transport av udelbart gods med større dimensjoner enn tillatt etter gjeldende vedlegg 1 *uten* gods *med*

dispensasjon uten tidsbegrensning etter bestemmelsene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 1 bokstav b og d og pkt. 2 bokstav a, jf. bruksforskriften § 5-6 nr. 1

- transport av udelbart gods og kjøring med vogntog innrettet for transport av udelbart gods med større vekter og/eller dimensjoner enn tillatt etter gjeldende vedlegg 1 *med dispensasjon med tidsbegrensning* etter bestemmelsene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og d og pkt. 2, jf. bruksforskriften § 5-6 nr. 2

I forbindelse med revisjonen av regelverket om vekter og dimensjoner foreslår vi å flytte alle regulerende bestemmelser i Vedlegg 1 og 2 over i forskrift om bruk av kjøretøy. Vedlegg 1 og 2 vil da kun inneholde veglister. Veglistene i Vedlegg 2 vil da bli kalt for «veglister for spesialtransport». «Spesialtransport» vil da få en bredere betydning enn kun «transport av udelbart gods» og kjøring med vogntog beregnet for slik transport.

Vedlegg 2 angir i dag i tillegg til angivelse bruksklasse (Bk), tillatt totalvekt og tillatt vogntoglengde også hvilken veggruppe de forskjellige riksvegstrøkningene tilhører (veggruppe A, B eller IKKE, se kommentarene til § 5-2 bokstav j til l). Veggruppen får betydning for om transport av udelbart gods og kjøring med motorredskap med gitte vekter og dimensjoner kan foregå uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning eller om det er nødvendig med dispensasjon med tidsbegrensning.

Å omtale veglistene som veglister for «spesialtransport» blir dermed noe misvisende da også en del andre former for kjøring og transport berøres av hvilken veggruppe vegen tilhører. Etter dagens regelverk gjelder dette først og fremst kjøring med motorredskaper. Etter forskriftsendringen vil også transport som i dag foregår etter bestemmelsene i gjeldende § 5-6 nr. 4 være knyttet til om vegen er klassifisert som veggruppe A, B eller IKKE.

I tillegg vil Vedlegg 2 etter forskriftsendringen også inneholde vegliste over det som i dag omtales som «mobilkranvegnettet», som vil få betegnelsen 12-tonnsvegnettet etter forskriftsendringen og det nye 72-tonnsvegnettet. I tillegg omfattes kjøring med mobilkran og betongpumpebil med dispensasjon med større vekter og dimensjoner enn tillatt etter gjeldende vedlegg 1 med dispensasjon med tidsbegrensning som utstedes på årsbasis gitt med hjemmel i forskriftens § 6-2 annet punktum. En del andre former for transport av gods som ikke er å anse som «udelbart» slik uttrykket er definert i forslaget § 5-2 bokstav b får også dispensasjon med tidsbegrensning, gjerne på årsbasis, og omtales av og til som «spesialtransport».

For ordens skyld skal det også bemerkes at Vedlegg 2 også vil inneholde veglister over 100-tonnsvegnettet, hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn. Denne tilføyelsen berører bare den typen transport som i dag omtales som «spesialtransport», nemlig transport av udelbart gods, og får således ikke betydning for betegnelsen på veglisten.

«Spesialtransport» kunne således blitt definert på følgende måte:

«All transport som foregår med større vekter og/eller dimensjoner enn tillatt etter § 5-4 dersom adgangen til å drive denne typen transport og eventuelt behovet for og adgangen til å gi dispensasjon for slik kjøring er knyttet til om vegen er i veggruppe A, B eller IKKE, 100-tonnsvegnett, 12-tonnsvegnett eller 72-tonnsvegnett.»

Imidlertid fanger heller ikke en slik definisjon opp alle typer transport som bør falle under paraplyen «spesialtransport». Dette skyldes at definisjonen også skal brukes i et par andre

sammenhenger. Det dreier seg om hvilke typer transport som er omfattet av bestemmelsene om når det kreves dispensasjon for utstikkende gods etter gjeldende § 3-4 nr. 1 og foreslåtte § 3-4 nr. 1 bokstav a, og hvilke transportere som er omfattet av bestemmelsene om krav til blinkede gule lys, tidspunkt for kjøring og ledsagelse i gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 og forslaget § 5-10. Det har vist seg svært vanskelig å gi en definisjon som både er tilstrekkelig dekkende og tilstrekkelig presis. I tillegg er vi usikre på om det er ønskelig å utvide uttrykket «spesialtransport» til å omfatte transport av delbart gods, da særlig med tanke på husmoduler etc. Vi anser derfor ikke at det er behov for å definere uttrykket «spesialtransport». *Dersom instansene likevel mener dette er ønskelig ber vi om tilbakemelding om dette.*

2.10.2 Motorvogner i vogntog som overskrider de største tillatte vekter og dimensjoner

På steder i forskriften som omhandler tillatte vogntog for spesialtransport med større vekter og/eller dimensjoner enn generelt tillatt har vi endret begrepsbruken i forhold til dagens forskrift. Hensikten er å knytte definisjonen kjøretøytypen har i bruksforskriften sammen med den tekniske definisjonen av kjøretøyet, slik at definisjonen som står i bruksforskriften skal være mest mulig lik betegnelsen i kjøretøyets vognkort. Dette er gjennomført helt konsekvent. Det er også gjort i den hensikt at det ikke skal være tvil om hvilke typer motorvogner som kan benyttes i vogntog hvor de største tillatte vekter eller dimensjoner er overskredet.

I bruksforskriften og Vedlegg 1 og 2 blir begrepene ”lastebil” og ”trekkbil” anvendt i flere sammenhenger hvor det er snakk om spesialbestemmelser som gir hjemmel til å kjøre med større vekter eller dimensjoner enn tillatt generelt. Det gjøres oppmerksom på at «lastebil» og «trekkbil» også benyttes i forbindelse med *avgiftsmessig* klassifisering av kjøretøy. Når vi her omtaler uttrykkene viser vi til *teknisk* klassifisering i henhold til forskrift om krav til kjøretøy. Definisjoner av begrepene ”lastebil” og ”trekkbil” finnes i dag i forskrift om krav til kjøretøy § 1-1 nr. 1 C bokstavene d og f. Etter bruksforskriften § 1-2 gjelder definisjonene i forskrift om krav til kjøretøy for bruksforskriften. Begrepene ”lastebil” og ”trekkbil” i dagens bruksforskrift referer til definisjonene av disse to begrepene i forskrift om krav til kjøretøy.

I dag foregår godkjenning av kjøretøy etter reglene i kjøretøyforskriften. Begrepsbruken i kjøretøyforskriften er lik begrepsbruken både i det gamle typegodkjenningsdirektivet (70/156 EØF) og i nytt godkjenningsdirektiv (2007/46/EF). Motorvogner som faller inn under begrepene ”lastebil” eller ”trekkbil” i forskrift om krav til kjøretøy kommer etter kjøretøyforskriften inn under kjøretøykategorien ”*Bil gruppe N: Bil for godsbefordring herunder trekkvogn*”, da enten som gruppe N2 eller N3, jf. kjøretøyforskriften § 2-1 nr. 3. Ved at forskriftsteksten spesifikt nevner at trekkvogn er inkludert medfører det at begrepet N2 (lastebil) og N3 (lastebil) i kjøretøyforskriften har et annet innhold enn begrepet ”lastebil” har i forskrift om krav til kjøretøy. I kjøretøyforskriften er også «trekkvogn» omfattet av dette begrepet. Denne begrepsbruken videreføres i forskrift om bil og tilhenger til bil.

I vognkortet til de kjøretøyene som i bruksforskriften heter ”trekkbil” eller ”lastebil” og som er godkjent og registrert etter at kjøretøyforskriften trådte i kraft vil teknisk kjøretøygruppe N2 eller N3 være angitt i vognkortet. Bruksforskriftens begrepsbruk sier således ingenting om hvilken kjøretøykategori ”lastebiler” og ”trekkbiler” havner inn under ved registrering og godkjenning i dag. Derfor foreslås det at uttrykket ”motorvogn N2 eller N3” tilføyes der hvor forskriften opererer med begrepene ”lastebil” eller ”trekkbil” slik at forskriftsteksten i bruksforskriften kapittel 5 ikke levner noen tvil om hvilken type kjøretøy som tillates brukt

med større vektorer og dimensjoner enn generelt tillatt, ved at vi både benytter definisjonen av kjøretøyet som står i både forskrift om krav til kjøretøy og kjøretøyforskriften.

Årsakene til at vi ønsker å opprettholde skillet mellom "lastebil" og "trekkbil" i bruksforskriften er at det i praksis er to forskjellige typer kjøretøy. En lastebil er innrettet for transport av gods, mens en trekkbil i hovedsak er innrettet for å trekke et annet kjøretøy. Disse to kjøretøytypene benyttes således på forskjellig vis og i forskjellige typer vogntogkombinasjoner. Trekkbil brukes stort sett til å trekke tilhengere som etter kjøretøyforskriften blir klassifisert som semitrailere, jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 8, mens lastebiler gjerne brukes i kombinasjoner med tilhengere som etter kjøretøyforskriften blir klassifisert som slepvogn eller påhengsvogn, jf. kjøretøy forskriften § 2-5 nr. 6 og 7.

En annen årsak er at det nye godkjenningdirektivet 2007/46/EF også skiller mellom lastebiler og trekkvogner (som er den terminologien som brukes i direktiv 97/27/EF). Etter direktiv 2007/46 Vedlegg 2 Bokstav C nr. 3 opereres det med 4 typer av kjøretøy N. Etter den danske oversettelsen av direktivet er dette:

"BA | Lastbil | Der henvises til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 97/27/EF af 22. juli 1997 om masse og dimensioner for visse motorkjøretøjsklasser og påhængskjøretøjer dertil [2], bilag I, punkt 2.1.1. |

BB | Varevogn | Lastbil med førerhus indbygget i karrosseriet"

"BC | Bil til sættevogn (på norsk semitrailer) | Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.1.1. |

"BD | Bil til påhengsvogn (på norsk slepvogn) | Der henvises til direktiv 97/27/EF, bilag I, punkt 2.1.1. |"

I direktiv 97/27 vedlegg 1 nr. 2.1.1 er følgende typer av motorvogn kategori N definert:

2.1.1. motorvogner i gruppe N:

2.1.1.1. «lastebil»: enhver motorvogn i gruppe N₁, N₂ eller N₃ som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for transport av gods. Den kan også trekke en tilhenger,

2.1.1.2. «trekkvogn»: enhver motorvogn i gruppe N₁, N₂ eller N₃ som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for å trekke en tilhenger,

Trekkvogn deles opp i to underkategorier:

2.1.1.2.1. «trekkvogn for tilhenger»: enhver trekkvogn som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for å trekke andre tilhengere enn semitrailere. Den kan være utstyrt med lasteplan.

2.1.1.2.2. «trekkvogn for semitrailer»: enhver trekkvogn som er konstruert og bygd utelukkende eller hovedsakelig for å trekke semitrailer.

Det nye godkjenningdirektivet opererer altså med et skille mellom trekkvogn og lastebil. Når det nye godkjenningdirektivet trer i kraft kan motorvogner i kategori N enten bli godkjent og registrert som lastebil eller trekkvogn alt ettersom hvilken av definisjonene i direktiv 97/27 Vedlegg 1 pkt. 2.1.1 kjøretøyet faller inn under. På denne bakgrunn er det ønskelig at skillet i bruksforskriften opprettholdes. Senere får man ta stilling til om bruksforskriftens begrep "trekkbil" skal byttes ut med "trekkvogn" når direktiv 97/27 blir implementert.

Vi ber om høringsinstansenes syn på hvilket av uttrykkene «motorvogn» og «trekkbil» de anser for å være mest hensiktsmessig å anvende i denne sammenhengen

2.10.3 Tilhengere som skal brukes i vogntog med større vekter eller dimensjoner enn det som er generelt tillatt

På samme måte som for motorvogner vil vi for tilhengere som benyttes i vogntog for spesialtransport med større vekter og/eller dimensjoner enn generelt tillatt, foreslå å knytte sammen den tekniske definisjonen med den betegnelsen som blir brukt på den aktuelle tilhengertype i bruksforskriften. Hensikten er at begrepet som står i bruksforskriften skal være mest mulig lik det som står i kjøretøyets vognkort. Det vil da ikke være noen tvil om hvilke typer tilhengere som tillates brukt med større vekter og dimensjoner enn generelt tillatt.

Etter kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 4. faller tilhenger under kjøretøykategori O hvor O1 er tilhenger med tillatt totalvekt ikke over 750 kg. O2 er tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg, men ikke over 3 500 kg. O3 er tilhenger med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 10 000 kg. O4 er tilhenger med tillatt totalvekt over 10 000 kg. Et typisk eksempel er da at det vil stå *slepvoign O3 eller O4 eller påhengsvogn O3 eller O4*. Ved å ta inn betegnelsen "O3 eller O4" forhindrer vi at de minste tilhengerne kan brukes til å transportere udelbart gods som overskrider de største tillatte vekter og dimensjoner. Vi har videre fjernet betegnelser på tilhengere for spesialtransport som ikke er definert noe annet sted i regelverket og erstattet det med de tekniske kjøretøykategoriene (O3 eller O4) samt påført om det er semitrailer, slep- eller påhengsvogn. Den nye begrepsbruken for motorvogner og tilhengere blir å finne i §§ 5-5, 5-6, 5-8, og 5-9.

2.10.4 Begrepsbruk vedrørende motorvogner og tilhengere som ikke overskrider de største tillatte vekter og dimensjoner

Begrepsbruken i bestemmelsene som gjelder de generelt største tillatte vekter og dimensjoner, jf. forskriftsforslaget § 5-4 nr. 2, 3 og 4, vil fortsatt være den samme som i dag. Bakgrunnen er at det ikke er noen begrensninger på hvilken kategori av motorvogner som kan ha de største tillatte dimensjoner enten alene eller i kombinasjon med de tilhengertyper som er nevnt i § 5-4 nr. 4. Det er heller ingen begrensning i hva slags type motorvogn som kan ha de totalvektene som er tillatt etter § 5-2 nr. 2. Likeledes kan enhver kategori motorvogn benyttes i de vogntogkombinasjoner og med de totalvekter som fremgår av totalvektstabellen i § 5-4 nr. 3. Vi minner imidlertid om at § 4-2 nr. 6 likevel oppstiller en begrensning i form av at *"Motorvogn som er konstruert for fart ikke over 30 km/t, må ikke brukes til å trekke tilhenger uten at motorvognen har en motorytelse på 5,15 kW ECE eller mer for hvert tonn aktuell totalvekt mer enn 40 tonn er det tilstrekkelig med 206 kW ECE."*

Når det gjelder tilhengere er det i kapittel 5 i bruksforskriften viktig å skille mellom tilhengertypene slepvoign, påhengsvogn og semitrailer. Største tillatte vekt og lengde avhenger av hvilken av disse tre tilhengertypene som benyttes. Begrepene er i dag definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 6, 7 og 8 og gjelder således for bruksforskriften, jf. § 1-2. Da disse begrepene også er videreført i direktiv 2007/46, jf. direktivets Vedlegg II Bokstav C nr. 4, som igjen henviser til direktiv 97/27/EF vedlegg I punkt 2.2.2, punkt 2.2.3 og punkt 2.2.4 og også vil gjelde etter at det nye godkjeningsdirektivet er implementert, ser vi ingen grunn – i hvert fall ikke i denne omgang – til å definere disse tilhengerne i bruksforskriften.

3. § 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjon

Forskriftsforslagets § 5-3 tilsvarer § 5-2 i dagens forskrift. I kommentarene vil det kun bli redegjort for de endringer som er gjort i forhold til dagens forskriftstekst.

3.1 § 5-3 nr. 1

Forslagets § 5-3 nr. 1 tilsvarer dagens § 5-2 nr. 1. Første punktum er endret slik at det nå omtaler «*Kjøretøy og vogntog*» og ikke «*kjøretøy eller vogntog*». Dette er kun en redaksjonell endring som ikke får betydning for bestemmelsens materielle innhold. Videre er også «*veker og dimensjoner*» endret til «*veker eller dimensjoner*». Hensikten med denne endringen er å synliggjøre at det er tilstrekkelig at enten de største tillatte dimensjoner *eller* de største tillatte dimensjoner overskrides for at det kreves dispensasjon. I tillegg vil det presiseres at det ikke er nødvendig med dispensasjon for kjøretøy og vogntog som brukes i internasjonal transport og som oppfyller kravene i direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF på veg i Bk 10 og som har maksimal tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Dagens forskriftstekst viser kun til Bk 10 på dette punktet. Uten tilføyelse av største tillatte vogntoglengde er det i realiteten tillatt å kjøre med et vogntog med lengde på 18,75 meter på en veg som er klassifisert som Bk 10, men som etter den til enhver tid gjeldende vegliste har største tillatte lengde, for eksempel 15 meter. Dette er ikke hensikten, jf. kommentarene til § 5-3 nr. 2 bokstav b.

3.2 § 5-3 nr. 2 – veglister

3.2.1 § 5-3 nr. 2 bokstav a

Bestemmelsen hjemler regulering av de største tillatte vektor og dimensjoner på offentlig veg i Norge. De største tillatte vektor og dimensjoner for hver vegstrekning fremgår av vegliste for riksveger og veglister for fylkes- og kommunale veger som blir oppdatert og utgitt årlig. Veglistene er forskrifter.

Direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF artikkel 7 åpner for å ha bestemmelser som begrenser de største tillatte vektor og dimensjoner på enkelte vegstrekninger for kjøretøy og vogntog uansett hvilken stat kjøretøyene er registret i eller tatt i bruk. Dette betyr at kjøretøy eller vogntog som i internasjonal transport oppfyller kravene i 96/53/EF som endret 2002/7/EF også må forholde seg til de største tillatte dimensjoner for den enkelte vegstrekning som er gitt i den til enhver tid gjeldende vegliste.

Forskriftsteksten i forslaget § 5-3 nr. 2. foreslås endret for å synliggjøre at vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy etter forslaget kun vil inneholde veglister. De regulerende bestemmelsene foreslås flyttet over i bruksforskriftens kapittel 5. Det foreslås at forskriftsteksten også inneholder en beskrivelse av hvilke typer spesialveglister vedlegg 1 inneholder. Forskriftsteksten vil derfor omtale at vedlegget inneholder veglister som angir riksveger hvor tømmervogntog kan ha lengde inntil 24,00 meter og totalvekt inntil 56 tonn, samt en oversikt over riksveger hvor modulvogntog kan ha lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn.

Bestemmelsen angir også at regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende vegliste for fylkes- og kommunale veger for hvert fylke og at slike veglister også er en del av forskrift om bruk av kjøretøy. Vegdirektoratet oppfordrer regionene til å sørge for at de fylkes- og kommunale

veglistene også viser hvilke fylkes- og kommunale veger tømmervogntog med lengde inntil 24,00 meter og totalvekt inntil 56 tonn og modulvogntog kan benytte.

3.2.2 § 5-3 nr. 2 bokstav b

På samme måte som i § 5-3 nr. 2 bokstav a er forskriftsteksten i bokstav b endret for å synliggjøre at alle regulerende bestemmelser i Vedlegg 2 foreslås flyttet over i bruksforskriftens kapittel 5. Her ønsker vi også å angi hvilke typer veglister vedlegget inneholder. Forskriftsteksten uttaler derfor at vedlegg 2 inneholder vegliste som angir riksvegstreknings hvor spesialtransporter tillates å kjøre med større vekter og dimensjoner enn etter vedlegg 1. Videre uttales det at vedlegget inneholder en vegliste over riksveger hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til spesialtransport med totalvekt inntil 100 tonn (100-tonnsvegnettet). Vedlegget inneholder også en oversikt riksvegstreknings hvor mobilkran, betongpumpebil og liftbil tillates brukt med aksellast inntil 12 tonn og totalvekt inntil 65 tonn med dispensasjon uten tidsbegrensning (12-tonnsvegnettet), en oversikt over riksveger hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil med totalvekt inntil 72 tonn (72-tonnsvegnettet).

3.3 § 5-3 nr. 3 – om største tillatte lengde og bredde

3.3.1 § 5-3 nr. 3 første ledd

Gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 (tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg) bokstav c uttaler at største tillatte lengde etter bestemmelsen skal måles uten toleranse. Det samme gjør pkt. 7 (tømmertransport) syvende ledd og pkt. 9 (særlige bestemmelser for modulvogntog) bokstav d. Pkt. 5 (tillatt kjøretøybredde for offentlig veg) tredje ledd uttaler at største tillatte bredde etter bestemmelsen skal måles uten toleranse. Vedlegg 2 pkt. 2 inneholder ingen tilsvarende formulering om måling av dimensjoner.

Fremfor å gjenta etter hver bestemmelse som angir tillatt lengde eller bredde at disse skal måles uten toleranse, foreslår vi å plassere en bestemmelse om dette i § 5-3 nr. 3 første ledd. Kravet vil da gjelde for alle bestemmelser som angir de største tillatte dimensjoner for forskjellige typer kjøretøy, vogntog og transporter.

Bestemmelsen er tilføyd et annet punktum som uttaler at det samme gjelder for dimensjoner angitt i dispensasjon, det vil si at også dimensjoner angitt i dispensasjon skal måles uten toleranse. Siden dimensjonene som tillates ved transport uten tidsbegrensning følger direkte av gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 bokstav a og forslaget § 5-8, vil bestemmelsen først og fremst sikre at det heller ikke er rom for diskusjon rundt hvorvidt transporten er innenfor det som det er gitt dispensasjon for eller ikke.

I tillegg er formuleringene endret slik at de nå spesifikt uttaler at de største tillatte dimensjoner skal måles uten *positiv* toleranse. Bakgrunnen for denne endringen er å bringe teksten i samsvar med ordlyden i direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF artikkel 2 siste ledd. Vi ønsker med denne presiseringen å synliggjøre at de dimensjonene som angis er de største dimensjonene et kjøretøy eller vogntog kan ha. Vi levner da ikke noe rom for diskusjon rundt hvorvidt kjøretøyet eller vogntoget er i henhold til de bestemmelser som regulerer den aktuelle transporten.

3.3.2 § 5-3 nr. 3 annet ledd

Forslagets § 5-3 nr. 3 tilsvarende gjeldende kapittel 5 § 5-2 nr. 3 første ledd. I denne bestemmelsen foreslås det ingen endringer i forbindelse med denne høringen. Formålet med bestemmelsen er å vise at godset som hovedregel er medregnet i kjøretøyets lengde og bredde. I utgangspunktet er det altså ikke tillatt at gods stikker lenger ut bak eller på sidene enn det som er største tillatte lengde eller bredde for kjøretøyet eller vogntoget. Ordlyden «dersom ikke annet fremkommer av vedkommende bestemmelse» beholdes. Dette for å vise at forskriften på enkelte punkter har unntaksbestemmelser fra denne hovedregelen.

3.4 § 5-3 nr. 4

3.4.1 § 5-3 nr. 4. første ledd – tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap

Gjeldende § 5-2 nr. 3 annet ledd uttaler at «Når det i dette kapitlet omtales tilhenger, slepvogn, påhengsvogn og semitrailer, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap». Denne bestemmelsen foreslås videreført i forslaget § 5-3 nr. 4 første ledd.

Bestemmelsen innebærer at hver gang forskriftsteksten nevner begrepene “slepvoan”, “påhengsvogn» eller “semitrailer” omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap. “Tilsvarende typer tilhengerredskap” viser først og fremst at for eksempel «slepvoan» også omfatter «sleperedskap».

Etter kjøretøyforskriften defineres tilhenger i § 2-2 nr. 4 og i § 2-5 nr. 5.

§ 2-2 nr. 4 lyder slik:

“Kjøretøy gruppe O: Tilhenger til bil, herunder semitrailer.

c) Kjøretøy gruppe O3 (tilhenger): Tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg, men ikke over 10 000 kg.

d) Kjøretøy gruppe O4 (tilhenger): Tilhenger med tillatt totalvekt over 10 000 kg. For semitrailere eller påhengsvogner skal den største tillatte vekten som legges til grunn ved klassifiseringen, være den statiske vertikale belastningen som overføres til bakken fra semitrailerens eller påhengsvognens aksel eller aksler, når semitraileren eller påhengsvognen er tilkopleet trekkvognen og lastet til største belastning jf. direktiv 2001/116/EF tillegg 2 kapittel A punkt 3:”

§ 2-5 nr. 5 lyder slik: *“Tilhenger: Kjøretøy som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og til å trekkes av motorvogn, herunder kjøretøy gruppe O, som nevnt i § 2-2. Som tilhenger regnes også campingtilhenger”*

§ 2-5 nr. 6, 7 og 8 angir følgende underkategorier av tilhenger:

“6. Påhengsvogn: Tilhenger med en eller flere aksler som er slik konstruert at vertikale krefter kan overføres til tilhengerkoplingen på den trekkende motorvogn.

7. Slepvoan: Tilhenger med en eller flere aksler og som er slik konstruert at en vesentlig del av tilhengerens vekt bæres av en svingskive montert på den trekkende motorvogn.

8. *Semitrailer: Tilhenger med en eller flere aksler og som er slik konstruert at en vesentlig del av tilhengerens vekt bæres av en svingskive montert på den trekkende motorvogn.*”

Tilhengerredskap er definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 9 som *“Kjøretøy som er innrettet til å trekkes av motorvogn og som ikke anses som tilhenger. Som tilhengerredskap regnes også flyttbar arbeidsbrakke“*. Tilhengerredskap inndeles i *«Påhengsredskap: Tilhengerredskap med en eller flere aksler som er slik konstruert at vertikale krefter kan overføres til tilhengerkoplingen på den trekkende motorvogn“* (bokstav a) og *“Sleperedskap: Tilhengerredskap med to eller flere aksler som er slik konstruert at vertikale krefter – bortsett fra kreftene p.g.a tilhengerdragets vekt - ikke kan overføres til tilhengerkoplingen på den trekkende motorvogn“* (bokstav b).

Etter kjøretøyforskriften er en tilhenger *nasjonalt definert* som et kjøretøy som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods og til å trekkes av en motorvogn. Kjøretøy som blir henført under kjøretøygruppe O faller inn under denne definisjonen. Tilhengerredskap er kjøretøy som er innrettet til å trekkes av en motorvogn og som ikke anses som tilhenger. Det vil da si et kjøretøy som er innrettet for til å trekkes av en motorvogn, men som ikke er hovedsakelig innrettet for transport av personer eller gods.

For kjøretøy som omfattes av kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 9 bokstav a og b er dette uproblematisk. Imidlertid innebærer det faktum at bokstav a og b er uttømmende angitt at kjøretøy basert på semitrailerprinsippet, som ikke er konstruert for å transportere gods, *ikke* er å anse som tilhengerredskap. Slike kjøretøy er dermed verken tilhenger eller tilhengerredskap og er dermed heller ikke omfattet av bestemmelsen i gjeldende § 5-2 nr. 3. Konsekvensen av dette er at ingen av bestemmelsene i bruksforskriften kapittel 5 med vedlegg gjelder for slike kjøretøy. Dette medfører en del praktiske problemer da blant annet knuseverk, fliskuttere, bilpresser, karusellfundament til tivoli og lignende er bygget på *«tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet»*,. Uten en pragmatisk tilnærming til denne typen kjøretøy ville det ikke være mulig å lovlig transportere disse på veg. Problemstillingen har i praksis blitt håndtert ved at uttrykket *«tilsvarende typer tilhengerredskap»* tolkes dithen at det også omfatter kjøretøy som er basert på semitrailerprinsippet og som ikke er konstruert for å transportere gods.

I bruksforskriften § 2-1 nr. 2 angis hvilke kjøretøy som er registreringspliktige. Bestemmelsen omtaler *«tilhenger»*, men ikke tilhengerredskap. Tilhengerredskap er således ikke registreringspliktige og tillates etter nr. 3 dermed heller ikke registrert.

Dagens bestemmelse i bruksforskriften § 5-2 nr. 3. innebærer altså at hver gang forskriftsteksten i kapittel 5 nevner tilhenger, slepvogn, påhengsvogn eller semitrailer omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap. Dette betyr at tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap er underlagt de samme begrensningene når det gjelder vekt og dimensjoner på offentlig veg som de forannevnte kjøretøyene.

Prinsippet om at tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap er omfattet alle steder kapitlet omtaler tilhenger, slepvogn, påhengsvogn og semitrailer vil som sagt videreføres. Bestemmelsen vil imidlertid få en litt annerledes ordlyd enn i dag. Forslaget lyder: *“Når det i dette kapitlet omtales tilhenger, slepvogn, påhengsvogn og semitrailer, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap med mindre annet fremkommer av annen bestemmelse.”*

Tilføyelsen av “*med mindre annet fremkommer av annen bestemmelse*” skyldes at det i de kommende bestemmelsene gjøres endringer i begrepsbruken som utelukker tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap. Nærmere beskrevet foreslås det å endre begrepsbruken når det gjelder hvilke typer tilhengere som kan få dispensasjon fra bestemmelsene om de største tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg, jf. kommentarene til §§ 5-6, 5-8 og 5-9. Forslaget innebærer at dersom tilhengeren skal benyttes til transport av udelbart gods som overskrider de største tillatte vekter eller dimensjoner må det være en tilhenger i kategori O3 eller O4. Dette gjøres av trafikksikkerhetsmessige hensyn, jf. kommentarene til § 5-6. Dersom dette forslaget blir vedtatt vil det få den konsekvens at uregistrerte tilhengerredskap er utelukket fra å få dispensasjon fra de største tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg.

På bakgrunn av ordlyden i bruksforskriften er det som sagt uregistrerte “tilhengerredskap” basert på semitrailerprinsippet som brukes på offentlig veg. Disse kjøretøyene overskrider ofte også de største tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg slik at de må ha dispensasjon for å kunne brukes. Dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen Region øst opplyser at de innvilger dispensasjon fra de største tillatte vekter og dimensjoner for slike typer kjøretøy på bakgrunn av den forannevnte ordlyden i dagens bruksforskrift. Det finnes derfor kjøretøy kategorisert som tilhengerredskap som brukes på offentlig veg i dag og det vil det gjøre i noen år fremover.

Tilhengerredskap er som nevnt unntatt fra registreringsplikten, jf. bruksforskriften § 2-1, og er også unntatt fra kravene til periodisk kjøretøykontroll. Tilstanden til disse kjøretøyene blir derfor bare kontrollert ute på vegen. Hvilke tilhengerredskaper som fanges opp ved slike kontroller kan imidlertid være noe tilfeldig. Det kan derfor argumenteres for at fraværet av kravet om periodisk kjøretøykontroll innebærer en viss risiko for at disse kjøretøyene er i dårligere teknisk stand enn kjøretøy som faller inn under kjøretøyforskriftens definisjoner av tilhenger. Dette er særlig problematisk når det gjelder bruk av tilhengerredskaper som er så store eller tunge at det er påkrevd med dispensasjon. Det kan derfor argumenteres for at tilhengerredskaper med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt etter gjeldende vedlegg 1 og forslaget § 5-4 ikke bør tillates brukt på offentlig veg.

Imidlertid er det svært mange slike redskaper i bruk i dag og mange av disse benyttes til viktige samfunnsmessige formål. Videre ville det være svært urimelig om et stort antall kjøretøy som i alle år har vært tillatt brukt plutselig skal utelukkes fra bruk på offentlig veg. For å sikre at disse fortsatt kan brukes foreslår vi derfor å gi en bestemmelse som gir regionvegkontorene myndighet til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for bruk av tilhengerredskaper, herunder tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt etter forslaget § 5-4. Dette vil bli beskrevet nærmere i kommentarene til forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav f. Bestemmelsen vil være en «kan»-bestemmelse, hvor det fullt ut er opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn hvorvidt dispensasjon skal gis og eventuelt hvilke vilkår som skal settes for dispensasjonen. Ved vurderingen vil dispensasjonsmyndigheten da kunne vektlegge hvilken teknisk stand tilhengerredskapet er i og om det på bakgrunn av dette eventuelt bør settes særlige vilkår for bruken.

Ordlyden i forslaget § 5-3 nr. 4 første ledd sikrer at tilhengerredskap som er innenfor de største tillatte vekter og dimensjoner kan benyttes på samme måte som i dag, mens situasjonen blir som sagt noe strengere for tilhengerredskap som overskrider de største tillatte vekter eller dimensjoner.

3.4.2 § 5-3 nr. 4 annet ledd – overgangsbestemmelse for kjøretøy førstegangsregistrert før 1. januar 1995

I forslaget §§ 5-5, 5-6, 5-8 og 5-9 foreslås betegnelsene på de kjøretøy som tillates brukt, med de aktuelle typene transport, endret.

Dette gjelder følgende typer transport:

- § 5-5 nr. 5 – transport av to husmoduler med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter,
- § 5-5 nr. 6 – transport av to båter med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter,
- § 5-5 nr. 7 – transport av biler med lengde inntil 22,00 meter,
- § 5-6 nr. 2 og 3 – transport av udelbart gods og kjøring med vogntog konstruert for transport av udelbart gods uten dispensasjon,
- § 5-8 transport av udelbart gods og kjøring med vogntog konstruert for transport av udelbart gods med dispensasjon uten tidsbegrensning,
- § 5-9 transport av udelbart gods, kjøring med vogntog konstruert for transport av udelbart gods, transport av husmoduler, to båter, biler og tømmer i hele stammer med dispensasjon med tidsbegrensning.

Forslaget innebærer at kjøretøy som tillates brukt til transport som nevnt vil omtales med de samme begreper som i kjøretøyforskriften og den kommende forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Om bakgrunnen for endringene vises det til kommentarene til de enkelte bestemmelsene.

I praksis medfører dette at det ikke lenger vil være adgang til å drive transport med større vekter eller dimensjoner enn normalt tillatt med kjøretøy som ikke benevnes i vognkortet som motorvogn N2 eller N3, slepvogn O3 eller O4, påhengsvogn O3 eller O4 eller semitrailer O3 eller O4, jf. kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 3 og 4. Utelukkelsen av kjøretøy som på grunn av tillatt totalvekt eller bruksområde ikke faller inn under disse betegnelsene er tilsiktet. Vi viser til kommentarene til de angitte bestemmelsene for en nærmere beskrivelse av hvorfor disse kjøretøyene utelukkes fra å drive slik transport.

Imidlertid faller også en annen gruppe kjøretøy utenfor en slik begrepsbruk. Det dreier seg her om kjøretøy som er førstegangsregistrert før 1. januar 1995 og derfor ikke klassifisert som N2, N3, O3 eller O4. Det er ikke meningen å utelukke disse fra å drive transport som angitt i de aktuelle bestemmelsene. Selv om disse kjøretøyene har vært i bruk i minst 17 år antar Vegdirektoratet at en del fortsatt anvendes til transport som beskrevet. For å unngå at de nye betegnelsene er til hinder for at disse kjøretøyene anvendes ut sin levetid, foreslår vi derfor en overgangsbestemmelse som sikrer at disse fortsatt kan brukes. Forutsetningen er at kjøretøyene har slik totalvekt at de hadde fått en av de nevnte betegnelsene ved førstegangsregistrering etter 31. desember 1994.

Det er grunn til å påpeke at dette også omfatter kjøretøy innrettet for transport av udelbart gods. Dagens Vedlegg 2 pkt. 2 omtaler «plattformtilhenger» og «svanehalssemitrailer». Slike tilhengere er innrettet for transport av særlig tungt og omfangsrikt gods. Også kjøretøy med slik betegnelse i vognkortet som på grunn av tidspunkt for førstegangsregistrering ikke benevnes som O3 eller O4, er omfattet av overgangsbestemmelsen.

Vi ber om høringsinstansenes syn på den foreslåtte overgangsbestemmelsen.

4. § 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg

Her settes bestemmelsene i dagens vedlegg 1 pkt. 1 til 5 inn. Dette betyr at alle bestemmelser om de største tillatte vekter og dimensjoner for normaltransport (transport av delbart gods) unntatt spesialbestemmelsene for tømmertransport, modulvogntog, brakker, båter og biler vil fremkomme av denne bestemmelsen.

I det nedenstående vil de enkelte punktene i denne bestemmelsen gjennomgås med kommentarer til hvert enkelt punkt. Som nevnt innledningsvis har det kommet en del innspill fra bransjen med forhold som ønskes behandlet i denne høringen. En del av disse faller under § 5-4. Der hvor det har kommet innspill til den enkelte bestemmelse vil det bli gitt en begrunnelse for hvorfor, eventuelt hvorfor ikke forslaget til endring foreslås inntatt i regelverket.

Vi viser til det som skrives i innledningen til dette notatet om at ett av formålene med denne revisjonen har vært å vurdere i hvilken grad de bestemmelsene i det norske regelverket om vekter og dimensjoner som avviker fra direktiv 96/53/EF skal harmoniseres med direktivets bestemmelser. Ett av temaene for denne vurderingen har vært hvorvidt den største tillatte totalvekten for vogntog skal endres fra 50 til 40 tonn å bringes i samsvar med direktivets bestemmelser. Vegdirektoratet har pt.t. ikke konkludert hvorvidt det er hensiktsmessig å foreslå en slik harmonisering av totalvektsbestemmelsene. På grunn av behovet for nærmere undersøkelser har denne vurderingen blitt skilt ut fra revisjonen av bruksforskriftens kapittel 5, og vil ikke bli behandlet nærmere i denne høringen. Dette har medført at enkelte innspill fra bransjen som opprinnelig var tenkt vurdert i denne høringen også har blitt utsatt i påvente av denne vurderingen. Dette gjelder i hovedsak vurderingen av ordningen med tillatt totalvekt 27 tonn for semitrailer i punkt 4.3.3 og innspill om fjerning av tabell 3a og 3b i pkt. 4.4.1.

4.1 Generelt innspill fra NLF og MEF om at antall bruksklasser skal reduseres

4.1.1 Forslag

Det har kommet et generelt innspill fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Maskinentreprenørenes Landsforbund (MEF) til alle tabellene i dagens vedlegg 1 og 2. Forbundene foreslår at bruksklassene Bk 10/50, Bk 10/42, Bk T8/50, Bk 8 og Bk 6 reduseres til tre bruksklasser – Bk 10, Bk 8 og Bk 6 etter svensk mønster. NLF mener en slik forenkling vil bidra til å gjøre tabellene mer oversiktlige.

4.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegens bæreevne (og for så vidt også bruene) er avhengig av vegbyggingsmaterialenes evne til å tåle og fordele de spenninger som oppstår som følge av trykket fra kjøretøyenes hjul. For vegkroppen (ikke bruene) er dermed totalvekten for kjøretøyene strengt tatt uten betydning, forutsatt at kjøretøyet har tilstrekkelig antall hjul med en viss avstand mellom disse til å fordele totalvekten. Derfor er det for de enkelte kjøretøygrupper krav til antall hjul per aksel og en viss avstand mellom akslene. Ringtrykket har også stor betydning. Videre har også geometri, trafiksikkerhet og bruens bæreevne betydning for hvor store og tunge kjøretøy som tillates brukt.

På strekninger hvor det ikke tillates trafikk med kjøretøy med 10 tonns aksellast skyldes dette at materialene i de øverste lagene av vegkroppen enten har for dårlig lastfordelingsevne, eller er så tynne at spenningen i de underliggende lagene, som vanligvis har dårligere egenskaper enn de øvre lagene, blir for store. Dermed oppstår det deformasjoner, enten gradvis over tid, eller brått hvis en enkel overlast er så stor at det oppstår et brudd.

Når vegene er frosset til en viss dybde bedres egenskapene i den frosne delen slik at de får en bedre lastfordelingsevne. For å legge til rette for mer rasjonell utnyttelse av kjøretøyparken har det derfor besluttet å øke tillatt aksellast om vinteren på de vegene som har lavere tillatt aksellast om sommeren, og det ikke er bruer på de aktuelle strekningene som begrenser dette. Dette er en av grunnene til at klassen Bk T8 ble innført. For å være sikre på at det var tilstrekkelig tykk frosen vegkropp i den perioden vinteraksellast gjelder ble det installert et sett av telegrensemålere som dekket de forskjellige geografiske områdene. Disse er fortsatt i funksjon.

I Region øst dreier det seg for eksempel om ca. 4700 km fylkesveg og kommunal veg, fordelt med ca 2700 km fylkesveg og ca. 2000 km kommunal veg. I Region øst er omfanget størst i innlandsfylkene Hedmark og Oppland med til sammen ca. 2000 km fylkesveg og ca. 1600 km kommunal veg. Lengden av perioden kan variere fra år til år, men det dreier seg hovedsakelig om månedene januar, februar og mars.

Vegdirektoratet er usikre på hvor stor reell betydning dette har for transportnæringen.

Siden dette i første rekke dreier seg om det "sekundære" vegnettet i distriktene vil dette trolig ha størst betydning for tømmertransport og transport knyttet til landbruk, eksempelvis utkjøring av kunstgjødsel.

Dersom systemet for bruksklasser skal forenkles vil det også ha konsekvenser for bruene. For bruer opereres det med følgende bruksklasser i dag: Bk10/50 Bk10/42, BkT8/40, Bk8/32, og Bk 6/28. Bruksklassen BkT8/50 brukes ikke når det gjelder bruer. Når en veg er klassifisert som BkT8/50 er det forhold ved vegkroppen som er utslagsgivende for at vegen ikke kan klassifiseres som Bk10/50. Dersom det er bruer på en vegstrekning som er klassifisert som BkT8/50 kunne vegstrekningen for bruens del stått som Bk10/50. Fjerning av bruksklassen BkT8/50 har således ingen konsekvenser for bruene.

For bruens vedkommende brukes heller ikke bruksklassen Bk10/42 når bruer beregnes i dag. På bakgrunn av at klassifiseringen av bruer ikke er holdt helt à jour finnes det fortsatt bruer i vegnettet som er klassifisert som Bk 10/42. En del av disse bruene finnes på veger som i veglistene er klassifisert som Bk10 50 veger. Det må gjøres en gjennomgang av dette og det må beregnes hvorvidt bruer som er klassifisert som Bk10/42 kan skrives opp til Bk 10 50 eller om tillatt totalvekt for vegstrekningen må settes ned til 42 tonn i påvente av at brua blir forsterket. Både Vegdirektoratet og hver enkelt Region bør foreta en kartlegging av hvor det finnes bruer klassifisert som Bk 10/42 i Bk 10/50 vegnettet i forbindelse med arbeidet med å fastsette veglister for riksveger og for fylkes - og kommunale veger for 2013.

Dersom bruksklassen Bk10/42 blir fjernet nå vil den umiddelbare konsekvensen være at de bruene som har denne klassifiseringen må skrives ned til Bk 8/32, da vi i dag ikke vet om noen av disse bruene kan skrives opp til Bk 10/50. Videre vil en fjerning av Bk 10/42 få den

konsekvens at de bruene man etter gjennomregningen ikke finner å kunne sette opp til Bk 10/50 må settes ned til Bk8/32.

Dersom bruksklassen BkT8/40 fjernes vil det også få den konsekvensen at en rekke bruer umiddelbart må skrives ned til Bk 8/32. Tillatt totalvekt på disse strekningene vil da bare være 32 tonn. Når det gjelder strekninger i BkT8/40 kan ikke disse skrives opp til Bk10/50. Dette på grunn av at selve vegkroppen bare tåler 8 og ikke 10 tonns aksellast. Alle strekninger i BT8/40 må således skrives ned til Bk 8/32 dersom bruksklassen fjernes.

Hvis vi på det nåværende tidspunkt skal fjerne bruksklassene Bk10/42 og BkT8/40 vil omfanget på landsbasis av bruer som umiddelbart må skrives ned være som følger: (med den gamle inndelingen i riks - og fylkesvegnettet).

Riksvegbruer: 22 bruer

Fylkesvegbruer: 734 bruer

Uavhengig av NLF sitt forslag bør det foretas en gjennomgang av vegnettet med tanke på å kartlegge bruer som er klassifisert som Bk 7. Denne bruksklassen har opphørt å eksistere og er fjernet fra tabellene i dagens Vedlegg 1 og 2. Bruer må klassifiseres ned til Bk6/28. Det bør imidlertid foretas beregninger for å bringe på det rene om noen av bruene som er klassifisert som Bk 7 eventuelt kan skrives opp til Bk 8/32.

4.1.3 Oppsummering:

Konsekvensene av en reduksjon av bruksklassene til Bk10/50, Bk8/32 og Bk/6/28 vil for vegenes vedkommende være at man mister muligheten til å la de vegene som tåler det få forhøyet vinteraksellast ved at de kan skrives opp til Bk 10/50 om vinteren.

For bruenes vedkommende vil det få den umiddelbare konsekvens at bruer som nå står som Bk10/42 og BkT8/40 må skrives ned til Bk8/32. Deretter må alle disse bruene som har stått i Bk10/42 regnes gjennom for å få fastslått hvilke av disse bruene som kan skrives opp til Bk 10/50. Når det gjelder bruer som ligger på vegstrekninger som er klassifisert som BkT8/40 er eneste alternativ å sette disse ned til Bk 8/32. Dette på bakgrunn av at vegkroppen på disse vegstrekningene ikke tåler 10 tonns aksellast.

Dersom NLF sitt forslag om reduksjon av antall bruksklasser skal gjennomføres vil det medføre at største tillatte totalvekt må settes ned på en rekke vegstrekninger i Norge. Muligheten til å sette opp aksellasten vinterstid vil også forsvinne for en rekke veier. Da Vegdirektoratet antar at det ikke er i transportnæringens interesse at tillatt aksellast og totalvekt må settes ned på en rekke vegstrekninger foreslås det at dagens bruksklasser beholdes. Dette gjør også at kapasiteten på vegnettet blir utnyttet mest mulig.

4.2 § 5-4 nr. 1 - Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg

4.2.1 § 5-4 nr. 1 bokstav a - aksellasttabell

Tabellen angir de største tillatte aksellaster for transport av delbart gods i Norge. Etter direktiv 96/53/EF som senest endret ved direktiv 2002/7 artikkel 2 står medlemsstatene fritt til å kunne

fastsette aksellaster for nasjonal transport av gods og personer. De største tillatte aksellastene i Norge er fastsatt på bakgrunn av hensynet til i størst mulig grad å bevare infrastrukturen, samtidig som hensynet til en mest mulig rasjonell, effektiv og miljøvennlig godstransport skal ivaretas. De norske bestemmelsene om største tillatte aksellaster er omtrent tilsvarende de største tillatte aksellaster etter direktiv 96/53/EF vedlegg I nr. 3. Det eneste stedet hvor regelverket er litt forskjellig er når det gjelder tillatte aksellaster på boggi. Vi har imidlertid sikret oss mot at våre aksellastbestemmelser kan være direktivstridige ved at det etter dagens bestemmelse i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 nr. 1 (forskriftsforslagets § 5-3 nr. 1) ikke er nødvendig med dispensasjon på veg i Bk10 19,50-veg for kjøretøy eller vogntog i internasjonal transport som oppfyller kravene i direktiv 96/53/EF.

Det foreslås ingen materielle endringer i tabellen i nr. 1 bokstav a i dagens Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy, men Vegdirektoratet vil bemerke at dersom det skal foreslås å harmonisere vektbestemmelsene i Norge til de som er gitt i direktiv 96/53/EF vil det måtte foreslås endringer i denne bestemmelsen.

4.2.2 § 5-4 nr. 1 bokstav b – fordeling av last i boggi eller trippelboggi

Denne bestemmelsen tilsvarende Vedlegg 1 pkt. 1 bokstav b. Det gjøres ingen materielle endringer i denne bestemmelsen.

4.2.3 § 5-4 nr. 1 ny bokstav c – akselløft

Denne bestemmelsen er ny og er et unntak fra hovedregelen i bokstav a. Bestemmelsen er en gjengivelse av bestemmelsen gitt i direktiv 97/27/EF vedlegg IV pkt. 3.5.1. Direktiv 97/27/EF er et særdirktiv både til det gamle typegodkjenningsdirektivet 70/156/EF og det nye godkjenningsdirektivet 2007/46/EF. Direktiv 97/27/EF er bestemmende for hvilke krav som må være oppfylt m.h.t masse og dimensjoner for et kjøretøy ved godkjenning. Etter dette direktivets bestemmelser er det tillatt at ethvert kjøretøy er utstyrt med en eller flere løftbare aksler, jf. direktivets Vedlegg IV nr. 3.1. Definisjon av og krav til akseløfter er gitt i direktiv 97/27/EF vedlegg I nr. 2.14 -2.16. Hovedregelen når det gjelder akseløfter og belastbare aksler i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV nr. 3.2 lyder som følger:

”Dersom et kjøretøy er utstyrt med en eller flere løftbare eller belastbare aksler (vedlegg 1 nr. 2.14 -2.16) skal det påsees at den største tillatte masse på akslene og akselgruppene ved registrering/i bruk ikke overskrides under noen kjørevilkår, med unntak av dem nevnt i nr. 3.5 nedenfor. For dette formål må den løftbare eller belastbare akselen kunne senkes til bakkenivå eller belastes automatisk dersom den/de nærmeste akselen eller akslene i akselgruppen eller motorvognens foraksel er belastet til sin(e) største tillatte masse (r) ved registrering/ i bruk.”

I dette ligger det at ved bruk av akseløfter eller belastbar/e aksel/ler er det ikke tillatt å overskride de største tillatte aksellaster gitt ved registrering eller i bruk.

Unntak fra hovedregelen er gitt i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV pkt. 3.5. Av denne bestemmelsen fremkommer det at:

”3.5.

Krav for motorvogners start på glatt underlag

3.5.1.

Som unntak fra bestemmelsene i nr. 3.2 og for å lette motorvogners eller vogntogs start på glatt underlag og å bedre dekkenes veigrep på slike underlag skal akselløfteren også aktivere motorvognens eller semitrailerens løftbare eller belastbare aksel for å øke massen på motorvognens drivaksel, på følgende vilkår:

- *massen tilsvarende belastningen på hver av kjøretøyets aksler kan overstige den gjeldende største tillatte masse i medlemsstaten på akselen med høyst 30 %, så lenge den ikke overstiger verdien oppgitt av produsenten for dette særlige formål,*
- *massen tilsvarende restbelastningen på forakselen skal være større enn null (dvs. at for en bakre belastbar aksel med langt bakre overheng må kjøretøyet ikke vippe opp),*
- *den løftbare eller belastbare akselen skal kunne aktiveres bare med en særlig betjeningsinnretning,*
- *etter at motorvognen har startet og før hastigheten overskrider 30 km/t, skal akselen igjen senkes automatisk til bakkenivå eller belastes på ny.”*

Etter denne bestemmelsen er det for å lette motorvogns eller vogntogs start på glatt underlag eller for å bedre dekkenes veggrep på slikt underlag, tillatt å aktivere motorvognens eller semitrailerens løftbare eller belastbare aksel slik at massen på motorvognens drivaksel øker. Det er tillatt å øke massen på hver av kjøretøyets aksler med høyst 30 % over den tillatte massen på akselen i den respektive medlemsstat under forutsetning av massen ikke overstiger den verdien som er oppgitt av produsenten for dette særlige formål. Det er her verdt å merke seg at det etter ordlyden ikke er tillatt at massen på akselen kan overskride den massen som er oppgitt av produsenten for dette særlige formål. Dersom produsenten ikke har oppgitt noen særskilt aksellast for dette formålet er det den generelt største tillatte aksellast som er oppgitt av produsenten som gjelder som øvre grense også for hvilke aksellaster som er tillatt når akselen løftes som starthjelp på glatt underlag ved en hastighet opp til 30 km/t. Den største tillatte aksellast oppgitt av fabrikanten skal være den samme som den største tillatte aksellast kjøretøyet er gitt ved registrering. Dersom tillatt aksellast er nedregistrert av avgiftsmessige årsaker vil dette angis i en egen rubrikk i vognkortet. I disse tilfellene vil det være tillatt å overskride den aksellasten angitt i denne rubrikken når hastigheten er under 30 km/t.

Videre forutsettes det at massen tilsvarende restbelastningen på forakselen skal være større enn null. Den løftbare eller belastbare akselen skal kunne aktiveres med en særlig betjeningsinnretning og at den løftbare eller belastbare akselen automatisk skal senkes til bakkenivå eller belastes på nytt før hastigheten overskrider 30 km/t.

Disse bestemmelsene får konsekvenser for bruken av kjøretøyene ved at de på gitte vilkår tillater å overskride de største tillatte aksellaster i den enkelte medlemsstat med minst 30 %. Slik dagens norske regelverk er utformet fremgår det imidlertid ikke at dette er tillatt. Vegdirektoratet er av den oppfatning at det bør synliggjøres i det norske regelverket om bruk av kjøretøy at det er tillatt å overskride de største tillatte totalvekter ved bruk av akselløfter eller belastbar/e aksel/ler på de vilkår som er gitt i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV pkt. 3.5. På denne bakgrunn foreslås det at det tas inn en ny bestemmelse som angir at det er tillatt å belaste akslene med høyst 30 % over det som er tillatt aksellast for normal transport av delbart gods i Norge under forutsetning av at de kravene som blir stilt i direktiv 97/27/EF er oppfylt.

Følgende ordlyd foreslås i § 5-4 nr. 1:

«c. Vilkår for å overskride de største tillatte aksellaster ved bruk av akselløfter:

For kjøretøy som er utstyrt med godkjent akselløfter er det for å lette motorvogns eller vogntogs start på glatt underlag og for å bedre dekkenes veggrep på slike underlag tillatt at akselløfteren aktiverer motorvognens eller semitrailerens løftbare eller belastbare aksel for å øke massen på motorvognens drivaksel. Vilkårene for dette er som følger:

- 1. Massen tilsvarende belastningen på hver av kjøretøyets aksler kan overstige den største tillatte aksellast for vegen med høyst 30 % så lenge den ikke overstiger verdien angitt av produsenten for dette spesielle formål.*
- 2. Massen tilsvarende restbelastningen på forakselen skal være større enn null.*
- 3. Den løftbare eller belastbare akselen skal kunne aktiveres bare med en særlig betjeningsinnretning.*
- 4. Når motorvognen eller vogntoget har nådd en hastighet på 30 km/t, skal akselen senkes automatisk eller belastes på ny.»*

Ordlyden som foreslås er omtrent likelydende med bestemmelsen i direktivet, med den forskjell at det presiseres at unntaket gjelder for kjøretøy som er utstyrt med akselløfter i henhold til kravene i direktiv 97/27/EF. Videre er teksten litt annerledes formulert enn den norske oversettelsen av direktiv 97/27/EF Vedlegg IV pkt. 3.5.1 1. l. ledd når det gjelder beskrivelsen av om akselløfteren skal eller kan brukes, ved at «skal» er byttet ut med «tillatt». Årsaken er at samme passus i den engelske versjonen av direktivet lyder som følger: the axle lift may also actuate the retractable or loadable axle of a motor vehicle or semi-trailer to increase the mass on the driving axle of the motor vehicle.”

Vi mener derfor at «tillatt» er en mer presis oversettelse. Når man bruker ordet «skal» blir det et krav om at akselen løftes eller belastes, noe vi ut fra den engelske versjonen av direktivet mener ikke er intensjonen med bestemmelsen. Vegdirektoratet anfører også den franske, danske og svenske versjonen av direktivet som støtte for denne tolkningen.

Vi finner ingen grunn til å kommentere ordlyden i forskriftsforslaget nærmere da meningsinnholdet er det samme som i direktivbestemmelsen.

4.2.4 Innspill fra NLF vedrørende akselløft på bil

4.2.4.1 Innspillet

I forbindelse med revisjonen av vektor og dimensjoner har Vegdirektoratet mottatt innspill fra NLF med ønske om utvidet adgang til å kjøre med løftet aksel på semitrailer og bil. Innspillet er delt i to, et med beskrivelse av ønske om utvidet adgang til å kunne kjøre med akselløft på semitrailer og et med ønske om utvidet adgang til å kjøre med akselløft på bilen.

Vegdirektoratet leser NLFs innspill som at når det gjelder akselløft på semitrailer kan NLF akseptere at de største tillatte aksellaster må overholdes, mens NLF ønsker å kunne overskride de største tillatte aksellaster når det gjelder akselløft på bil. Vi har derfor valgt å behandle akselløft på bil og akselløft på semitrailer hver for seg. Akselløft på bil behandles her under kommentarene til ny § 5-4 nr. 1 bokstav c, mens ønsket om utvidet adgang til å kjøre med løftet aksel på semitrailer blir behandlet i forbindelse med kommentarene til bestemmelsen om sporingskravet i § 5-4 nr. 4 bokstav a nr. 1.

NLFs innspill vedrørende akselløft på bil lyder som følger:

”Akselløft bil:

Alle de bileiere NLF har kontakt, med hevder at mangelfullt vintervedlikehold i kombinasjon med Norges generelle vær og føreforhold er årsaken til behovet for et akselløft på bilen som kan betjenes ut over de vilkår som er beskrevet i direktiv 97/27/EF. Lastebil-leverandører i Norge, tilbyr alle en "nordisk løsning" på akselløftet på sine biler som ikke er i tråd med direktivet. Dette muliggjør betjening av akselløftet utover de begrensninger direktivet setter. Stadig flere utenlandske vogntog står fast i Norge vinterstid, fordi de mangler kompetanse og nødvendig utrustning. De fleste av disse tilfredsstillende antagelig kravene i direktiv 97/27. Vi kan ikke akseptere et regelverk som fører til at trafikksikkerheten og fremkommeligheten blir betydelig svekket, og krever derfor at myndighetene gjør unntak fra direktiv 97/27 når det gjelder akselløft på bil som er i tråd med dagens praksis."

4.2.4.2 Vegdirektoratets vurdering

Innledningsvis vil Vegdirektoratet bemerke at vi deler lastebileiernes ønske om å sikre god fremkommelighet på norske vinterveger. Vi er også på det rene med at vanskelige vær- og føreforhold samt topografien gjør det utfordrende å sikre god fremkommelighet på norske vinterveger.

Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at det er noen forhold som gjør at det å tillate bruk av akselløfter utover de begrensninger som følger av direktiv 97/27/EF ikke kan brukes som virkemiddel for å sikre god fremkommelighet på norske vinterveger.

4.2.4.3 Generelle betraktninger

Reglene som er relevante når det gjelder adgangen til bruk av akselløft er gitt i direktivene 97/27/EF og 96/53/EF. Disse direktiver er som nevnt tidligere implementert i norsk rett. Den følgende fremstillingen forholder seg til de reglene som er gitt i de nevnte direktiver og er gjeldende rett i skrivende stund. Det er imidlertid et faktum at det i EU pågår et arbeid med å erstatte direktiv 97/27/EF med forordning 661/2009. Hvilke konsekvenser dette får gis det en kort omtale av på slutten av kapittelet om akselløft.

Det har fra bransjehold blitt anført at siden Norge har såpass spesielle vær- og føreforhold samt et kupert terreng er det nødvendig med en nasjonal unntaksbestemmelse i Norge når det gjelder akselløft.

Til dette vil Vegdirektoratet bemerke at når EU gir regler gjennom direktiver eller forordninger, er formålet en harmonisering av statenes lovgivning innenfor et område for å skape mest mulig regellikhet og like vilkår i alle stater tilsluttet EU/EØS. Adgangen til å ha nasjonale unntak er da skåret ned til hvilke unntak bestemmelsene i den aktuelle forordningen eller direktivet selv gir anledning til. Dersom direktivet er et såkalt minimumsdirektiv kan det være anledning til å nasjonalt ha strengere krav enn det et direktiv sier dersom den EF-domstolskapte læren om unntak fra den frie bevegelse kommer til anvendelse.

I dette tilfellet hvor det er snakk om å ha en nasjonal unntaksregel som er mer lempelig enn bestemmelsen om akselløft som er gitt i direktivet må imidlertid unntaksadgangen følge av direktivet selv.

Reglene i direktiv 97/27/EF om akselløfter er gjengitt i kommentarene til § 5-4 nr. 1 bokstav c. Adgangen til å ha nasjonale unntak fra disse bestemmelsene må således følge av en

tolkning av bestemmelsene i direktiv 97/27/EF sett i sammenheng med bestemmelsene om bruk gitt i direktiv 96/53/EF.

Etter direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 2 står medlemsstatene fritt til å kunne tillate høyere aksellaster enn det som fremgår av direktivet i nasjonal transport. Etter direktiv 97/27/EF artikkel 5 kan medlemsstatene la belastbare og løftbare aksler omfattes av nasjonale tekniske krav. Ingen medlemsstat kan imidlertid nekte å anvende de tekniske kravene fastsatt i avsnitt 3 i vedlegg IV dersom produsenten anmoder om det.

Det første kriteriet som må være oppfylt dersom man skal kunne ha nasjonale tekniske krav til løftbare aksler er at det må finnes produsenter som er villige til å bygge kjøretøy med andre tekniske løsninger for akselløft enn det som er gitt i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV avsnitt 3.

NLF hevder i sitt innspill at leverandører av lastebiler i Norge tilbyr alle en nordisk løsning på akselløftet som ikke er i tråd med direktivet.

Til dette vil Vegdirektoratet bemerke at vi ikke er kjent med at noen kjøretøyprodusenter tilbyr en egen «nordisk løsning» når det gjelder akselløft som avviker fra de tekniske kravene som blir gitt i direktiv 97/27/EF. Vi trekker derfor i tvil om kjøretøyprodusentene stiller seg bak denne «nordiske løsningen» det her refereres til.

Vegdirektoratet vil derfor bemerke at vi i tiden fremover vil ha fokus på å kontrollere at funksjonen som sørger for at de tillatte aksellaster gitt ved registrering/i bruk ikke er koblet ut. Kjøretøy som er godkjent etter kravene i direktiv 97/27/EF vil få en teknisk mangellapp og beskjed om å tilbakeføre kjøretøyet til original utførelse dersom denne funksjonen er koblet ut.

Dersom det finnes kjøretøyprodusenter som er villige til å bygge kjøretøyene på en annen måte og som kan garantere for andre tekniske løsninger når det kommer til akselløfter enn det som direktivet angir, har medlemsstatene anledning til å godkjenne det. Det skal imidlertid nevnes allerede her at kravene til sporing både ved godkjenning og i bruk setter en begrensning for adgangen til å la bruken av akselløfter være regulert av nasjonale krav. Dette er nærmere omtalt nedenfor.

Selv om det skulle finnes kjøretøyprodusenter som tilbyr andre tekniske løsninger når det gjelder akselløft, er det noen forhold som gjør at vi i Norge ikke vil innføre nasjonale tekniske krav til løftbare og belastbare aksler.

For det første er det et absolutt krav at alle kjøretøy som utfører normaltransport av delbart gods må oppfylle kravene til sporing både ved godkjenning og i bruk, jf. kravene i direktiv 97/27/EF Vedlegg 1 nr. 7.6.1 og 7.6.1.2. og direktiv 96/53/EF artikkel 4, jf. Vedlegg 1 nr. 1.5. Dette forholdet utdypes ikke nærmere her da dette er beskrevet i kommentarene til § 5-4 nr. 4. Vi nøyer oss derfor her med å konstatere at det er en ufravikelig regel at sporingskravet må være oppfylt ved hastigheter over 30 km/t.

I praksis er det ofte slik at sporingskravet ikke er oppfylt dersom det kjøres med løftet aksel. For det tilfellet at sporingskravet er oppfylt selv med løftet aksel vil vi likevel ikke tillate at de største tillatte aksellaster overskrides ved hastigheter over 30 km/t.

De største tillatte aksellaster er satt på bakgrunn av hva vegene tåler av belastning. På Bk10 veg er største tillatte aksellast 10 tonn og 11,5 tonn på drivakselen for normal transport av delbart gods. Det er i utgangspunktet bare spesialtransporter av udelbart gods, mobilkraner og tilsvarende utstyr og motorredskap som etter dispensasjon får lov til å overskride de største tillatte aksellaster. Det eneste unntaket som gjelder utover dette er at det er lov å overskride de største tillatte aksellaster ved hastigheter under 30 km/t når det kjøres med løftet aksel for å lette motorvogners eller vogntogs start på glatt underlag.

Overskridelse av de største tillatte aksellaster fører til deformasjon av vegbanen. I Norge har vi problemer med hullete og skjeve veger. Av hensyn til bevaring av infrastrukturen ønsker Vegdirektoratet derfor ikke at det skal være tillatt å overskride de største tillatte aksellaster i andre tilfeller enn i de nevnte tilfellene.

Vegdirektoratet er kjent med at det er en praksis at trekkvogner som brukes i Norge har koblet ut funksjonen som gjør at den løftbare akselen går automatisk ned ved 30 km/t slik at det kjøres med høyere aksellaster enn det som er tillatt. De ovennevnte problemene med norske veger kan til en viss grad tilskrives at det kjøres med høyere aksellaster og er også et bevis på at vegene i Norge ikke har bæreevne til at det kjøres med høyere aksellaster enn det som er tillatt i dag.

Når man kjører med akselen løftet på en slik måte at de største tillatte aksellaster overskrides vil det også føre til at stopplengden for motorvognen eller vogntoget kan øke. Dette på grunn av at bremsene for de aktuelle akslene ikke er dimensjonert for slike aksellaster når hastigheten overskrider 30 km/t.

På bakgrunn av de ovennevnte forhold ønsker ikke Vegdirektoratet at det skal være tillatt å overskride de største tillatte aksellaster ved bruk av akselløfter på andre vilkår enn de som er gitt i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV nr. 3.5.

Når det gjelder NLF sitt innspill om at det er nødvendig å overskride de største tillatte aksellaster for å sikre fremkommeligheten på norske veger vil Vegdirektoratet bemerke at vi mener at dagens regelverk er tilstrekkelig for å sikre god fremkommelighet på vinterføre. Det vises her til bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 som blant annet inneholder krav til medbringelse av kjettinger og bruk av kjettinger dersom føreforholdene tilsier at det er nødvendig for å sikre tilstrekkelig veggrep.

Kort oppsummert er gjeldende regler at det å kjøre med løftet aksel på bil ved hastigheter over 30 km/t kun er tillatt i den utstrekning sporingskravet er oppfylt og de største tillatte aksellaster gitt ved registrering/eller for den aktuelle vegstrekning etter den til enhver tid gjeldende vegliste overholdes.

Det pågår som nevnt et arbeid i EU med en forordning som skal erstatte direktiv 97/27/EF med endringsdirektiv. Slik Vegdirektoratet forstår det vil de tekniske kravene til akselløfter i 97/27/EF bli videreført i den nye forordningen. Adgangen til å ha nasjonale tekniske krav til akselløfter blir etter det Vegdirektoratet kan se ikke videreført i den nye forordningen. Vegdirektoratet vil imidlertid sende ut en egen høring når den nye forordningen skal implementeres i norsk rett. Konsekvensene av den nye forordningen vil bli nærmere belyst i forbindelse med dette.

4.2.5 § 5-4 nr. 1 bokstav d – buss med luftfjæring eller tilsvarende fjæring, jf. fotnote 2 til aksellasttabellen under a

Denne bestemmelsen tilsvarende bestemmelsen i dagens Vedlegg 1 pkt. 1 bokstav c. Det gjøres ingen materielle endringer i bestemmelsen.

4.3 § 5-4 nr. 2 – Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på offentlig veg

Tabellen som i dag står i vedlegg 1 pkt. 2 til forskrift om bruk av kjøretøy settes inn i forslaget § 5-4 nr. 2. Tabellen angir største tillatte totalvekt for enkeltkjøretøy, inkludert gods, for kjøretøy i de forskjellige bruksklasser på offentlig veg i Norge. Det bemerkes at dette er øvre vektgrense for enkeltkjøretøy som utfører transport av delbart gods og personer (normaltransporter).

Aktuell tillatt kjøretøyvekt kan begrenses ut fra aksellasttabellen i § 5-4 nr. 1 bokstav a eller fabrikantens vektgaranti, jf. kjøretøyets vognkort og § 5-1.

Vegdirektoratet har mottatt flere innspill til endringer i bestemmelsene. I det følgende vil det bli tatt stilling til disse innspillene.

4.3.1 Innspill om økt tillatt totalvekt fra 30 til 34 tonn for slepvoan med 4 eller flere aksler

4.3.1.1 Ønsker fra bransjen

Ønsket om å øke tillatt totalvekt for slepvoan med 4 eller flere aksler fra 30 til 34 tonn er spilt inn av bransjeorganisasjonene NLF, Norsk Skogeierforbund, BIL og MEF. Bakgrunnen for innspillet er at det tillates 56 tonn totalvekt på 22 meter lange tømmervogntog med minst 7 aksler.

NLF argumenterer med at når man vet at bilens tillatte totalvekt er begrenset til 26 tonn, og tilhengerprodusentene normalt bygger tilhengerne med 9 tonns aksler og 36 tonn totalvekt, vil en endring her gjøre det mulig for sjåføren å tilpasse og fordele lasten mellom bil og tilhenger med 4 tonn. I dag er ikke dette mulig. For å utnytte 56 tonns totalvekt må bilen lastes til nøyaktig 26 tonn og tilhengeren til nøyaktig 30 tonn, til sammen 56 tonn. Egenvekten på tømmer kan variere betydelig avhengig av voksested, og gjør dette til en vanskelig oppgave. I mange tilfeller fører det til at bilen blir for tung mens tilhengeren har nyttelast til gode, eller omvendt. NLF mener av den grunn at det er riktig å justere opp totalvekten for 4 akslet slepvoan til 34 tonn på Bk 10 veg og tilsvarende for de andre bruksklassene, da dette vil gi transportøren mulighet til å fordele lasten slik andre vogntog-kombinasjoner har mulighet til i dag.

Norges Skogeierforbund er også opptatt av dette i forbindelse med 22 meter lange og 56 tonn tunge tømmervogntog. De argumenterer med at når lasten på vogntoget øker med 6 tonn er det naturlig at den økte lasten blir fordelt mellom bilen og tilhengeren. Utgangspunktet for 56 tonn er en bunt tømmer på bilen og to bunter på tilhengeren. Skogeierforbundet mener at tillatt totalvekt på tilhengeren bør kunne økes noe i forhold til et vanlig 50 tonns vogntog. Skogeierforbundet har samtidig forståelse for at man holder fast på regelen om at tilhenger kan ha maksimalt 1,5 ganger bilens totalvekt. Innenfor disse rammene ønsker Skogeierforbundet at tillatt totalvekt på slepvoan med 4 aksler økes til 34 tonn. Dette vil gi

bedre lastfordeling og gi bedre fleksibilitet for å håndtere ulike tømmerlengder, sortimenter og eventuelle høydebegrensninger på vegnettet. Dette vil lette arbeidsdagen til sjåførene.

MEF foreslår også at tillatt totalvekt på slepvogn bør økes fra 30 til 34 tonn. Endringen foreslås på bakgrunn av at tillatt totalvekt på tømmervogntog er 56 tonn. 26 tonn på trekkbilen og 30 tonn på slepvogna. Det er svært vanskelig å eksakt vite egenvekta på tømmeret. Det er svært vanskelig å laste nøyaktig 26 tonn og 30 tonn. Dersom tillatt totalvekt for 4-akslet slepvogn økes til 34 tonn, kan trekkbil laste 24 tonn og slepvogn laste 32 tonn (totalt 56 tonn).

BIL foreslår at tillatt totalvekt på 4-akslet tilhenger øker til 32 tonn som er tilsvarende som for motorvogn med 4 aksler eller flere med en akselavstand på minst 5,80 meter fra første til siste aksel.

4.3.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Slik Vegdirektoratet forstår bransjens innspill er det størst behov for større totalvekt på slepvogn med minst 4 aksler ved transport av tømmer. Etter dagens regelverk kan det på et begrenset vegnett tillates inntil 56 tonn totalvekt på tømmervogntog med lengde fra 21,50 meter til og med 22,00 meter dersom tømmervogntoget har minst 7 aksler, jf. vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 7 og 8.

Det bemerkes at vi i dette høringsbrevet vil fremme forslag om at tillatt lengde på tømmervogntog skal øke til 24,00 meter på de vegene som i dag er åpnet for 22 meter lengde. Vilkåret for 56 tonn totalvekt blir etter forslaget at tømmervogntoget har en total lengde mellom 21,50 og 24,00 meter og har minst 7 aksler. Dette omtales nærmere i kommentarene til forslaget § 5-5 nr. 1.

Selv når forslaget til økt lengde tas i betraktning vurderer Vegdirektoratet det slik at det ikke er ønskelig med en økning av tillatt totalvekt på slepvogn fra 30 til 34 tonn innenfor dagens tillatte totalvekter for vogntog.

I forskrift om bruk av kjøretøy § 4-2 nr. 4 bokstav a fremkommer det at: *”Motorvogn med største totalvekt over 3.500 kg og som er konstruert for fart over 30 km/t må ikke brukes til å trekke tilhenger eller tilhengerredskap med aktuell aksellast/last fra akselkombinasjon som til sammen er større enn 1,5 ganger motorvognens aktuelle totalvekt.”* Dette medfører at det under bruk i Norge ikke er tillatt for en motorvogn med totalvekt over 3500 kg å trekke en tilhenger som veier mer enn 1,5 ganger den vekten som motorvognen til enhver tid har. Dette kravet er i harmoni med godkjenningsskravet som gjelder for motorvogner som er godkjent etter direktiv 97/27/EF.

Av direktiv 97/27/EF Vedlegg IV nr. 2.2.1 fremkommer det at *”den største teknisk tillatte trekkbare masse ved registrering/i bruk for en motorvogn som er beregnet på å trekke en tilhenger, enten det er en trekkvogn eller ikke skal være den laveste av følgende verdier: ...* Av nr. 2.2.1 bokstav e fremkommer det at *”kjøretøyer som er beregnet på å trekke tilhengere, med unntak av semitrailere, med gjennomgående bremseanlegg: kjøretøyets største tillatte totalmasse ved registrering/i bruk multiplisert med 1,5.»* Dette medfører at dersom en motorvogn som er beregnet på å trekke en tilhenger med gjennomgående bremseanlegg og som er godkjent etter kravene i direktiv 97/27/EF skal trekke en slepvogn eller påhengsvogn, kan slepvognen eller påhengsvognen ikke veie mer enn 1,5 ganger motorvognens totalvekt.

Formålet bak bestemmelsen i forskrift om bruk av kjøretøy § 4-2 nr. 4 bokstav a er å ivareta trafikksikkerhets- og fremkommelighetsmessige hensyn. Det er derfor ikke aktuelt å endre på denne bestemmelsen. Ut fra de to forannevnte hensynene mener vi det er viktig at vektforskjellen mellom trekkbil og tilhenger ikke blir for stor. For å unngå dette mener vi det er viktig at motorvognen lastes opp til tillatt totalvekt for vedkommende veg. Hvis det åpnes for 34 tonn tillatt totalvekt på en 4-akslet slepvogn i et vogntog med tillatt totalvekt på 56 tonn, vil bilen få en totalvekt på 22 tonn hvis man ønsker å utnytte hengeren fullt ut. Denne fordelingen er ugunstig og er ikke tillatt ut fra den ovennevnte 1,5 gangs-regelen i forskrift om bruk av kjøretøy § 4-2 nr. 4. bokstav a. I et 50 tonns vogntog vil 34 tonn totalvekt på slepvognen medføre at forskjellen mellom vekten på bilen og vekten på tilhengeren slår enda mer uheldig ut i forhold til 1,5 gangs regelen.

Dersom totalvekten på slepvognen skal økes til 34 tonn vil det også få den konsekvens at bruene på vegnettet må beregnes på nytt for å sikre at de tåler en økning av totalvekten på 4-akslede slepvogner fra 30 til 34 tonn. De beregningene som er gjort i dag er gjort på bakgrunn av den forutsetning at tillatt totalvekt på 4-akslet slepvogn er 30 tonn. Å beregne bruene på nytt vil være en ressurskrevende jobb både tids- og kostnadsmessig. Da Vegdirektoratet på bakgrunn av argumentene ovenfor vurderer det slik at forslaget har ugunstige trafikksikkerhetsmessige konsekvenser er det fra vår side ikke ønskelig å prioritere å bruke ressurser på dette.

Når det gjelder innspillet til BIL om økning av tillatt totalvekt for slepvogn med 4-aksler til 32 tonn stiller situasjonen seg annerledes. Dersom man tillater 32 tonn totalvekt på et tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn vil man få 24 tonn på bilen og 32 tonn på tilhengeren og holder seg således innenfor den ovennevnte 1,5 gangs regelen. For ordinære vogntog som er begrenset til 50 tonn totalvekt får man imidlertid bare 18 tonn på bilen dersom man laster 32 tonn på tilhengeren. Dette er ikke tillatt etter 1,5 gangs regelen. For ikke å komme i konflikt med 1,5 gangs regelen vil vi derfor foreslå 32 tonn totalvekt kun skal gjelde for 4-akslet slepvogn som skal brukes i tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn (lengde mellom 21,50 og 24,00 meter, evt. 22 meter dersom forslaget om 24,00 meter ikke blir vedtatt, og minst 7 aksler).

Å øke tillatt totalvekt for slepvogn med minst 4 aksler i et 24,00 meter (22 meter) langt tømmervogntog får etter vår vurdering heller ikke noen konsekvenser for belastningen på bruene. Bakgrunnen for vurderingen er at en motorvogn med 4 aksler (akselavstand minst 5,80 fra første til siste aksel) etter dagens regelverk kan tillates med 32 tonn totalvekt. Forutsetningene for dette er at drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring eller tilsvarende fjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overskrider 9,5 tonn. I tillegg er det en forutsetning at det er 2 styrende aksler hvor den ene kan være friksjonsstyrt (medsporende), jf. fotnote 1, 2 og 3 til kjøretøyvekttabellen (dagens vedlegg 1 nr. 2 forskriftsforslagets § 5-4 nr. 2). En slik motorvogn kan i dag brukes i et 56 tonn tømmervogntog og man får da 32 tonn på bilen og 24 tonn på slepvognen. Det medfører ingen forskjell for belastningen på bruene dersom man gjør motsatt og kjører 24 tonn på bilen og har 32 tonn på en slepvogn hvor avstanden mellom første til siste aksel er på minst 5,80 meter hvor en av akslene har tvillingmonterte hjul og luftfjæring eller tilsvarende fjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller når to eller flere aksler har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overskrider 9,5 tonn og det er to styrende aksler hvor den ene kan være friksjonsstyrt (medsporende).

Imidlertid lar ikke kravet, slik det er stilt opp for motorvogn, seg uten videre overføre til slepvogner. Dette skyldes at slepvogner ikke er konstruert på samme måte som motorvogner. Det har derfor vært behov for å justere kravene noe for å gjøre de mer egnet for slike tilhengere.

Kravene vi foreslår er som følger: *«Slepvognen må ha minst 4 aksler hvor avstanden mellom første og siste aksel er minst 5,80 meter, at to aksler må ha tvillingmonterte hjul og at det er to styrende aksler».*

Etter hva Vegdirektoratet har fått opplyst tilfredsstiller de aller fleste tømmertilhengere de kravene vi foreslår, så det vil ikke få store konsekvenser i praksis. Dersom de foreslåtte kravene medfører at mange av dagens tilhengere for bruk i tømmervogntog med lengde over 19,50 inntil 24,00 meter ikke vil kunne benytte seg av adgangen til å ha totalvekt inntil 32 tonn på tilhengeren, ber vi om tilbakemelding på dette fra bransjen.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at siden vi samtidig vil forslå en økning av total lengden til 24,00 meter vil det ikke medføre at tømmervogntogene blir mer ustabile ved å øke tillatt totalvekt for slepvognen til 32 tonn. Etter hva Vegdirektoratet har fått opplyst vil økning av lengden også kunne få den konsekvens at nye tilhengere for bruk i slike vogntog bygges med en ekstra aksel, noe som ytterligere vil bedre stabiliteten og redusere belastningen på vegen.

På bakgrunn av de ovennevnte vurderinger foreslås det at det tillates 32 tonn totalvekt på slepvogn med minst 4 aksler når slepvognen inngår i et tømmervogntog med 56 tonn tillatt totalvekt. Vilråene for dette er at slepvognen har minst 4 aksler og ellers oppfyller de vilråene som er nevnt ovenfor.

I denne forbindelse skal det også nevnes at det kan være ønskelig å stille krav til tvillingmonterte hjul på *alle* aksler for tilhenger i tømmervogntog hvor største tillatte totalvekt er 56 tonn, uavhengig av om tilhengeren veier 30 eller 32 tonn. Dette skyldes at tvillingmonterte hjul er lang gunstigere enn enkle dersom vogntoget kommer for langt ut på vegskulderen og ved punktering. Videre antas det også at tvillingmonterte hjul gir redusert ringtrykk og dermed redusert belastning på vegen. Etter det Vegdirektoratet erfarer er langt på vei de fleste tilhengere i tømmervogntog allerede i dag innrettet med tvillingmonterte hjul på alle aksler, slik at forslaget ikke vil medføre at materiell som brukes til transport av tømmer i vogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn ikke lenger vil kunne benyttes. Vegdirektoratet vil ikke foreslå å innføre et slikt krav i denne høringsrunden, men er likevel interessert i instansenes syn på et slikt forslag.

Da 32 tonn tillatt totalvekt på slepvogn med minst 4 aksler bare kan brukes i tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn og således bare kan brukes på det begrensede vegnettet som er åpnet opp for dette, finner vi det mest hensiktsmessig å forskriftsfeste dette sammen med spesialbestemmelsene for tømmertransport i forskriftsforslagets § 5-5 nr. 1 bokstav g. Denne bestemmelsen vil da være en spesialbestemmelse som gjør at det på de ovennevnte vilkår tillates en totalvekt på 32 tonn på en slepvogn som inngår i et tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn. Dette blir da et unntak fra den generelle bestemmelsen som er gitt i tabellen i forskriftsforslagets § 5-4 nr. 2 som angir at den største tillatte totalvekten for en slepvogn med 4 aksler eller flere er 30 tonn.

4.2.3 Økt tillatt totalvekt for leddbuss

Dagens kjøretøyvekttabell inneholder ikke noen egen rubrikk for leddbusser. Dette medfører at leddbusser i dag faller inn under kategorien motorvogn med 3-aksler og således er begrenset til en totalvekt på 26 tonn.

Dagens norske regelverk er ufullstendig på dette punkt. I henhold til direktiv 96/53/EF vedlegg I pkt. 2.4 er største tillatte totalvekt for leddbuss med 3 aksler 28 tonn. Det at dagens norske regelverk begrenser totalvekten på 3 akslet leddbuss til 26 tonn er således direktivstridig. Vegdirektoratet vil derfor foreslå at det innføres en egen rubrikk for 3 akslet leddbuss i kjøretøyvekttabellen hvor største tillatte totalvekt blir fastsatt til 28 tonn.

Denne vektøkningen er uproblematisk med tanke på belastningen på bruer og veger fordi leddbusser vil ha forholdsvis lange akselavstander, noe som reduserer totalbelastningen. Største tillatte totallengde for leddbuss er 18,75. Slik vi leser EU-direktivet er det ingen krav til minste akselavstand for å oppnå 28 tonn totalvekt. Vi kommer derfor ikke til å stille noe krav til hva minste akselavstand for å oppnå 28 tonn totalvekt. Vegdirektoratet antar imidlertid at leddbusser generelt har en lengde mellom 15 og 18,75 meter, og de fleste mellom 18,00 og 18,75 meter, slik at dette ikke vil være noe problem i praksis.

Når det gjelder tillatt totalvekt for 3- akslet leddbuss i bruksklassene BK10/42, BkT8/50, BkT8/40, Bk8/32 og BK6/28 foreslår vi at disse settes likt som for vogntog bestående av motorvogn med to aksler og påhengsvogn med 1 aksel, da en leddbuss vil ha relativt like akselavstander som et slikt vogntog.

Disse forslagene tas inn i kjøretøyvekttabellen i § 5-4 nr. 2.

4.3.3 27 tonn totalvekt for semitrailer

NLF har spilt inn ønske om at det ikke skal være krav til tvillingmonterte hjul og tvangsstyrt aksel for å oppnå en totalvekt på 27 tonn.

4.3.3.1 Bakgrunn for ordningen

Dagens kjøretøyvekttabell inneholder en bestemmelse hvor det fremkommer at semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30 – 1,79 meter og en etterfølgende tvangsstyrt aksel i avstand over 1,79 meter, og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul, kan ha totalvekt inntil 27 tonn på veger i Bk10. Det fremkommer av fotnote nr. 5 til tabellen at tvangsstyring er et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeaksene på bil og tilhenger endres. Joystick og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring.

Ordningen med tillatt totalvekt 27 tonn for semitrailer, slik den står i dagens regelverk, ble innført i det norske regelverket under revisjonen av vektbestemmelsene på bakgrunn av BUAB (bedre utnyttelse av vegens bæreevne) rapporten som ble laget tidlig på 90-tallet av Statens vegvesen. En forutsetning for at dette ble innført var at minst de faste akslene skulle ha tvillingmonterte hjul da rapporten konkluderte med at dette medførte mindre slitasje på vegen enn om single hjul blir brukt, jf. BUAB rapporten side 20.

4.3.3.2 Vegdirektoratets vurdering

I 1997 ble gjeldende EU-direktiv om vektor og dimensjoner implementert i norsk rett ved direktiv 96/53/EF og direktiv 97/27/EF. Gjennom dette ble vi pålagt å endre våre nasjonale bestemmelser om dimensjoner med direktivet, mens direktivet gav anledning til at vi fortsatt kunne ha nasjonale bestemmelser når det gjelder vektor. På bakgrunn av at det hadde vært en del velteulykker med semitrailer med 27 tonn totalvekt fant Vegdirektoratet at en semitrailer med 27 tonn totalvekt hadde dårlig veltestabilitet til tross for kravet om tvangsstyrt aksel. På bakgrunn av dette ble det besluttet at ordningen med 27 tonn på semitrailer skulle opphøre. Det skulle bli gitt en overgangsordning på 10 år. Dette har imidlertid så vidt vi kan se ikke kommet til uttrykk i noen forskriftsbestemmelse, så det er ikke formelt vedtatt at denne ordningen skal opphøre.

Etter direktiv 96/53/EF artikkel 4 bokstav a og b kan medlemsstatene fastsette de største tillatte aksellaster og totalvektor for kjøretøy og vogntog i nasjonal transport. Dette har i Norge gitt seg utslag i at vi har 50 tonn som generelt største tillatte vogntogvekt i Norge. Videre har det gitt seg utslag i at vi i Norge har tilfeller hvor vi tillater en høyere totalvekt på enkeltkjøretøy enn det som er tillatt etter direktivet. 27 tonn tillatt totalvekt under gitte forutsetninger på semitrailer er et tilfelle, men det gjelder også slepvogn med 2 og 3 aksler og motorvogn med 2 og 3 aksler. Det skal som nevnt foretas en egen utredning av om vi skal harmonisere de nasjonale vektbestemmelsene med de som er gitt i direktivet. Vegdirektoratet finner det på denne bakgrunn mest hensiktsmessig at det tas stilling til alle særnorske vektbestemmelser i forbindelse med dette arbeidet. Vi foreslår derfor at ordningen med 27 tonn tillatt totalvekt på semitrailer på de vilkår som er gitt i dag beholdes inntil videre.

Vegdirektoratet har merket seg NLFs ønsker om at det ikke skal være krav til tvillingmonterte hjul og tvangsstyrt aksel for å oppnå en totalvekt på 27 tonn. Dersom vi etter vurderingen av om vi skal tilpasse oss direktivets bestemmelser finner at vi fortsatt skal beholde de særnorske vektbestemmelsene, vil det bli foretatt en utredning av om NLFs ønsker kan imøtekommes eller ikke. De forhold som da må tas i betraktning er forskjellen på vegslitasje mellom single hjul og tvilling hjul, samt trafikksikkerhetsmessige konsekvenser ved bortfall av kravet til tvangsstyring.

4.4 § 5-4 nr. 3 - tillatt totalvekt for vogntog på offentlig veg

Bestemmelsen er en overflytting av dagens bestemmelse i vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy pkt. 3. Bestemmelsen angir tillatt aktuell totalvekt for de forskjellige vogntog i de forskjellige bruksklasser. Bestemmelsen inneholder to tabeller: tabell 3 a som viser tillatt aktuell totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn og tabell 3 b som viser tillatt aktuell totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn eller semitrailer. Den innledende teksten i bestemmelsen lyder slik:

”a) Tillatt aktuell totalvekt for de forskjellige vogntog på de forskjellige bruksklasser (Bk) er oppført i tabell 3a og 3b avhengig av minsteavstanden. Med minsteavstand forstås avstanden fra bakerste aksel på motorvognen til fremste aksel på tilhenger.

b) Motorvognens og tilhengerens tillatte aktuelle vektor begrenses eventuelt av aksellasttabellen (forskriftsforslagets § 5-4 nr.1), kjøretøyvekttabellen (forskriftsforslagets § 5-4 nr.2) og tillatte vektor etter vognkortet.

Vogntogvekten begrenses eventuelt av tillatte vektor etter motorvognens vognkort, samt andre krav som gjelder vogntogvektor i forskrift om bruk av kjøretøy.

Tillatt aktuell totalvekt kan fordeles på kjøretøyene i vogntoget innenfor de rammer som er nevnt foran.”

4.4.1 Forslag fra NLF om at hele tabell 3a og 3b om minsteavstander fjernes

I forbindelse med revisjonsarbeidet har Vegdirektoratet til denne bestemmelsen mottatt innspill fra NLF med forslag om at hele tabell 3a og tabell 3b om minsteavstander fjernes og erstattes av to minsteavstander: 3 meter for slepvogner og 5 meter for semitrailer eller påhengsvogn. I denne forbindelsen vises det til de svenske bestemmelsene på området ”*lasta laglig*”.

Å endre disse tabellene er en stor og omfattende jobb. Da dette arbeidet må sees i sammenheng med de vurderingene som må gjøres i forbindelse med om det skal fremmes forslag om harmonisering av de norske totalvektsbestemmelsene med EUs regler, behandles ikke dette innspillet i dette høringsbrevet.

4.4.2 Minsteavstand – forholdet til direktiv 96/53/EF

Etter bestemmelsene i direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1 bokstav a, jf. direktivets vedlegg I nr. 4.2 er det for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn ikke tillatt at avstanden mellom motorvognens bakerste aksel og den fremste akselen på tilhengeren (minsteavstand) kan være mindre enn 3 meter. Denne bestemmelsen forplikter medlemsstatene til å ikke tillate normal trafikk (transport av delbart gods) på sitt territorium av vogntog bestående av motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn dersom minsteavstanden er under 3 meter. Etter direktivets bestemmelser er spesialtransporter, tømmertransporter og modulvogntog unntatt fra dette kravet, jf. artikkel 4 nr. 3 og 4 bokstav a og b.

I både tabell 3 a og tabell 3 b er det imidlertid gitt bestemmelser hvor det fremgår hva som er største tillatte totalvekt for de forskjellige kombinasjoner motorvogn og tilhenger avhengig av antall aksler dersom minsteavstanden er under 3 meter. Etter bestemmelsene i tabell 3 a og tabell 3 b er det således tillatt med en minsteavstand på under 3 meter for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn, motorvogn og påhengsvogn og motorvogn og semitrailer i Norge.

Som nevnt tidligere er det ikke tillatt etter 96/53/EF med en minsteavstand under 3 meter for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn, som utfører normal transport av delbart gods, er det et brudd på våre forpliktelser etter EØS-avtalen at dette er tillatt etter norsk regelverk.

Det klare utgangspunktet er derfor at bestemmelser som angir at det er tillatt med minsteavstander under 3 meter for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn som utfører normal transport av delbart gods må fjernes fra vårt regelverk. Vegdirektoratet er også av den oppfatning at det sannsynligvis vil være vanskelig å få gjennomslag EU-Kommisjonen for en tilpasningstekst vedrørende dette over 10 år etter implementeringen av direktivet. Imidlertid er det Vegdirektoratets ansvar at denne direktivstridige bestemmelsen ble fjernet fra det norske regelverket da direktiv 96/53/EF ble implementert i norsk rett. Vi også er usikre på hvilke negative konsekvenser det vil ha for transportbransjen dersom muligheten for å kjøre med minsteavstand under 3 meter for vogntog bestående motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn fjernes fra regelverket.

Det bes derfor om høringsinstansenes syn på hvilke konsekvenser som oppstår hvis muligheten for å kjøre med minsteavstand på under 3 meter for de ovennevnte vogntogtyper fjernes.

De høringsinstansene dette er aktuelt for bes også om å uttale seg om hvorvidt det er ønskelig at vi skal jobbe for å forsøke å få et unntak fra direktivet på dette punktet eller ikke.

Vi vil også be om høringsinstansenes syn på hvorvidt det er ønskelig at adgangen til å ha en minsteavstand under 3 meter bare beholdes på de kjøretøyene hvor direktivet gir adgang til å ha avvikende bestemmelser, det vil si for tømmertransporter og modulvogntog (spesialtransporter av udelbart gods har en egen totalvektstabell, jf. dagens vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 1 bokstav d og forskriftsforslagets § 5-8 nr. 2 bokstav c).

Vegdirektoratet vil imidlertid anføre to forhold som medfører at vi tror det ikke vil oppstå store problemer for transportbransjen i praksis dersom ordningen med minsteavstand under 3 meter fjernes for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn som utfører normal transport av delbart gods.

Bakgrunnen for vårt synspunkt er for det første at vi har fått et nasjonalt unntak fra direktivets lengdebestemmelser slik at største tillatte lengde for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn i Norge er på 19,50 meter. Årsaken til at vi har større lengde er at vi har fått et nasjonalt unntak fra direktivets lengdebestemmelser for å få en større lysåpning mellom motorvognen og tilhengeren. Vogntogene er da bedre tilpasset kurvaturen på det norske vegnettet samt at det er lettere å komme av og på ferger. Av kommentarene til denne bestemmelsens nr. 4 bokstav a nr. 5 fremkommer det at det i EU tillates en lysåpning mellom motorvogn og slepvogn/ eller påhengsvogn på maks 75 cm, mens største tillatte lysåpning mellom motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn for nasjonal trafikk i Norge er på 1,50 meter. Vegdirektoratet antar derfor at et norsk vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn som oftest vil ha større lysåpning og med dette også større minsteavstand enn et tilsvarende vogntog i EU og at det derfor er svært sjelden at det i praksis forekommer at minsteavstanden er under 3 meter.

For det andre oppnår man ingen fordeler vektmessig dersom man kjører med en minsteavstand under 3 meter. Systemet er slik at man ved de tillatte kombinasjoner av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn hvor minsteavstanden er under 3 meter kun oppnår en vogntogvekt som er lik den største tillatte totalvekten for motorvognen alene. Dette vil være tilfellet hvis man for eksempel har en motorvogn med 2 aksler tilkoblet en slepvogn med 2 aksler eller flere. På et slikt vogntog er det på Bk 10 veg kun tillatt med 19 tonn totalvekt, noe som også er største tillatte totalvekt for en motorvogn med to aksler alene.

Vegdirektoratet er imidlertid som nevnt usikre på hvilke konsekvenser en fjerning av ordningen vil medføre og ber derfor om høringsinstansenes synspunkter på dette.

4.4.3 Forslag til endringer i tabell 3b – totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn/semitrailer

Til tross for at det fremgår av den innledende forskriftsteksten at motorvognens og tilhengerens aktuelle totalvekter begrenses av aksellasttabellen, jf. forslaget § 5-4 nr. 1, kjøretøyvekttabellen, jf. § 5-4 nr. 2 og tillatte vekter etter vognkortet, jf. § 5-1, finner vi likevel at det er ønskelig å endre dagens tabell 3b på to steder slik at det også skal fremgå

klart av denne tabellen hva som faktisk er den største aktuelle totalvekta vogntoget kan ha. Endringene i tabellen foreslås i punktet om *”motorvogn med to aksler med påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler, 3 aksler og flere”* og i punktet om *”motorvogn med 3 aksler og flere, med påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter.*

Vi vil foreslå at tabellen endres slik at tabellen på disse to punktene deles opp i to rubrikker. Rubrikken hvor det står *”Motorvogn med 2 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter, 3 aksler og flere”* deles opp i to rubrikker. En rubrikk for *”Motorvogn med 2 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler i avstand i over 1,79 meter”* og en rubrikk for *”Motorvogn med 2 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler og flere”*.

Rubrikken hvor det står *”Motorvogn med 3 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79”* deles også opp i to rubrikker. En rubrikk for *”Motorvogn med 3 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter”* og en rubrikk for *”Motorvogn med 3 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler og flere.”*

Bakgrunnen for at vi ønsker å dele opp rubrikkene er at det ut fra dagens tabell kan se ut som om det er tillatt å kjøre med maksimalt 46 tonn totalvekt på vogntog bestående av en motorvogn med 2 aksler med en påhengsvogn eller semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter. Dette er misvisende da største tillatte totalvekt på en slik kombinasjon er 39 tonn (motorvogn med 2 aksler; tillatt totalvekt 19 tonn og påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79; tillatt totalvekt 20 tonn, jf. kjøretøyvekttabellen i Vedlegg 1 nr.2 forskriftsforslagets § 5-4 nr. 2). Ved splitting av nåværende rubrikk vil rubrikken for *”Motorvogn med 2 aksler med påhengsvogn semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter”* starte på minsteavstand mindre enn 3 meter og gå opp til minsteavstand 3,70 meter eller større. Største tillatte totalvekt for vogntoget på Bk10 veg vil være 39 tonn. Rubrikken for motorvogn med 2 aksler med påhengsvogn eller semitrailer med 3 aksler vil starte på minsteavstand mindre enn 3,00 meter og gå opp til minsteavstand 6,10 eller større. Største tillatte totalvekt på Bk10 veg vil være 46 tonn.

For kombinasjonen motorvogn med 3 aksler med påhengsvogn eller semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter ser det i dag ut som tillatt totalvekt er 50 tonn, mens det i realiteten er 46 tonn (motorvogn med 3 aksler, maks tillatt totalvekt 26 tonn, påhengsvogn semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 meter maks tillatt totalvekt 20 tonn, jf. kjøretøyvekttabellen i Vedlegg 1 nr. 2 og forskriftsforslagets § 5-4 nr. 2). Ved splitting av nåværende rubrikk vil rubrikken for *”Motorvogn med tre aksler med påhengsvogn/ semitrailer med akselavstand over 1,79 meter”* starte på minsteavstand mindre enn 3,00 meter og gå opp til minsteavstand 4,50 meter eller største tillatte totalvekt for vogntoget vil være 46 tonn. Rubrikken for *”Motorvogn med 3 aksler med påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler og flere”* vil starte på minsteavstand mindre enn 3,00 meter og gå opp til 5,70 meter og større. Største tillatte vogntogvekt vil være 50 tonn.

Forslag til nye tabell 3 b finnes i forskriftsforslaget.

4.5 § 5-4 nr. 4 – tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg

4.5.1 § 5-4 nr. 4 bokstav a – tabell

Bestemmelsen er en overflytting av bestemmelsen i dagens vedlegg 1 pkt. 4. Bestemmelsens bokstav a inneholder først en tabell som angir de største lengder for enkeltkjøretøy og vogntog for transport av delbart gods og personer i Norge. På dette punktet er vi bundet av de største tillatte lengder for enkeltkjøretøy og vogntog som er gitt i direktiv 96/53/EF, jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1 bokstav a og b, jf. direktivets Vedlegg I nr. 1.1. Det foreslås ingen materielle endringer i denne tabellen.

De norske lengdebestemmelsene avviker fra bestemmelsene i direktiv 96/53/EF når det gjelder tillatt lengde på motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn (19,50 meter i Norge mot 18,75 meter i EU) og motorvogn med semitrailer (17,50 meter i Norge mot 16,50 meter i EU). Årsaken til at vi har større lengde er at vi har fått et nasjonalt unntak fra direktivets lengdebestemmelser for å få en større lysåpning mellom motorvognen og tilhengeren. Det understrekes at det ikke er tillatt med større lastlengder enn det som er gitt i direktivet, jf. kommentarene til denne bestemmelsens pkt. 2, 3 og 4.

I forbindelse med revisjonen av regelverket har det kommet innspill fra Transportbedriftenes Landsforening med ønske om økt lengde på buss i Trollstigen. Dette har blitt behandlet som en egen sak og Vegdirektoratet har vedtatt den 9.mai 2011 at det på nærmere spesifiserte vilkår skal være en prøveordning hvor det tillates trafikk av busser med lengde inntil 13,10 meter i Trollstigen. Prøveperioden varer fra Trollstigen åpner til vegen stenger sommersesongen 2011. Prøveordningen er videreført for sesongen 2012, da i forskriftsfestet form.

4.5.2 § 5-4 nr. 4 bokstav b – sporingskrav

Denne bestemmelsen angir hvilke sporingskrav som må være oppfylt for motorvogner og vogntog som utfører transport av delbart gods eller personer i Norge. Disse kravene fremgår i dag av vedlegg 1 bokstav a nr. 1. Kravet er likelydende med sporingskravet som er gitt i direktiv 96/53/EF vedlegg I nr. 1.5. Kravet er obligatorisk for medlemsstatene for all transport delbart gods og personer, jf. direktiv 96/53/EF artikkel. 4 nr. 1 bokstav a og b, jf. dog unntaksbestemmelsene i artikkel 4 nr. 3 og 4.

4.5.2.1 Innspill om akselløft på semitrailer fra NLF

NLF har spilt inn ønske om liberalisering av regelverket når det gjelder adgangen til å kjøre med akselløft på semitrailer. Årsaken til at dette behandles under punktet om sporing og ikke under totalvektsbestemmelsene er at NLF uttaler at det i motsetning til for motorvogn er til å leve med at de største tillatte aksellaster må overholdes for semitrailere. Dermed er kravet til sporing avgjørende for i hvilken utstrekning det er tillatt å kjøre med løftet aksel på semitrailer.

4.5.2.1.1 NLFs kommentarer

«I direktiv 97/27/EF tillates akselløft som starthjelp forutsatt at dette skjer under en hastighet på 30 Km/t og begrenset til 30 % overbelastning av akslene forutsatt at belastningen ikke overstiger den verdien som fabrikanten har fastsatt. Vi tror dette er til å leve med, men mener samtidig at det er behov for å kunne kjøre med akselen hevet når kjøretøyet er tomt eller

delvis lastet, under forutsetning av at akseltrykkene er innenfor det tillatte for kjøretøyet og veien. Våre medlemmer opplever at et tomt eller delvis lastet semitrailervogntog får bedre kjøreegenskaper når løfteakselen på tralla heves. Dette fordi mer vekt overføres til bilens styrende aksel og drivaksel, samtidig som akselavstanden mellom bilen og tralla øker. I slike tilfeller vil man normalt ikke tilfredsstille de sporingskrav som direktivet setter, men dette er forhold som lastebileierne og deres sjåførere er kjent med. Tidligere praksis i Norge krevde at sporingskravet skulle innfris med løfteakselen senket. Direktivet krever at sporingskravet innfris til enhver tid. Vi mener at vi må tilbake til tidligere praksis i Norge. Ved at akselløftet er sjåførstyrt vil sjåføren kunne senke akselen når han kjører sakte og har behov for bedre sporingsegenskaper. Nyere forskning konkluderer dessuten med at det er et motsetningsforhold mellom gode sporingsegenskaper i lave hastigheter slik direktivet krever, og god dynamisk stabilitet i høyere hastigheter.»

4.5.2.1.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har forståelse for NLF sine argumenter vedrørende fordelene med å kunne kjøre med hevet aksel. Gjeldende regelverk på området setter imidlertid grenser for i hvor stor grad det kan aksepteres at det kjøres med hevet aksel eller hevede aksler på semitrailere. Vegdirektoratet vil også bemerke at regelverket om sporing som blir gjennomgått nedenfor også gjelder for biler, slik at adgangen til å kjøre med akselen løftet på bil, jf. kommentarene til NLF, om utvidet adgang til å kjøre med akselløft på bil også er begrenset som følge av sporingskravet.

Når det gjelder adgangen til å ha nasjonale unntak i tilfeller hvor EU har valgt å regulere forholdet gjennom et direktiv eller forordning må adgangen til å kunne ha nasjonale unntak følge av en fortolkning av det aktuelle direktiv eller forordning. Det vises for øvrig til kommentarene til problemstillingen om akselløft på bil.

Det jobbes også som nevnt tidligere med en forordning som skal erstatte direktiv 97/27/EF. Den følgende fremstillingen er basert på Vegdirektoratets forståelse av gjeldende direktiver. Vi tar imidlertid forbehold om at det kan bli endringer i de foreslåtte bestemmelsene nedenfor når den nye forordningen skal implementeres i norsk rett.

4.5.2.2 Relevant regelverk

Innledningsvis i dette høringsbrevet fremkommer det at Norge er forpliktet av bestemmelsene som er gitt i direktiv 97/27/EF og direktiv 96/53/EF.

Direktiv 97/27/EF om masse og dimensjoner for visse typer motorvogner og deres tilhengere har som formål å harmonisere kravene for kjøretøys masse og dimensjoner. Direktivet angir kravene vedrørende masse og dimensjoner som kjøretøyene må tilfredsstille ved godkjenning. Direktiv 97/27 er et særdirktiv til det gamle typegodkjenningsdirektivet 70/156/EF. Det nye typegodkjenningsdirektivet 2007/46/EF viser til direktiv 97/27/EF når det gjelder tekniske krav til masse og dimensjoner. I 2003 ble direktiv 97/27/EF.

Adgangen til å kjøre med akselløft på motorvogn og semitrailer har både en teknisk og en bruksmessig side. For å utrede mulighetene for å kjøre med løftbare aksler må man ta følgende EF-direktiv i betraktning:

- De tekniske bestemmelsene om løftbare aksler gitt i direktiv 97/27/EF vedlegg IV avsnitt nr. 3.

- De tekniske bestemmelsene om krav til sporing og manøvrerbarhet for motorvogn og semitrailer gitt i direktiv 97/27/EF nr. 7.6.1 og nr. 7.6.1.2.
- Bestemmelsene om sporingskrav for kjøretøy og vogntog i bruk gitt i direktiv 96/53/EF artikkel 4 og vedlegg I nr. 1.5

De relevante bestemmelsene i direktiv 97/27/EF, 2003/19/EF og direktiv 96/53/EF lyder som følger:

Direktiv 2003/19/EF artikkel 2:

1. Dersom kjøretøyene oppfyller kravene i direktiv 97/27/EF som endret ved dette direktiv, kan medlemsstatene fra 1.oktober 2003 ikke med begrunnelse i masse og dimensjoner nekte å gi EF-typegodkjenning eller nasjonal typegodkjenning for en motorvogntype i gruppe M2, M3 eller N eller O eller nekte å tildele masse ved registrering/bruk i samsvar med Vedlegg IV (når det kreves) for en motorvogntype forby at slike kjøretøyer registreres, selges eller tas i bruk.
2. Fra og med 1. oktober 2004 skal medlemsstatene ikke gi EF-typegodkjenning, og kan nekte å gi nasjonal typegodkjenning for en kjøretøytype i gruppe M2 M3, N eller O med begrunnelse i masse og dimensjoner dersom kravene i direktiv 97/27/EF som endret ved dette direktiv er oppfylt.”

Direktiv 97/27/EF artikkel 5:

”Artikkel 5

Som unntak fra artikkel 2 kan medlemsstatene la belastbare og løftbare aksler omfattes av nasjonale tekniske krav. Ingen medlemsstat kan imidlertid nekte å anvende de tekniske kravene fastsatt i avsnitt 3 vedlegg IV dersom produsenten anmoder om det. ”

Direktiv 97/27 artikkel 7:

”Artikkel 7

Som unntak fra artikkel 2 og nr. 7.3 i Vedlegg 1 og uten at kravene i nr. 7.6 i nevnte vedlegg behøver å være oppfylt, kan medlemsstatene gi typegodkjenning til kjøretøy med dimensjoner som overstiger dem fastsatt i nevnte numre. Nærmere enkeltheter i forbindelse med unntaket skal være angitt i typegodkjenningsdokumentet i vedlegg III og bestemmelsene i artikkel 3 får anvendelse.”

Begrepene ”akselløfter”, ”løftbar aksel”, og ”belastbar aksel” er definert i direktiv 97/27/EF vedlegg I nr. 2.14 – 2.16.

Definisjonene lyder som følger:

”2.14.«akselløfter»: en innretning som er fast montert på kjøretøyet for å minske eller øke belastningen på akselen/akslene, alt etter kjøretøyets lastsvilkår:

- ved å heve hjulene fra underlaget eller senke dem til de hviler på underlaget, eller

- ved ikke å heve hjulene fra underlaget (for eksempel ved luftfjæring eller andre systemer),

For å redusere slitasjen på dekkene når kjøretøyet ikke er fullastet og/eller lette start på glatt underlag for motorvogner eller vogntog ved å øke belastningen på drivakselen,

2.15.«løftbar aksel »: en aksel som kan heves/senkes med akselløfteren i samsvar med nr. 2.14 første strekpunkt,

2.16. « belastbar aksel »: en aksel hvis belastning kan varieres uten at akselen heves ved hjelp av akselløfteren, i samsvar med nr. 2.14 annet strekpunkt, ”

Tekniske krav for montering av løftbare eller belastbare aksler er gitt i direktiv 92/27/EF Vedlegg IV avsnitt 3. som senest endret ved direktiv 2003/19/EF. Etter endringene lyder dette avsnittet slik:

3. Tekniske krav for montering av løftbare eller belastbare aksler på kjøretøyer (vedlegg I nr. 2.14-2.16):

3.1. Det er tillatt med en eller flere løftbare eller belastbare aksler på ethvert kjøretøy.

3.2. Dersom et kjøretøy er utstyrt med én eller flere løftbare eller belastbare aksler (vedlegg I nr. 2.14-2.16), skal det påses at den største tillatte masse på akslene og akselgruppene ved registrering/i bruk ikke overskrides under noen kjørevilkår, med unntak av dem nevnt i nr. 3.5 nedenfor. For dette formål må den løftbare eller belastbare akselen kunne senkes til bakkenivå eller belastes automatisk dersom den/de nærmeste akselen eller akslene i akselgruppen eller motorvognens foraksel er belastet til sine(e) største tillatte masse(r) ved registrering/ i bruk.

3.3. (opphevet).

3.4. Alle akselløftere som er montert på et kjøretøy som dette direktiv får anvendelse på, samt deres driftssystemer, skal være slik utformet og montert at de er beskyttet mot feilaktig bruk og ulovlige inngrep.

3.5. Krav for motorvogners start på glatt underlag

3.5.1. Som unntak fra bestemmelsene i nr. 3.2 og for å lette motorvogners eller vognogs start på glatt underlag og å bedre dekkens veigrep på slike underlag skal akselløfteren også aktivere motorvognens eller semitrailerens løftbare eller belastbare aksel for å øke massen på motorvognens drivaksel, på følgende vilkår:

- massen tilsvarende belastningen på hver av kjøretøyets aksler kan overstige den gjeldende største tillatte masse i medlemsstaten på akselen med høyst 30 %, så lenge den ikke overstiger verdien oppgitt av produsenten for dette særlige formål,

- massen tilsvarende restbelastningen på forakselen skal være større enn null (dvs. at for en bakre belastbar aksel med langt bakre overheng må kjøretøyet ikke vippe opp),

- den løftbare eller belastbare akselen skal kunne aktiveres bare med en særlig betjeningsinnretning,

- etter at motorvognen har startet og før hastigheten overskrider 30 km/t, skal akselen igjen senkes automatisk til bakkenivå eller belastes på ny. ”

Beskrivelse av de tekniske kravene til løftbare aksler

Av de ovennevnte bestemmelsene fremkommer det at direktiv 97/27/EF tillater at kjøretøy kan ha løftbare eller belastbare aksler på visse vilkår, jf. vedlegg IV avsnitt 3. Hovedregelen er at det er tillatt å kjøre med løftet aksel så fremt den største tillatte masse på akslene og

akselgruppene ved registrering/i bruk ikke overskrides. Når den nærmeste akselen eller akselgruppene er belastet til sin største tillatte masse ved registrering/i bruk må den løftbare eller belastbare akselen kunne senkes til bakkenivå eller belastes automatisk.

Som unntak fra denne hovedregelen er det for å lette motorvogns eller vogntogets start på glatt underlag og for å bedre dekkenes veigrep på glatt underlag tillatt at akselløfteren aktiverer motorvognens eller semitrailerens løftbare eller belastbare aksel for å øke massen på motorvognens drivaksel.

Dette er tillatt under forutsetning av at massen tilsvarende belastningen på hvert av kjøretøyenes aksler ikke overskrider den største tillatte massen på akselen i medlemsstaten med høyst 30 %, så lenge den ikke overstiger verdien oppgitt av produsenten for dette særlige formål.

Videre forutsettes det at massen tilsvarende restbelastningen på forakselen skal være større enn null (dvs. at for en bakre belastbar aksel med langt bakre overheng må kjøretøyet ikke vippe opp), og at den løftbare eller belastbare akselen skal kunne aktiveres bare med en særlig betjeningsinnretning.

Til slutt forutsettes det at den løftbare eller belastbare akselen skal senkes automatisk til bakkenivå eller belastes på ny før motorvognen har nådd en hastighet 30 km/t.

Av direktiv 97/27/EF artikkel 5 fremkommer det at medlemsstatene kan la belastbare og løftbare aksler omfattes av nasjonale tekniske krav såfremt kjøretøyprodusenten ikke anmoder om at de tekniske kravene i Vedlegg IV avsnitt 3 skal anvendes.

Tekniske krav til sporing fremkommer av direktiv 97/27/EF vedlegg I nr. 7.6.1.

Denne bestemmelsen lyder slik:

”7.6.1 Enhver motorvogn og semitrailer skal kunne manøvrere til begge sider i en uavbrutt sirkelformet bane på 360° innenfor et område begrenset av to konsentriske sirkler der den ytre har radius på 12,50 meter og den indre en radius på 5,30 meter uten at noen av kjøretøyets ytterpunkter (med unntak av de framstikkende deler nevnt i nr. 2.4.2 i forbindelse med kjøretøybredden) overskrider sirklens omkretser.

For motorvogner og semitrailere med akselløfter (se nr. 2.14) får dette krav anvendelse også med løftbar/e aksel/ler i løftet stilling eller belastbar/e aksel/ler i ubelastet tilstand. Hjelpemidler for igangsetting av motorvogn, for eksempel løftbare aksler som oppfyller kravene i nr. 3.5 i vedlegg IV, er unntatt fra dette krav.”

Et vogntog bestående av en normal trekkvogn med semitrailer vil ikke tilfredsstille det ovennevnte sporingskravet. På denne bakgrunn er det gitt en mer lempelig bestemmelse for semitrailere i direktiv 97/27/EF nr. 7.6.1.2.

«7.6.1.2 Semitrailere:

En semitrailer skal anses å oppfylle kravene i nr. 7.6.1 dersom dens akselavstand ikke overstiger:

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

der L er semitrailerens bredde, og akselavstanden i dette nummer måles som avstanden mellom aksen til semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje; dersom én eller flere av boggiens ikke-styrende aksler er utstyrt med akselløfter (se nr. 2.14), skal den lengste akselavstanden legges til grunn, enten dette er tilfellet når akselen eller akslene er løftet/senket. I tvilstilfeller kan typegodkjenningsmyndigheten kreve at det foretas en prøving som fastsatt i nr. 7.6.1.”

Beskrivelse av de tekniske kravene til sporing

Utgangspunktet er at enhver motorvogn og semitrailer som blir fremstilt for teknisk godkjenning skal kunne manøvrere til begge sider i en uavbrutt sirkelformet bane på 360° innenfor et område begrenset av to konsentriske sirkler med en ytre radius på 12,50 meter og en indre radius på 5,30 meter uten at noen av kjøretøyets ytterpunkter (med unntak av fremstikkende deler som nevnt i nr.2.4.2 i forbindelse med kjøretøybredden) overskrider sirklens omkretser. Jf direktiv 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF vedlegg 1 nr. 7.6.1 første ledd.

Kravene til sporing gjelder også for motorvogner og semitrailere med akselløfter (se nr. 2.14) når løftbar/e aksel/ler er i løftet stilling eller belastbar/e aksel/ler er i ubelastet tilstand. Det eneste unntaket fra dette kravet er når løftbare eller belastbare aksler brukes som hjelpemiddel for igangsetting av motorvogn, på de vilkår som er gitt i nr. 3.5 i vedlegg IV. Jf vedlegg 1 nr. 7.6.1 annet ledd.

Det er imidlertid et faktum at et vogntog bestående av en normal trekkvogn med semitrailer ikke vil klare det ovennevnte sporingskravet. På den bakgrunn er det gitt en mer lempelig bestemmelse for semitrailere i direktiv 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF vedlegg I nr. 7.6.1.2.

Av nr. 7.6.1.2 fremkommer det en semitrailer anses for å oppfylle sporingskravet dersom dens akselavstand ikke overstiger svaret på regnestykket $\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$, Hvor L er semitrailerens bredde og akselavstanden måles som avstanden mellom aksen til semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje; dersom en eller flere av boggiens ikke – styrende aksler er utstyrt med akselløfter skal den lengste akselavstanden legges til grunn, enten dette er tilfellet når akselen eller akslene er løftet/senket. I tvilstilfeller kan typegodkjenningsmyndigheten kreve at det foretas en prøving som fastsatt i nr. 7.6.1.

På bakgrunn av det som fremkommer av de ovennevnte direktivbestemmelser vurderer Vegdirektoratet saken slik at sporingskravet må være oppfylt uansett om akslene er hevet eller senket, belastet eller ubelastet. Det eneste unntaket fra dette er når den/de akselen/akslene blir hevet for å lette motorvognens start på glatt underlag på de vilkår som er gitt i vedlegg IV pkt. 3.5. Dette medfører at sporingskravet alltid må være oppfylt når hastigheten er 30 km/t eller mer.

Direktiv 2003/19/EF artikkel 2 nr. 2, jf. artikkel direktiv 97/27/EF artikkel 7 gir imidlertid medlemsstatene anledning til å kunne gi nasjonal typegodkjenning til kjøretøy som ikke oppfyller kravene gitt i direktiv 97/27/EF. Det er således anledning til at medlemsstatene kan typegodkjenne kjøretøy som ikke oppfyller de ovennevnte sporingskrav og tekniske krav til akselløft. Etter artikkel 7 er det kun anledning til å fravike de tekniske kravene til sporing dersom kjøretøyene overskrider de største tillatte dimensjoner. De største tillatte dimensjoner

ved godkjenning fremkommer av direktiv 97/27/EF Vedlegg I nr. 7.3. I denne bestemmelsen vises det til bestemmelsene om de største tillatte dimensjoner for kjøretøy i bruk i direktiv 96/53/EF vedlegg I. Det fremkommer nedenfor at det bare er kjøretøy eller vogntog som faller inn under unntaksbestemmelsene i direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 3 og 4 som tillates brukt med større dimensjoner enn generelt tillatt. Dette medfører at for kjøretøy som blir typegodkjent med større dimensjoner og som er unntatt fra de tekniske kravene til sporing er bruken begrenset til transport av udelbart gods eller transport som ikke i vesentlig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren som f.eks. tømmertransport.

4.5.2.2.1 Bruksmessige krav til sporing

De bruksmessige kravene vedrørende sporing og manøvrerbarhet for motorvogn og vogntog fremkommer av direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1, jf. vedlegg I nr. 1.5.

Disse bestemmelsene lyder slik:

”Artikkel 4

1. Medlemsstatene skal ikke tillate normal trafikk på sitt territorium av

a) kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 og 4.4 i vedlegg I.”

b) kjøretøyer for innenlands persontransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 og 1.5a, i vedlegg I.

2. Medlemsstatene kan likevel tillate trafikk på sitt territorium av

a) kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3 i vedlegg I.

b) kjøretøyer for innenlands persontransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3 i vedlegg I.

3. Bruk av kjøretøyer eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner, kan bare tillates på grunnlag av særskilte tillatelser utstedt av vedkommende myndigheter uten forskjellsbehandling eller på grunnlag av lignende ikke-diskriminerende ordninger som avtales med disse myndigheter fra sak til sak, dersom disse kjøretøyer eller vogntog frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last.

4. Medlemsstatene kan tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for transport som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren, selv om deres dimensjoner avviker fra dem fastsatt i nr. 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 i vedlegg I.

Transportvirksomhet skal anses ikke å ha betydelig innvirkning på internasjonal konkurranse i transportsektoren dersom et av vilkårene under bokstav a) og b) er oppfylt:

a) transportvirksomheten utføres på en medlemsstats territorium av spesialkjøretøyer eller spesialvogntog under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater, f.eks. transport knyttet til skogsdrift og skogbruk,

b) medlemsstater som tillater at transportvirksomhet utføres på deres territorium av kjøretøyer eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg I, tillater

også at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg I, brukes i slike kombinasjoner at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert transportforetak har like konkurransevilkår (modulær framgangsmåte).

Den berørte medlemsstat som må tilpasse sin vei-infrastruktur for å kunne oppfylle vilkåret under bokstav b), kan inntil 31. desember 2003 likevel forby trafikk på sitt territorium i forbindelse med innenlands transport utført av kjøretøyer eller vogntog som overskrider nåværende nasjonale standarder for dimensjoner, forutsatt at den nasjonale lovgivning fortsatt får anvendelse for alle fellesskapstransportører på en ikke-diskriminerende måte.

Medlemsstatene skal underrette Kommissjonen om de tiltak som er truffet i henhold til dette nummer.

...

Vedlegg 1 nr. 1.5:

”Enhver motorvogn eller vogntog som er i bevegelse, skal kunne snu innenfor en sirkel med ytre radius 12,50 meter og indre radius 5,30 meter.”

4.5.2.2.2 Nærmere beskrivelse av de bruksmessige kravene til sporing

4.5.2.2.2.1 Hovedregel

Det fremkommer av de ovennevnte bestemmelser i direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1 og Vedlegg I nr. 1.5 at hovedregelen er at medlemsstatene ikke kan tillate normal trafikk på sitt territorium for kjøretøy eller vogntog for innenlands godstransport som ikke tilfredsstiller sporingskravet som sier at enhver motorvogn eller vogntog som er i bevegelse skal kunne snu innenfor en sirkel ytre radius 12,50 meter og en indre radius 5,30 meter. En semitrailer hvor avstanden mellom king-pin og teoretisk svingsentrum for akslene på semitraileren ikke overstiger svaret på regnestykket

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

anses for teknisk sett å oppfylle sporingskravet, jf. direktiv 97/27/EF vedlegg I nr. 7.6.1 tredje ledd, jf. nr. 7.6.1.2.. På bakgrunn av dette legger Vegdirektoratet til grunn at dersom en semitrailer som overholder de ovennevnte mål koples til en motorvogn som tilfredsstiller sporingskravet teknisk og i bruk, må hele vogntoget anses for å oppfylle sporingskravet i bruk.

Bestemmelsen om sporingskravet i bruk gjenfinnes i det norske regelverket i dagens bestemmelse i vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a nr. 1.

4.5.2.2.2.2 Unntak

Unntak fra sporingskravet kan etter bestemmelsene gitt i direktiv 97/27/EF og bestemmelsene i direktiv 96/53/EF kan bare gis i følgende tilfeller:

1. Det fremkommer av direktiv 2003/19/EF vedlegg I nr. 7.6.1 annet ledd siste punktum at hjelpemidler for igangsetting av motorvogn, for eksempel løftbare aksler som oppfyller kravene i nr. 3.5 i vedlegg IV, er unntatt fra sporingskravet. På bakgrunn av dette legger

Vegdirektoratet også til grunn at dersom motorvognen kjører med løftet/e aksel/ler eller belastbar/e aksel/ler i ikke belastet stand som hjelpemiddel for igangsetting av motorvogn på glatt underlag ved hastigheter opp til 30 km/t, må man være unntatt fra sporingskravet også i bruk selv om dette ikke eksplisitt er nevnt i direktiv 96/53/EF. Denne bestemmelsen kan pr. i dag ikke gjenfinnes i forskrift om bruk av kjøretøy med vedlegg. Av hensyn til klarhet i regelverket vil Vegdirektoratet foreslå at denne bestemmelsen inntas i det norske regelverket, jf. nedenfor.

2. Av direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 3 at fremkommer det at: *”Bruk av kjøretøyer eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner, kan bare tillates på grunnlag av særskilte tillatelser utstedt av vedkommende myndigheter uten forskjellsbehandling eller på grunnlag av lignende ikke-diskriminerende ordninger som avtales med disse myndigheter fra sak til sak, dersom disse kjøretøyer eller vogntog frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last.”*

I dette ligger det at medlemsstatene kan tillate at kjøretøy som frakter eller er beregnet for å frakte udelbart gods kan brukes med større dimensjoner enn det som er tillatt etter direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1, jf. vedlegg I nr. 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 og 4.4. Sporingskravet gitt i vedlegg 1 nr. 1.5 ikke må altså være oppfylt for kjøretøy eller vogntog som transporterer eller er beregnet for å transportere udelelig last. Kjøretøy som ved godkjenning har større dimensjoner og ikke klarer de tekniske og bruksmessige kravene til sporing kan typegodkjennes nasjonalt, jf. direktiv 2003/19/EF artikkel 2 nr. 2. Disse kjøretøyene kan da ikke brukes i normal transport av delbart gods. De må enten transportere udelbar last eller kjøre tomme. Et vogntog som består av en motorvogn med semitrailer som utfører normal transport av delbart gods faller således ikke inn under denne unntaksbestemmelsen.

Bestemmelsene om de største tillatte dimensjoner for udelbart gods i det norske regelverket er gitt i dagens § 5-6 i forskrift om bruk av kjøretøy og i Vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 2.

3. Av direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 4 angir to eksplisitte unntak fra dette. Direktivteksten er gjengitt på forrige side. Denne bestemmelsen åpner for at kjøretøy eller vogntog som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren kan benyttes på en medlemsstats territorium med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg 1 nr. 1.1, 1.2, 1.4 -1.8, 4.2 og 4.4. Etter bestemmelsens bokstav a gjelder dette om transportvirksomheten utføres på en medlemsstats territorium av spesialkjøretøy eller spesialvogntog som vanligvis ikke utføres av kjøretøy fra andre medlemsstater, f.eks. transport knyttet til skogsdrift og skogbruk. Dette har i Norge gitt seg utslag i at det tillates at transport av tømmer på motorvogn og slepvogn med en lengde inntil 22 meter, jf. dagens bestemmelse i vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 7 og 8. Sporingskravet til slike vogntog er at de fra plassering på linje skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 meter og 2,00 meter, jf. vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 7 tredje ledd. Etter Vegdirektoratets vurdering er det ikke grunnlag for å hevde at et vogntog bestående av en motorvogn og en semitrailer som bedriver normal transport av delbart gods kan sies å være et spesialvogntog som utfører transporter som vanligvis ikke utføres av kjøretøy fra andre medlemsstater. Vegdirektoratet anser det derfor slik at unntaksbestemmelsen i direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 4 bokstav a ikke kan påberopes som grunnlag for at det

kan gis unntak fra sporingskravet for et vogntog med motorvogn og semitrailer som utfører normal transport av delbart gods.

Bestemmelsen i artikkel 4 nr. 4 bokstav b åpner for at medlemstater kan tillate at transportvirksomhet utføres av kjøretøy eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg 1 under forutsetning av at medlemsstatene også tillater at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg I, brukes i slike kombinasjoner at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert transportforetak har like konkurransevilkår (modulær framgangsmåte).

Den muligheten direktivet her gir har gjort at vi i Norge har en prøveordning med modulvogntog med tillatt lengde inntil 25,25 meter på et begrenset antall veger, jf. vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 9 og 10. Modulvogntogene er satt sammen av allerede tillatte EU-moduler som hver for seg oppfyller de ovennevnte direktiv kravene til sporing både ved godkjenning og i bruk. Når modulene settes sammen vil imidlertid modulvogntoget ikke oppfylle det ovennevnte sporingskravet for normale transporter av delbart gods. Det er derfor gitt et mer lempelig sporingskrav for modulvogntog som sier at vogntog skal kunne kjøre en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter, jf. vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 9 bokstav c nr. 4.

I Norge har vi ikke benyttet oss av den muligheten direktivet gir til å kunne tillate trafikk av kjøretøyer eller vogntog i normal transport med større dimensjoner enn det som er tillatt generelt på de samme strekningene som inngår i prøveordningen for modulvogntog. Dette kan imidlertid være aktuelt i fremtiden dersom modulvogntog blir innført på permanent basis. Dersom det eventuelt blir tillatt å kjøre med en motorvogn tilkoblet en semitrailer hvor avstanden fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning overstiger 12,00 meter slik at lasteplanlengden blir lengre enn det som er tillatt etter direktiv 96/53/EF vil vedlegg I pkt. 1.6 og Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a nr. 2 vil verken semitrailerer i seg selv eller vogntoget klare å oppfylle det gjeldende sporingskravet ved godkjenning og i bruk. En slik semitrailer må da typegodkjennes nasjonalt og er fritatt fra de tekniske kravene til sporing ved godkjenning, jf. direktiv 97/27/EF artikkel 7. Dersom slike semitrailere skal tillates brukt på de samme vegstrekningene som er åpnet for modulvogntog må det settes et mer lempelig sporingskrav til disse. Dette vil ikke være direktivstridig.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at åpningen som artikkel 4 nr. 4 bokstav b gir til å kunne tillate trafikk av kjøretøy eller vogntog med avvikende sporingskrav på det samme vegnettet som er åpnet for modulvogntog kun gjelder for kjøretøy eller vogntog som har større dimensjoner enn det som er generelt tillatt. For disse kjøretøyene eller vogntogene er det nødvendig å sette et mer lempelig sporingskrav slik at de kan bli godkjent og tillatt å bruke. Det vil da også være slik at en semitrailer eller et vogntog bestående av en motorvogn tilkoblet en semitrailer med større dimensjoner enn generelt tillatt må tilfredsstille det mer lempelige sporingskravet både dersom akslene er hevet eller senket eller er i belastet/ubelastet stand. Dette blir imidlertid kun en hypotetisk problemstilling all den tid det i Norge ikke er tillatt for andre vogntog/kjøretøytyper enn tømmervogntog og modulvogntog å transportere delbart gods med større dimensjoner enn det som fremkommer av direktivbestemmelsene og det norske regelverket.

I et vogntog bestående av motorvogn med semitrailer som skal transportere delbart gods må både motorvognen og semitrailerer ved godkjenning og i bruk holde seg innenfor de generelt tillatte største dimensjoner og oppfylle sporingskravet gitt i gjeldende

bestemmelser i direktiv 97/27/EF, direktiv 96/53/EF og det norske regelverket. Både det enkelte kjøretøy og vogntogkombinasjonen trenger i motsetning til en semitrailer som overskrider de største tillatte dimensjoner ikke noe mer lempelig sporingskrav enn det som er gjeldende for semitrailer og motorvogn med semitrailer for å kunne bli godkjent og tas i bruk. På bakgrunn av dette vurderer Vegdirektoratet det slik at det ikke ligger innenfor handlingsrommet som er gitt i direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 4 bokstav b å kunne tillate at kjøretøy eller vogntog som ikke overskrider de største tillatte dimensjoner å fravike sporingskravet. Slik Vegdirektoratet forstår det gjelder adgangen til å kunne fravike sporingskravet kun for kjøretøy eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner og da under forutsetning av at det også er tillatt med modulvogntog på de samme vegstrekningene. Etter Vegdirektoratets vurdering favner således ikke unntaksregelen i artikkel 4 nr. 4 bokstav b så vidt at det er adgang til å fravike sporingskravet også for kjøretøy eller vogntog som holder seg innenfor de største tillatte dimensjoner på det samme vegenettet som er åpnet opp for modulvogntog.

På bakgrunn av de ovennevnte bestemmelser i direktiv 97/27/EF og direktiv 96/53/EF vurderer Vegdirektoratet at disse bestemmelsene ikke gir rom for å fravike sporingskravet ved godkjenning og i bruk for en motorvogn, semitrailer eller et vogntog bestående av motorvogn med semitrailer som utfører normal transport av delbart gods. Det eneste tilfellet hvor det er tillatt å gjøre unntak fra sporingskravet er dersom akselen løftes for å lette motorvogn eller vogntogs start på glatt underlag i hastigheter under 30 km/t som beskrevet i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV pkt. 3.5.1. Utover dette ene unntaket vil det være i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser å tillate at en motorvogn, semitrailer eller et vogntog bestående av en motorvogn med semitrailer som utfører normalt transport ikke oppfyller sporingskravet ved godkjenning og i bruk. Vegdirektoratet mener for øvrig også at sporingskravet er vel begrunnet i hensynet til det aktuelle kjøretøyets stabilitet og fremkommelighet og hensynet til medtrafikanter ved at kjøretøyet ikke skal ta unødvendig stor plass i kryss og rundkjøringer m.m. På bakgrunn av dette er heller ikke Vegdirektoratet innstilt på å ta kontakt med EU-Kommisjonen med forespørsel om vi kan få et nasjonalt unntak fra direktivenes bestemmelser om sporingskrav i Norge. På bakgrunn av dette er det kun adgang til å kjøre med løftet aksel/ler ved hastigheter over 30 km/t så lenge sporingskravet er oppfylt. I tillegg er adgangen til å kjøre med akselen hevet ved hastigheter over 30 km/t begrenset av at de største tillatte aksellaster gitt ved registrering/i bruk alltid skal overholdes, jf. kommentarene til § 5-4 nr. 1. ny bokstav c.

Vegdirektoratet vil imidlertid bemerke at i den nye forordningen er det slik vi forstår det ikke tillatt å fravike sporingskravet selv ved hastigheter under 30 km/t. Vi vil som nevnt tidligere belyse konsekvensene av den nye forordningen nærmere i et eget høringsbrev når denne skal implementeres i norsk rett.

4.5.3 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 1

4.5.3.1 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 1 første ledd

Forskriftsforslagets § 5-4 bokstav a nr. 1 er en overflytting av bestemmelsen i dagens vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy pkt. 4 bokstav a nr. 1. Bestemmelsens første ledd angir at sporingskravet for motorvogner og vogntog er at de skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter. Dette kravet tilsvarer det tekniske kravet til sporing gitt i direktiv 97/27/EF Vedlegg I nr. 7.6.1. og det ovennevnte sporingskravet i bruk i direktiv 96/53/EF Vedlegg I punkt 1.5. Etter ordlyden i dagens bestemmelse står det at tømmervogntog er unntatt fra sporingskravet. Etter vår oppfatning blir denne ordlyden upresis

all den tid det også er mange andre typer transporter som også er unntatt fra sporingskravet. Dette gjelder modulvogntog, transport av brakker/husmoduler, båter, transport av kjøretøy, transport av et udelbart kolli med bredde inntil 3,25 meter uten dispensasjon samt spesialtransporter som må ha dispensasjon for å kunne kjøre. Vi mener derfor at det er hensiktsmessig at ordlyden i denne bestemmelsen endres slik at ordlyden tar høyde for at det er transporter som er unntatt fra dette krav.

Ved gjennomgangen av direktivets bestemmelser fremkommer det at hovedregelen er at sporingskravet gjelder også dersom kjøretøy som kjører med løftbare aksel/ler i løftet stilling eller belastbar/e aksel/ler i ubelastet stand. Vegdirektoratet mener dette bør fremkomme av forskriftsteksten. Det foreslås derfor at ordlyden i bestemmelsens første ledd endres til:

”Motorvogner og vogntog skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter. Dersom motorvogn eller tilhenger er utstyrt med akselløfter får dette krav anvendelse også med løftbar/e aksel/ler i løftet stilling eller belastbar/e aksel/ler i ubelastet tilstand. Dette gjelder med mindre annet fremgår av annen bestemmelse.”

4.5.3.2 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 1 annet og nytt tredje ledd

Det fremkommer av gjennomgangen av direktivbestemmelsene at det er satt et mer lempelig krav til sporingskrav for semitrailer ved godkjenning, jf. bestemmelsen i direktiv 97/27/EF vedlegg I nr. 7.6.1.2. Selv om det ikke er eksplisitt sagt i bestemmelsen i direktiv 96/53/EF vedlegg I nr. 1.5 legger vi som nevnt til grunn at dersom en semitrailer som overholder kravene i direktiv 97/27/EF vedlegg I nr. 7.6.1.2 koples til en motorvogn som tilfredsstiller sporingskravet teknisk og i bruk må hele vogntoget anses for å oppfylle sporingskravet i bruk som er angitt i direktiv 96/53/EF.

Vi er som nevnt gjennom EØS-avtalen forpliktet til å følge kravet til sporing både ved godkjenning og i bruk. Derfor bør bestemmelsen i vår forskrift være utformet slik at vår nasjonale bestemmelse blir likt det som gjelder i EU.

Dagens bestemmelse i Vedlegg 1 nr. 4 bokstav a nr. 1 annet ledd angir et mer lempelig sporingskrav for et vogntog bestående av en motorvogn med semitrailer. Etter denne bestemmelsen anses sporingskravet for å være oppfylt dersom avstanden fra senter king-pin til svingsenteret i semitrailerens akselkombinasjon ikke overstiger 8,15 meter. Tallet 8,15 meter er satt på bakgrunn av at hvis man setter inn største tillatte kjøretøybredde, som er 2,55 meter, inn i formelen angitt i direktiv 97/27/EF vedlegg I pkt. 7.6.1.2 og runder av blir 8,15 meter svaret. Det finnes imidlertid mange semitrailere som har en bredde under 2,55 meter. Når man setter et lavere tall enn 2,55 meter inn i formelen vil svaret bli høyere enn 8,15 meter. Etter vår oppfatning er derfor dagens norske bestemmelse upresis da det etter direktivets bestemmelser er tillatt at en semitrailer som er smalere enn 2,55 meter kan ha en avstand som overstiger 8,15 meter fra senter king-pin til teoretisk svingsentrum for akslene. Vi er derfor av den oppfatning at forskriftsteksten i vår nasjonale bestemmelse må endres slik at bestemmelsen blir lik bestemmelsen i direktiv 97/27/EF.

Ordlyden i bestemmelsen bør også angi at sporingskravet er oppfylt for et vogntog bestående av motorvogn og semitrailer hvor motorvognen oppfyller sporingskravet gitt i første ledd og semitrailereren oppfyller kravet som er gitt i direktiv 97/27/EF vedlegg I pkt. 7.6.1.2. Det tas også inn i bestemmelsen i tredje ledd at sporingskravet skal gjelde uansett om løftbare eller belastbare aksler er i løftet stilling eller i ubelastet tilstand.

På bakgrunn av dette vil foreslås følgende ordlyd i § 5-4 nr. 4 bokstav a pkt. 1 annet og tredje ledd:

«En semitrailer skal anses å oppfylle kravene i første ledd dersom dens akselavstand ikke overstiger:

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

der L er semitrailerens bredde, og akselavstanden i dette nummer måles som avstanden mellom aksen til semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje; dersom én eller flere av boggiens ikke-styrende aksler er utstyrt med akselløfter (se nr. 2.14), skal den lengste akselavstanden legges til grunn, enten dette er tilfellet når akselen eller akslene er løftet/senket.»

Dersom et vogntog med lengde inntil 17,50 meter består av motorvogn som oppfyller sporingskravet i første ledd og semitrailer som oppfyller sporingskravet i annet ledd, skal vogntoget anses for å oppfylle sporingskravet i annet ledd. Dersom motorvogn eller semitrailer er utstyrt med akselløfter får dette krav anvendelse også med løftbar/e aksel/er i løftet stilling eller belastbar/e aksel/er i ubelastet tilstand.»

3.1.1.1. 4.5.3.3 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 1 nytt fjerde ledd

Det fremkommer som nevnt at det etter bestemmelsen i direktiv 97/27/EF nr.7.6.1 annet ledd, at det er tillatt å fravike sporingskravet dersom løftbar/e aksel/er brukes som hjelpemiddel for igangsetting av motorvogn eller vogntogs start på glatt underlag på de vilkår som er gitt i direktiv 97/27/EF Vedlegg IV nr. 3.5. Selv om det ikke er eksplisitt sagt i direktiv 96/53/EF Vedlegg 1 nr. 1.5 legger Vegdirektoratet til grunn at det er tillatt å fravike sporingskravet under bruk dersom vilkårene i direktiv 97/27 som senest endret ved direktiv 2003/19 EF Vedlegg IV nr. 3.5 er oppfylt. Vi mener derfor at vår nasjonale forskrift bør angi at det er tillatt å fravike sporingskravet på de vilkår som er gitt i direktiv 97/27/EF. Det foreslås at dette unntaket blir tatt inn som nytt 4. ledd i forskriftsforslagets § 5-4 nr. 4. bokstav a. Disse kravene er allerede gjengitt i forslaget § 5-4 nr. 1 bokstav c. Fremfor å gjenta disse foreslår vi følgende ordlyd:

”Bestemmelsene i første, annet og tredje ledd kan fravikes ved bruk av akselløfter som oppfyller vilkårene angitt i nr. 1 bokstav c”

4.5.3.4 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 2

Dette er en overflytting av bestemmelsen i dagens Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a nr. 2. Det foreslås ingen materielle endringer i bestemmelsen.

Bestemmelsen angir at største tillatte avstand mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt ikke skal overstige 12,00 meter. Bestemmelsen tilsvarer bestemmelsen i direktiv 96/53/EF vedlegg I pkt. 1.6. Alle stater i EØS-området er forpliktet til å ha dette som maksimal tillatt lengde fra senter king-pin til bakre begrensning for semitrailere som skal transportere delbart gods, jf. direktiv 96/53/EF artikkel. 4 nr. 1 bokstav a. Dette målet skal overholdes selv om vi har fått tillatelse fra EU til å ha 17,50 meter som maksimalt tillatt totallengde for motorvogn med semitrailer. Dersom den ekstra meteren i tillatt totallengde benyttes **skal** den benyttes til å øke lysåpningen mellom motorvognen og semitrailerens og **ikke** til større lengde på selve semitrailerens.

Vi foreslår imidlertid at det skal gis unntak fra denne bestemmelsen når det gjelder transport av 45 fots container i tråd med uttalelse fra EU-Kommisjonen om at det anses for å ikke være i strid med direktivbestemmelsene å tillate dette. Problemstillingen vedrørende transport av 45 fots containere behandles i kommentarene til § 5-5 nr. 8.

4.5.3.5 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 3

Dette er en overflytting av bestemmelsen i dagens Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a nr. 3. Det foreslås ingen materielle endringer i bestemmelsen.

Bestemmelsen angir at den horisontalt målte avstanden mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende ikke må overstige 2,04 meter.

Regelen tilsvare bestemmelsen gitt i direktiv 96/53/EF artikkel vedlegg I nr. 4.4. Alle stater i EØS-området er forpliktet til å ha dette kravet som største tillatte avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende for semitrailere som transporterer delbart gods, jf direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1 bokstav a.

Dette målet skal overholdes selv om vi har fått tillatelse fra EU til å ha 17,50 meter som maksimalt tillatt total lengde for motorvogn med semitrailer. Dersom den ekstra meteren i tillatt total lengde benyttes **skal** den benyttes til å øke lysåpningen mellom motorvognen og semitrailerens og **ikke** til større lengde på selve semitrailerens.

4.5.3.6 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 4

Dette er en overflytting av bestemmelsen i dagens vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a nr. 4. Ut over at teksten endres slik at den omtaler lastbærerens forreste utvendige punkt og tilhengerens bakerste utvendige punkt, foreslås det ingen endringer i bestemmelsen. Tilføyelsen av «utvendige» mål skyldes at direktivteksten i 96/53/EF vedlegg I nr. 1.7, som bestemmelsen er en gjengivelse av, omtaler «utvendige» mål. Det samme gjør den engelske, tyske og franske versjonen av direktivet. At den norske forskriftsteksten til nå ikke har omtalt *utvendige* mål skyldes at den er basert på den danske oversettelsen av direktivet, som mangler denne presiseringen.

Bestemmelsen er en gjengivelse av bestemmelsen i direktiv 96/53/EF som senest endret ved direktiv 2002/7/EF vedlegg I nr. 1.7. Statene i EØS-området er forpliktet til å ha dette kravet til maksimalt tillatt lastlengde for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn som transporterer delbart gods jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 bokstav a nr. 1. Det er svært viktig å presisere at selv om vi har fått lov til å kunne ha 19,50 meter som største tillatte lengde for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn i Norge er det ikke tillatt med en lastlengde som overskrider 15,65 meter. De 75 ekstra cm vi har fått i ekstra vogntog lengde **skal** benyttes til å øke lysåpningen mellom motorvognen og slepvognen for å få bedre fremkommelighet på norske veger og **ikke** til å transportere mer gods. Dersom noen eller alle ekstra 75 cm benyttes til å øke lastlengden innebærer dette et brudd på våre EØS-rettslige forpliktelser. Statens vegvesen vil i tiden fremover skjerpe kontrollene av at kravene til lastlengde overholdes.

4.5.3.7 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 5

Bestemmelsen er en overflytting av bestemmelsen i dagens vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a nr. 5. I likhet med pkt. 4 presiserer bestemmelsen nå at det er de *utvendige* målene som gjelder. Begrunnelsen er den samme som i pkt. 4. Vi foreslår imidlertid at den innledende teksten i bestemmelsen endres fra "*for vogntog som nevnt i nr. 4*" endres til

”for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn”. Dette foreslås på bakgrunn av at vi mener at det da blir mer tydelig hvilke vogntog som er omfattet av bestemmelsen.

Bestemmelsen angir at for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn skal avstanden fra målt parallelt med vogntogets lengdeakse, fra lastbærerens forreste punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste punkt ikke overstige 17,15 meter.

Etter direktiv 96/53/EF skal den ovennevnte avstanden ikke overstige 16,40 meter jf. direktivets vedlegg I pkt. 1.8.

Vi kan tillate en større avstand enn 16,40 m fra forreste punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste punkt i vårt nasjonale regelverk fordi største tillatte vogntoglengde for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn i innenlands transport i Norge er 19,50 m mot 18,75 m i EU. Av kommentarene til § 5-4 nr. 4 bokstav a pkt. 4 fremkommer det at største tillatte lastlengde i både Norge og EU er 15,65 meter. Største tillatte avstand mellom førerhus og bakerste punkt på tilhengeren på 16,40 m minus største tillatte lastlengde 15,65 m = 75 cm. I EU medfører dette at vogntoglengde ut over 18 m for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn skal bestå i lysåpning. I Norge har vi fått lov til å øke tillatt lengde for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn med 75 cm fra 18,75 m til 19,50 m. Dette medfører at største tillatte avstand målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra lastbærerens forreste punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste punkt kan være 75 cm lengre enn i EU, altså 17,15 m. Største tillatte lastlengde er imidlertid den samme, det vil si 15,65 m. Innslagspunktet for når ytterligere lengde må bestå i lysåpning blir således det samme for vogntog i Norge som i EU. De ekstra 75 cm vi kan ha i tillatt lengde *skal* dermed bestå i lysåpning og ikke til å ta med ekstra gods jf kommentarene ovenfor.

4.5.3.8 § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 6

Bestemmelsen er en overflytting av bestemmelsen i dagens vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a pkt. 5. Det foreslås ingen materielle endringer i bestemmelsen. Vi foreslår imidlertid at den innledende teksten også her endres fra *”for vogntog som nevnt i nr. 4”* endres til *”for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn”*. Dette foreslås på bakgrunn av at vi mener at det da blir mer tydelig hvilke vogntog som er omfattet av bestemmelsen.

Bestemmelsen sier at det ikke er tillatt for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn å ha en minsteavstand (avstanden mellom motorvognens bakerste aksel og fremste aksel på tilhengeren på under 3 meter.)

Dette er en gjengivelse av bestemmelsen i direktiv 96/53/EF vedlegg I nr. 4.2. Alle stater innenfor EØS-området er forpliktet til ikke å tillate en minsteavstand på mindre enn 3 meter for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn i normal trafikk på sitt territorium jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 bokstav a.

Av kommentarene til tabell 3a og 3b “tillatt aktuell totalvekt for vogntog på offentlig veg” i forskriftsforslagets § 5-3 nr. 3 er det angitt hva som er største tillatt aktuell vogntogvekt for vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn når minsteavstanden er under 3 meter. Som nevnt er det direktivstridig å tillate en minsteavstand under 3 meter når det gjelder vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn slik at denne bestemmelsen i utgangspunktet må fjernes fra regelverket. Imidlertid vil vi først innhente

høringsinstansenes syn på konsekvensene av en fjerning av bestemmelsen før det blir avgjort om bestemmelsen skal tas ut eller om vi skal jobbe for å få beholde den.

Det er også et problem at det er motstrid mellom den herværende bestemmelsen som sier at det ikke er tillatt å kjøre vogntog bestående av motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn med minsteavstand under 3 meter, mens det av tabell 3a og 3b fremkommer at det er tillatt med minsteavstander under 3 meter. Inntil det har blitt avgjort hvorvidt bestemmelsene som angir tillatt aktuell vogntogvekt for motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn i tabell 3a og 3b skal fjernes eller ikke vil det være tillatt å kjøre med en minsteavstand på mindre enn 3 meter.

4.5.3.9 § 5-4 nr. 4 – andre kommentarer til forskriftsteksten

Bestemmelsen tilsvarende bestemmelsen i dagens Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav b. Det eneste som står i bestemmelsen er “Nytt punkt 7”. Dette står på bakgrunn av at de spesielle bestemmelsene om tømmertransport tidligere stod her. Disse bestemmelsene har blitt flyttet til dagens Vedlegg 1 pkt. 7. I forslaget til ny forskrift vil de spesielle bestemmelsene om tømmertransport stå i forskriftsforslagets § 5-5 nr. 1. På bakgrunn av dette vurderer vi det slik at dagens Vedlegg 1 pkt. 4 bokstav b ikke videreføres i forslag til nytt kapittel 5.

4.5.3.10 Sveip på lastebil

I forbindelse med revisjonsarbeidet har det også kommet innspill fra NLF vedrørende ønske om adgang til å kunne kjøre med sveip bak på lastebiler. Innspillet ble gitt i brev fra NLF 29.juni 2009 og lyder som følger:

”For lastebil med løfteaksel bak (ordinært boggiløft) tolkes bestemmelsene i direktiv 97/27 annerledes enn hvis bilen utstyres med styrbar bakre aksel (danskerumpe). Den norske tolkningen skiller seg fra det som er vanlig i EU for øvrig, og fører til at lastebiler som bygges etter norsk tolkning må bygges noe kortere enn hva som er vanlig i EU for øvrig. Vi ber om at tolkningen harmoniseres med EU for øvrig, slik at biler bygget i et EU-land kan registreres i Norge.”

Denne problemstillingen hører egentlig ikke hjemme i forskrift om bruk av kjøretøy da dette forholdet reguleres av bestemmelser gitt i regelverket for godkjenning av kjøretøy. Da innspillet er sendt inn i forbindelse med dette revisjonsarbeidet velger vi likevel å omtale problemstillingen her.

Vegdirektoratet er kjent med problemstillingen og sendte 16. juni 2008 ut et notat til regionene for å presisere hvordan regelverket vedrørende dette skal praktiseres. Dette notatet lyder slik:

«OVERHENG OG SVEIP PÅ LASTEBILER – TOLKING OG PRAKTISERING AV GJELDENE BESTEMMELSER

På bakgrunn av møte med Norsk Industri - Påbyggerforeningen, flere klager og henvendelser fra regionene omkring overheng og sveip på lastebiler, vil Vegdirektoratet her foreta presiseringer av gjeldende regelverk og beskrive hvordan Statens vegvesen skal praktisere bestemmelsene.

Generelle problemstillinger.

Leverandører og påbyggere ønsker å levere kjøretøy som er mest mulig optimale i forhold til lastekapasitet tilpasset ulike transportbehov. Dette medfører forskjellige akselavstander, størrelse og plassering av påbygg, samt ulike akselkombinasjoner.

Utfordringen er å finne løsninger hvor man holder seg innenfor bestemmelsene om totallengde, overheng/sveip og samtidig får en riktig vektfordeling. Det er spesielt kjøretøy hvor man har boggi med tvangsstyring på løpeaksel at problemer oppstår og hvor ulik praktisering av regelverket er synliggjort.

Gjeldende bestemmelser.

I henhold til forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr 4. oktober 1994 (heretter "kjøretøyforskriften") § 14-4, kan det godkjennes overheng på maksimalt tillatt 70 % av akselavstanden og maksimalt 4 m. I følge samme forskrift § 10-1 nr. 5, skal bilens dimensjoner godtas dersom direktiv 97/27/EF er oppfylt.

Dersom et kjøretøy fullt ut oppfylder kjøretøyforskriftens krav om overheng, vil det kunne godkjennes. Imidlertid kan direktiv 97/27/EF benyttes og vil i mange tilfeller muliggjøre noe større overheng/sveip. For kjøretøy med løftbare aksler, er det to forhold som må være oppfylt:

1. Maksimalt tillatt sveip er 0,8 m når løftbare aksler er senket (pkt. 7.6.2, andre avsnitt)
2. 1,0 m når løftbare aksler er hevet (pkt. 7.6.2, tredje avsnitt).

Verken direktivet eller forskriftene har noen bestemmelser om bruk av styrbare akslinger og hvordan disse skal vurderes. Vi vet at en slik løsning innvirker negativt på sveip og øker med styreutslaget for aksling(er) som er styrbar. Samtidig har en slik løsning positive egenskaper ved kjøring i krappe svinger ved å redusere bryting/påkjenning på kjøretøyet og slitasje på faste dekker.

Praktisering av bestemmelsene.

For at bestemmelsene skal praktiseres likt og forutsigbart, vil Vegdirektoratet presisere at følgende må være oppfylt ved registrering:

- Kjøretøyet kan godkjennes ved å legge kjøretøyforskriftens § 14-4 til grunn for beregning av tillatt overheng.
- Dersom betingelsene gitt i direktiv 97/27/EF oppfylles, kan dette legges til grunn
- For kjøretøy med mulighet til å løfte aksling(er) (normalt løpeaksel i boggi), skal maksimalt sveip være 0,8 m når løftbare aksler er senket og 1,0 m når løftbare aksler er hevet.
- Låsing av tvangsstyring kan aksepteres dersom dette gjøres permanent for at krav til maksimalt sveip blir oppfylt. Det må være en forutsetning at løsningen kan godkjennes av kjøretøyets fabrikant ut fra gitte anvisninger. Anmerkning om dette gjøres i Autosys.

Krav til dokumentasjon.

I forbindelse med registrering skal nødvendig dokumentasjon etter direktiv 97/27/EF framlegges dersom det aktuelle kjøretøyet med tilhørende påbygg ikke oppfyller kravene i kjøretøyforskriftens § 14-4. ”

Da vi mener at dette notatet i tilstrekkelig grad redegjør for hvordan det gjeldende regelverk for sveip/overheng på lastebiler skal forstås og praktiseres finner vi ikke grunnlag for å kommentere dette ytterligere i dette høringsbrevet.

4.6 § 5-4 nr. 5 Tillatt kjøretøybredde for offentlig veg

Bestemmelsen er en overflytting av gjeldende Vedlegg 1 pkt. 5.

4.6.1 § 5-4 nr. 5 første ledd - hovedregel

Bestemmelsen angir at 2,55 meter er den største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg i Norge. Gods er medregnet i denne bredden, jf. dagens bestemmelse i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 nr. 3 og forskriftsforslagets § 5-3 nr. 3. Regelen tilsvarende bestemmelsen gitt i direktiv 96/53/EF artikkel vedlegg I nr. 1.2 bokstav a. Alle stater i EØS-området er forpliktet til å ha dette som største tillatte bredde for kjøretøy eller vogntog som er i normal trafikk på sitt territorium, jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1 bokstav a. Direktivet åpner for at transporter som er omfattet av unntaksbestemmelsene i artikkel 4 nr. 3 og 4 bokstav a og b kan ha større bredde enn 2,55 meter. I Norge tillater vi at visse kjøretøytyper, som motorredskap og mobilkraner etc., og vogntog som er konstruert for eller utfører transport av udelbart gods kan ha større bredde, jf. bestemmelsene i ny forskriftstekst §§ 5-6, 5-8 og 5-9 (dagens forskrift §§ 5-7 5-6 og Vedlegg 2 nr. 2 bokstav a og b). Vi bemerker at største tillatte bredde for transport av tømmer og for modulvogntog er 2,55 meter etter vårt nasjonale regelverk.

4.6.2 § 5-4 nr. 5 annet ledd – kjøretøy spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur

Bestemmelsen angir at største tillatte bredde for kjøretøy med fast eller avtagbart skappåbygg spesielt utstyrt for transport av gods ved en kontrollert temperatur er 2,60 meter.

Tilsvarende bestemmelse er gitt i direktiv 96/53/EF vedlegg I nr. 1.2 bokstav b. Denne bestemmelsen angir at største tillatte bredde for skap/påbygg på temperatur kontrollerte kjøretøy er 2,60 meter. Direktivets artikkel 2 7. strekpunkt gir følgende definisjon av temperaturkontrollerte kjøretøy: *“ethvert kjøretøy hvis faste eller avtakbare påbygg er spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur, og hvis sidevegger, med isolasjon, hver er minst 45 mm tykke”*.

Av regelverket for godkjenning i direktiv 97/27/EF vedlegg 1 nr. 7.3.2.2 fremkommer det at største bredde for *“faste eller avtakbare overbygninger på kjøretøyer i gruppe N og O, konstruert spesielt for transport av gods under kontrollert temperatur, og hvis sidevegger, med isolasjon, hver er minst 45 mm tykke: som angitt i nr. 1.2 i vedlegg I til direktiv 96/53/EF.”*

Etter dette er det bare kjøretøyer i gruppe N og O som kan godkjennes med slikt utstyr som gjør at det kan defineres som *“temperaturkontrollerte kjøretøy”* etter direktiv 96/53/EF artikkel 2, syvende strekpunkt.

For å bringe ordlyden i den norske bestemmelsen i samsvar med direktivene foreslås det at *“spesielt utstyrt for transport av gods ved en automatisk regulert temperatur”* byttes ut med *“spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur.”*

Forskriftsteksten forutsetter at dersom et kjøretøy skal oppfylle kravene for å få 2,60 meter bredde må det ha utstyr som i forhold til påregnelige temperaturforskjeller, må ha en tilstrekkelig effekt til både å kontrollere, regulere og holde ønsket temperatur.

5. § 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg

Bestemmelsen bygger på gjeldende forskrift §§ 5-4 og 5-6 nr. 4 samt regulerende bestemmelser i Vedlegg 1 til forskriften pkt. 7 og 9.

Forslaget til forskrift § 5-5 nr. 3 og 4 viderefører gjeldende forskrifts bestemmelser uten endringer og kommenteres derfor ikke i det videre.

5.1 § 5-5 nr. 1 Særlige bestemmelser om tømmertransport

Forslaget tar utgangspunkt i gjeldende forskrift § 5-4 nr. 2 samt pkt. 7 i Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy. Det bemerkes at direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 4 bokstav a åpner for at medlemsstatene kan tillate transport på sitt territorium av spesialkjøretøy eller spesialvogntog som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren med større dimensjoner enn generelt tillatt. Transporter knyttet til skogsdrift og skogbruk blir nevnt som eksempler på transportert som faller inn under denne unntaksbestemmelsen. Det er således tillatt etter direktivets bestemmelser at nasjonal transport av tømmer i Norge kan foregå med større lengde enn det som er generelt tillatt etter direktivets bestemmelser.

Vegdirektoratet har mottatt innspill fra bl.a. Norges Lastebileierforbund og Norsk skogeierforbund om økning av vogntoglengden for tømmertransport fra 22 meter til 22,5 meter. Vi har også mottatt innspill om å øke lengden til 24 meter.

Vi er enige i betraktningene om at en økning av vogntoglengden gir bedre stabilitet for tømmervogntogene, noe som i seg selv kan gi en trafiksikkerhetsmessig gevinst. Hensynet til økt stabilitet må imidlertid veies mot det forhold at økt vogntoglengde for tømmertransportene kan gi redusert fremkommelighet for annen trafikk og også øker risikoen ved forbikjøringer. Vegdirektoratet mener likevel det er forsvarlig med en viss økning og foreslår derfor at vogntoglengden for tømmertransportene økes til inntil 24,00 meter.

Dagens sporingskrav for tømmervogntog med lengde mellom 19,50 og 22 meter er at vogntoget skal kunne kjøre en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2 meter. På grunn av forslaget om økning i største tillatte lengde for slike vogntog har det vært behov for å utarbeide et nytt sporingskrav.

Etter gjennomgang av forskjellige tømmervogntogkombinasjoner med en total lengde på 24,00 meter, er vi usikre på om gjeldene manøvreringskrav er forenelige med en økning av tømmervogntoglengden med 2,00 meter. Bakgrunnen er at vi ikke ønsker et regelverk som medfører at tømmertransporter må foreta tømmertransport med utstikkende gods bak på kjøretøyet. Dersom manøvreringskravene angitt i «European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports» (tømmervogntoget skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 meter og 6,50 meter) benyttes viser vår gjennomgang at alle de forskjellige tømmervogntog kombinasjoner klarer manøvreringskravet. Vi ber derfor

om tilbakemeldinger fra bransjen om hvilke av manøvreringskrav som er mest hensiktsmessig å benytte. Dagens sporingskrav kan kanskje anvendes av tømmervogntog også med større lengde, men forutsetter at vogntogmateriellet er som i dag. Den ekstra lengden vil da bestå i utstikkende gods, noe som kan få uheldige fremkommelighets- og trafikksikkerhetsmessige konsekvenser. Fra et slikt synspunkt er det mest ønskelig med et sporingskrav som muliggjør lengre *vogntog*, ikke bare lengre last. Det skal dog bemerkes at dersom et mer lempelig sporingskrav skal anvendes, kan dette få konsekvenser for hvilke strekninger det vil være tillatt å kjøre på. Det er nemlig ikke sikkert at alle strekninger som i dag tillates for tømmervogntog med lengde inntil 22,00 meter vil være egnet for tømmervogntog som ikke oppfyller dagens sporingskrav, og dermed heller ikke kan tillates for slik transport. Vi ønsker bransjens synspunkter på alle disse forholdene.

Kort oppsummert er spørsmålet vi ønsker svar på er hvilket av de to følgende alternativ bransjen anser for å være mest hensiktsmessig:

1. Et strengt sporingskrav, det vil si opprettholdelse av dagens sporingskrav, som innebærer at alle dagens 22,00-m strekninger kan trafikkeres med tømmervogntog med lengde inntil 24,00 m.
2. Et mer lempelig sporingskrav, som vogntogene i større grad kan imøtekomme og som innebærer at *vogntogets* lengde kan økes og ikke bare godsets, altså langt mindre utstikkende gods, men som samtidig *kan* medføre at ikke alle strekninger som i dag tillates kjørt med lengde inntil 22,00 meter kan åpnes for lengde inntil 24,00 meter.

Det presiseres også at kravet om at høyden på slepvognen ikke må være mer enn 4 meter gjelder i de tilfeller lengden på vogntoget overskrider det som er alminnelig tillatt for offentlig veg, det vil si for vogntog med lengde over 19,50 meter. Dette kravet finnes i dag i Vedlegg 1 pkt. 7 annet ledd.

I dagens sjette ledd foreslås det en endring av ordlyden slik at betingelsene for å kunne kjøre med 56 tonn totalvekt er at vogntoget er mellom 21,50 og 24,00 meter. Vilåret om at det må være minst 7 aksler gjelder fortsatt.

Det blir også gjort en endring ved at det blir tatt inn en ny bestemmelse i forslaget bokstav g. I kommentarene til § 5-4 nr. 2 under behandlingen av innspill om økning av største tillatte totalvekt for slepvogn med 4 eller flere aksler fra 30 til 40 tonn foreslås det at det skal være tillatt med en totalvekt på 32 tonn for en 4 akslet slepvogn til bruk i et tømmervogntog med minst 7 aksler med tillatt totalvekt inntil 56 tonn. Forutsetningene for dette er at avstanden mellom første til siste aksel er på minst 5,80 meter, at to av akslene har tvillingmonterte hjul og det er to styrende aksler.

Følgende ordlyd foreslås i bestemmelsens bokstav g.:

“For slepvogn som inngår i tømmervogntog med 56 tonn tillatt totalvekt etter bokstav f. er største tillatte totalvekt 32 tonn. Dette gjelder bare dersom slepvognen har minst 4 aksler hvor avstanden mellom første og siste aksel er minst 5,80 meter, to av akslene har tvillingmonterte hjul og det er to styrende aksler. “

Dette er som nevnt i kommentarene til § 5-4 nr. 2 et unntak fra den generelle bestemmelsen som angir at største tillatte totalvekt for en 4-akslet slepvogn er 30 tonn, jf. tabellen i forskriftsforslagets § 5-4 nr. 2.

Norges lastebileierforbund har i brev datert 22.august 2008 reist spørsmål om hvorfor det ikke er anledning til å tillate 56 tonn totalvekt på tømmervogntog med minst 7 aksler på alle veger der tillatt vogntoglengde er 22 meter. Det vises i denne sammenheng til de fordeler dette gir for vogntogets stabilitet samt miljøhensyn ved færre transporter. NLF er uenig i at 56 tonn fordelt på 7 aksler over 22 meter gir større brubelastning og viser i denne sammenheng til enkle beregninger de har foretatt. NLF uttaler, bl.a. på bakgrunn av nevnte beregninger, at det er vegenes utforming som evt. legger hindringer for å tillate lengre vogntog.

Deres beregninger er som følger:

$50\,000\text{ kg}/19,5\text{ meter} = 2545\text{ kg/m}$ for et tømmervogntog med 6 aksler og 50 tonn med et gjennomsnittlig akseltrykk på 8, 33 tonn.

$56\,000\text{ kg}/22\text{ meter} = 2545\text{ kg/m}$ for et tømmervogntog med 7 aksler og 56 tonn med et gjennomsnittlig akseltrykk på 8 tonn.

Vegdirektoratet er ikke enig i NLFs vurderinger. Når totalvekten øker kan dette – for lengre bruspenn – ikke kompenseres ved å fordele lasten over større lengde slik at lasteintensiteten ikke endres. Eksempelvis vil fritt opplagte bruer med større spenn enn 21,28 meter få økt belastning dersom tallmaterialet NLF legger til grunn i sitt brev datert 22. august 2008 benyttes ved gjennomregning. Et bruspenn på 50 meter vil få 9 % økt momentbelastning midt i felt. Eldre bruer med spenn over ca. 20 meter på veger som er åpnet for 22 meter må derfor kontrolleres spesielt før det eventuelt åpnes for økt totalvekt. Dette er et ansvar som tilligger regionene og fylkene.

Det faktum at tillatt vogntoglengde foreslås øket til 24 meter får ingen konsekvenser for dette. Belastningen på bruer er avhengig av kjøretøyenes akselavstander. Da det foreslås at det skal være tillatt med 56 tonn totalvekt på tømmervogntog med lengde mellom 21,50 meter og 24,00 meter medfører det at vi ikke kan åpne noen flere bruer enn det som er åpnet i dag uten at bruene kontrolleres og eventuelt forsterkes.

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal Transportplan 2014 - 23 vil det bli foretatt en kartlegging av flaskehalsen på tømmervogntogvegnettet for å vurdere muligheten for å redusere disse.

Norsk landbrukssamvirke har i brev datert 20. august 2009 tatt til orde for at det for transport av slaktekylling bør tillates vogntoglengde på 22 meter på lik linje med tømmertransport. Det vises i brevet til at transport av slaktekylling foregår på containere spesielt tilpasset for formålet og at det er plass til 24 slike containere på vogntoget. Det uttales videre at man er avhengig av såkalt "medbringertruck" for å laste containerne, og at denne henges bak på tilhengeren. Trucken defineres som last og medregnes derfor i vogntoglengden. Bygging av vogntog etter gjeldende lengdebestemmelser (19,5 meter) innebærer bortfall av 4 containerplasser og utløser derfor – slik Norsk landbrukssamvirke vurderer det – et betydelig større transportbehov enn hva tilfellet ville være dersom tillatt vogntoglengde var 22 meter.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at en løsning som skissert av Norsk landbrukssamvirke ikke er forenlig med tvingende bestemmelser i direktiv 96/53/EF artikkel 4. Transport av slaktekylling faller etter Vegdirektoratets syn ikke inn under unntaksbestemmelsene i artikkel 4 nr. 4 bokstav a. Kjøretøyene som nyttes til transport av slaktekylling har ordinære lasterom og er således ikke spesielt konstruert for formålet. I tillegg kommer at bakmontert utstyr, som f.eks. "medbringertruck", er lite gunstig sett i forhold til kjøreegenskaper/vektfordeling.

5.2 § 5-5 nr. 2 Særlige bestemmelser om modulvogntog

Forslaget tilsvarer pkt. 9 i Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy. Vi bemerker imidlertid at det er tillatt etter bestemmelsene i direktiv 96/53/EF at modulvogntog kan ha større lengde enn det som generelt er tillatt etter direktivet, jf. artikkel 4 nr. 4 bokstav b, og medfører ingen realitetsendringer utover at det presiseres at det er et vilkår for å kjøre med totalvekt større enn 50 tonn at akselavstanden er minst 19 meter fra første til siste aksel. Gjeldende bestemmelse bygger riktig nok på denne forutsetningen, men Vegdirektoratet mener likevel at en slik presisering er på sin plass.

Det presiseres for ordens skyld at selv om kravet om ledsaging – som hovedregel – slår inn når lengden på transportene er større enn 23,50 meter, jf. forslaget til § 5-10 nr. 2, så kommer ikke dette kravet til anvendelse for modulvogntog. Et krav om ledsaging for disse transportene ville etter Vegdirektoratets vurdering virke mot sin hensikt da begrunnelsen for prøveordningen nettopp er å prøve modulvogntogene i normal trafikk. Dette vil bli ivaretatt ved at forslaget § 5-10, som viderefører gjeldende vedlegg 2 pkt. 3, nå spesifikt vil vise til at modulvogntog ikke er omfattet av bestemmelsen (foreslått overskrift er «*Krav til transport med større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 og § 5-5 nr. 1 til 3 og nr. 8*»).

Det gjøres oppmerksom på at Vegdirektoratet i løpet av sommeren 2012 sender på høring forslag til nye bestemmelser om største tillatte lengde for kjøretøyene som inngår i modulvogntog. Høringsbrevet vil så snart det blir sendt ut være tilgjengelig på Statens vegvesens nettsider under [Offentlige høringer](#). Ved vurderingen av hvorvidt det er behov for et nytt sporingskrav for tømmertransport med tillatt lengde inntil 24,00 meter, ble det klart at det også er behov for å endre krav til sporing for modulvogntogene. Forslag til nytt sporingskrav er en del av den nevnte høringen og blir nærmere beskrevet der. Grunnet høringens omfang vil dette forslaget etter all sannsynlighet oppsummeres og de aktuelle forskriftsendringer tre i kraft før høringen om revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Eventuelle kommentarer til nye bestemmelser om tillatt lengde for kjøretøy som inngår i modulvogntog og nytt sporingskrav for modulvogntog bes fremsatt som kommentarer til den separate høringen innen høringsfristen som gjelder for denne. Innspill som gis i forbindelse med den nærværende høringen om revisjonen av kapittel 5, vil bare bli hensyntatt i den grad tid og omfang tillater det.

5.3 § 5-5 nr. 5 til 7 Særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler, 2 båter og motorvogner M1 og N1 uten dispensasjon

Gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav a og b åpner for å gi dispensasjon med tidsbegrensning for samtidig transport av 2 brakker, 2 båter eller et fritt antall kjøretøy med noe større dimensjoner enn det som er tillatt etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 og 5. I forslaget er disse bestemmelsene videreført til dels i § 5-5 nr. 5 til 7 og til dels i § 5-9 nr. 7 bokstav a til c. Årsaken til at transport av brakker, båter og biler reguleres to steder i forskriften er en ganske drastisk endring i forhold til gjeldende regelverk: Disse transportene vil på en del vegstrekninger være tillatt uten dispensasjon. På andre vil det fortsatt være behov for dispensasjon med tidsbegrensning. Videre gjøres det en del endringer både med tanke på begrepsbruk, hvilke kjøretøy som kan utføre transporten og hvilke dimensjoner slike transporter kan ha.

I det følgende redegjøres det for bakgrunnen for og konsekvensene av de foreslåtte endringene. Vi vil først behandle de prinsipielle vurderingene og endringene som gjelder for alle de tre godstypene, og deretter de endringene som kun gjelder for en enkelt godstype. Det vises likevel til det som tidligere har vært skrevet at dagens uttrykk i § 5-6 nr. 4 bokstav a «brakker» foreslås byttet ut med «husmoduler», og vil omfatte både brakker, husmoduler, hytter, fritidshus og husvogner. Tilsvarende foreslås «kjøretøy» i § 5-6 nr. 4 bokstav b endret til «motorvogn M1 N1» (i det følgende vil vi for enkelhets skyld omtale dette som «biler»). Begge endringene blir redegjort for i detalj i det nedenstående.

En forutsetning for at en slik regel kan gjennomføres er at dette ikke kommer i konflikt med våre EØS-rettslige forpliktelser. Bestemmelsen i gjeldende forskrift § 5-6 nr. 4 har hatt samme innhold siden den ble fastsatt i 1990. Regelen er følgelig gitt før EØS-avtalen ble inngått og uten at man på det tidspunktet så hen til aktuelle EF-rettslige regler. Forholdet til EØS-regelverket er heller ikke blitt vurdert særskilt senere.

Samferdselsdepartementet har under behandlingen av en klagesak høsten 2009 uttalt at det, etter det departementet kan se, er mye som kan tyde på at bestemmelsen i bruksforskriften § 5-6 nr. 4 bokstav a ikke er forenlig med Norges folkerettslige forpliktelser, jf. EØS-avtalen og direktiv 96/53/EF. Departementet har derfor bedt om at dette spørsmålet vurderes spesielt i forbindelse med revisjon av forskriften. Departementet har i denne forbindelse uttalt at en innsnevring av muligheten til å få dispensasjon til å transportere brakker med en totallengde over 19,50 meter først må komme etter en grundig vurdering av vårt EØS-rettslige handlingsrom og praktiske konsekvenser knyttet til en slik potensiell innsnevring av dispensasjonsadgangen.

Departementet har ikke kommentert bestemmelsen i forskriften § 5-6 nr. 4 bokstav b nærmere, men Vegdirektoratet legger til grunn at også denne delen av bestemmelsen må vurderes opp mot de begrensninger som EØS-avtalen og direktiv 96/53/EF gir mht. transport av flere lastenheter i en og samme transport når transporten – som her - samlet overskrider største lengde eller bredde for normal transport på offentlig veg.

I det nedenstående vil det først bli gjort rede for hvilke endringer i regelverket som vil bli foreslått gjennomført dersom det viser seg at vi kan beholde disse bestemmelsene. Dernest følger en drøftelse av om disse bestemmelsene er i strid med direktiv 96/53/EF eller ikke.

5.3.1 Fjerning av kravet til dispensasjon for kjøring på veggruppe A og B

Etter dagens regler kan det gis tidsbegrenset dispensasjon for transport av to brakker eller to båter med motorvogn og slepvogn, og for transport av flere kjøretøy med motorvogn og tilhenger. Det kan gis dispensasjon for lengde inntil 20,00 meter, og transport av brakker og båter kan også få dispensasjon for bredde inntil 3 meter. Praksis er at dispensasjonene innvilges for et år av gangen og gjelder for alle veger som var klassifisert som riksveg før 1. januar 2010 og som har 19,50 meter som største tillatte lengde. Forutsetningen for dette er at transportene må holde seg innenfor de største tillatte aksellaster og totalvekter som gjelder for vegen. Etter opplysninger fra dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen Region øst er situasjonen imidlertid slik at det aldri blir gitt avslag på søknader om dispensasjon for å foreta disse transportene. Dette på grunn av at denne typen spesialtransporter vurderes ikke å ha noen problemer med framkommeligheten på veger som har maksimalt tillatt totallengde 19,50 meter i riksveglista og i veglister for fylkes- og kommunale veger.

På bakgrunn av dette foreslår Vegdirektoratet derfor å fjerne kravet til dispensasjon for de nevnte transportene på veger som i dagens vedlegg 2 og veglister for fylkes- og kommunale veger er angitt som veggruppe A og B. På veger som i de samme veglister er angitt som veggruppe IKKE, vil det kreves dispensasjon med tidsbegrensning. Hjemmel til å gi slik dispensasjon med tidsbegrensning vil plasseres i forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav a til c.

Fjerning av kravet til dispensasjon for veger i veggruppe A og B vil medføre færre søknader om dispensasjon for slike transportere. At kravet om dispensasjon knyttes til veggruppe og ikke til tillatt vogntoglengde for vegen, innebærer imidlertid at en del veger som i dag tillates kjørt på bakgrunn av årsdispensasjon, etter forslaget krever dispensasjon for hver tur. Dette skyldes at det ikke er helt samsvar mellom tillatt vogntoglengde og veggruppe. En del veger som har største tillatte vogntoglengde 19,50-veger er plassert i veggruppe IKKE. Dette gjelder både for riksveger, fylkesveger og kommunale veger. På den andre siden forekommer det også at veger som har største tillatte vogntoglengde 12,40 eller 15 meter er plassert i veggruppe A eller B. Her vil da transport av båter, husmoduler og biler likevel kunne foregå med lengde inntil 22,00 meter. Resultatet er dermed at det ikke nødvendigvis må søkes dispensasjon med tidsbegrensning for *flere* strekninger, men for *andre* strekninger enn i dag. Vegdirektoratet har for øvrig fått opplyst at kjøring på 12,40- og 15-veger i dag håndteres ved at tilhengeren hektes av når man kommer til slike strekninger. På denne måten kommer transportørene rundt problemet med hvilke veger det tillates kjørt på. Det skal dog bemerkes at så lenge transportene foregår med bredde over 2,55 meter, er man likevel utenfor hva som er tillatt for vegen selv om største tillatte lengde ikke overskrides.

At kravet om dispensasjon knyttes til veggruppe og ikke til største tillatte vogntoglengde for vegen, skyldes at reglene da blir samsvarende med regelverket for transport av udelbart gods. Dette henger også sammen med at dimensjonene for transport av husmoduler og båter og til dels også biler foreslås endret slik at dette blir samsvarende med de største tillatte dimensjoner for transport av udelbart gods. På denne måten blir regelverket mer enhetlig og lettere å forholde seg til for transportørene, ved at kravet om dispensasjon for alle typer transportere som overstiger det som er tillatt for vegen inntil en gitt lengde og bredde er knyttet til de samme kriteriene.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på fjerning av krav om dispensasjon på veger i veggruppe A og B og at kravet om dispensasjon knyttes til veggruppe og ikke til største tillatte vogntoglengde for vegen.

5.3.2 Endring av største tillatte lengde og bredde

Største tillatte lengde og bredde ved samtidig transport av to husmoduler eller båter eller flere biler foreslås altså økt slik at denne blir tilsvarende som for transport av udelbart gods uten dispensasjon på veggruppe A og B. Da kjøring uten dispensasjon ved transport av udelbart gods og kjøring uten dispensasjon ved samtidig transport av to husmoduler, to båter eller flere biler skal foregå på de samme vegene, er det også logisk at dette skal kunne foregå med de samme dimensjonene. Denne lengden er i dag 20 meter, men vil foreslås økt til 22,00 meter for gitte typer vogntog. Forslaget om økning av tillatt transportlengde til 22,00 meter begrunnes med at det etter Vegdirektoratets vurdering ikke er større trafikkikkerhetsmessige eller fremkommelighetsmessige problemer ved å øke transportlengden med 2 meter, og det er etter Vegdirektoratets vurdering ikke nevneverdig forskjell hva gjelder fremkommelighet for disse vogntogene og vogntogene som transporterer to husmoduler eller båter. Største tillatte

lengde for samtidig transport av to husmoduler eller båter eller flere biler foreslås derfor også økt til 22,00 meter.

Økningen i tillatt lengde skyldes også at det på grunn av dispensasjoner som er gitt til de store aktørene i husmodulbransjen i praksis allerede tillates en vogntoglengde på 21,00 meter for de transportene det her er snakk om. Dispensasjonene er gitt på bakgrunn av ny byggeteknisk forskrift (TEK10) som krever mer isolasjon i ytterveggene på enkelte brakketyper. Dette medfører at lengdene på brakkene (modulene) økes slik at det ikke lenger er mulig å transportere to brakker/husmoduler med en vogntoglengde på 20 meter. I forbindelse med fornyelse av nevnte dispensasjoner ble det også gitt tillatelse til samme lengde for transport av to båter og transport av kjøretøy i tråd med gjeldende forskrift § 5-6 nr. 4.

Forslaget om å øke tillatt vogntoglengde til 22,00 meter begrunnes med bransjens behov samtidig som det tas høyde for ytterligere krav om isolasjon i yttervegger på brakker/husmoduler. Vegdirektoratet vil imidlertid understreke at største tillatte lengde for denne typen transport ikke kan økes i det uendelige for å imøtekomme nye byggetekniske krav.

Ved transport av biler foreslås største tillatte overheng bak økt fra 1 til 1,50 m. Dette har sammenheng med at største tillatte lengde uten gods ikke kan overstige det som er tillatt for vegen, i praksis 19,50 m. For å oppnå en lengde på 22 m uten gods må dagens tillatte overheng bak økes fra 1 til 1,50 m. Uttrykket «overheng» foreslås for øvrig byttet ut med at gods kan stikke ut inntil 1,50 m, da dette er en mer treffende betegnelse. Dette er nærmere beskrevet lenger ned.

Transport av 2 husmoduler og 2 båter kan kun foregå på vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn, mens transport av biler både kan foregå med slikt vogntog og med vogntog bestående av motorvogn med semitrailer. For transport av biler med semitrailervogntog vil imidlertid største tillatte lengde og hvor mye godset tillates å stikke ut være litt annerledes.

Gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav b uttaler at det kan gis dispensasjon til transport av biler på vogntog med lengde inntil 2 m mer enn det som er tillatt etter Vedlegg 1. For semitrailervogntogs vedkommende er dette som utgangspunkt 19,50 m. Imidlertid uttaler bestemmelsen videre at gods ikke kan stikke ut mer enn 1 m foran og 1 m bak. På semitrailervogntog bør ikke gods stikke ut foran i det hele tatt. Ved transport av biler er dette heller ikke praktisk. I realiteten vil det derfor kunne gis dispensasjon for transport av biler med semitrailervogntog med lengde inntil 18,50 m, det vil si 17,50 m pluss 1 m utstikkende gods bak vogntoget.

Etter bestemmelsen i gjeldende § 3-4 nr. 1 er det strengt tatt tillatt å la gods stikke ut inntil 1 m foran motorvognen også for semitrailervogntog uten dispensasjon. Imidlertid innebærer bestemmelsene i gjeldende vedlegg 1 pkt. 4 bokstav a nr. 3 og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 3 om tillatt avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt på semitrailerens forkant at det ikke er anledning til å transportere gods på semitrailer som stikker ut foran vogntoget. Utstikkende gods vil eventuelt måtte plasseres på taket av motorvognen, noe som ikke er særlig praktisk. Dersom man ved transport av biler eller tillater at langt gods stikker ut foran vogntoget, vil slikt gods være plassert på semitrailer, og strekke seg over motorvognen og 1 m ut i forkant. Når vogntoget svinger vil godset da «sakse» i motsatt retning av motorvognen, og stikke svært langt ut, med svært uheldige trafiksikkerhets- og

fremkommelighetsmessige konsekvenser. Sterke trafiksikkerhets- og fremkommelighetsmessige hensyn taler derfor for at gods ikke bør stikke ut foran semitrailervogntog.

Siden gjeldende § 5-6 og forslaget §§ 5-5 og 5-6 er spesialregler som går foran og gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 bokstav a nr. 3 og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 3, anser vi det som nødvendig å formulere bestemmelsene om transport av biler på vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn og motorvogn med semitrailer litt forskjellig, slik at det kommer helt klart frem at gods ikke kan stikke ut foran semitrailervogntog. I tillegg er det hensiktsmessig å gi en litt annen tillatt lengde for transport av biler med semitrailervogntog enn for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn.

Største tillatte lengde for transport av biler med semitrailervogntog foreslås satt til 20,00 meter. Dette tilsvarer største tillatte lengde for transport av udelbart gods med semitrailervogntog med uttrekkbar semitrailer uten dispensasjon på veggruppe A og B, jf. bestemmelsene i forslaget § 5-6 nr. 3 bokstav a. Dette gjenspeiler også tanken om å gjøre bestemmelsene i § 5-5 nr. 5 til 7 mest mulig like bestemmelsene i § 5-6. Som i dag vil godset (bilene) kunne stikke ut inntil 1,00 meter bak vogntoget. Dersom vogntoget skal kunne ha større lengde enn 18,50 meter med gods må dermed lengden på selve semitraileren kunne økes. Dette vil i hovedsak bety at semitraileren må være uttrekkbar, men også andre innretninger som tjener samme funksjon vil kunne godtas.

Vi foreslår følgende ordlyd i bestemmelsen:

«Største tillatte lengde for slik transport [transport av motorvogner M1 eller N1] på motorvogn N2 og N3 og semitrailer O3 og O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner er 20,00 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter bak. Ved større lengde enn 18,50 meter må semitraileren enten være uttrekkbar eller ha nedfellbar/uttrekkbar lem, rampe eller tilsvarende innretning. Gods plassert på slik innretning anses ikke som utstikkende gods etter denne bestemmelsen.»

De to siste setningene er først og fremst tatt med av pedagogiske årsaker for å utelukke tvil rundt hva som utgjør «utstikkende gods» etter bestemmelsen i kontrollsituasjoner. Det er også en mulighet å presisere dette i Utekontrollveiledningen, slik at bestemmelsen da kun lyder *«Største tillatte lengde for slik transport [transport av motorvogner M1 og N1] på motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner er 20,00 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter bak»*. Adgangen til å transportere flere biler med lengde inntil 20,00 meter vil ikke berøres av hvilket alternativ som velges.

Videre foreslås største tillatte bredde for transport av 2 husmoduler og 2 båter økt til 3,25 meter. Største tillatte bredde ved transport av udelbart gods er allerede i dag 3,25 meter. Denne bredden byr ikke på fremkommelighetsmessige problemer ved transport av udelbart gods på veggruppe A og B i dag, og vil derfor heller ikke gjøre det ved transport av husmoduler og båter. Å øke største tillatte bredde ved transport av to husmoduler og båter slik at denne blir samsvarende med største tillatte bredde ved transport av udelbart gods, skaper bedre indre sammenheng i regelverket. Videre kan det vanskelig forsvares at transport av to husmoduler eller båter med slik bredde representerer et større fremkommelighetsmessig hinder enn transport av udelbart gods med de samme dimensjonene, så lenge kjøringen foregår på de samme vegene. Ved at transporten foregår med lastebil og påhengsvogn har en slik transport ofte bedre manøvreringsegenskaper enn transport av ett langt og bredt udelbart

kolli som normalt foregår med semitrailer. Videre vil transport med bredde over 3,00 meter være underlagt krav til både merking og ledsaging, jf. forslaget § 5-10.

Vegdirektoratet er usikre på i hvilken grad det produseres husmoduler, brakker, hytter og husvogner med bredde i sjiktet 3,00 til 3,25 meter. Med tanke på utviklingen som har skjedd i behovet for lengde ved transport av brakker/husmoduler som følge av byggtekniske krav til slike konstruksjoner, er det imidlertid ikke utenkelig at det i fremtiden vil bli behov også for større bredde enn 3,00 meter for slike transporter. Videre er det heller ikke utenkelig at produsentene av brakker, husmoduler etc. vil begynne å produsere bredere husmoduler etc. som følge av muligheten til å fritt transportere disse på en del av vegnettet. Økningen i største tillatte bredde uten dispensasjon ved transport av to båter eller husmoduler vil altså kunne medføre et noe økt antall brede transporter på vegene.

Transport av biler tillates i dag ikke med bredde over 2,55 m, og foreslås heller ikke økt.

At de tillatte dimensjonene uten dispensasjon blir samsvarende med bestemmelsene for transport av udelbart gods uten dispensasjon gjør regelverket mer enhetlig og oversiktlig og dermed enklere å forholde seg til for både dispensasjonsmyndigheten, utekontrollen og transportørene. Administrativt innebærer økningen i største tillatte bredde at færre søknader om dispensasjon må behandles. Dette vil være arbeidsbesparende både for Statens vegvesen og transportørene.

Hva gjelder transport med større dimensjoner enn lengde 22,00 meter og bredde 3,25 meter (2,55 meter for transport av biler), blir reglene forskjellige avhengig av om godset som transporteres er husmoduler, båter eller biler. En nærmere redegjørelse for dette finnes i kommentarene til forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav a til c. Kort oppsummert sier forslagets bestemmelser at det ved transport av husmoduler kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for én tur av gangen for bredde inntil 4,20 m, uavhengig av om det transporteres ett eller to kolli, lengde inntil 22,00 meter ved transport av *to* husmoduler. Det kan ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av to båter med større lengde og/eller bredde enn 22,00 og 3,25 meter. Transport av én båt med større dimensjoner følger de alminnelige bestemmelsene om transport av udelbart gods, hvor det i motsetning til ved transport av husmoduler ikke settes noen øvre grense for hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for. Hva gjelder transport av biler kan det ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lengde enn 22,00 meter, og heller ikke for større bredde enn 2,55 meter.

Det gjøres ingen endringer i dagens krav om at største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjon og totalvekt etter gjeldende Vedlegg 1 og forslaget § 5-4 ikke skal overstiges.

5.3.3 Kjøring til og fra oppdrag

Dagens § 5-6 nr. 4 inneholder krav om at største tillatte lengde og bredde for vegen ikke skal overskrides uten gods. Slik dagens bestemmelse er formulert er dette uproblematisk, siden den tillater å gi dispensasjon for transport med lengde inntil 2 m mer enn det som er tillatt for det aktuelle vogntoget på den aktuelle vegen, altså 14,40 m på 12,40-veg, 17,00 m på 15,00 m og inntil 20,00 m på 19,50-veg (selv om dette gjennom praksis har blitt utvidet til 21,00 m). De nye bestemmelsene knytter som beskrevet adgangen til å kjøre med lengde inntil 22,00 m til vegens veggruppe og ikke til tillatt vogntoglengde for vegen. Med et krav om at største tillatte lengde for vegen ikke skal overskrides ved kjøring uten gods, kan et vogntog som *med*

gods kan være 22,00 m likevel ikke ha lengde over 12,40 m uten gods på en 12,40-veg. Dette er svært vanskelig å gjennomføre i praksis, særlig for semitrailervogntog som transporterer biler da semitraileren i seg selv vil ha en lengde som utelukker den fra bruk på 12,40-veg.

For å unngå dette problemet foreslår vi derfor at bestemmelsene for kjøring uten gods etter § 5-5 nr. 5 til 7 blir tilsvarende som i § 5-6 nr. 3, det vil si at største tillatte lengde *uten gods* også fastsettes direkte i forskriftsteksten til 19,50 m for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn og 17,50 m for vogntog bestående av motorvogn med semitrailer. Bredder uten gods skal ikke overstige 2,55 m. Vi antar at veger som har skiltet lavere tillatt kjøretøybredde enn 2,55 m er plassert i veggruppe IKKE og således ikke vil tillates kjørt etter § 5-5 nr. 5 til 7.

5.3.4 Innføring av sporingskrav

Dagens § 5-6 nr. 4 inneholder ingen krav til sporing. Med de største tillatte lengder som i dag gjelder for de typene transport bestemmelsen omhandler har man heller ikke ansett dette for å være nødvendig. Med forslaget om å øke største tillatte lengde for transport av 2 husmoduler, 2 båter og flere biler med vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn fra 20 til 22,00 meter og transport av biler med semitrailervogntog fra 18,50 til 20,00 meter, anser vi at det samtidig er behov for å sette krav til transportenes sporingsegenskaper. Dette gjelder særlig fordi det vil tillates kjørt med disse lengdene uten dispensasjon på alle veger i veggruppe A og B, uavhengig av største tillatte vogntoglengde for vegen.

Sporingskravet vil kun gjelde for transporter som kan foregå uten ledsagelse etter bestemmelsene i forslaget § 5-10 nr. 2. Dette innebærer at når transporten har lengde mer enn 6 m mer enn det som er tillatt *for vegen*, vil det være krav til ledsagelse og sporingskravet vil ikke lenger gjelde. Det samme gjelder når bredden overstiger 3,00 meter. Sporingskravene er derfor tilpasset transporter med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,00 meter.

Vegdirektoratet foreslår å sette som krav at følgende sporingskrav skal være oppfylt: «*Vogntoget skal kunne kjøre en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,5 og 6,5 meter*». Kravene er hentet fra European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports. Vegdirektoratets beregninger viser at transporter med de aktuelle dimensjonene vil tilfredsstille dette sporingskravet.

5.3.5 Endring av betegnelse på kjøretøy for transport av husmoduler, båter og biler

Forslaget til nytt kapittel 5 stiller krav til hvilke kjøretøy som kan anvendes ved all spesialtransport. Bakgrunnen er at man etter Vegdirektoratets syn har gode trafiksikkerhetsmessige argumenter for å stille krav til transporter som foregår med større vektor og/eller dimensjoner enn det som er tillatt etter forslaget § 5-4. Gjennomgående stilles det krav til at de motorvogner som anvendes skal være N2 eller N3 og tilhengerne O3 eller O4. Hvilke kjøretøy som faller innenfor disse betegnelse er definert i kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 3 bokstav b og c og nr. 4 bokstav b og c.

De hensyn som taler for å kreve slike kjøretøy ved transport av udelbart gods, gjør seg også gjeldende ved transport av husmoduler, båter og biler. Trafiksikkerhetsmessige hensyn tilsier etter vårt syn at tilhengere som brukes til denne typen transporter skal ha gjennomgående bremseanlegg og ikke bare påløpsbremses. Videre er det ønskelig å utelukke muligheten for at

tilhenger i kategori R (tilhenger til traktor) skal kunne benyttes til å foreta slike transport. Vi vil også utelukke muligheten for at de minste tilhengerne i kategori O (kategori O1 og O2) kan benyttes til disse transportene. Likeledes foreslås det at motorvognene skal være i kategori N2 og N3. Dette for å forhindre at de minste lastebilene blir brukt til så brede transport det er snakk om her. Vi foreslår også at det stilles krav om at motorvognen skal ha bredde minst 2,30 meter dersom det skal inngå i vogntog som har bredde over 2,55 meter. Dette for å forhindre at forskjellen i bredde mellom motorvogn godset kan være for stor. Det vil derfor kreves de samme typene kjøretøy ved slik transport.

Gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav a krever i dag at transport av to brakker eller båter skal foregå med «lastebil og slepvogn». For transport av biler angis det ikke hvilke typer kjøretøy som skal anvendes. For transport av husmoduler og båter i forslaget § 5-5 nr. 5 og 6 vil det kreves at transporten foregår med «motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4». Til forskjell fra i dag vil det altså også tillates å foreta slik transport med motorvogn og påhengsvogn, ikke bare slepevogn.

Dagens § 5-6 nr. 4 bokstav b angir ikke hvilke kjøretøy som tillates brukt ved transport av biler. Forslaget vil kreve at det anvendes «motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner» dersom det skal være tillatt med lengde inntil 22,00 meter. Motorvogn N2 eller N3 med semitrailer O3 og O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner vil kunne ha lengde inntil 20,00 meter. Bestemmelsen er som vist også tilføyd et krav om at vogntoget eller semitraileren skal være spesialtilpasset for transport av motorvogner. Formelt innebærer dette en innsnevring i hvilke vogntog som kan anvendes. I realiteten innebærer dette antakelig ingen endring da de vogntogene som i dag benyttes til slik transport i svært stor grad allerede er innrettet for transport av biler. I tillegg kan det trekkes en parallell til kravet i direktiv 96/53/EF. Ved transport av udelbart gods, noe biler i aller høyeste grad er, kan de største tillatte dimensjonene direktivet stiller opp likevel overstiges blant annet dersom det dreier seg om spesialkjøretøy, altså kjøretøy som kun kan transportere én bestemt type gods. Dette er beskrevet i detalj under punktet «Forholdet til direktiv 96/53/EF».

Vi ber om høringsinstansenes syn på de nye kravene til hvilke kjøretøy som tillates brukt ved transport av to husmoduler, to båter og flere biler.

5.3.6 Tilføyelse av en egen bestemmelse om transport av 2 båter - § 5-5 nr. 6

I gjeldende regelverk er adgangen til å gi dispensasjon for samtidig transport av 2 husmoduler eller 2 båter med lengde inntil 20 meter og bredde inntil 3 meter samlet i én felles bestemmelse. I likhet med transport av brakker foreslår Vegdirektoratet at samtidig transport av 2 båter med slike dimensjoner skal kunne foregå uten dispensasjon på veggruppe A og B. På veggruppe IKKE vil det fortsatt kreves dispensasjon med tidsbegrensning. I tillegg foreslås de tillatte dimensjonene endret til lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter.

Ett av hovedformålene med revisjonene av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 er som tidligere beskrevet å forskriftsfeste så mye som mulig av praksisen som er utviklet i medhold av det skjønnet som ligger i «kan»-bestemmelsene i gjeldende kapittel 5 og § 6-2 annet punktum. For transport med dimensjoner inntil det gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav a omtaler, er praksis i dag lik for både transport av brakker/husmoduler og båter. For større dimensjoner enn dette er praksis imidlertid svært ulik. Det vises til kommentarene til forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav a og b for en nærmere beskrivelse av praksisen. Når det kommer til bestemmelsene

om dispensasjon med tidsbegrensning, har det derfor vært nødvendig å skille transport av husmoduler og båter i to separate bestemmelser. Av hensyn til systematikk i regelverket velger vi derfor å gjøre det samme når det gjelder transport som kan foregå uten dispensasjon på veggruppe A og B.

Ut over at § 5-5 nr. 5 omtaler «husmoduler», mens nr. 6 omtaler «båter», er bestemmelsene innholdsmessig like.

5.3.7 Endret begrepsbruk

5.3.7.1 Husmoduler - § 5-5 nr. 5

Uttrykket brakker i gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav a er erstattet med uttrykket «husmoduler» i forslag til § 5-5 nr. 5. Uttrykket er definert i forslaget § 5-2 bokstav l som «ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon og som skal benyttes til næringsbygg, bolig eller fritidsbolig».

Bakgrunnen for og konsekvensene av denne endringen er beskrevet i detalj i kommentarene til forslaget § 5-2 bokstav l.

5.3.7.2 Motorvogner M1 og N1 - § 5-5 nr. 7

Dagens § 5-6 nr. 4 bokstav b omtaler «transport av kjøretøy». Uttrykket «kjøretøy» foreslås byttet ut med «motorvogn M1 N1». Dette fordi dagens betegnelse ikke spesifikt uttrykker hva slags transport av kjøretøy som er omfattet av bestemmelsen. I teorien kan derfor dagens bestemmelse for eksempel hjemle adgang til å gi dispensasjon for transport av én lang tilhenger eller et langt motorredskap. Det er imidlertid den tradisjonelle biltransporten som omhandles i bestemmelsen, det vil si transport av personbiler M1 og varebiler N1 som definert i kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 2 bokstav a og nr. 3 bokstav a. Transport av andre typer kjøretøy skal følge de vanlige bestemmelsene om transport av delbart gods som angitt i § 5-4. Ved transport av ett langt kjøretøy vil bestemmelsene om transport av langt, udelbart gods komme til anvendelse.

Dersom den endrede begrepsbruken vil medføre konsekvenser for transportører av motorvogner og tilhengere ber vi om tilbakemelding på dette.

5.3.7.3 Utstikkende gods - § 5-5 nr. 7

Dagens bestemmelse uttaler at «Største *overheng* kan være 1 m foran og 1 m bak» (vår uthevelse). Uttrykket «overheng» er ikke definert verken i regelverk om bruk eller godkjenning, men brukes normalt i betydningen avstand fra aksel eller senter av akselkombinasjon til kjøretøyets bakre (eventuelt forreste) begrensning. Uttrykket brukes på denne måten i forskrift om bruk av kjøretøy gjeldende § 5-9 om transport av tømmer i hele stammer. Kjøretøyforskriften benytter ikke dette uttrykket, men det snakkes gjerne om godkjenningsmessig overheng, for eksempel med henvisning til forskriftens § 14-4 nr. 1 som uttaler at «Avstanden fra bakkant av karosseri, lasteplan e.l. til senter av bakaksel eller bakakselkombinasjonens vektsenter ved største aksellast/ boggilast/ trippelboggilast må ikke overstige 70 % av akselavstanden målt til nevnte vektsenter og må høyst være 4 meter».

I bestemmelsen om transport av biler vises det ikke til denne typen «overheng». Det man derimot ønsker å regulere, er avstanden fra kjøretøyets forreste eller bakre begrensning til

godsets forreste eller bakre begrensning, altså det som andre steder i forskriften omtales som «utstikkende gods». For å unngå misforståelser foreslår vi derfor å endre dagens frase om at «Største tillatte overheng kan være en m foran og 1 m bak» til «Gods kan stikke ut inntil 1 [1,00] meter foran og 1 [1,50] meter bak vogntoget».

Videre foregår også store deler av biltransporten i dag med påhengsvogner. Påhengsvogner i gruppe O3 og O4 vil på grunn av størrelsen aldri oppfylle et krav om overheng på 1,50 meter bak dersom «overheng» viser til avstand fra aksel eller senter boggi aksel til bakerste punkt på kjøretøyet, verken med eller uten gods. At et slikt krav plasseres nettopp i bestemmelsen om transport av biler får dermed den konsekvens at det i praksis er umulig å benytte seg av den adgangen bestemmelsen gir til å transportere biler med noe større lengde enn det som ellers er tillatt ved transport av delbart gods.

5.3.8 § 5-5 nr. 5 til 7 – alternativt forslag

Som det beskrives i kommentarene til definisjonene av veggruppene A, B og IKKE i forslaget § 5-2 bokstav i til k, får det faktum at hvorvidt transport av udelbart gods med større dimensjoner enn tillatt etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 og 5 og forslaget § 5-4 nr. 4 og 5 er knyttet til veggruppe og ikke til tillatt vogntoglengde for vegen, den konsekvens at det er tillatt å transportere udelbart gods med lengde inntil 22 meter på en veg som har største tillatte vogntoglengde 12,40 meter, dersom vegen samtidig er plassert i veggruppe A eller B.

Med tanke på transport av udelbart gods som definert i forslaget § 5-2 bokstav b kan det diskuteres i hvilken utstrekning dette faktisk representerer et problem, da slike transporter kun vil foregå i svært begrenset omfang. Antallet transporter med større, til dels mye større, lengde enn tillatt vogntoglengde for vegen, som eventuelt byr på fremkommelighetsmessige utfordringer, vil dermed være svært begrenset.

Imidlertid foreslår vi å endre regelverket for transport av husmoduler, tidligere kalt brakker, båter og biler slik at disse også disse kan foregå med lengde inntil 22,00 meter uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B. Slike transporter foregår i langt større omfang enn transport av udelbart gods, og vil således medføre langt flere transporter med lengde inntil 22,00 meter på veger som har tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter. Eventuelle fremkommelighetsmessige problemer og behov for stenging av vegen vil da også øke i tilsvarende omfang. Det faktum at det vil være krav til ledsagerbil og krav til at politiet skal vurdere om de skal overvåke eller lede transporten kan avhjelpe fremkommelighetsproblemene noe, men Vegdirektoratet er usikre på om dette er tilstrekkelig til å avhjelpe de fremkommelighetsproblemene som oppstår ved å åpne opp for transporter av husmoduler/båter/kjøretøy med lengde inntil 22,00 meter på veger som har generelt tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter.

På bakgrunn av denne usikkerheten vil Vegdirektoratet fremme et alternativt forslag til hvilke veger som skal åpnes opp transport av 2 husmoduler eller 2 båter og kjøretøy med lengde inntil 22,00 meter.

Som beskrevet er adgangen til å transportere 2 husmoduler, 2 båter og flere biler med lengde inntil 20,00 (21,00) meter med dispensasjon utstedt på årsbasis i dag knyttet til største tillatte vogntoglengde og *ikke* til veggruppe. Praksis er at Statens vegvesen Region øst innvilger dispensasjon til slik transport for et år av gangen på alle veger som var riksveg før 1. januar 2010 og som har største tillatte vogntoglengde 19,50 meter.

Vårt alternative forslag er basert på dagens praksis og blir en utvidet videreføring av denne. I stedet for at kjøring skal kunne tillates uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B foreslås det at det skal være tillatt med transporter av to husmoduler og båter samtidig på lastebil N2 eller N3 og slepvogn O3 eller O4 med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter på alle veger som har generell tillatt vogntog lengde 19,50 meter i vegliste for riksveger og i vegliste for fylkes - og kommunale veger. Likeledes foreslås det at transport av motorvogn M1 og M1 på de vogntogtyper og med de dimensjoner som er nevnt skal kunne tillates på veger som har generell tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

Den alternative forskriftsteksten blir da seende slik ut:

«§ 5-5 nr. 5 Særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler uten dispensasjon.

- a. Transport av 2 husmoduler eller 2 båter samtidig på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 tillates med totallengde inntil 22,00 meter. Største tillatte bredde er 3,25 meter. Lengde og bredde uten gods skal ikke overstige henholdsvis 19,50 og 2,55 meter.
- b. Det tillates kjørt på veger som har tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- c. Transport som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2 skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
- d. Aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- e. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.

§ 5-5 nr. 6 Særlige bestemmelser om transport av 2 båter uten dispensasjon.

- a. Transport av 2 båter samtidig på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 tillates med totallengde inntil 22,00 meter. Største tillatte bredde er 3,25 meter. Lengde og bredde uten gods skal ikke overstige henholdsvis 19,50 og 2,55 meter.
- b. Det tillates kjørt på veger som har tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- c. Transport som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2 skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
- d. Aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- e. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.

§ 5-5 nr. 7 Særlige bestemmelser om transport av motorvogner M1 og N1 uten dispensasjon.

- a. Transport av motorvogner M1 og N1 tillates på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner. Største tillatte lengde er 22,00 meter. Største tillatte bredde er 2,55 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter foran og 1,50 meter bak vogntoget. Uten gods skal største tillatte vogntog lengde ikke overskride 19,50 meter.
- b. Transport av motorvogner M1 og N1 tillates på motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4. Største tillatte lengde er 20,00 meter. Største tillatte bredde er 2,55 meter. Uten gods kan lengden ikke overskride 17,50 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter bak. Ved større lengde enn 18,50 meter må semitraileren enten være uttrekkbar

- eller ha nedfellbar eller uttrekkbar lem, rampe eller tilsvarende innretning. Gods plassert på slik innretning anses ikke som utstikkende gods etter denne bestemmelsen.*
- c. Transport som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2 skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.*
 - d. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.»*

Vegdirektoratet mener at man gjennom denne alternative forskriftsteksten unngår de fremkommelighetsproblemene som åpenbart vil oppstå ved å tillate at disse transportene kan kjøre på veger i veggruppe A og B. Den alternative forskriftsteksten er også en videreføring og utvidelse av dagens praksis slik at det er knyttet liten usikkerhet til fremkommeligheten for disse transportene på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

Det negative aspektet ved dette alternative forskriftsforslaget er at det vil opprettholde den forskjellsbehandlingen som er mellom transporter av et udelbart kolli, jf. forskriftsforslagets § 5-6 og 5-8, og transport av husmoduler, båter og motorvogner M1 og N1. I veglister for spesialtransport gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav b finnes det veger som er satt i veggruppe IKKE og som samtidig har en generelt tillatt vogntoglengde på 19,50 meter. På en slik veg må vogntog som transporterer udelbart gods ha dispensasjon dersom de overskrider de generelt tillatte lengder og bredde (henholdsvis 19,50, 17,50 og 2,55 meter). På slike veger får da transport av husmoduler, båter og motorvogner gunstigere vilkår enn transporter av andre udelbare kolli.

Vi ber derfor om høringsinstansenes syn på hvorvidt en forskriftstekst som bygger på dagens dispensasjonspraksis er å foretrekke fremfor forslaget om å knytte adgangen til å kjøre uten dispensasjon til veggruppe A og B. Vi gjør oppmerksom på at dette forslaget også betinger et alternativ forslag til forskriftstekst i bestemmelsen om dispensasjon med tidsbegrensning for husmoduler, båter og motorvogner i forskriftsforslagets § 5-9 nr. 7. Vi ber derfor om at høringsinstansene også leser dette før man gjør seg opp en mening om hvilken løsning som er best.

5.3.9 Forholdet til direktiv 96/53/EF

Revisjonen av gjeldende kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy har bl.a. den målsetting at forskriften tilpasses EUs bestemmelser ang. dimensjoner og vekter, jf. direktiv 96/53/EF og direktiv 97/27/EF.

Direktiv 96/53/EF binder statene i EØS-området til ikke å tillate normal trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog som ikke er i samsvar direktivets bestemmelser om største tillatte lengder og bredder, jf. direktivet artikkel 4 nr. 1, jf. også vedlegg 1 til direktivet. Største tillatte vogntoglengde er 18,75 meter. Norge har imidlertid fått et nasjonalt unntak fra direktivet slik at vi kan tillate motorvogn med slep eller påhengsvogn å være 19,50 meter. Dette på grunn av at lysåpningen mellom motorvognen og slep/påhengsvognen skal være større slik at det skal være lettere å manøvrere vogntogene på det til dels bratte og svingete norske vegnettet. En absolutt forutsetning for dette er imidlertid at direktivets krav i Vedlegg I om at vogntogets lastlengde ikke skal overstige 15,65 meter blir overholdt jf direktivets artikkel 4 nr. 1 jf vedlegg 1 pkt. 1.7.

Unntak kan likevel gjøres etter særskilte tillatelser eller andre ikke-diskriminerende ordninger som avtales med myndighetene fra sak til sak. Forutsetningen for slike tillatelser er likevel at

kjøretøyene eller vogntogene frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last, jf. artikkel 4 nr. 3.

Direktivets legaldefinisjon av udelelig last følger av artikkel 2 og defineres slik:

”en last som ikke kan deles opp i to eller flere laster med henblikk på veitransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller masse ikke kan transporteres med motorvogn, tilhenger eller semitrailervogntog som i alle henseender er i samsvar med dette direktiv”.

Det som kjennetegner transportene regulert i gjeldende forskrift § 5-6 nr. 4 er at det tillates transportert flere i seg selv udelbare lastenheter plassert etter hverandre slik at kjøretøyet/vogntoget (last inkludert) med dette overstiger hva som er alminnelig tillatt lengde og bredde for offentlig veg.

Det følger av direktivet artikkel 4 – bestemmelsen sett i sammenheng – at grunnregelen er at last skal plasseres slik at den totale bredden og lengden blir minst mulig. Det er ikke tillatt å plassere flere lastenheter ved siden av hverandre dersom bredden på kjøretøyet/vogntoget (last inkludert) med dette overstiger hva som er alminnelig tillatt for offentlig veg. Det er heller ikke tillatt å laste flere lastenheter etter hverandre dersom lengden på kjøretøyet/vogntoget (last inkludert) med dette overstiger hva som er alminnelig tillatt for offentlig veg.

Overskridelse av største lengde og/eller bredde kan bare tillates etter dispensasjon og dersom det er tale om transport av udelelig last. Transport av udelelig last må – som hovedregel – forstås som transport av en udelelig lastenhet.

Slik Vegdirektoratet vurderer det er det ikke grunnlag for å trekke den slutning at uttrykket ”uten urimelig kostnader” slik dette er formulert i direktivet artikkel 2 peker hen på transportkostnader. Tolket i den sammenhengen formuleringen står (sammen med uttrykket ”fare for skade”) henspiller den først og fremst på kostnadene ved selve operasjonen å dele en lastenhet i flere enheter og ikke at det å måtte fordele flere lastenheter på flere transportere i seg selv gir økte transportkostnader.

Transporter av to brakker/husmoduler og to båter – slik dette er regulert i gjeldende forskrift § 5-6 nr. 4 bokstav a - innebærer som nevnt at det transporteres flere i seg selv udelbare lastenheter etter hverandre. Vegdirektoratet vurderer det slik at disse transportene ikke er omfattet av de ovennevnte unntaksreglene for udelelig last all den tid disse transportene overskrider både tillatt lengde og bredde for offentlig veg. Slik udelbar last er definert i direktiv 96/53/EF kan det vanskelig argumenteres med at vi har å gjøre med transport av udelbar last når vi – slik det gjøres i dag i gjeldende forskrift § 5-6 nr. 4 bokstav a - tillater tidsbegrensede dispensasjoner der det gis anledning til i en og samme transport å transportere flere lastenheter og lastenhetene til sammen fører til at største tillatte lengde og bredde alminnelig tillatt på offentlig veg overskrides.

Dette må gjelde selv om den enkelte lastenhet i seg selv kan defineres som udelbar. Det er fullt mulig å laste på en slik måte at transportene kommer i samsvar med reglene i direktiv 96/53/EF selv om dette da innebærer at det kun kan transporteres en og ikke to enheter pr. transport. Transportene som tillates etter forskrift om bruk § 5-6 nr. 4 bokstav a er derfor – slik vi vurderer det – ikke forenlig med udelbar last begrepet slik det er definert i 96/53/EF artikkel 2. Etter Vegdirektoratets vurdering anses derfor disse transportene heller ikke å være omfattet av unntaksregelen i direktiv 96/53 artikkel 4 nr. 3.

Når det gjelder transport av kjøretøyer (motorvogn M1 og N1) innebærer dagens bestemmelse at det er adgang til å transportere flere biler etter hverandre og med dette overskride største tillatte lengde for offentlig veg. Bestemmelsen om transport av kjøretøyer er derfor slik Vegdirektoratet ser det heller ikke forenlig med definisjonen av udelbar last i direktiv. Følgelig anser vi heller ikke denne bestemmelsen for å være forenlig med unntaksbestemmelsen i artikkel 4 nr. 3.

Undersøkelser hos Transportstyrelsen i Sverige og Trafikstyrelsen i Danmark bekrefter at de har den samme forståelsen av hva som er å betrakte som udelelig last som det gjøres rede for her. Det skal likevel bemerkes at Sverige – med sine særlige lengdebestemmelser - ikke har noe stort behov for å fravike lengdebestemmelsene. Trafikstyrelsen i Danmark har informert oss om at de ikke har noen tilsvarende bestemmelse for transport av to brakker/husmoduler og båter som samtidig overskrider på største tillatte lengde og bredde etter direktivet. Trafikkstyrelsen har imidlertid også gjort oss kjent med at det innenfor EU - på tross av at dimensjonsbestemmelsene i direktiv 96/53/EF er bindende både for nasjonal og internasjonal trafikk - opereres med avvikende bestemmelser hva gjelder vogntogtransport av kjøretøy. Danmark tillater selv at vogntog som transporterer kjøretøy (autotransportere) lastes med en samlet lengde på 20,75 meter, jf. dimensjonsbekentgørelsen § 10 nr. 4. Det opplyses i denne forbindelse at ordningen er i strid med rådsdirektiv 96/53/EF, men at man - på grunn av at øvrige medlemsstater tillater avvikende dimensjoner - har meddelt kommisjonen at også Danmark vil gjøre det. På bakgrunn av denne informasjonen vil vi også på lik linje som Danmark forsøke å få videreført vår ordning med å gi lov til at transport av biler kan foretas med større lengde enn tillatt etter direktivet. Da dette etter de opplysningene vi har er praktisert i flere land i EU regner vi med at det ikke vil by på store problemer å få videreført dagens ordning.

Da vi regner med at bestemmelsen om transport av biler kan videreføres vil den videre drøftelsen dreie seg om transport av to brakker/husmoduler og to båter.

Trafikstyrelsen i Danmark har informert oss om at de ikke har noen tilsvarende bestemmelse for transport av to brakker/husmoduler og båter som samtidig overskrider på største tillatte lengde og bredde etter direktivet. Vegdirektoratet kjenner heller ikke til at noen annen nasjon har disse unntaksbestemmelsene.

Spørsmålet som det må tas stilling til er om disse særlige bestemmelsene likevel kan sies å falle inn under en av direktivets unntaksbestemmelser.

Medlemsstatene kan i tillegg til bestemmelsen i artikkel 4 nr. 3 i to andre tilfeller også tillate trafikk på sitt territorium, av kjøretøy eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner for normal trafikk på offentlig veg. Dette selv om det ikke er snakk om udelelig last.

Det første er dersom det er snakk om godstransport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren (typisk spesialkjøretøy eller spesialvogntog som utfører transportoppdrag under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøy fra andre medlemsstater; for eksempel transport knyttet til skogsdrift og skogbruk, jf. artikkel 4 nr. 4 bokstav a).

Etter Vegdirektoratets oppfatning er det imidlertid ikke dekning for å tolke direktivet slik at transport av brakker/ husmoduler og båter eller faller inn under unntaksreglene som er gitt i direktivets artikkel 4 nr. 4 bokstav a. Vurderingen gjort på bakgrunn av at det er ordinære vogntog som brukes til disse transportene. Det er altså ikke snakk om spesialkjøretøy eller spesialvogntog som nevnt i artikkel 4 nr. 4 bokstav a.

Det andre unntakstilfellet er gitt i artikkel 4 nr. 4 bokstav b. Av denne bestemmelsen fremkommer det at det er tillatt med kjøretøy eller vogntog med større dimensjoner enn det som er fastsatt i artikkel 4 nr. 1 jf. vedlegg 1 dersom det er mulig å oppnå tilsvarende lastlengder ved å sette sammen motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med direktivets dimensjoner slik at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer det som er tillatt nasjonalt jf. direktivets artikkel 4 nr. 4 bokstav b i Norge har vi som kjent en prøveordning med 25,25 m lange modulvogntog med totalvekt 60 tonn.

På bakgrunn av dette kan det muligens argumenteres for at unntaksregelen i artikkel 4 nr. 4 bokstav b gir adgang til at medlemstatene også kan tillate transporter med større lengde og bredde enn det som er generelt tillatt etter direktivet, slik at det her ligger et handlingsrom for å kunne tillatte at visse transporter kan foregå med større lengde og bredde enn det som er tillatt etter direktivets artikkel 4 nr. 1.

Vegdirektoratet antar videre at det muligens kan anføres at transporter av brakker/husmoduler og båter for det meste blir foretatt av nasjonale transportører slik at innvirkningen på den internasjonale konkurransen i transportsektoren vil være liten.

Det er et også slik at det er fullt mulig for en utenlandsk transportør å foreta disse transportene med de samme dimensjonene som norske transportører slik at dette ikke har noen direkte diskriminerende effekt.

Vegdirektoratet mener at denne argumentasjonen muligens kan brukes i et forsøk på å beholde ordningen.

Dersom man skulle få et pålegg fra ESA om å fjerne disse bestemmelsene under henvisning til at de er bryter med våre EØS-rettslige forpliktelser innebærer det at største tillatte lengde for disse transportene blir 19,50 meter. I praksis vil dette kunne bety at det ikke vil være mulig å transportere mer enn en brakke pr. transport. Dette vil få noen åpenbare uheldige konsekvenser.

Fjerning av spesialbestemmelsene i gjeldende forskrift § 5-6 nr. 4 vil utvilsomt føre til et betydelig antall flere transporter pr. år. Det anslås at det etter dagens regelverk årlig utføres ca. 2000-2500 transporter av brakker/båter etter reglene i forskriften § 5-6 nr. 4 bokstav a. Fjerning av spesialbestemmelsen vil føre til at antallet transporter pr. år fordobles.

For de som kjøper denne typen transporttjenester vil fjerning av spesialbestemmelsene utvilsomt virke fordyrende. Slik fjerning vil videre innebære at virksomheter som har anskaffet kjøretøyer spesielt beregnet for transportformålene, kan bli sittende med uegnet materiell. Det er likevel slik at lang og fast forvaltningspraksis tilsier at rene bedriftsøkonomiske forhold ikke skal tillegges avgjørende betydning.

Hensynet til miljøet tilsier isolert sett at spesialbestemmelsene bør bestå i og med at dette vil føre til mindre utslipp av miljøskadelige avgasser. Heller ikke dette hensynet har imidlertid vært tillagt stor vekt i den forstand at dette har vært nyttet som argument for færre, men større

transporter. Innføringen av prøveordningen med modulvogntog utgjør likevel et unntak fra dette da det i forbindelse med innføringen av denne ordningen ble argumentert med miljø- og effektivitetsgevinster som følge av større lastekapasitet.

Bestemmelsene i direktivet er også gitt med hensyn til å ivareta trafiksikkerhet, vedlikehold av infrastruktur og vern av miljø og livsvilkår. Selv om ikke fremkommelighet er eksplisitt nevnt legger Vegdirektoratet til grunn at dette også er et av hensynene direktivet skal ivareta. Norge har i mange år hatt spesialbestemmelser om at det kan innvilges tidsbegrenset dispensasjon transport av brakker/båter med større lengde og bredde enn generelt tillatt. Vegdirektoratet oppfatter det slik at det ikke er knyttet spesielle trafiksikkerhetsmessige eller fremkommelighetsmessige problemer til disse transportene på veg med alminnelig tillatt vogntoglengde på 19,50 meter. Dette illustreres også ved at det i utgangspunktet foreslås at kjøring med bredde inntil 3,25 meter og lengde inntil 22,00 meter (1 meter lenger enn tillatt i dag) skal kunne foregå uten dispensasjon.

Lange og/eller brede transport utgjør i utgangspunktet en større fare for å forårsake trafikkfarlige situasjoner og for å skape fremkommelighetsproblemer enn normale transport, noe som igjen gjør det ønskelig å holde antallet transport med større dimensjoner enn generelt tillatt nede på et minimum. Vegdirektoratet mener likevel at disse to hensynene ikke kan være avgjørende grunner for å avvike ordningen all den tid vi har hatt ordningen i mange år, og etter vår oppfatning uten store problemer.

På den annen side kan det også anføres at en opprettholdelse av ordningen kan ha noen mindre heldige konsekvenser.

Dersom vi opprettholder særordningen med transport av to brakker/husmoduler og båter med større dimensjoner kan det anføres at slike transport blir forfordelt i forhold til lignende transport av både delbart og udelbart gods. Et eksempel i så måte er transport av containere som anses som transport av delbart gods og som – som hovedregel - må holde seg innenfor de generelt tillatte dimensjoner. I forhold til andre typer udelbart gods blir det også en forskjellsbehandling gjennom det at det ikke er adgang for andre udelbare lastenheter å overskride største tillatte lengde og bredde på en gang ved transport av to lastenheter. Her kan det imidlertid anføres at særordningen har pågått i mange år tilsynelatende uten problemer. Vegdirektoratet understreker imidlertid at det med dette ikke er meningen å åpne opp for at annen type transport kan foretas på tilsvarende måte.

Vi ber imidlertid om høringsinstansenes synspunkter på hvilke positive og negative effekter disse særtransportenetransportene. Vi tenker da spesielt på konsekvenser for trafiksikkerhet, fremkommelighet, miljø og transportøkonomi. Høringsinstansene bes videre om å ta stilling til hvorvidt man bør forsøke å jobbe opp mot ESA for å kunne beholde de særlige reglene om transport av to brakker/husmoduler og to båter.

5.4 § 5-5 nr. 8 Transport av 45-fots container direkte til eller fra skip eller jernbane

Vegdirektoratet traff i brev datert 23.02. 2011 følgende vedtak:

”Med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2 gir Vegdirektoratet herved et generelt unntak fra kravet til maksimal avstand på 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens

bakre begrensning, jf. vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 4 bokstav a) nr. 2 for transport av 45 fots containere på motorvogn med semitrailer. Unntaket gjelder innenlands transport direkte fra/til sjøtransport eller jernbane og frem til bestemmelsessted. Unntaket trer i kraft straks og gjelder inntil videre frem til ny forskrift har trådt i kraft”.

Vedtaket om å gi et slikt generelt unntak kom etter et initiativ fra Logistikk- og Transportindustriens Landsforening der det ble opplyst at det gjennom mange år har ankommet 45 fots containere med twistlock til norske havner som sjøfrakt. Disse containerne har blitt lastet på motorvogn med semitrailer og fraktet til endelig bestemmelsessted her i landet eller til jernbanen for viderefrakt. Slike containere har på samme måte blitt fraktet fra norske avsendere til norske havner for videre sjøtransport. Foreningen opplyste videre at 45 fots containere brukes i sjøfrakt i hele Europa og at det er et betydelig antall slike containere som ankommer til og skipes ut fra norske havner hver uke.

Vedtaket om å gi et generelt unntak som vist foran må sees i sammenheng med at transport av 45 fots containere på veg, innebærer at den største tillatte lengden for motorvogn med semitrailer blir overskredet ved at lengden fra semitrailerens king-pin til containerens bakerste punkt overskrider 12,00 meter som er den største tillatte lengde etter dagens regelverk. I og med at en container verken etter direktiv 96/53/EF eller de norske bestemmelsene er å betrakte som udelbart gods, er i utgangspunktet slik transport ulovlig etter gjeldene regler.

Gjeldende regelverk kan kort oppsummeres slik:

Norge har tiltrådt direktiv 96/53/EF som er bestemmende for vekter og dimensjoner for kjøretøy. Direktiv 96/53 artikkel. 4 nr. 1 sier at medlemslandene i nasjonal transport ikke må godta kjøretøy eller vogntog med større dimensjoner enn det som er angitt i direktivets vedlegg I. nr.1.1, 1.2, 1.4 -1.8, 4.2 og 4.4. Kravene som er relevante for denne typen transport er nr. 1.4, og nr. 1.6.

Nr. 1. 4 angir at løse skap/påbygg og standardiserte laster som containere er innbefattet i de dimensjoner som er nevnt i 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4.

Nr. 1.6 angir at største avstand mellom kingboltens akse og semitrailerens bakre kant ikke skal overstige 12,00 meter.

Regelen i nr. 1.4 gjenfinnes i det norske regelverket i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 nr. 3 1. punktum.

Denne bestemmelsen lyder slik: ”§ 5-2 nr. 3 I angivelse av kjøretøys eller vogntogs lengde eller bredde i dette kapittel og i vedlegg 1 og 2 er gods medregnet dersom ikke annet fremgår av vedkommende bestemmelse.”

Regelen i punkt 1.6 gjenfinnes i det norske regelverket i forskrift om bruk av kjøretøy vedlegg 1 nr. 4 bokstav a pkt. 2. Av denne bestemmelsen fremkommer det at:

”2 Avstanden mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt skal ikke overstige: 12 m.”

Rådsdirektiv 96/53/EF art.4 nr. 3 tillater kjøretøy og vogntog med større dimensjoner enn det som fremkommer av ovennevnte bestemmelser forutsatt at kjøretøyene eller vogntogene

frakter eller er beregnet til å frakte *udelbart* gods og, i så fall, kun med dispensasjon som er gitt uten forskjellsbehandling bare dersom kjøretøyene eller vogntogene er beregnet på å frakte eller frakter *udelbart* gods.

Denne bestemmelsen gjenfinnes i det norske regelverket i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 1. Bestemmelsen lyder slik:

”Dispensasjon uten tidsbegrensning kan gis for

a) motorredskap eller vogntog som er konstruert for større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter vedlegg 1 og veglister i henhold til dette vedlegg.

b) transport av udelbart gods på vogntog som omhandlet i bokstav a. Som udelbart regnes også gods som bare med store vansker eller kostnader kan deles i mindre enheter. Plater, container eller annen storbeholder regnes ikke som udelbart gods.

Det er ikke tillatt å transportere mer enn ett udelbart kolli dersom aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt er større enn det som er tillatt etter vedlegg 1 og tilhørende veglister. Det samme gjelder bredde eller lengde uten gods.

I vedlegg 2 nr. 1 - 2 er angitt tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde og bredde for offentlig veg.

Hvilke veger dispensasjonen gjelder, framgår av veglister i henhold til § 5-2 nr. 2 bokstav b.

En del veger kan ikke uten videre tillates for de maksimale lengder eller bredder som står i tabellen i vedlegg 2 nr. 2 bokstav a, og må derfor vurderes i hvert enkelt tilfelle. De riksveger som dette gjelder, er nevnt i vedlegg 2 nr. 5.”

Vegdirektoratet foreslår med dette å utvide dagens bestemmelser om hvilke spesialtransporter som tillates kjørt uten dispensasjon på offentlig veg til også å gjelde innenlandsk transport av 45 fots containere med delbart gods direkte fra eller til skip eller jernbane og frem til bestemmelsessted for motorvogn med semitrailer selv om kravet til maksimal avstand på 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning er overskredet.

Begrunnelsen for forslaget er først og fremst erkjennelsen av at gjeldende regelverk skaper logistikkproblemer i og med at denne typen containere er vanlig i internasjonal skips- og jernbanetransport. Videre at slike transportere er tillatt i andre deler av EØS-området. Det å tillate denne typen spesialtransport bidrar derfor til større fleksibilitet i transportkjeden.

Selv om transport av 45 fots containere på motorvogn med semitrailer i utgangspunktet kommer i strid med bestemmelsene i Rådsdirektiv 96/53/EF om kjøretøys dimensjoner, har Vegdirektoratet brakt i erfaring at spørsmålet om likevel å tillate slik transport ble besluttet utredet av Europakommisjonen allerede høsten 2006. Bakgrunnen for dette var at direktiv 96/53/EF artikkel 4(6) åpnet for at medlemsstatene frem til 31. desember 2006 kunne tillate trafikk av kjøretøy på sitt territorium med dimensjoner som overstiger de som er fastsatt i artikkel 4(1), jf. vedlegg I nr.1.1, 1.2, 1.4 -1.8, 4.2 og 4.4, på grunn av avvikende nasjonale bestemmelser eller målemetoder. Før 31.12 2006 var det således uproblematisk å få transportert 45 fots containere på veg. Etter 31.12 2006 må imidlertid alle kjøretøy tilfredsstillende de krav som blir satt i artikkel 4(1) med mindre unntaksbestemmelsene i artikkel. 4(3) eller 4(4) kommer til anvendelse slik at transport av 45 fots containere ikke er tillatt.

En arbeidsgruppe nedsatt av kommisjonen for gjennomgang av direktivet for vurdering av mulighetene for fortsatt å kunne tillate at 45 fots containere blir transportert i medhold av direktiv 96/53/EF, konkluderte bl.a. med at det var mulig å betrakte transportene som

”udelelig last” i medhold av artikkel 4 (3) (spesielle tillatelser eller lignende ikke diskriminerende ordninger) forutsatt at medlemsstatene bestemmer seg for dette og foretar de nødvendige regelverksendringer slik at 45 fots containere kan tillates transportert på en ikke diskriminerende måte. Alternativt kunne denne typen transporter tillates i medhold av direktiv 96/53/EF artikkel 4 (4) bokstav b.

Arbeidsgruppen understreket imidlertid at fortolkningen som tillater at 45 fots containere faller inn under begrepet “udelelig last” ikke på noen måte skal vurderes slik at det skaper presedens for å tillate at containere som er lengre enn 45 fot skal tillates transportert som “udelelig last”.

Kommisjonen konkluderte etter dette i en pressemelding 1. desember 2006 at ” *Regelverket for kjøretøydimensjoner og lastenheter skal være tilpasset behovet for avansert logistikk og akseptabel mobilitet i Europa. Medlemsstatene kan fortsatt tillate at 45 fots containere blir transportert på sitt territorium også etter 31. desember 2006. Dette vil være en viktig drivkraft for intermodalitet fordi 45 fots containere blir transportert med jernbane, på sjøen eller på kanaler over lengre distanser, mens vegtransport blir benyttet på den første og siste delen av transporten.*”

Vegdirektoratet er etter dette kommet til at kommisjonen åpner opp for at hver enkelt medlemsstat kan innta bestemmelser i sitt regelverk som tillater transport av 45 fots containere på veg med motorvogn med semitrailer selv om kravet om maksimal avstand på 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning er overskredet forutsatt at det er snakk om transport direkte til og fra havn eller jernbane.

Videre må det også innfortolkes et vilkår om at 45-fots containere så langt som mulig skal transporteres med skip eller jernbane. Vegetappen skal begrenses til strekningen mellom nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste og lossehavn og bestemmelsesstedet. Dette kravet gjelder også i de tilfellene der det er billigere, går raskere eller er mer praktisk å foreta etappen på veg. Kravet skyldes først og fremst miljøhensynet som tilsier at transport som kan gå med skip eller jernbane, bør gå med slike transportmidler. Når det gjelder 45-fots containere, som faktisk er for lange til å transporteres på veg etter de alminnelige lengdebestemmelsene for semitrailere, anser vi at dette hensynet bør vektlegges i enda større grad. Dette tilsier igjen at det er adgang til å stille langt strengere vilkår for slik transport enn for transport som foregår etter de alminnelige bestemmelsene om tillate vekter og dimensjoner.

Bestemmelsen uttaler også at det er tillatt å transportere tomme 45-fots containere direkte mellom lagringsplass og bestemmelsessted. Dette er fordi Vegdirektoratet har fått opplysning om at mange transportører kvier seg for å transportere 45-fots containere til opplagsplass da dette ikke forstås som transport direkte til eller fra sjø eller bane. Ved at forskriftsteksten direkte uttrykker at slik transport er tillatt unngår vi slike tvilstilfeller.

Det skal også opplyses at Vegdirektoratet er gjort kjent med at Danmark har valgt å anse en 45 fots container som ”udelelig last” og har inntatt bestemmelsen om dette i sitt regelverk om spesialtransporter ”*Bekendtgørelse om særtransport*” § 29 første og andre ledd. Denne bestemmelsen lyder slik:

“*Container lastet med deleligt gods anses ikke som udeleligt gods.*”

Stk. 2. Ved kørsel direkte til og fra skib eller jernbane i kombineret trafikk kan der dog transporteres en container med deleligt gods, der giver sættevogntoget en samlet længde på indtil 17,0 m og en højde på indtil 4,10 m. Den nævnte kørsel forudsætter ikke tilladelse”.

Vegdirektoratet har ikke funnet det nødvendig å sette krav til vogntogets samlede lengde da problemet med transport av denne typen containere – med de alminnelige reglene vi har for lengde for motorvogn med semitrailer (17,50 meter) – spesifikt knytter seg til overskridelse av maksimal avstand fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning.

Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget om at det i innenlandsk transport tillates at 45 fots containere transporteres direkte til og fra havn eller jernbane uten dispensasjon på motorvogn med semitrailer selv om maksimal avstand på 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning er overskredet.

6. § 5-6 Kjøring med større dimensjoner for motorredskap og for transport av udelbart gods

Bestemmelsen tilsvaret dagens forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7 og Vedlegg 2 nr. 2 bokstav b. Bestemmelsen angir at det for visse kjøretøytyper er tillatt å overskride de generelt tillatte største dimensjoner for offentlig veg uten dispensasjon på veger som er klassifisert som veggruppe A eller B i veglister for spesialtransport jf. kommentarer til § 5-3 nr. 2 bokstav b. Et ufravikelig vilkår for dette er at de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt etter bestemmelsene i forslaget § 5-4 overholdes. Denne forutsetningen ligger til grunn for alle drøftelser som blir gjort i det følgende selv om poenget med at vektbestemmelsene må overholdes ikke blir gjentatt. Dersom de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekt etter § 5-4 overskrides må det med unntak av tømmertransporter og modulvogntog (som har høyere tillatt total vogntogvekt jf § 5-5) **alltid** søkes om dispensasjon jf kommentarene til §§ 5-8 og 5-9. Dette innebærer ingen endring i rettstilstanden i forhold til i dag, men det blir foreslått en del endringer i bestemmelsen for å gjøre regelverket klarere og mer brukervennlig. Det blir foreslått materielle endringer i bestemmelsen ved at det blir tatt inn i forskriften at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan kjøre på samme vilkår som motorredskap. Det blir også foreslått endringer for å gi mer presise regler om transport av udelbart gods på vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner.

I den foreslåtte oppbyggingen av kapittel 5 er § 5-6 den første bestemmelsen hvor skillet mellom delbart og udelbart gods får betydning.

Så lenge kravene i direktiv 96/53/EF eller eventuelt de særnorske bestemmelsene om vekter og dimensjoner overholdes, kan delbart og udelbart gods transporteres på like vilkår. Først når det blir snakk om å overstige det direktivet og foreslåtte § 5-4 tillater, får skillet betydning.

Direktiv 96/53/EF som senest endret ved direktiv 2002/7/EF (heretter i kommentarer til denne bestemmelsen kalt direktivet) artikkel. 4 nr. 1 bokstav a bestemmer at medlemsstatene ikke skal ”tillate normal trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.1[lengde], 1.2 [bredde], ... i vedlegg I”. Nr. 3 bestemmer videre at ”Bruk av kjøretøyer eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner, kan bare tillates på grunnlag av særskilte tillatelser utstedt av vedkommende myndigheter uten forskjellsbehandling eller på grunnlag

av lignende ikke-diskriminerende ordninger som avtales med disse myndigheter fra sak til sak, dersom disse kjøretøyer eller vogntog frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last”.

Gjeldende § 5-7 og foreslåtte § 5-6 er et utslag av den ovennevnte bestemmelsen i artikkel 4 nr. 3. Det er således i tråd med direktivets bestemmelser at medlemsstatene kan tillate en overskridelse av de største tillatte dimensjoner ved transport av udelbart gods og for kjøretøy eller vogntog beregnet for transport av udelbart gods også uten at dispensasjon er påkrevd jf. uttrykket “*på grunnlag av lignende ikke diskriminerende ordninger som avtales med disse myndigheter fra sak til sak*”.

Overskridelse av de største tillatte dimensjonene er altså tillatt ved transport av udelelig last og for kjøretøy beregnet for transport av udelelig last, men som hovedregel ikke for transport av delbart gods. Unntaket er gitt i artikkel 4 nr. 4 hvor det åpnes for transport av delbart gods med større dimensjoner, men da på nærmere gitte vilkår jf. kommentarene til § 5-5. Slik Vegdirektoratet forstår unntaksregelen i direktivets artikkel 4 nr. 3 er det tillatt å overskride de største tillatte dimensjoner ved transport av udelelig last og for vogntog som er beregnet for transport av udelelig last som kjører tomme. Etter Vegdirektoratets oppfatning tillater ikke denne unntaksbestemmelsen å transportere delbart gods på vogntog som uten gods har større dimensjoner enn generelt tillatt. Denne forståelsen av direktivet medfører at det blir foreslått endringer i bestemmelsen i forhold til gjeldende § 5-7 og vedlegg 2 nr. 2 bokstav b jf. kommentarene til § 5-6 nr. 2.

Vegdirektoratet bemerker også at det er tillatt etter regelverket for godkjenning av kjøretøy å kunne godkjenne kjøretøy med større dimensjoner enn det som er tillatt generelt jf. direktiv 97/27/EF som senest endret ved direktiv 2003/19/EF artikkel 7.

Hva gjelder skillet mellom delbart og udelbart gods, er dette behandlet i kommentarene til § 5-2 bokstav a.

6.1 § 5-6 Innledende tekst

Bestemmelsen angir at når aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a er det tillatt for visse typer kjøretøy og transporter å kjøre med større dimensjoner enn tillatt etter de samme bestemmelsene.

Hvilke typer kjøretøy/transporter som tillates kjørt med større dimensjoner angis i § 5-6 nr. 1, 2 og 3.

6.2 § 5-6 nr. 1 – Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Bestemmelsen omhandler kjøretøytypene som ikke er konstruert for transport av gods som tillates kjørt med større dimensjoner enn generelt tillatt uten dispensasjon. Det angis i bestemmelsen at motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er konstruert med større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5 kan kjøre uten dispensasjon.

Motorredskap har etter dagens bestemmelser lov til å kjøre på offentlig veg uten dispensasjon med lengde inntil 14,00 meter og bredde inntil 3,25 meter så fremt den holder seg innenfor de største tillatte vekter. Motorredskap er kjøretøy som primært er konstruert for å utføre

bestemte arbeider på bygge- og anleggsplasser og lignende og ikke for transport av gods eller personer. Motorredskap har ofte større dimensjoner enn generelt tillatt og for å gjøre det enkelt for disse å flytte seg rundt mellom anleggsplasser er det tillatt at de kan kjøre med større dimensjoner uten dispensasjon og at de kan få dispensasjon fra de største tillatte vektorer jf. kommentarene til §§ 5-8 og 5-9. I forhold til dagens forskriftstekst i § 5-7 nr. 1 bokstav a foreslås det den endring at mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler kan kjøre med større dimensjoner enn generelt tillatt i tillegg til motorredskap.

Begrunnelsen for dette er følgende: I dagens forskriftstekst i § 5-7 nr. 1 bokstav a er “motorredskap” nevnt som den kjøretøytypen som ikke er konstruert for godstransport som tillates kjørt med større dimensjoner enn generelt tillatt. Årsaken til dette er at vi i Norge til nå har ansett mobilkraner for å falle inn under definisjonen av motorredskap i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4. Dette medfører at når dagens forskriftstekst i bruksforskriften bruker begrepet “motorredskap” omfattes også mobilkran.

Mobilkraner blir imidlertid henført under kjøretøygruppe N3 og blir gitt en egen definisjon i nytt godkjenningsdirektiv 2007/46/EF, noe som også blir foreslått tatt inn i ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. I tillegg er det praksis for at mobilkraner får mer fordelaktige dispensasjonsvilkår enn andre motorredskaper. Denne praksisen blir nå foreslått forskriftsfestet jf. kommentarene til §§ 5-2, 5-8 og 5-9. På bakgrunn av dette foreslår Vegdirektoratet at “mobilkran” blir et eget begrep i bruksforskriften. I tillegg til mobilkraner vil vi i tråd med “European Best Practice Guidelines For Abnormal Transports” også forskriftsfeste at to andre typer N3 kjøretøy som ikke er konstruert for transport av gods – betongpumpebiler og liftbiler – skal få dispensasjon uten tidsbegrensning på samme vilkår som mobilkraner. Vi foreslår derfor at det blir tatt inn en egen definisjon av begrepene “mobilkran”, “betongpumpebil” og “liftbil” i forskrift om bruk av kjøretøy jf. forslaget til ny forskrift § 5-2 bokstav c til e. Nærmere begrunnelse for valget av definisjoner og bakgrunnen for hvorfor disse skal ha mer fordelaktige dispensasjonsvilkår enn motorredskaper følger av følger av kommentarene til disse bestemmelsene og av avsnittet «Besvarelse av innspill fra Kranutleierens Landsforbund samt til forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet». I kommentarene til § 5-2 gis det også en begrunnelse for hvorfor det ikke er tillatt for mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler å drive transport av gods.

Avsnittet inneholder som nevnt også en vurdering av hvordan mobilkran, betongpumpebil og liftbil forholder seg til bestemmelsene i direktiv 96/53/EF. Denne drøftelsen konkluderer med at Vegdirektoratet ikke anser det som direktivstridig å tillate at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan kjøre med større dimensjoner enn direktivet tillater. Bakgrunnen er at disse kjøretøyene ikke transporterer gods. De er i sin grunnkonstruksjon ikke beregnet for transport av gods, slik at det er svært upraktisk å anvende disse kjøretøyene til transport av gods.

Hva gjelder motorredskap, fremkommer det ikke klart av dagens regelverk hvorvidt det er tillatt å benytte denne typen kjøretøy til transport av gods eller personer på offentlig veg. Motorredskap er definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4. Av interesse her er første og annet ledd, som uttaler:

Motorredskap: Mobile maskiner/selvkjørende arbeidsredskaper, som har hjul og/eller belter når maskinen eller redskaperen i grunnkonstruksjonen atskiller seg fra andre motorvogner for transport av gods eller personer eller traktor. Kjøretøyet skal i hovedsak være innrettet for å utføre bestemte arbeider, ha fast monterte redskaper eller maskiner. Som motorredskap regnes uansett ikke kjøretøy hvis hovedfunksjon – for så vidt gjelder selve transporten – er kjøring på offentlig veg. Dette gjelder likevel ikke vegarbeid.

Som motorredskap regnes også motorvogn som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods eller til å trekke annet kjøretøy og som har en konstruktiv hastighet ikke over 25 km/t. Som motorredskap regnes også motorvogn som hovedsakelig er beregnet til intern transport av masse, jord eller lignende på bygge- og anleggsplasser eller i terreng og som bare unntaksvis brukes på offentlig veg (dumpere), dersom konstruktiv hastighet ikke overstiger 30 km/t.

Av denne definisjonen fremkommer det at kjøretøy i kategorien motorredskap kan være innrettet for transport av gods. Til tross for dette ønsker Vegdirektoratet ikke at motorredskap skal benyttes til transport av gods på offentlig veg.

Hovedbegrunnelsen for dette er at motorredskap som er utstyrt for transport av gods, som for eksempel dumpere, har en konstruktiv hastighet på maksimalt 30 km/t. Av trafikksikkerhetsmessige hensyn er det derfor ønskelig at slike kjøretøy ferdes minst mulig i trafikken. Godstransport med motorredskap på offentlig veg er derfor ikke tillatt i det hele tatt selv om motorredskapet ikke er utstyrt med lasteplan og dimensjonene ikke overskrider 2,55 m bredde og 12,00 m lengde. Motorredskap utstyrt for transport av gods kan bare brukes til transport av gods utenfor offentlig veg, da for eksempel til intern transport av gods på bygge- og anleggsplasser, grustak eller lignende, og til transport av gods på privat veg. Et motorredskap utstyrt for transport av gods kan bare brukes til transport av gods på offentlig veg dersom vegen er stengt for trafikk og gjort om til anleggsområde.

I tillegg ønsker Vegdirektoratet av hensyn til lik konkurranse i transportsektoren at det ikke skal være tillatt å benytte motorredskap til å transportere gods med større dimensjoner enn det som generelt er tillatt for offentlig veg. Vi bemerker imidlertid at det fortsatt er anledning til å ta med seg ting innvendig i førerhuset så lenge det anses som forsvarlig jf. vegtrafikkloven § 23.

Når det gjelder adgangen til å kjøre uten gods med større dimensjoner enn direktivet tillater, mener Vegdirektoratet at de samme betraktninger ligger til grunn for at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan tillates brukt med større dimensjoner også gjør seg gjeldende for motorredskap.

På bakgrunn av de forannevnte vurderingene er det ikke tillatt å transportere gods med mobilkran, betongpumpebil, liftbil og motorredskap.

Vegdirektoratet foreslår derfor at det tas inn en ny setning i forskriftsforslaget nr. 1 for å presisere at det ikke er tillatt å transportere gods på offentlig veg med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil eller liftbil. Dette kommer også til uttrykk gjennom at det settes «Transport av gods ikke tillatt» i rubrikken tillatt lengde og bredde med gods for de forannevnte kjøretøytypene i forslaget til § 5-6 nr. 1. Vi bemerker imidlertid at det fortsatt er anledning til å ta med ting innvendig i førerhuset.

Begrunnelsen for at det faktisk er tillatt å transportere gods på offentlig veg med motorredskap mobilkran, betongpumpebil eller liftbil blir foreslått regulert i denne bestemmelsen er at disse kjøretøyene er spesialkjøretøy. Derfor er det også hensiktsmessig at bruken av disse kjøretøyene på offentlig veg reguleres i den samme bestemmelsen hvor bruken av andre spesialtransportkjøretøy på offentlig veg uten dispensasjon blir regulert.

6.3 § 5-6 nr. 2 - Vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner og transport av udelbart gods med slike vogntog

6.3.1 § 5-6 nr. 2 bokstav a

Bestemmelsen angir at det under forutsetning av at de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekt etter § 5-4 ikke overskrides er det tillatt uten dispensasjon å kjøre med vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods som med eller uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 nr. 4 og 5. Bestemmelsen er en videreføring av dagens bestemmelse i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7 nr. 1 bokstav b. I forslaget til ny forskriftstekst blir ordlyden foreslått endret ved at uttrykket “*vogntog konstruert for transport av udelbart gods*” som tilsvarer direktivets uttrykk “*vogntog beregnet for transport av udelelig last*” byttes ut med uttrykket “*vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods*”. Bakgrunnen for forslaget om endring av teksten er at det skal komme tydeligere frem av ordlyden at de vogntogene som tillates kjørt med større dimensjoner tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5 må være spesialbygde for å transportere gods som er å anse som udelbart etter den foreslåtte definisjonen av udelbart gods i forskriftsforslagets § 5-2 bokstav b. Etter dagens bestemmelser i § 5-7 nr. 2 bokstav a, jf. vedlegg 2 nr. 2 bokstav b, er det tre typer vogntog som tillattes brukt uten dispensasjon med større dimensjoner enn generelt tillatt med eller uten gods. De tre typene er:

1. Trekkbil med plattform-tilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods (f.eks. transformator). Tillatt lengde med gods: 20 meter. Tillatt bredde med gods: 3,25 meter. Tillatt lengde uten gods: 20 meter. Tillatt bredde uten gods: 3 meter
2. Trekkbil med svanehalssemitrailer *med* styrbar aksel på semitraileren. Tillatt lengde med gods: 20 meter. Tillatt bredde med gods: 3,25 meter. Tillatt lengde uten gods: 20 meter. Tillatt bredde uten gods: 3 meter
3. Trekkbil med svanehalssemitrailer uten styrbar aksel på semitraileren. Tillatt lengde med gods: 20 meter. Tillatt bredde med gods: 3,25 meter. Tillatt lengde uten gods: 17,50 meter. Tillatt bredde uten gods 3,00 meter.

Vogntogtypene er de samme som de som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med større vekter og dimensjoner enn generelt tillatt, jf. dagens bestemmelse i § 5-6 nr. 1, jf. vedlegg 2 nr. 2 bokstav a. Det som er spesielt med de tilhengertypene som er angitt i denne bestemmelsen er at de er spesielt bygget for å transportere spesielt tungt og omfangsrikt gods. For å kunne transportere udelbart gods med større vekter enn det som er tillatt etter forslaget § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a er det satt som betingelse at en av de ovennevnte tilhengertypene må benyttes, noe som også foreslås videreført i ny forskrift, jf. kommentarene til § 5-8. Disse spesielle tilhengertypene er konstruert med nedbygd lasteplan slik at det er enkelt å foreta av og på lasting av tungt udelbart gods. Kravene til at det kun er tillatt å bruke disse spesialbygde tilhengerne til å kunne transportere udelbart gods med større vekter enn generelt tillatt er også begrunnet av hensynet til stabilitet. Da disse tilhengerne har nedbygd lasteplan vil transportene få et lavt tyngdepunkt, noe som har gunstig innvirkning på stabiliteten.

Disse spesialbygde tilhengerne vil ofte ha større dimensjoner enn det som generelt er tillatt for offentlig veg og tillates i dag kjørt uten dispensasjon med de vogntoglengder og -bredder som fremkommer av tabellen på veger som ikke er klassifisert som veggruppe IKKE, såfremt generelt tillatte vekter for offentlig veg ikke overskrides.

Når disse spesialbygde tilhengerne fremvises til registrering skal de tildeles hvite kjennemerker selv om deres dimensjoner er større enn det som generelt er tillatt på offentlig veg. Største tillatte bredde er 3,00 meter. Når det gjelder lengde er det ikke angitt noe maksimal lengde for tilhengeren ved registreringen. Samlet vogntoglengde skal imidlertid etter dagens regelverk ikke overskride 20,00 meter (foreslås nå øket til 22,00 meter, jf. kommentarer til tabellen i forskriftsforslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b) noe som må kontrolleres ute på vegen. Dette tilsvarer systemet for registrering av slepvogner spesielt innrettet for transport av tømmer, jf. kommentarer til § 5-5.

Problemet med dagens bestemmelser er at det verken i forskrift om bruk av kjøretøy eller i regelverket for godkjenning av kjøretøy er angitt noen definisjon av hva en plattformtilhenger eller svanehalssemitrailer faktisk er. Imidlertid er det som nevnt knyttet noen rettsvirkninger til disse begrepene etter dagens regelverk. En plattformtilhenger og en svanehalsemitrailer som fyller regelverkets vilkår er de eneste to tilhengertypene som tillates kjørt uten dispensasjon på offentlig veg med større dimensjoner enn generelt tillatt både med og uten gods. Av dette følger at en plattformtilhenger og svanehalssemitrailer skal ha hvite kjennemerker ved registreringen dersom tilhengeren er innenfor de dimensjoner nevnt i forrige avsnitt. Kanskje enda viktigere er det at disse to tilhengertypene er de **eneste** som kan brukes i vogntog som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning fra de største tillatte vekter og dimensjoner, jf. dagens bestemmelse i § 5-6, jf. Vedlegg 2 nr. 2 bokstav a, jf. forskriftsforslagets § 5-9. På bakgrunn av dette mener Vegdirektoratet at det må fremgå klarere av regelverket hva slags type tilhengere dette er. Samtidig foreslås det også en endring av begrepsbruken for hvilke typer motorvogner som kan benyttes i vogntog som med eller uten udelbart gods har større dimensjoner enn generelt tillatt.

Hensikten med forslaget til endret begrepsbruk er også å knytte begrepene i bruksforskriften sammen med begrepene som brukes i kjøretøyforskriften og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

På samme måte som med motorredskap, mobilkran etc. tas det også i denne bestemmelsen inn en tabell som viser den nye begrepsbruken for hvilke kjøretøy og vogntog typer som tillates brukt dersom de største tillatte dimensjoner overskrides, samt de største tillatte lengder og bredder både med og uten gods. I tabellen ligger det også inne forslag til økte lengder i forhold til det som gjelder i dag. Det ligger altså implisitt i systemet om at det kun er krav om at kjøretøyene må være i kategori N2 eller N3 og tilhengerne i kategori O3 eller O4 dersom de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 nr. 4 eller 5 overskrides.

6.3.1.1 § 5-6 nr. 2 bokstav a første tabellrad

Uttrykket fra dagens forskrift *“Trekkbil med plattformtilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods (f.eks. transformator)”* foreslås endret til: Motorvogn N2 og N3 (eventuelt trekkvogn N2 og N3) med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene”.

Begrepet ”trekkbil” stammer fra forskrift om krav til kjøretøy av 1990, som ble erstattet av kjøretøyforskriften i 1994. Begrepet foreslås endret til “motorvogn” eller “trekkvogn”. Kjøretøyforskriften inneholder ingen definisjon av “trekkbil”. ”Trekkvogn” defineres i direktiv 2007/46/EF Vedlegg 2 bokstav C nr. 3 som henviser til direktiv 97/27/EF vedlegg 1

nr. 2.1.1.2, hvor uttrykket igjen deles i to underkategorier, ”trekkvogn for tilhenger” og ”trekkvogn for semitrailer”. Det kan således argumenteres at ”trekkbil” bør erstattes med ”trekkvogn” fremfor ”motorvogn”. Imidlertid er ”motorvogn” legaldefinert i vegtrafikkloven § 2, og brukes konsekvent i bestemmelsene om største tillatte vekter og dimensjoner i dagens vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy. For å få en sammenhengende begrepsbruk i regelverket er det derfor mest hensiktsmessig å erstatte uttrykket ”trekkbil” med ”motorvogn”. På den annen side er det slik at de motorvognene som benyttes til å trekke disse tilhengerne vil havne innenfor definisjonen av “Trekkvogn” i direktiv 97/27/EF 2.1.1.2 slik at det blir mest presist å benytte begrepet ”Trekkvogn”.

Vi vil be om høringsinstansenes syn på hva som vil være det mest korrekte begrepet å bruke av motorvogn og trekkvogn.

At motorvognen skal være kategori N2 eller N3, skyldes at vi ikke ønsker at mindre motorvogner skal benyttes til transporter som overstiger de største tillatte dimensjoner (og vekter selv om det ikke er regulert i denne bestemmelsen.)

Begrepet ”tilhenger” er valgt på bakgrunn av at en plattformtilhenger kan være både slepevogn, påhengsvogn og semitrailer. At tilhengeren skal være kategori O3 eller O4 skyldes at vi ser det som ønskelig at bare de største tilhengertypene skal kunne utføre spesielle transporter av udelbart gods med større dimensjoner (og vekter, jf. kommentarene til § 5-8) enn generelt tillatt. Vi ønsker heller ikke at tilhengere i kategori R (traktortilhenger) skal kunne utføre spesialtransport. Bakgrunnen for dette er at tilhengere i gruppe R etter definisjonen i kjøretøyforskriftens § 2-4 nr. 2 er skogbruks eller landbrukstilhenger, som hovedsakelig er beregnet til å transportere gods og konstruert til å bli koblet til en traktor med henblikk på en anvendelse innenfor skogbruk eller landbruk. Forslaget får også den konsekvens at tilhengerredskap vil være utelukket fra å kunne kjøre uten dispensasjon på de vilkår som bestemmelsen her angir. Kravet om at tilhengerne må være i kategori O3 eller O4 vil også gjelde for dispensasjoner uten tidsbegrensning etter § 5-8. Tilhengerredskap og tilhengere i kategori R vil således også være utelukket fra å kunne få dispensasjon uten tidsbegrensning.

Vegdirektoratet er klar over at vi gjennom dette gjør regelverket strengere enn det har vært. Vi mener likevel at siden dette er spesielle tilhengere som skal brukes til spesialtransporter av tunge eller omfangsrike udelbare lastenheter, mener vi også at det må være rom for å kunne regulere hva slags typer tilhengere vi ønsker skal kunne utføre slike spesielle transporter på en strengere måte enn det som gjøres i dag. Vi mener derfor vi har saklig grunnlag for å gjennomføre de foreslåtte endringene da det er snakk om spesielle transporter som overskrider de største tillatte dimensjonene som gjelder generelt. Vi anser derfor at vi står fritt til å forskriftsfeste vilkår som skal sikre at denne typen transport foregår på en mest mulig trafiksikker måte. Vi bemerker imidlertid at det fortsatt vil være mulig å gi dispensasjon for tilhengere i gruppe R i særlige tilfeller etter bestemmelsene i forskriftsforslagets § 5-14 og 6-2.

Vi bemerker også at vi i § 5-3 nr. 3 siste ledd har tatt inn en bestemmelse om at lastebil, trekkbil, slepevogn påhengsvogn og semitrailer tilhengere godkjent før 1. januar 1995 med totalvekt over 3 500 kg fortsatt kan benyttes til spesialtransport, forutsatt at vilkåret om at tilhengeren må være spesielt innrettet for transport av udelbart gods er oppfylt, jf. kommentarene til den bestemmelsen. Det bemerkes også at vi foreslår en egen

dispensasjonsbestemmelse for tilhengerredskap for å sikre at slikt utstyr fortsatt kan flyttes rundt på offentlig veg.

Ved å innføre krav om at det må være motorvogn (evt. trekkvogn) N2 og N3 og tilhenger O3 og O4 mener vi at vi oppnår å knytte begrepsbruken opp mot den tekniske definisjonen av kjøretøyet slik den er angitt i regelverket om godkjenning av kjøretøy og i kjøretøyets vognkort.

I tillegg til at tilhengeren må være i kategori O3 eller O4 må tilhengeren ha 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene og den må være spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods (f.eks. en transformator). Det vil i praksis si at den må ha et nedbygd lasteplan som gjør at av og på lasting av en tung eller omfangsrik udelbar lastenhet kan foregå på en enkel og sikker måte og at tyngdepunktet under kjøring blir lavt slik at transporten blir stabil. En tilhenger som oppfyller disse vilkårene kan da bli registrert med hvite kjennemerker dersom den har en bredde uten gods på inntil 3,00 meter og klarer å være innenfor 22,00 meter totalvogntoglengde. Største tillatte bredde med gods er 3,25 meter. Største tillatte vogntoglengde med gods er også 22,00 meter. Dette innebærer en økning av tillatt lengde med 2,00 meter i forhold til det som gjelder i dag.

To kategorier av vogntog får økt tillatt lengde både med og uten gods. Motorvogn kategori N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene og Motorvogn N2 og N3 med semitrailer beregnet for transport av udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren får økt tillatt lengde fra 20 meter til 22,00 meter. Økningen er begrunnet i at 2,00 ytterligere meter ikke utgjør nevneverdig forskjell i fremkommeligheten for denne typen transporter. Bestemmelsen tillater kun kjøring på veger i klasse A og B. For veger i gruppe IKKE vil transportøren fortsatt være henvist til å søke dispensasjon for hver transport. I dagens vedlegg 2 pkt. 4 er Veggruppe IKKE definert som "Veger som det må søkes dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle". I foreslåtte § 5-2 bokstav j er denne endret til "Veger som på grunn av kurvatur eller fremkommelighet ikke egner seg for spesialtransport hvor det må søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle". En slik definisjon innebærer også at veger som ikke er i denne gruppen som utgangspunkt anses for å være egnet for spesialtransport. Bakgrunnen for at det ikke kreves dispensasjon for transport med dimensjoner inntil tabellens verdier på veger i klasse A og B er at det ikke er fysiske hindre for transport med dimensjoner som oppgitt i tabellen.

At største tillatte lengde for transport av udelbart gods uten dispensasjon på enkelte typer vogntog nå foreslås økt til 22,00 meter, skyldes at søknader om transport av udelbart gods med lengde 22,00 meter i realiteten aldri avslås for veggruppe A og B så lenge bredden ikke overstiger 3,25 m. Disse vegene har med andre ord ikke fremkommelighetsmessige utfordringer som vanskeliggjør transport med slik lengde. En åpning for transport av én udelbar lastenhet med lengde inntil 22,00 vil derfor ikke få noen fremkommelighets- eller trafiksikkerhetsmessige konsekvenser. En slik åpning vil også være arbeidsbesparende for Statens vegvesen da det blir færre dispensasjonssøknader å behandle.

6.3.1.2 § 5-6 nr. 2 bokstav a andre tabellrad

Trekkbil med svanehalsemitrailer med styrbar aksel på semitraileren" foreslås endret til "Motorvogn N2 eller N3 (eventuelt trekkvogn N2 eller N3) med semitrailer O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren".

Begrunnelsen for endring av begrepsbruken fra trekkbil til motorvogn eller eventuelt trekkvogn N2 eller N3 er den samme som over. Begrunnelsen er også den samme for å innføre krav om at semitraileren må være i kategori O3 eller O4. Videre foreslås det at semitraileren må være spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods og må ha styrbar aksel på semitraileren. Utrykket “spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods” betyr i praksis at semitraileren må ha nedbygd lasteplan, slik at av og på lasting av tunge udelbare lastenheter kan foregå på en enkel og sikker måte, samt at tyngdepunktet under kjøring blir lavt slik at transporten blir stabil. En semitrailer som i dag kalles en “svanehalssemitrailer” oppfyller de vilkårene som er beskrevet. Denne har nedbygd lasteplan og festningsanordningen som kopler semitraileren til den trekkende motorvognen som har en knekk som gjør at den kalles en “svanehals”. Vi vil imidlertid ikke bruke begrepet svanehals i forskriftsteksten da den tekniske utviklingen om noen år muligens har funnet andre måter å konstruere en semitrailer for transport av tungt udelbart gods på. Det avgjørende kriteriet vil være om semitraileren har nedbygd lasteplan og om den fra produsentens side er spesielt bygd for å transportere tungt udelbart gods. En semitrailer O3 eller O4 som oppfyller disse kan registreres på hvite kjennemerker dersom den har en bredde uten gods inntil 3,00 meter og inngår i et vogntog med total lengde inntil 22,00 meter.

Vogntoglengden foreslås på samme måte som ovenfor økt til 22,00 meter med og uten gods. Begrunnelsen er den samme som ovenfor. Årsaken til at det går bra å øke lengden for denne vogntogtypen og ikke vogntogtypen beskrevet i tabellrad 3 er at semitraileren i dette tilfellet er utstyrt med styrbar aksel noe som gjør at fremkommeligheten blir bedre. Største tillatte bredder blir som i dag 3,25 meter med gods og 3,00 meter uten gods.

6.3.1.3 § 5-6 nr. 2 bokstav a tredje tabellrad

“Trekkbil med svanehalssemitrailer uten styrbar aksel på semitraileren” foreslås endret til “Motorvogn N2 eller N3 (eventuelt trekkvogn N2 eller N3) med semitrailer O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren”.

Begrunnelsen for å erstatte begrepet med trekkbil med motorvogn eller eventuelt trekkvogn N2 eller N3 og begrepet “svanehalssemitrailer” med begrepet “semitrailer O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods” er den samme som ovenfor. Den eneste forskjellen på tabellrad 2 og tabellrad 3 er at semitraileren ikke har styrbar aksel. Dette får den konsekvens at tillatt lengde med gods er 20,00 meter, mens tillatt lengde uten gods er 17,50 meter, altså likt som den generelt tillatte lengde for motorvogn med semitrailer jf. § 5-4 nr. 4 bokstav a. Største tillatte bredde med og uten gods er henholdsvis 3,25 meter og 3,00 meter.

6.3.2 § 5-6 nr. 2 bokstav b

Bestemmelsens bokstav b angir hvilke begrensninger regelverket gir for transport av udelbart gods uten dispensasjon i tillegg til de største tillatte lengder og bredder som blir angitt i tabellen. Dette innebærer en del endringer i forhold til hvordan regelverket er i dag. Dette blir kommentert nærmere i det følgende.

§6.3.2.1 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 1

Her presiseres det at hver gang uttrykkene “største tillatte lengde” og “største tillatte bredde” blir brukt i forskriftsteksten i pkt. 2 til 5, refereres det til den største tillatte vogntoglengde for offentlig veg gitt i forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a og den største tillatte kjøretøybredde for offentlig veg som er gitt i § 5-4 nr. 5. Det presiseres også at hver gang begrepet “vogntog” blir

brukt i bestemmelsene i pkt. 2 til 5 refereres det til de 3 vogntogtypene som er angitt i tabellen.

6.3.2.2 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 2 til 5 - transport av flere udelbare kolli

Bestemmelsen angir at vogntog som uten gods har større lengde og bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 bare kan transportere udelbart gods når godset også overstiger største tillatte lengde og bredde etter § 5-4. Dette innebærer en endring i forhold til dagens regelverk. Etter dagens regelverk kan vogntog som uten gods har større dimensjoner enn generelt tillatt kun transportere et udelbart kolli pr. transport uten at det er satt nærmere krav til godsets dimensjoner. Det blir også opplyst fra dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen Region øst at vi i praksis ikke blander oss bort i hva slags gods eller hvilke dimensjoner godset har så lenge det bare er ett kolli som blir transportert.

Dette betyr at det i dag tillates at et vogntog som uten gods har større dimensjoner enn generelt tillatt kan transportere et kolli som er innenfor de største tillatte vektor og dimensjoner, med den begrensning at det kun er ett kolli som tillates transportert. Dette harmonerer dårlig med systematikken ellers i regelverket. Et kolli som er innenfor de største tillatte vektor og dimensjoner etter § 5-4 er ikke å anse som et udelbart gods etter definisjonen i forskriftsforslagets § 5-2 bokstav c og skal derfor transporteres innenfor de vektor og dimensjoner som er tillatt etter § 5-4. Å tillate at delbart gods blir transportert på kjøretøy med større lengder og bredder er i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser, jf. direktivets artikkel 4 nr. 1 bokstav a. En slik forståelse av regelverket er etter Vegdirektoratets vurdering i tråd med direktivets bestemmelser om at transporten så langt som mulig skal foregå innenfor de største tillatte dimensjoner som gjelder generelt. Tanken bak dette er at man av trafikksikkerhetsmessige hensyn søker å begrense trafikken av kjøretøy med større lengde og bredde enn generelt tillatt til de tilfellene hvor det er behov for slike kjøretøy på grunn av godsets størrelse.

Reglene i § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 2 til 5 foreslås for å gjennomføre prinsippet om at det bare er tillatt å benytte vogntog som uten gods har større dimensjoner enn generelt tillatt dersom det fraktes gods som overskrider de generelt tillatte dimensjoner. Vi presiserer at de fleste spesialtransporttilhengere av de ovennevnte som benyttes i dag sannsynligvis innehar en dispensasjon uten tidsbegrensning til å transportere udelbart gods med større vektor og dimensjoner enn generelt tillatt. Bestemmelsene som blir angitt nedenfor gjelder likevel på slike hengere når de blir brukt til å transportere udelbart gods som ikke overskrider de største tillatte vektor. Dersom de største tillatte vektor overskrides, tillates det uansett bare tillatt å transportere et udelbart kolli, jf. kommentarene til § 5-8 nr. 2.

Dagens regel om at det bare er tillatt å transportere én udelbar lastenhet på vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde eller bredde foreslås også endret og liberalisert. Den foreslåtte liberaliseringen er i tråd med vår forståelse av definisjonen "*udelelig last*" i direktiv 96/53/EF og den foreslåtte definisjonen av "*udelbart gods*" i forskriftsforslagets § 5-2 bokstav c. Liberaliseringen består i at vi vurderer det for å være innenfor rammen av regelverket å tillate at det for eksempel ved transport av en udelbar lastenhet som overskrider største tillatte bredde kan transporteres flere udelbare brede lastenheter i lengderetningen så lenge største tillatte lengde ikke overskrides. Likeledes vil det være tillatt å transportere flere udelbare lastenheter som overskrider største tillatte lengde ved siden av hverandre i bredderetningen så lenge største tillatte bredde ikke overskrides. For en mer utdypende vurdering av dette henvises det til kommentarene til § 5-2 bokstav c og § 5-5 nr. 5.

Vi understreker imidlertid at det ikke er nok at godset overskrider den største tillatte lengde eller bredde for å bli ansett for å være udelbart. Godset må også ha en slik karakter at det ikke uten urimelige kostnader eller fare for skade kan deles opp og fraktes innenfor de generelt tillatte dimensjoner.

Vi bemerker også at vi i dagens regelverk har en bestemmelse om at det kan innvilges dispensasjon med tidsbegrensning dersom det skal transporteres mer enn en udelbar lastenhet av gangen. Det tillates ikke flere udelbare lastenheter i bredden eller i lengderetningen hvis lengden eller bredden derved overskrides. Med de foreslåtte regelendringene vil det bli endringer på dette. I forslaget til nytt regelverk vil det kun være nødvendig å ha dispensasjon med tidsbegrensning dersom lengden eller bredden overskrider de maksimale lengder eller bredder etter tabellen, jf. kommentarene til § 5-9 nr. 3.

Det er her svært viktig å understreke at det bare er tillatt å transportere flere lastenheter så lenge de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekter etter § 5-4 ikke overskrides.

6.3.2.3 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 2

På bakgrunn av de vurderinger som er gjort ovenfor foreslås det regulert i denne bestemmelsen at vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods som uten gods har *både* større bredde *og* lengde enn generelt tillatt, bare kan transportere en udelbar lastenhet som overskrider både største tillatte lengde og bredde. Vi går imidlertid ikke så detaljert til verks at vi krever at godset minst må være like stort som tilhengeren. Det er nok at godset har større dimensjoner enn generelt tillatt.

Bestemmelsen er imidlertid tilføyd at det likevel er tillatt å transportere flere kolli dersom disse *hver for seg* overskrider *både største tillatte lengde og bredde plasseres i høyden*. Dette innebærer at det likevel vil være adgang til å transportere flere udelbare kolli på slike vogntog. Dette er svært praktisk ved transport av for eksempel forskalingselementer som er ca. 50 cm høye. Det er også i tråd med systematikken ellers i § 5-6, ved transport av flere kolli som er *enten* lange *eller* brede er det full adgang til å stable i høyden inntil man eventuelt kommer i konflikt med vegtrafikkloven § 3 og krav til sikring av last samt eventuelle høydebegrensninger som gjelder for tunneler, bruer etc. Det er ingen grunn til at dette skal være annerledes ved transport av kolli som er *både* lange *og* brede på vogntog som uten gods overskrider både største tillatte lengde og bredde. Forutsetningen er at hvert kolli overstiger *både* største tillatte lengde *og* største tillatte bredde. Vi gjentar i denne forbindelse at gods som kan transporteres innenfor de største tillatte dimensjoner ved å skråstilles, ikke anses som udelbart. Det vil ikke være adgang til å stable flere slike lastenheter i høyden.

I de tilfellene hvor forskriftsteksten sier at det kun er tillatt med en udelbar lastenhet er det imidlertid praksis for at det kan tillates noe samlastning. Hvis det blir demontert noe av lasten for å bedre sikkerheten eller lette fremkommelighet ved transporten, så har vi tillatt at det som er demontert kan transporteres sammen med hovedlasten. Det kan være skuffen eller hjulene på en arbeidsmaskin for å redusere bredden eller hytta for å redusere høyden. Når totalvekten på transporten ikke overstiger det som er tillatt etter § 5-4 eller veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates det også at det transporteres tilleggsutstyr til maskinen som for eksempel pigghammer, ekstra skuffer og reservehjul. Det legges altså opp til en viss skjønnsmessig vurdering av hva som faller inn under begrepet samlastning. Vurderingstemaet må være om det som transporteres anses som tilbehør til maskinen eller ikke. Det bør ligge en

streng fortolkning til grunn her, men det er vanskelig å gi en uttømmende liste.

Vegdirektoratet ber derfor om at høringsinstansene kommer med innspill på dette punkt.

Adgangen til samlasting er også til stede i de tilfeller hvor det bare er tillatt å transportere bare en udelelig lastenhet etter bestemmelsene i § 5-6 nr. 3 bokstav b.

6.3.2.4 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 3 og 4

Forslaget til pkt. 3 angir at vogntog som uten gods har større lengde enn generelt tillatt bare kan transportere gods som minst overskrider den største tillatte lengde. Videre angis det at det er tillatt å transportere flere udelbare lastenheter ved siden av hverandre i bredderetningen så fremt største tillatte bredde ikke overskrides. Vi foreslår at alle udelbare lastenheter som tillates transportert på et slikt vogntog må overskride den største tillatte lengde. I nr. 4 gis en tilsvarende regel for transport av flere brede kolli – det er tillatt å transportere flere brede kolli i lengderetningen så lenge ikke største tillatte lengde med dette overskrides. Det er ikke tillatt å fylle opp ledig lastekapasitet med delbart gods. Delbart gods skal som nevnt flere ganger tidligere transporteres på vogntog som er innenfor de generelt tillatte dimensjoner.

Det er også tillatt å transportere udelbart gods som overskrider både største tillatte lengde og bredde på et vogntog med større lengde enn generelt tillatt. Det er da kun tillatt å transportere en udelbar lastenhet. Det samme gjelder for vogntog med større bredde enn tillatt.

6.3.2.5 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 5

Forslaget til nr. 5 angir at det på vogntog som uten gods er innenfor største tillatte lengde og bredde er tillatt med alle de tre transportvariantene som er nevnt i nr. 2, 3 og 4. Det er tillatt å transportere en udelbar lastenhet dersom største tillatte lengde og bredde overskrides. Det er tillatt å transportere flere udelbare lastenheter som overskrider den største tillatte lengden i bredderetningen så lenge største tillatte bredde ikke overskrides. Det er tillatt å transportere flere udelbare lastenheter som overskrider den største tillatte bredde i lengderetningen så lenge største tillatte lengde ikke overskrides. Da denne bestemmelsen omhandler vogntog som er innenfor de største tillatte dimensjoner vil det også være tillatt å utnytte ledig lastekapasitet til å transportere delbart gods. Transporten av delbart gods må foregå innenfor de største tillatte dimensjoner. Et slikt vogntog som er innenfor de største tillatte dimensjoner kan selvfølgelig også transportere bare delbart gods.

6.3.2.6 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 6

Bestemmelsen angir at kjøring med dimensjoner inntil de maksimale grenser som er gitt i tabellen i bokstav a tillates på veger som er klassifisert som veggruppe A og B i vegliste for spesialtransport i vegliste for riksveger og i veglister for spesialtransport i veglister for fylkes- og kommunale veger. Det er altså ikke tillatt å kjøre på veger som er klassifisert som veggruppe IKKE, hvor det må søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle. Dette innebærer ingen endring i forhold til dagens situasjon.

6.3.2.7 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 7

Bestemmelsen inneholder en ny bestemmelse om at motorvognen må ha bredde minst 2,30 m dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 m. Dette for å unngå at det blir for stor forskjell i bredde mellom motorvogn og tilhenger på den ene siden og godset på den andre, noe som kan få uheldige trafiksikkerhetsmessige konsekvenser. Dette skyldes at sikten bakover for føreren som blir veldig begrenset om tilhengeren er mye

bredere enn bilen. Motorvognens bredde (uten gods) kan ikke overstige 2,55 m. Bestemmelsen innebærer en innstramming i forhold til dagens krav, og vil kunne medføre at enkelte kjøretøy som i dag anvendes til transport av udelbart gods ikke lenger kan anvendes til slik transport. Vi anser imidlertid at transport av bredt gods innebærer særlige utfordringer som rettferdiggjør en begrensning i hvilke typer kjøretøy som kan anvendes til slik transport.

6.3.2.8 § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 8 – sporingskrav

Det stilles i dag ikke krav til sporing ved transport av udelbart gods, verken til transport som foregår uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning eller med dispensasjon med tidsbegrensning.

Som beskrevet foreslås det nå å øke største tillatte lengde for vogntog som er spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods og transport av udelbart gods på slike vogntog fra 20,00 til 22,00 meter. For at slike transporter skal kunne foregå med minst mulig fremkommelighetsmessige utfordringer anser vi det nødvendig å utarbeide sporingskrav for slike transporter. Kravet vil kun gjelde for transporter som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2, det vil si når transporten har lengde mer enn 6 meter mer enn det som er tillatt *for vejen* og alltid dersom bredden på lasten overstiger 3,00 meter. Ved større dimensjoner enn dette vil ledsager(e) i stor grad kunne redusere eventuelle fremkommelighetsmessige utfordringer og således ivareta de samme hensyn som et sporingskrav.

Etter en gjennomgang av forskjellige vogntog for transport av tungt og omfangsrikt udelbart gods med lengde 22,00 meter og bredde 3,00 meter, har vi kommet til at kravet som angis i European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports for transporter med lengde mellom 20,00 og 23,00 meter kan benyttes. Vi foreslår derfor følgende sporingskrav: *«Transporter som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.»*

6.3.2.9 § 5-6 nr. 2 bokstav b – Andre vurderinger

Vegdirektoratet er på det rene med at vi ved å foreslå disse regelendringene gjør regelverket strengere enn det er i dag for enkelte typer kjøretøy. Det er spesielt tilhengere som uten gods har både større lengde og større bredde enn generelt tillatt som vil få et snevrere bruksområde, da vi foreslår at disse tilhengerne bare skal kunne transportere gods som har større lengde og bredde enn generelt tillatt. Vi mener imidlertid at siden dette er spesielle transporter underlagt spesielle regler må det også være rom for at vilkårene for bruken av kjøretøyet kan endre seg i løpet av kjøretøyet levetid. Det er her ikke snakk om å forby bruken av disse hengerne, kun å gi strengere regler for bruken av dem. Vi anser derfor ikke at det er behov for overgangsbestemmelser. Vegdirektoratet mener også at det antakelig ikke vil bli noen stor realitetsforskjell i forhold til situasjonen i dag. Slike tilhengere er i dag underlagt strenge restriksjoner ved at de uansett bare kan transportere ett udelbart kolli. Vi antar at slike tilhengere i dag først og fremst blir benyttet til å transportere tunge udelbare lastenheter med større vekt og dimensjoner enn generelt tillatt, slik at forslaget til regelendring i realiteten ikke vil få så store konsekvenser.

Til slutt vil Vegdirektoratet bemerke at bestemmelsen her er å anse som en spesialbestemmelse til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 nr. 1 som gir generelle bestemmelser om hvor mye gods som kan stikke ut før det kreves dispensasjon. § 5-6 hjemler adgang til å transportere gods som stikker ut mer enn det som tillates etter § 3-4 nr. 1 dersom

vilkårene ellers i § 5-6 er oppfylt. Gjeldende § 3-4 nr. 1 krever dispensasjon dersom godset stikker ut mer enn 1 m foran kjøretøyet og alltid dersom godset stikker ut i bredderetningen. Bestemmelsen er foreslått endret slik at også 15 cm i bredderetningen er mulig. Bestemmelsen i § 5-6 nr. 2 og 3 er å anse som unntaksbestemmelser til dette da disse bestemmelsene angir at det for transport av udelbart gods uten dispensasjon på kjøretøy som er angitt i disse bestemmelsene er slik at gods kan stikke lenger ut til siden og bakover enn hva tilfellet er etter § 3-4 nr. 1.

6.4 § 5-6 nr. 3 – Transport av udelbart gods med motorvogn eller vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner

Forslagets § 5-6 nr. 3 gir anledning til å transportere udelbart gods med enkelte typer kjøretøy og vogntog som uten gods er innenfor de største tillatte dimensjoner etter § 5-4. Det er altså tillatt å transportere udelbart gods som er lengre eller bredere enn motorvognen eller tilhengeren. Uten gods må kjøretøyene være innenfor de største tillatte dimensjoner etter § 5-4. Bestemmelsen er som nevnt en spesialbestemmelse til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 nr. 1.

Etter dagens regelverk kan følgende kjøretøy eller vogntogtyper, som uten gods ikke kan ha større dimensjoner enn generelt tillatt, benyttes til transport av udelbart gods som har større dimensjoner enn kjøretøyet eller vogntoget:

1. Trekkbil med uttrekkbar tilhenger beregnet på transport av langt udelbart gods: Tillatt lengde med gods: 20 m, Tillatt bredde med gods: 2,55 m, tillatt lengde uten gods: 18,75 m, tillatt bredde uten gods: 2,55 m.
2. Trekkbil med vanlig semitrailer: Tillatt lengde med gods: 20 m, tillatt bredde med gods: 3,25 m, tillatt lengde uten gods: 17,50 m, tillatt bredde uten gods: 2,55 m.
3. Lastebil med slep- eller påhengsvogn: Tillatt lengde med gods: 19,50 m tillatt bredde med gods 3,25 m, tillatt lengde uten gods: 19,50 m, tillatt bredde uten gods 2,55 m.
4. Motorvogn: Tillatt lengde med gods 12 m, tillatt bredde med gods 3,25 m, tillatt lengde uten gods 12 m, tillatt bredde uten gods 12 m.

Begrunnelsen for hvorfor vi har valgt å foreslå at begrepene “motorvogn” (eventuelt trekkvogn) N2 N3 istedenfor “trekkbil” og “lastebil” er og begrunnelsen for forslaget om at tilhengerne skal være i kategori O3, jf. kommentarene til nr. 2 bokstav a.

6.4.1 § 5-6 nr. 3 bokstav a.

6.4.1.1 § 5-6 nr. 3 bokstav a. tabellrad 1 og 2

Bestemmelsen omhandler vogntogtyper hvor tilhengeren er uttrekkbar og spesielt innrettet for transport av langt udelbart gods. Det som skiller disse to tilhengertypene fra det som blir kalt “uttrekkbar semitrailer O3 og O4”, “vanlig semitrailer O3 og O4” og “vanlig slep- eller påhengsvogn O3 og O4” i tabellens rad 3 og 4 er at de uttrekkbare tilhengerne som er “spesielt innrettet for transport av langt udelbart gods” er spesielt bygd for å transportere lange kolli som f.eks. rør og lignende. De er derfor ikke egnet for å transportere gods som har bredde over 2,55 meter og det er således heller ikke tillatt på disse tilhengerne.

Vi foreslår at begrepet i dagens regelverk *“Trekkbil med uttrekkbar tilhenger beregnet på transport av langt udelbart gods”* deles opp i to rader hvor første rad lyder *“Motorvogn (eventuelt trekkvogn) N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av langt udelbart gods”* og andre rad *“Motorvogn (eventuelt trekkvogn) med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4”*.

Årsaken til at dette foreslås er at uttrykket *“uttrekkbar tilhenger”* i dagens forskrift innebærer at både semitrailer og slepvogn og påhengsvogn er omfattet av bestemmelsen. At største tillatte vogntog lengde uten gods er oppgitt til å være 18,75 meter kan skape forvirring da dette verken er største tillatte lengde for motorvogn med slep- eller påhengsvogn eller motorvogn med semitrailer etter § 5-4 nr. 4. Vegdirektoratet finner det derfor mest hensiktsmessig å splitte dette opp i to rader. Første rad er for tilhengertype *“uttrekkbar semitrailer O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av langt udelbart gods”*. For denne er tillatt lengde med gods 20,00 meter, tillatt lengde uten gods 17,50 meter og tillatt bredde med og uten gods 2,55 meter. Andre rad er for tilhengertype *“uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av langt udelbart gods”*. For denne er tillatt lengde med gods 20,00 meter, tillatt lengde uten gods 19,50 meter og tillatt bredde med og uten gods 2,55 meter.

6.4.1.2 § 5-6 nr. 3 bokstav a tabellrad 3, 4 og 5

Tabellrad 3 angir at det er tillatt å transportere udelbart gods med bredde inntil 20,00 meter og lengde inntil 3,25 meter på vogntog bestående av motorvogn N2 og N3 og semitrailer O3 og O4 som er innenfor de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 uten gods og hvor semitraileren er bygd for ordinær godstransport, jf. uttrykket *“vanlig semitrailer”*. Den eneste forskjellen fra dagens bestemmelser er at vi foreslår å kreve at motorvognen må være i kategori N2 eller N3 og semitraileren må være i kategori O3 eller O4.

Tabellrad 4 angir at det er tillatt å transportere udelbart gods med bredde inntil 3,25 meter på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slep- eller påhengsvogn O3 eller O4 som er innenfor de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 hvor tilhengeren er bygd for ordinær godstransport, jf. uttrykket *vanlig slep- eller påhengsvogn*. Det er her verdt å merke seg at største lengde med gods er 19,50 meter. Årsaken til dette er at semitraileren i dette tilfellet er like lang som bil og henger men uten ledd på midten, og etter Vegdirektoratets oppfatning derfor er bedre egnet til å transportere udelbart gods med lengde inntil 20 meter enn en slep- eller påhengsvogn. Motorvogn med slep- eller påhengsvogn får altså en leddet lastbærer, mens motorvogn med semitrailer har stiv lastbærer.

Den eneste forskjellen fra dagens bestemmelser er at vi også her foreslår å kreve at motorvognen må være i kategori N2 eller N3 og slep- eller påhengsvognen må være i kategori O3 eller O4.

Tabellrad 4 angir at det også kan transporteres udelbart gods med bredde inntil 3,25 meter på en motorvogn N2 og N3. Det generelle lengdekravet på 12,00 meter må overholdes. Dette innebærer at det ikke er tillatt å transportere et kolli som medfører at transportens lengde overstiger 12,00 meter. Dette er regelen også etter dagens regelverk. Den eneste forskjellen fra dagens bestemmelse er at vi foreslår at motorvognen må være i kategori N2 eller N3.

6.4.2 § 5-6 nr. 3 bokstav b

Bestemmelsens bokstav b tilsvarer bestemmelsen gitt i nr. 2 bokstav b. Vi foreslår imidlertid at § 5-6 nr. 3 bokstav b skal praktiseres strengere enn bestemmelsen i § 5-6 nr. 2 bokstav b. Forskjellen består i følgende: Dersom man benytter et vogntog som beskrevet i § 5-6 nr. 2 kan man kjøre på alle veger i veggruppe A og B med de ovennevnte dimensjoner. Man kan også innenfor de rammene som bestemmelsen setter transportere udelbart gods. Vegdirektoratet er av den oppfatning at siden vi har lagt relativt strenge begrensninger på bruken av disse vogntogene og hva de kan transportere vil det ikke skape store problemer å la de få lov til å kjøre på alle veger som står i Veggruppe A eller B. Når det gjelder transport av udelbart gods på normale vogntog ser vi imidlertid behovet for å være mer restriktive for å forhindre at ordningen blir misbrukt.

Etter dagens regelverk er det som nevnt tillatt å transportere en udelbar lastenhet innenfor de dimensjoner som er angitt i tabellen. Dette ønsker vi å videreføre, men det vil i slike tilfeller bare være tillatt å transportere en udelbar lastenhet.

Når det gjelder transport av to udelelige lastenheter er vårt forslag at regelverket skal forstås slik at det ikke samtidig er tillatt å overskride den største tillatte lengde og bredde *for vegen*. Dersom en veg står i veggruppe A eller B og f.eks. har en tillatt vogntoglengde på 15 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 3 bokstav a vil man kunne transportere to udelbare lastenheter med bredde 3,25 meter *bare dersom lengden ikke overskrider 15 meter*. Det samme prinsippet vil gjelde på en 12, 40 m veg.

Denne strengere fortolkningen vil forhindre misbruk av ordningen ved at man setter på et kolli med bredde 3,25 meter og fyller opp resten av vogntoget med delbart gods. Reglene om største tillatte vogntog lengde for vegen vil da bli for lette å omgå.

Når det gjelder transport av lange gjenstander vil det vi også foreslå at regelverket må forstås slik at det kun vil være tillatt å transportere flere kolli f.eks. flere lange rør ved siden av hverandre dersom alle rørene overskrider den største tillatte lengden for vegen. Dette kan virke urimelig firkantet, men det kan heller ikke være slik at man ved å sette på et langt rør kan påberope seg å fylle opp resten av vogntoget med delbart gods opp til 19,50 meter på en veg som i utgangspunktet har en tillatt vogntog lengde på 12, 40 eller 15 meter.

Dette medfører at dersom man ved en utekontroll stopper en transport av flere enn en udelbar lastenhet på vogntog som nevnt i § 5-6 nr. 3 bokstav a vil kontrolløren også være nødt til å sjekke hva som er tillatt vogntoglengde for vegen i vegliste gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a i tillegg til å sjekke ut om vegen står i Veggruppe A eller B i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav b.

Vi bemerker imidlertid at vi uansett liberaliserer regelverket ved at vi nå tillater at flere udelbare lastenheter som kan transporteres uten dispensasjon. Dette vil føre til en bedre utnyttelse av kjøretøyenes eller vogntogenes nyttelast, noe som har en gunstig innvirkning både miljømessig og økonomisk. At det ikke lenger er behov for å søke dispensasjon dersom det skal fraktes flere udelbare kolli (innenfor rammene som denne bestemmelsen setter), vil også være arbeidsbesparende for Statens vegvesen ved at det vil bli færre dispensasjonssøknader å behandle.

7. § 5-7 Vinteraksellast, teleløsning m.m.

Forlaget til ny § 5-7 erstatter § 5-5 i gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy.

Forslaget til nr. 1 viderefører gjeldende forskrift § 5-5 nr. 1. Forslaget til nr. 2, 3, 4 og 5 erstatter gjeldende forskrift § 5-5 nr. 3. Gjeldende forskrift § 5-5 nr. 2 utgår.

7.1 § 5-7 nr. 1

Den alminnelige ordningen med innføring av telerestriksjoner på riks- og fylkesveger ble avvirket fra våren 1995 etter vedtak i Stortinget 21. desember 1994. Kommunale veger var ikke omfattet av vedtaket. Avviklingen av den faste ordningen med restriksjoner i teleløsninga skulle likevel ikke være til hinder for at det unntaksvis skulle kunne innføres restriksjoner også på riks- og fylkesvegene dersom vegens tilstand tilsa det.

Telerestriksjoner kan enten innføres som (lokal) forskrift om midlertidig nedsatt bruksklasse eller som (lokal) forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger. Myndigheten til å vedta slike lokale forskrifter følger av vegtrafikkloven § 7 annet ledd. Kommunene vedtar for de kommunale vegene mens Statens vegvesen vedtar for riks- og fylkesvegene. Statens vegvesen og kommunene kan i selve vedtaket unnta transporter av samfunnsmessig betydning fra restriksjoner.

Dersom det først innføres telerestriksjoner på offentlig veg, vil det fortsatt være mulig å gi dispensasjoner fra lokale forskrifter som fastsetter hvilke konkrete, midlertidige restriksjoner som gjelder. Myndigheten til å gi slike dispensasjoner vil, på samme måte som for øvrige dispensasjoner fra reglene om bruk av kjøretøy på offentlig veg, ligge til Statens vegvesen. Vegvesenets dispensasjonsmyndighet inkluderer også det å gi dispensasjoner på kommunal veg. Det har imidlertid vært en forutsetning at det – i tilfelle det søkes om dispensasjon fra lokal forskrift om telerestriksjoner på kommunal veg – at vedkommende kommune gis anledning til å uttale seg før det treffes vedtak i saken. Dersom slik uttalelse gis, skal den gis i skriftlig form. Dette for å sikre tilstrekkelig grad av kontroll og etterprøvbarehet.

Dispensasjonsordningen var før avviklingen av den alminnelige ordningen med innføring av telerestriksjoner direkte regulert i forskrift om bruk av kjøretøy. Gjeldende forskrift har imidlertid ingen slike særlige regler, men Statens vegvesen mottar fortsatt og behandler søknader om dispensasjon fra telerestriksjoner i de tilfeller slike restriksjoner (unntaksvis) innføres på offentlig veg, kommunal veg inkludert.

Vegdirektoratet har fått innspill både fra bransjen og fra Statens vegvesens regioner der det argumenteres med at det er behov for nærmere regulering av dispensasjonsordningen slik den praktiseres i dag. Innspillene har dels vært begrunnet i hensynet til forutsigbarhet, transportørene skal kunne kjenne til hvilke vurderinger som ligger til grunn ved behandlingen av søknader om slike dispensasjoner, dels er de begrunnet i hensynet til saklig likebehandling.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at hensynene referert til foran best lar seg oppfylle ved at spesialreglene om dispensasjoner fra evt. telerestriksjoner tas inn i forskrift om bruk av kjøretøy. Foruten å ivareta hensynene til forutsigbarhet for og likebehandling av transportørene, vil dette også bidra til at myndighetene som treffer vedtak om å innføre midlertidige restriksjoner har oversikt over hvilket regime som gjelder ved behandlingen av søknader om evt. unntak fra (lokale) forskrifter om telerestriksjoner. Forslaget til forskriftstekst er langt på vei kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis.

7.2 § 5-7 nr. 2

Første ledd i forslaget til ny § 5-7 nr. 2 er mer av informativ karakter. Hvem som er rette myndighet for å fastsette slike begrensninger reguleres ikke av forskrift om bruk av kjøretøy, men følger direkte av vegtrafikkloven § 7 andre ledd, jf. omtalen foran.

Vegdirektoratet mener at det er behov for at det i forskrift om bruk av kjøretøy fastsettes hvilke særlige aksellaster som skal gjelde ved innføring av telerestriksjoner. Foreslåtte tabell i andre ledd vil i så fall erstatte de ordinære, tillatte lastene i de tilfeller telerestriksjoner reguleres i form av (lokal) forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger.

De særlige aksellastene som fremkommer i foreslått tabell vil gjelde for all offentlig veg. Foreslåtte laster bygger på det som var gjeldende før avviklingen av den alminnelige ordningen med innføring av telerestriksjoner og som er videreført som gjeldende forvaltningspraksis.

7.3 § 5-7 nr. 3 og 4

Forslaget til ny § 5-7 nr. 3 og 4 regulerer hvem som er rette dispensasjonsmyndighet og hvor langt myndigheten rekker. Forslaget skal forstås som spesialbestemmelser for utøvelse av regionvegkontorenes myndighet til å gjøre unntak fra de materielle bestemmelsene om vektor og dimensjoner gjeldende for offentlig veg. De alminnelige dispensasjonsbestemmelsene fremkommer i forslaget § 5-14, jf. også § 6-2.

Den nærmere avgrensningen av hvilke typer transporter som det kan gjøres unntak fra følger i all hovedsak det som var reguleringen før avviklingen av den alminnelige ordningen med innføring av telerestriksjoner. Utgangspunktet for den nærmere avgrensningen er at rent transportøkonomiske hensyn ikke skal tillegges spesiell vekt. Dersom for eksempel transportene uten vansker kan gjennomføres ved å kjøre flere turer uten at godset som transporteres forringes eller ødelegges, vil det i utgangspunktet ikke gi grunnlag for unntak. Dette selv om de samlede transportkostnadene øker. Transportene det kan gjøres unntak for foreslås derfor avgrenset til transport av udelelig last, transporter av personer eller gods av særlig betydning for opprettholdelse av viktige samfunnsfunksjoner og samfunnets infrastruktur samt transport av gods som lett forringes eller ødelegges og som til en viss grad betinger kjøretøy spesielt tilpasset det enkelte transportformålet.

Vegdirektoratet har i brev datert 18. august 2009 mottatt forslag fra NHO Mat og Bio om at transport av slaktemodne dyr spesifikt bør inngå i ordningen med dispensasjon fra aksellastbestemmelsene i teleløsningen. Det vises i brevet til at produksjon og struktur i norsk landbruk har hatt en sterk utvikling fra spredte bruk til store produksjonsenheter de senere årene, og at det leveres store kvanta dyr ved hver leveranse for å ha en jevn og effektiv produksjon. Det påpekes at det er avgjørende at dyrene blir slaktet når de er slaktemodne da dette bl.a. har direkte innvirkning på oppgjøret fra slakteriet. Transportøkonomiske hensyn og hensynet til dyrevelferd er – slik Vegdirektoratet forstår det – også en del av argumentasjonen. NHO Mat og Bio viser også til at kjøretøyene som transporterer dyr til slakteri har nødvendig utrustning som gjør at de har relativt stor egenvekt. I perioder med nedsatte laster innebærer dette sterke begrensninger på hvor mange dyr som kan transporteres i en og samme transport. NHO Mat og Bio uttaler for øvrig at de ”... antar at det vil være mindre ødeleggelse for veien ved at en bil får kjøre med fullt lass, mot at det må sendes to

biler for å hente samme volum på samme tidspunkt...”. Det foreslås avslutningsvis i brevet at det åpnes for at dyretransporter gis mulighet til å kjøre med 8 tonn foraksellast og 12 tonn boggilast.

Vegdirektoratet er ikke enig i at det gir større ødeleggelser på vegen ved at det i perioder setter begrensninger på kjøretøyenes laster og – som en følge av dette – genereres flere transporter med reduserte laster. Hele hensikten med reduserte aksellaster er å hindre at det enkelte kjøretøy påfører vegen større belastninger enn vegen der og da er i stand til å tåle uten at vegkroppen påføres skader. Vegdirektoratet ser likevel at det er argumenter som taler for at transport av slaktemodne dyr kan likestilles med andre transporter som det i dag er praksis for å unnta fra restriksjonene (eksempelvis ferskt slakt eller nødslakt). Vegdirektoratet foreslår derfor å ta inn i forslaget til forskriftstekst at transport av slaktemodne dyr inngår i gruppen transporter det kan gis dispensasjon til.

7.4 § 5-7 nr. 5

Forslaget til nytt pkt. 5 skal ivareta behovet for å kunne gjøre unntak for spesialkjøretøy og for vogntog beregnet for større laster eller vekter enn det som er fastsatt i evt. lokale forskrifter om telerestriksjoner. Dispensasjon kan bare gis til vogntog som frakter eller er beregnet på å frakte udelbart gods.

Det legges også her opp til at evt. dispensasjon – dersom transporten skal gå på kommunal veg – skal baseres på skriftlig uttalelse fra vedkommende kommune.

Foreslåtte laster bygger på det som var gjeldende før avviklingen av den alminnelige ordningen med innføring av telerestriksjoner.

7.5 § 5-7 nr. 6

Forslaget til nytt pkt. 6 er ment som en “sikkerhetsventil” for å fange opp behovet for å gjøre unntak fra eventuelle telerestriksjoner dersom det er snakk om transporter av stor samfunnsmessig betydning som ikke allerede er fanget opp i de nærmere bestemmelsene i lokal forskrift om telerestriksjoner eller unntaksbestemmelsene i pkt. 3, 4 eller 5 i forslaget til ny § 5-7. Forslaget til nytt pkt. 6 er av mer informativ karakter og følger for så vidt av forslaget til § 5-14 nr. 4. Vi har imidlertid funnet det riktig å forslå at det forskriftsfestes at slike dispensasjoner skal baseres på skriftlig uttalelse fra vedkommende kommune dersom det er snakk om at transporten skal gå på kommunal veg.

Vi ber om at høringsinstansene kommenterer i hvilken grad de ser behov for en regulering som foreslått i § 5-7. Det bes videre om kommentarer til selve innholdet i forslaget til regulering. Et alternativ til at det fastsettes begrensninger i dispensasjonsadgangen gjennom å angi hvilke maksimale laster det kan gis dispensasjon, er å la det være opp til dispensasjons-myndighetens faglige skjønn (for kommunale veger; i samråd med kommunene) å bestemme hvilke laster som skal gjelde for den enkelte transporten dersom det først gis dispensasjon. Vi ber også om høringsinstansenes syn på dette.

8. Kommentarer knyttet til forskriftsfestingen av mobilkranvegnett og 100-tonnsvegnett, samt kommentarer til innspill fra Kranutleiernes Landsforbund

8.1 Generelt

8.1.1 Mobilkran

Etter dagens forskriftstekst i bruksforskriften § 5-6 nr. 1 bokstav a av kan det gis dispensasjon uten tidsbegrensning for ”motorredskap eller vogntog som er konstruert for større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter Vedlegg 1 og veglister i henhold til dette” Med motorredskap i denne sammenhengen menes også mobilkran. I Norge har vi til nå ansett mobilkraner for å falle inn under definisjonen av motorredskap i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4, noe som er i strid med det som framgår av det gamle typegodkjenningsdirektivet 70/156/EF. Det finnes også enkelte tilfeller av mobilkraner som har blitt registrert som Bil N2 eller N3 (lastebil). I tillegg til mobilkraner opplyser dispensasjonsmyndigheten hos Statens vegvesen Region øst at det er praksis for å gi dispensasjon uten tidsbegrensning også til betongpumpebiler. Disse kjøretøytypene får etter dagens regler dispensasjon til å kjøre med de aksellaster og totalvekter som fremkommer av Vedlegg 2 nr. 1 bokstav b, c og d på veger som er klassifisert som Veggruppe A Bk10/ 50 veger (Bruksklasse 10, det vil si veger som hvor største tillatte aksellast på en enkelt aksel uten dispensasjon er 10 tonn). Største tillatte totalvekt det kan gis dispensasjon til er 65 tonn.

Mobilkraner spiller en viktig rolle i samfunnet både ved bygnings og vedlikeholdsarbeid. For at mobilkranene skal få best mulig funksjonalitet er de konstruert som tunge og kompakte kjøretøy. Dette gjør at de største tillatte aksellaster blir overskredet. Mobilkraner overskrider for øvrig også ofte de største tillatte dimensjoner.

For mobilkraner er det ofte påkrevd å kunne forflytte seg på kort varsel mellom ulike oppdragsdestinasjoner og deres tilgjengelighet er avhengig av at det er enkelt å få dispensasjon til å benytte vegnettet. Vegdirektoratet mener det er fordelaktig for samfunnet at mobilkranene lett kan forflytte seg dit det er behov for dem, slik at de blir utnyttet på en mest mulig økonomisk, effektiv og rasjonell måte. Dersom mobilkranene skulle fulgt forskriftens regler for dispensasjon uten tidsbegrensning kunne de bare ha fått dispensasjon til maksimalt 11/21/26 tonn for henholdsvis enkeltaksel/boggi/trippel jf. tabellen i dagens Vedlegg 2 til bruksforskriften nr. 1 bokstav b. For å klare å komme ned i slike akselvekter må kranbommen demonteres. Det som skjer i praksis er at kranbommen blir fraktet på en dolly som henges etter mobilkranen.

Ved en slik løsning kan man benytte hele vegnettet klassifisert Bk10/50 og mobilkranene kjører fortsatt slik når de kjører utenfor mobilkranvegnettet. Dette er imidlertid ikke en transportmessig optimal løsning da en slik kombinasjon kan påvirke kjøreegenskapene i negativ retning. I følge dispensasjonsmyndigheten hos Region øst opplyser den tyske mobilkranprodusenten Demag at å kjøre med kranbommen bak på en dolly er svært betenkelig trafikksikkerhetsmessig. Vegdirektoratet har også kjennskap til et tilfelle hvor kranbommen løsnet og havnet i grøfta. Et annet alternativ er å demontere kranbommen og frakte den separat på en semitrailer. Denne løsningen er tidkrevende og kostbar, men muliggjør forflytning av større kraner ved å bruke vegnettet.

For å ivareta de ovennevnte hensynene til en mest mulig økonomisk, rasjonell og effektiv bruk av mobilkraner, samt å redusere kjøring med kranbommen bak på en dolly ble det opprettet et vegnett for mobilkraner med tillat aksellast inntil 12 tonn på et begrenset antall veier Bk10/50 veier i Veggruppe A. Dette er mulig fordi mobilkraner ikke benyttes til godstransport. Kravet til bruens sikkerhet anses som tilfredsstillende fordi usikkerhet knyttet til virkelig aksellast er mindre når det ikke transporteres gods.

På dette vegnettet som i dag blir kalt "mobilkranvegnettet" er det praksis for at mobilkraner får dispensasjon til å kjøre med maksimale vekt for enkeltaksel/boggi/trippel på henholdsvis 12/24/28 tonn (heretter for enkelhets skyld kalt "aksellaster inntil 12 tonn"). For både boggi- og trippelboggikombinasjoner er det lagt til grunn en innbyrdes akselavstand på 1,30 – 1,80 meter. Største totalvekt det gis dispensasjon til for mobilkran på dette vegnettet er også 65 tonn i likhet med det som generelt er største tillatte totalvekt for dispensasjon uten tidsbegrensning ved transport av udelbart gods. Dispensasjonene til kjøring på mobilkranvegnettet gis etter dagens praksis for et år av gangen.

Bruene på mobilkranvegnettet er gjennomregnet av Statens vegvesen slik at det er kvalitetssikret at de tåler de ovennevnte aksel- og totalvektene.

En av hovedmålsettingene med revisjonsarbeidet er at å fremme forslag om en forskriftsfesting av alle praksiser, rundskriv osv. Dette innebærer også mobilkranvegnettet og 100 tonns vegnettet. Bakgrunnen er at de reglene som har blitt innført ved opprettelsen av disse to vegnettene regulerer rettighetene og pliktene til en ubestemt krets av personer slik at regelverket skal gis i forskrifts form jf. forvaltningsloven § 2 bokstav c.

Videre bør særreglene for mobilkraner som har utviklet seg gjennom dispensasjonspraksis bør sendes ut på høring slik at høringsinstansene får gitt tilbakemeldinger om deres syn på regelverket for bruk av mobilkraner på offentlig veg. En forskriftsfesting vil også bidra til større forutberegnelighet ved at forskriften angir hvilke vegstrekninger som er åpnet opp for 12 tonns aksellast. Tilslutt vil forskriftsfesting også gjøre det lettere for veieier (da spesielt i de tilfellene hvor dette er en fylkeskommune eller kommune) å ha kontroll på hvilke vekt som tillates på den enkelte vegstrekning.

Forslaget om forskriftsfesting innebærer at vi vil foreslå at 12 tonns vegnettet blir angitt på samme måte som andre "spesialvegnett" som vegnett for tømmervogntog og for modulvogntog. Det ligger imidlertid en utfordring i det faktum at dagens mobilkranvegnett består av både riksveger og fylkesveger. Da mobilkranvegnettet ble opprettet hadde alle vegene som ble innlemmet i vegnettet status som riksveg. Fra og med 1. januar 2010 ble imidlertid en hel del riksveger gjort om til fylkesveger. Dette medførte også at deler av mobilkranvegnettet ble gjort om til fylkesveg. Omklassifiseringen til fylkesveg medførte imidlertid ikke noen realitetsendring. Dispensasjonskontoret hos Region Øst har fortsatt med å gi dispensasjoner til kjøring med inntil 12 tonns aksellast på det samme vegnettet som før 1. januar 2010.

En forskriftsfesting medfører at ansvaret for 12 tonns vegnettet ikke lenger vil ligge hos dispensasjonskontoret ved Region øst. Hvilke vegstrekninger som inngår i 12 tonns vegnettet vil isteden bli fastsatt etter samme system som for andre veglister.

Vegdirektoratet har myndighet til å bestemme at det skal opprettes et eget riksvegnett hvor mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan få dispensasjon til å kjøre med 12 tonns aksellast. Vegdirektoratet foreslår at disse vegene angis i en vegliste som blir et eget punkt i

riksveglisten for spesialtransport. Regionenes rolle i dette blir den samme som ved fastsettelsen av alle andre veglister. Regionene skal informere Vegdirektoratet om hvilke riksvegstrekkninger innenfor sin region som kan åpnes opp for 12 tonn. På bakgrunn av informasjonen fra regionene forskriftsfester Vegdirektoratet en gang pr. år de riksvegene som kan åpnes opp for 12 tonns aksellast.

Før man kan forskriftsfeste de riksvegene hvor det i dag gis dispensasjon til mobilkraner med 12 tonns aksellast må det foretas en gjennomgang av mobilkranvegnettet for å sjekke ut at kapasiteten på bruene er tilfredsstillende. Dette gjelder spesielt de vegstrekkningene som er åpnet opp for mobilkraner med flere enn 5 aksler, men som samtidig ikke er en del av 100 tonns vegnettet. Vegdirektoratet vil sende et notat til regionene med som vil inneholde en beskrivelse av hvilke bruene som må sjekkes ut.

Første gang en riksvegliste for mobilkran/betongpumpebil/liftbil med aksellast inntil 12 tonn. blir forskriftsfestet vil Vegdirektoratet tilstrebe at den skal inneholde de riksvegene hvor det gis dispensasjon til dette i dag. Deretter vil Vegdirektoratet så langt det er mulig ut fra ressursituasjonen sørge for at de riksveger som kan åpnes opp for 12 tonns aksellast blir åpnet.

Når det gjelder fylkes- og kommunale veger er det innenfor de rammene forskrift om bruk av kjøretøy setter opp til den enkelte fylkeskommune eller kommune selv å bestemme hvilke aksellaster og totalvekter som skal tillates for vegen innenfor de rammene forskrift om bruk av kjøretøy setter. For at det skal bli et mest mulig helhetlig vegnett for mobilkran, betongpumpebil og liftbil vil Vegdirektoratet anbefale at det i hvert fylke blir opprettet et vegnett bestående av de fylkes- og kommunale veger hvor det kan gis dispensasjon til kjøring med 12 tonns aksellast.

Vegdirektoratet anbefaler også at disse vegene skal angis som en egen vegliste i den fylkes- og kommunale veglisten for hvert enkelt fylke. Når det gjelder prioritering av hvilke veger som kan åpnes vil Vegdirektoratet på det sterkeste anbefale at regionene sørger for å ha de fylkesvegene som inngår i dagens mobilkranvegnett klare til forskriftsfesting på det samme tidspunkt som riksveglisten er klar til forskriftsfesting. Vegdirektoratet anbefaler derfor at regionene snarest starter opp med en gjennomgang av de fylkesvegene som inngår i dagens mobilkranvegnett. Vegdirektoratet vil også sende et notat til regionene med en beskrivelse av den jobben vi anbefaler blir utført.

Hvis ikke dette blir gjort vil vegnettet hvor det kan gis dispensasjon til kjøring med 12 tonns aksellast bli mindre enn dagens mobilkranvegnett noe Vegdirektoratet mener vil få uheldige konsekvenser for bransjen.

På samme måte som andre veglister skal veglisten som angir 12 tonns vegnettet i riksveglisten og i veglisten for fylkes- og kommunale veger for hvert fylke oppdateres en gang i året. Ved den årlige revisjonen skal alle veger som er klarert for 12 tonns aksellast åpnes opp for dette. Dette blir altså helt likt det systemet som gjelder for vegnettet for tømmertransport med lengde inntil 22 meter (24,00 meter) og totalvekt inntil 56 tonn.

Juridisk sett mener Vegdirektoratet også at vi med samme begrunnelse som for veglister generelt kan unnlate å sende disse veglistene på høring.

Vi foreslår at veglisten for 12 tonns vegnettet blir bygget opp på samme måte som dagens mobilkranveglister. Det betyr at vegnettet blir inndelt i 3 klasser:

- Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med 2 eller aksler
- Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med 4 eller 5 aksler
- Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med 6 eller flere aksler

Veglisten blir seende slik ut:

Riksveg nr.	Strekning	Tillates kjørt med dispensasjon uten tidsbegrensning		
		2 og 3 aksler	4 og 5 aksler	6 og flere aksler
???	Strekning [Strekning åpnet for mobilkran etc. med 2 og 3 aksler (totalvekt inntil 36 tonn)]	X		
???	Strekning [Strekning åpnet for mobilkran etc. med 4 og 5 aksler (totalvekt inntil 60 tonn)]	X	X	
???	Strekning [Strekning åpnet for mobilkran etc. med 6 eller flere aksler (totalvekt inntil 65 tonn)]	X	X	X

Kryss (X) betyr her at det tillates kjørt med dispensasjon med tidsbegrensning. Ved fravær av kryss må det undersøkes om det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for strekningen for den aktuelle mobilkranen i 72-tonnsveglister. Dersom strekningen ikke er oppført i 72-tonnsveglister, vil det ikke være tillatt å anvende mobilkran etc. med et slikt antall aksler på strekningen.

Dette innebærer at det på noen veger vil være tillatt med mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med maks 3 aksler, noen veger vil være åpnet opp for maksimalt 5 aksler og noen veger vil være åpnet opp for 6 eller flere aksler. Det vil bli foreslått tatt inn en egen tabell som angir tillatt aksellast og last fra akselkombinasjoner for mobilkraner og tilsvarende utstyr på 12 tonns vegnettet i forskriftsforslagets § 5-8 nr. 4 bokstav b jf. kommentar til denne bestemmelsen. Totalvekten på dette vegnettet skal beregnes etter totalvektstabellen i § 5-8 nr. 4 bokstav c jf. også kommentarene til denne bestemmelsen. Største tillatte totalvekt det kan gis dispensasjon til vil være 65 tonn.

Fremfor å gi dispensasjon for et år av gangen vil Vegdirektoratet foreslå at dispensasjon til å kjøre på vegnettet som er åpnet opp for 12 tonns aksellast skal gis uten tidsbegrensning, slik at man slipper å måtte søke om dispensasjon en gang pr. år.

En forskriftsfesting av dagens dispensasjonspraksis for mobilkraner innebærer en forskriftsfesting av at mobilkraner kan få dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med aksellaster på inntil 12/21/26 tonn på henholdsvis enkelaksel/boggi og trippelboggi på et nærmere avgrenset vegnett. Mobilkraner får da på det vegnettet som blir åpnet opp for 12 tonns aksellast mer fordelaktige vilkår enn motorredskap og spesialtransporter av udelbart gods som får dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre aksellast på 11 tonn på en enkelt akse (11,5 tonn på drivaksel). Tillatte aksellaster på boggi og trippelboggi er like de som er tillatt for mobilkraner.

I Norge vil vi imidlertid tilstrebe – i hvert fall så lenge infrastrukturen vår tillater det – at vi ikke opererer med strengere vilkår enn det de gjør i EU, slik at spesialtransportene kan kjøre fritt over landegrensene. På bakgrunn av dette vil Vegdirektoratet i dette arbeidet også se hen til retningslinjene for spesialtransport ”European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports” Dette dokumentet er utarbeidet av en ekspertgruppe bestående av representanter fra ulike medlemsland. Arbeidsgruppa ble nedsatt av general direktoratet for energi og transport i EU-kommisjonen (nå generaldirektoratet for mobilitet og transport, DG MOVE). Mobilkraner er omtalt i kapittel 8 i dette dokumentet. Det fremkommer her at ekspertgruppen anbefaler at 12 tonn skal være største tillatte aksellast for mobilkraner. Ved å tillate en slik aksellast er vi dermed på linje med det ekspertgruppa i EU anbefaler. Retningslinjene omtaler imidlertid ”Mobile cranes and similar equipment” og det uttales at det er de samme hensynene for å kunne forflytte seg på vegnettet også gjør seg gjeldende for tilsvarende utstyr som pumpebiler og sammenkoblede kraner, slik at disse kjøretøytypene kan forflyttes rundt på samme vilkår som mobilkraner. Dette blir nærmere omtalt nedenfor.

“European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports” anbefaler også 12 tonn som største tillatte aksellast for spesialtransporter generelt. Det uttales imidlertid at det på grunn av infrastrukturmessige ikke vil være mulig å tillate slik aksellast i de fleste medlemsstater på det nåværende tidspunkt.

På bakgrunn av dette kan det reises spørsmål om hvorfor dispensasjon uten tidsbegrensning til aksellaster inntil 12 tonn kun skal være forbeholdt mobilkraner og ikke skal kunne gis til de andre kjøretøytypene som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning jf. ovenfor. Begrunnelsen er at man av hensyn til slitasjen på vegger og bruer søker å begrense det totale belastningsbildet på vegnettet. Dersom det skal tillates at andre kjøretøy kan få tilsvarende aksellast som mobilkranene risikeres det at bærelaget i vegen kan bli skadet på grunn av for mange store lastvekslinger, med omfattende reparasjonskostnader som konsekvens. På bakgrunn av dette er det ønskelig at antall kjøretøy som tillates med aksellaster på 12 tonn skal begrenses.

Etter Vegdirektoratets oppfatning står mobilkraner i en særstilling i forhold til andre typer motorredskaper ved at andre typer motorredskap som f.eks. dumpere ikke i samme grad som mobilkraner har behov for å enkelt kunne forflyttes mellom ulike oppdragsgivere. En dumper blir stort sett brukt til anleggsvirksomhet og er som regel stasjonert på samme sted over lengre perioder. Dersom dumperne skal forflyttes kan de få dispensasjon etter aksellasttabellen og totalvekttabellen for dispensasjon uten tidsbegrensning jf. dagens Vedlegg 2 til bruksforskriften nr. 1 bokstav b jf. bokstav c. (Denne bestemmelsen foreslås nå flyttet til ny § 5-8). Dersom de største akselvekter eller totalvekter for dispensasjon uten tidsbegrensning overskrides, kan dumperen bli fraktet som spesialtransport etter reglene for transport av et udelelig kolli jf. dagens bestemmelser i bruksforskriften § 5-6 nr. 2 jf. Vedlegg 2 nr. 1 bokstav a, c og d. Vegdirektoratet vil også bemerke at mobilkraner er konstruert for større hastigheter og egner seg derfor bedre til kjøring sammen med annen trafikk enn andre motorredskap. At man ønsker at tunge saktegående motorredskaper i størst mulig grad skal fraktes som spesialtransport fremfor å kjøre sammen med annen trafikk er også et argument for å kunne ha mer fordelaktige dispensasjonsvilkår for mobilkraner.

Etter Vegdirektoratets oppfatning fungerer denne ordningen godt i dag. Opplysninger fra dispensasjonsmyndigheten i Region øst tilsier heller ikke at det er behov for at andre motorredskaper enn mobilkraner får dispensasjon til aksellast inntil 12 tonn. Det faktum at mobilkraner som nevnt havner inn under kjøretøygruppe N3 i det nye godkjenningsdirektivet 2007/46/EF, kan også tale for at mobilkraner skal behandles annerledes enn andre

motorredskap. I dette ligger det en erkjennelse av at mobilkraner har et større behov enn kjøretøy som blir klassifisert som motorredskap for å kunne kjøre på offentlig veg. Vegdirektoratet mener således at det er legitime grunner for at mobilkraner skal ha den fordel at de får dispensasjon til høyere aksellaster enn andre motorredskap, da mobilkraner har et større behov for å forflytte seg rundt på vegnettet enn motorredskap med tilsvarende aksellaster.

Mobilkran skiller seg fra vogntog beregnet på transport av udelbart gods ved at akselavstanden er mindre. Vogntog beregnet på transport av udelbart gods (trekkbil med tilhenger) har lengre akselavstander enn mobilkraner, og kan derfor lettere kan tilpasse seg den aksellasten som er tillatt for ordinær dispensasjon uten tidsbegrensning. Vegdirektoratet vurderer det derfor slik at disse transportene ikke har et tilsvarende behov for å kjøre med aksellaster inntil 12 tonn.

8.1.2 Betongpumpebil og liftbil

I Norge er det i dag praksis for å gi dispensasjon uten tidsbegrensning til betongpumpebiler på samme vilkår som det gis dispensasjon til motorredskap og vogntog som transporterer eller er konstruert for å transportere udelbart gods. Denne ordningen må på samme måte som for mobilkranvegnettet forskriftsfestes. I tråd med de ovennevnte retningslinjer må betongpumpebiler kunne ha tilsvarende aksellaster som mobilkraner på det vegnettet som er åpnet opp for 12 tonns aksellast for mobilkraner. Dette fordi de hensynene som taler for at mobilkraner skal ha høyere aksellaster også gjelder for betongpumpebiler. På denne bakgrunn foreslås det at det på veger hvor det tillates at mobilkraner får kjøre med 12 tonns aksellast vil det samme gjelde for betongpumpebiler.

Dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen Region øst opplyser om at betongpumpebiler har behov for å kunne få dispensasjon til å benytte hele Bk 10 vegnettet for å kunne komme frem til ulike oppdragssteder. En betongpumpebil med 12 tonns aksellast vil bare kunne benytte "mobilkranvegnettet" og må demontere utstyr dersom den skal kunne komme frem til byggeplasser som ikke ligger innenfor dette vegnettet. På bakgrunn av dette er Vegdirektoratet av den oppfatning at det antakelig ikke vil være spesielt interessant å gå til innkjøp av betongpumpebiler konstruert for 12 tonn aksellast. Trafikken med så tunge betongpumpebiler vil derfor sannsynligvis ikke være spesielt omfattende. Merbelastningen av vegnettet vil antakeligvis ikke være veldig stor dersom det åpnes for 12 tonns aksellast også for betongpumpebiler.

Når det gjelder liftbiler har vi ingen tilsvarende praksis ved at de får dispensasjon til å kunne kjøre med høyere aksellaster enn det som tillates generelt. Da de ovennevnte retningslinjene også omtaler "articulated booms" er vi av den oppfatning at også liftbiler bør få kjøre med tilsvarende aksellaster som mobilkraner og betongpumpebiler. For å oppnå dette foreslås det at liftbiler på Bk10 veger skal kunne få dispensasjon uten tidsbegrensning på samme vilkår som motorredskap, mobilkraner, betongpumpebiler og vogntog som transporterer eller er beregnet for å transportere udelelig last. På det såkalte "mobilkranvegnettet" foreslås det at liftbiler også kan få dispensasjon til å kunne kjøre med 12 tonns aksellast. På samme måte som for betongpumpebiler antar vi at også liftbilene har behov for å kunne benytte hele Bk 10 vegnettet for å komme frem til oppdragsgiver uten å måtte demontere utstyr. På bakgrunn av dette antar Vegdirektoratet at det heller ikke for liftbiler vil være spesielt interessant å kjøre med 12 tonns aksellast slik at den faktiske merbelastningen på veger og bruer vil være minimal. Liftbiler er bygget på lastebilchassis og havner innunder kjøretøykategori N. De

liftbilene som det vil være aktuelt å gi dispensasjon til å kjøre med større aksellaster vil høre innunder kjøretøykategori N3.

Betongpumpebiler og liftbiler har som sagt det samme behovet som mobilkraner til å kunne forflytte seg rundt på vegnettet. Så lenge det i EUs retningslinjer for spesialtransport uttales at disse kjøretøytypene bør behandles på like vilkår er det vanskelig å begrunne hvorfor vi i vårt nasjonale regelverk ikke skal behandle disse kjøretøytypene likt.

På bakgrunn av de ovennevnte vurderinger foreslås det at betongpumpebiler og liftbiler på samme vilkår som mobilkraner skal få lov til å kjøre med de samme aksellastene som mobilkraner på det vegnettet som er beregnet for å tåle 12 tonn aksellast.

Hvordan dette skal fremkomme av forskriftsverket blir kommentert nærmere under § 5-8.

8.1.3 Dimensjoner for mobilkran, betongpumpebil og liftbiler.

Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler blir klassifisert som kjøretøy i gruppe N3 og er således omfattet av bestemmelsene i direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF. Etter direktivets bestemmelser er største tillatte bredde for slike kjøretøy 2,55 meter. Unntak kan bare gjøres dersom kjøretøyene transporterer eller er konstruert for å transportere udelbar last, eller faller innunder en av unntaksbestemmelsene i art 4 nr. 4 bokstav a eller b.

All den tid mobilkraner har blitt klassifisert som motorredskap i Norge er de i dag i utgangspunktet underlagt bestemmelsene om største tillatte lengde og bredde for motorredskap, som både for dispensasjon uten tidsbegrensning og uten dispensasjon er på henholdsvis 3,25 og 14 meter.

For lengdens vedkommende er det til forskjell fra andre motorredskaper i dag praksis for at det ikke er noe øvre grense for hvor lange mobilkraner kan være så lenge sporingskravet er oppfylt. Av fast og langvarig forvaltningspraksis følger det at sporingskravet for en mobilkran er oppfylt ved at den skal kunne kjøre mellom to konsentriske sirkler med bredde med radius på henholdsvis 14,00 meter og 7,30 meter.

De eneste kravene som er satt i praksis er at mobilkraner må ha ledsagerbil dersom lengden overskrider 18 meter, dersom lengden overskrider 16 meter og bredden overstiger 2,75 meter og som for all annen spesialtransport; når bredden overskrider 3 meter jf. dagens bestemmelse i Vedlegg 2 nr. 3 bokstav b. Dette foreslås videreført i forskriftsforslagets § 5-11 nr. 3.

På bakgrunn av at vi i tråd med European Best Practice Guidelines ønsker å gi betongpumpebiler og liftbiler de samme vilkår som mobilkraner, foreslås det at dagens praksis for mobilkraner også skal gjelde for betongpumpebiler og liftbiler.

Bestemmelsene om de største tillatte dimensjoner for mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler forskriftsfestes. Hvordan disse reglene skal fremkomme i forskriftsverket er kommentert i forbindelse med §§ 5-6, 5-8, 5-9.

8.1.4 Forholdet til direktiv 96/53/EF

Som nevnt setter direktiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF grenser for hvor store dimensjoner som kan tillates for kjøretøy. Etter direktivets artikkel 1 får direktivet anvendelse

på motorvogner i gruppe M2, M3, N2 og N3 og på deres tilhengere i gruppe O3 og O4. Av direktivets artikkel 4 nr. 1 fremkommer det videre at medlemsstatene ikke skal tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøy eller vogntog for nasjonal transport av gods på enkeltkjøretøy som er lenger enn 12 meter og bredere enn 2,55 meter jf. direktivets art. 4 nr. 1 bokstav a jf. vedlegg I pkt. 1.2.

Etter direktivets art. 4 nr. 3 kan kjøretøy eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner bare tillates på grunnlag av særskilte tillatelser utstedt av vedkommende myndigheter, uten forskjellsbehandling eller på grunnlag av lignende ikke diskriminerende ordninger som avtales med disse myndighetene fra sak til sak, dersom disse vogntogene frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last.

Etter art. 4 nr. 4 kan det også gjøres unntak for kjøretøyer eller vogntog for godstransport som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker konkurransen i internasjonal godstransport selv om deres dimensjoner avviker fra det som er tillatt generelt.

Transportvirksomheten skal anses for ikke å ha betydelig innvirkning på internasjonal konkurranse i transportsektoren i følgende to tilfeller:

1. transportvirksomheten utføres på en medlemsstats territorium av spesialkjøretøy eller spesialvogntog under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater for eksempel transport knyttet til skogsdrift og skogbruk,
2. medlemsstater som tillater at transportvirksomhet utføres på deres territorium av kjøretøyer eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg 1, tillater også at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg 1, tillater også at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg 1, brukes i slike kombinasjoner at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert foretak har like konkurransevilkår (modulær fremgangsmåte).

Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler blir klassifisert som kjøretøy i gruppe N3 og er således omfattet av bestemmelsene i direktivet. I Norge tillater vi som sagt at dimensjonene på mobilkraner overskrider 2,55 meter. I følge European Best Practice Guidelines anbefales det også at medlemslandene skal tillate mobilkraner å ha større bredde enn 2,55 meter. Da mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler ikke transporterer gods eller er konstruert for å transportere gods faller de ikke innunder noen av unntaksbestemmelsene i artikkel 4 nr. 3 og 4.

Vegdirektoratet mener likevel at det ikke er direktivstridig å tillate at mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler kan ha større dimensjoner enn det som tillates generelt for enkeltkjøretøy. Bakgrunnen for dette er at mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler ikke transporterer gods. Etter artikkel 4 nr. 1 bokstav a gjelder bestemmelsene om de største tillatte dimensjoner for ” Vehicles or vehicle combinations for the national transports of goods”. Vegdirektoratet tolker således ordlyden i direktivet dit hen at kjøretøy som ikke er konstruert for godsbefordring, som mobilkran, liftbil eller betongpumpebil, ikke er omfattet av bestemmelsene om de største tillatte dimensjoner i direktivets artikkel 4. Etter Vegdirektoratets syn er således direktivet ikke til hinder for at vi kan tillate at større

dimensjoner for mobilkraner, liftbiler og betongpumpebiler. Til støtte for denne tolkningen anføres det også at det som nevnt fremkommer av European Best Practice Guidelines at medlemsstatene bør tillate at mobilkraner og tilsvarende utstyr bør kunne få lov til å kjøre med dimensjoner som overskrider henholdsvis 12,00 meter og 2,55 meter.

8.2 Besvarelse av brev fra kranutleierne vedrørende ønske om å ta i bruk 6-akslede mobilkraner med totalvekt inntil 72 tonn i Norge. Kommentar til definisjon av mobilkranvegnettet, besvarelse av brev fra kranutleierne.

Kranutleiernes landsforbund har både per brev og i møter med Vegdirektoratet, sist i brev av 5. september 2007, tatt opp forskjellige problemstillinger knyttet til forflytting av mobilkraner på vegnettet. Svaret kranutleierne har blitt møtt med så langt er at deres innspill vil bli behandlet i forbindelse med revisjonen av vektor og dimensjoner.

Bransjen etterlyser en videreutvikling og formalisering av mobilkranvegnettet slik at det blir enklere å forflytte kranene mellom ulike oppdragssteder, herunder også forflytning mellom de største byene. Andre forhold som er presentert overfor Vegdirektoratet:

- økning av totalvekten på mobilkranvegnettet til 72 tonn, dvs. 6 akslinger à 12 tonn. Vegdirektoratet vil under dette punktet bemerke at det i European Best Practice Guidelines er anbefalt at 72 tonn bør være tillatt totalvekt for mobilkraner og tilsvarende utstyr på enkelte ”korridorer” og for dispensasjon med tidsbegrensning
- endre grensen for individuelle avstander i trippelboggier, herunder også et ønske om å øke tillatt last på slike kombinasjoner til 36 tonn
- gjennomgang og innskjerping av reglene for utvidelse av 12-tonnsvegnettet overfor landets vegkontorer
- en mer effektiv behandling av dispensasjonssøknader spesielt der det forutsettes gjennomregning av bruer
- vegliste for mobilkranvegnettet tilgjengelig på Internett
- inkorporere mobilkranvegnettet i 100-tonnsvegnettet

I det følgende vil vi drøfte i hvilken grad vi kan imøtekomme kranutleierenes ønsker innenfor de rammene vi anser for å være forsvarlige i forhold til belastning/slitasje på infrastrukturen. Det vil bli foreslått regelverksendringer for å bidra til å bedre vilkårene for å bruke mobilkraner og tilsvarende utstyr på offentlig veg i Norge. Forslagene til regelendringer vil imidlertid berøre både økonomiske prioriteringer og bemanningsmessige forhold.

For det første vil vi som nevnt foreslå å forskriftsfeste et vegnett hvor det vil være tillatt å kjøre med 12 tonns aksellast. Dersom dette vegnettet blir forskriftsfestet innebærer det som sagt at Statens vegvesen må sørge for at alle veger som kan åpnes for 12 tonns aksellast blir åpnet og at det foretas en årlig oppdatering av dette vegnettet. Selv om vegnettet blir forskriftsfestet vil det fortsatt være et ganske oppstykket vegnett som kan åpnes opp for mobilkraner. Årsaken til dette er at mobilkranenes negative påvirkning hovedsakelig er et problem i forhold til bruens bæreevne. Hovedgrunnen til dette er stor last fra akslinger/akselkombinasjoner og at relativt kort avstand fra første til siste aksel gir kjøretøyet høy lastkonsentrasjon og dermed medfører en større belastning på bruer enn det et vogntog som transporterer udelbart gods vanligvis gjør. For bruene er problemet knyttet til de som er prosjektert for trafikklast som er eldre enn SVV/1969. Disse har stort sett samme kapasitet som dagens brukslast, men lite eller ingenting å gå på utover dette. De representerer en betydelig del av brumassen og de ligger til dels spredt ut i vegnettet som flaskehals.

En rekke vegstrekninger og kjøreruter er gjennomregnet. Mangelen på et sammenhengende vegnett som kan benyttes av mobilkraner, skyldes enten at det er bruer som ikke har kapasitet til å tåle belastningene fra slike kjøretøy eller at strekninger ikke er gjennomregnet. Dersom vårt forslag om å forskriftsfeste mobilkranvegnettet blir vedtatt vil det som nevnt likevel bero på en prioritering hvor mye ressurser man velger å bruke på å gjennomregne veger slik at alle strekninger som kan åpnes opp for 12 tonns aksellast faktisk blir åpnet. Dette vil være et omfattende og kostbart arbeid som må tas gradvis. På steder hvor det er bruer som er for svake må det vurderes om brua skal forsterkes eller eventuelt skiftes ut. Vegdirektoratet vil i denne forbindelse også trekke frem at det skal tas med i NTP for perioden fra 2014-2023 at SVV vil arbeide med å kartlegge flaskehalsen på tømmervogntognettet og vurdere mulighetene for å fjerne disse. Hvis man kommer til at en eller flere av disse flaskehalsene fjernes ved at det bygges nye bruer må man også påse at de nye bruene som bygges også vil tåle trafikk av mobilkran, betongpumpebil og liftbil med inntil 12 tonns aksellast. Ved forsterking av eksisterende bruer vil man tilstrebe å tilfredsstille krav til bæreevne også for mobilkran/betongpumpebil/liftbil med inntil 12 tonns aksellast.

Det skal også nevnes her at man ved en slik forsterkning også vil tilstrebe å få flest mulig bruer godkjent for å kunne tåle transport av udelbart gods med en totalvekt inntil 100 tonn.

8.2.1 Kommentarer til kranutleierens ønske om å ta i bruk mobilkran med totalvekt inntil 72 tonn, samt kommentarer til forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet

8.2.1.1 Innledning

Kranutleierens landsforbund har uttalt et sterkt ønske om å få lov til å ta i bruk mobilkraner med 6-aksler og totalvekt inntil 72 tonn på norske veger. Slike mobilkraner tillates ikke brukt på offentlig veg i dag da de overskrider største tillatte totalvekt (65 tonn) for dispensasjon uten tidsbegrensning både generelt og på 12 tonnsvegnettet.

Bakgrunnen for at kranutleierne ønsker å ta i bruk disse kranene er at de nyeste og sikreste mobilkranene blir bygd med 6-aksler og 72 tonn totalvekt. 72 tonn totalvekt er også anbefalt som største tillatte totalvekt for mobilkraner/betongpumpebil/liftbil i «European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transport». I tillegg så er det et faktum at 65 tonn er en upraktisk største tillatte totalvekt for mobilkraner. Hvis man i dag har en 6-akslet mobilkran kan man ikke belaste alle akslene opp til største tillatte aksellast på 12 tonn. Det er ønskelig fra kranutleierens side å kunne utnytte største tillatte aksellast fullt ut også på mobilkraner med 6 aksler.

Da det er slik at kranutleierne har et behov for å kunne ta i bruk større mobilkraner og den løsningen de ønsker også sammenfaller med de anbefalinger som er gitt i «European Best Practice Guidelines For Abnormal Transport» vil Vegdirektoratet forsøke å imøtekomme dette ønsket så godt som det lar seg gjøre ut i fra hensynene til bevaring av infrastruktur og trafiksikkerhet. På bakgrunn av «European Best Practice Guidelines For Abnormal Transport» gjelder vurderingene i det følgende for betongpumpebil og liftbil i tillegg til mobilkraner.

Det har frem til nå vært forutsatt at kjøring med mobilkraner skal foregå sammen med øvrig trafikk og uten spesielle restriksjoner ut over det som framgår av utstedt dispensasjon. Etter dagens regelverk tillates mobilkraner ikke med aksellaster/vekter som krever følge av Statens

vegvesen. Dette følger av nåværende bestemmelse i bruksforskriften § 5-6 nr. 2 første ledd, jf. vedlegg 2 til forskriften nr. 1 bokstav c. Dermed kan ikke bruer passeres med dispensasjon gitt for hver enkelt tur, hvilket betyr at mobilkranene for eksempel ikke kan forflyttes under samme betingelser som spesialtransporter med udelbart gods ved at de kjøres sakte, sentrisk og med følge over svake bruer. Dette er årsaken til at 6-akslede mobilkraner med totalvekt inntil 72 tonn ikke kan kjøres på offentlig veg i dag.

8.2.1.2 Forskriftsfestingen av 100 tonns vegnettet

Statens vegvesen Region øst har gjennom gjeldende § 6-2 annet punktum hjemmel til å gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg. Dette innebærer at Region øst også har hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for større aksel- og totalvekter enn det som følger av vedlegg 2 pkt. 1. Ved bruk av denne adgangen har det utviklet seg praksis for å innvilge dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 100 tonn på et avgrenset vegnett (det såkalte «100-tonnsvegnettet»). Det samme gjelder dispensasjon for aksellast 12/24/30 tonn på henholdsvis enkel, boggi- og trippelboggiaksel.

100 tonns vegnettet er da i likhet med det ovennevnte 12 tonns vegnettet et vegnett som har utviklet seg gjennom praksis. I likhet med 12 tonns nettet fremmer vi også forslag om at 100 tonns vegnettet skal forskriftsfestes. De samme hensynene som taler for forskriftsfesting av 12 tonns vegnettet gjør seg også gjeldende for 100 tonns vegnettet jf. punkt 8.1.1. Ved å forskriftsfeste denne praksisen vil slike dispensasjoner nå kunne gis med hjemmel direkte i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Dette innebærer også at hjemmel til å innvilge slike dispensasjoner vil tilligge regionvegkontoret ved transport innen en region og Region øst ved transport gjennom flere regioner, på lik linje med andre dispensasjoner for transport av udelbart gods.

Forskriftsendringen innebærer altså en utvidelse av regionvegkontorets myndighet til å gi dispensasjoner for vekt. I dag har regionvegkontoret kun hjemmel til å gi dispensasjon for de aksellaster som angitt i gjeldende vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a, det vil si 12/21/28 tonn, og totalvekt 80 tonn. Dispensasjon for større vekter enn dette må gis med hjemmel i gjeldende § 6-2 av Region øst.

Forskriftsfestingen innebærer for det første at regionvegkontorene som sagt får utvidet sin myndighet til å gi dispensasjoner for aksellast og totalvekt på et nærmere angitt vegnett. Dette vil redusere belastningen på Region øst som særinstans i slike saker. Videre får forskriftsfestingen den konsekvens at dersom vegstrekningen er omfattet av 100-tonnsvegnettet, vil utgangspunktet være at det ikke skal særlige omstendigheter til for at dispensasjon skal innvilges. Er vilkårene med hensyn til godsets udelbarhet og aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt innenfor det som følger av forslaget § 5-9 nr. 3 og 4, jf kommentarer nedenfor vil særlige omstendigheter måtte gjøre seg gjeldende for at dispensasjon *ikke* skal innvilges. Dette innebærer en forskjell fra dagens regelverk hvor slike dispensasjoner må gis med hjemmel i bruksforskriftens unntaksbestemmelse. Vilåret er da, selv om det ikke kommer direkte til uttrykk i forskriftsteksten, at særlige omstendigheter må gjøre seg gjeldende for at dispensasjon skal innvilges. Det må i dag altså foretas en skjønsmessig vurdering av om det skal gis dispensasjon, noe som innebærer at det ikke er sikkert at dispensasjon faktisk gis. Ved å gi en bestemmelse om 100-tonnsvegnettet i kapittel 5 fjernes mye av denne usikkerheten. Det skal likevel bemerkes at forslaget § 5-9 nr. 3

bokstav b og nr. 4 jf. kommentarer nedenfor er «kan»-bestemmelser. I dette ligger det at det *kan* forekomme forhold som medfører at dispensasjon likevel ikke innvilges.

Det er kun på strekningene som fremgår av disse veglistene det kan gis dispensasjon for totalvekt inntil 100 tonn og aksellaster på 12/24/30 tonn. Dersom det søkes dispensasjon for slike aksel- og totalvekter på veger som ikke er inntatt i veglistene for 100-tonnsvegnettet, må søknaden behandles av Region øst med hjemmel i forslaget § 5-14 nr. 4.

Når det har blitt søkt om dispensasjon til å frakte udelbart gods med inntil 100 tonn totalvekt har det blitt beregnet hvorvidt bruene på den aktuelle strekningen vil tåle dette. Hvis konklusjonen har vært at bruene på strekningen tåler 100 tonn totalvekt har vegstrekningen blitt innlemmet i 100 tonns vegnettet. Ved passering av en del bruer på dette vegnettet blir det ved innvilgelse av dispensasjonen stilt krav om at transportene må ha følge fra Statens vegvesen og at brua passerer sakte og sentrisk jf. dagens bestemmelse i § 5-6 nr. 2 første ledd jf forskriftsforslagets § 5-9.

I forbindelse med revisjonsarbeidet har Vegdirektoratet foretatt en gjennomgang av de riksveger som inngår i dagens 100 tonns vegnett. Resultatet av denne gjennomgangen er at det foretas en kvalitetssikring av noen riksvegstrekninger før de kan forskriftsfestes. Vegdirektoratet vil snarest utarbeide et notat til regionene om hva denne kvalitetssikringsjobben består i slik at den blir utført så snart som overhodet mulig.

Første gang en riksvegliste for transport av udelbart gods blir forskriftsfestet vil Vegdirektoratet tilstrebe at den skal inneholde de riksvegene hvor det gis dispensasjon til 100 tonn i dag. Deretter vil Vegdirektoratet så langt det er mulig ut fra ressursituasjonen sørge for at de riksveger som kan åpnes opp for 12 tonns aksellast blir åpnet.

Dagens 100 tonns vegnett består på samme måte som 12 tonns vegnettet av både riksveger og fylkesveger. På lik linje som for 12 tonns vegnettet anbefaler vi at det blir tatt inn en egen vegliste for 100 tonn i de fylkes- og kommunale veglistene for hvert fylke. Vegdirektoratet anbefaler at listene oppdateres årlig.

Når det gjelder fylkes- og kommunale veger er det innenfor de rammene forskrift om bruk av kjøretøy setter opp til den enkelte fylkeskommune eller kommune selv å bestemme hvilke aksellaster og totalvekter som skal tillates for vegen innenfor de rammene forskrift om bruk av kjøretøy setter.

For at det skal bli et mest mulig helhetlig vegnett for 100 tonn er Vegdirektoratets tilrådning at det i hvert fylke blir opprettet et vegnett bestående av de fylkes- og kommunale veger hvor det kan gis dispensasjon til kjøring med 100 tonn totalvekt. Når det gjelder prioritering av hvilke veger som kan åpnes vil Vegdirektoratet på det sterkeste anbefale at regionene sørger for å ha de fylkesvegene som inngår i dagens 100 tonns vegnett klare til forskriftsfesting på det samme tidspunkt som riksveglisten for 100 tonn er klar til forskriftsfesting.

Vegdirektoratet vil så snart som mulig sende ut et notat til regionene med en beskrivelse av den jobben vi anbefaler blir utført. Vegdirektoratet råder derfor regionene til at de snarest etter at beskrivelsen av jobben er mottatt starter opp med en gjennomgang av de fylkesvegene som inngår i dagens 100 tonns nett.

Hvis ikke dette blir gjort vil vegnettet hvor det kan gis dispensasjon til kjøring med 12 tonns aksellast bli mindre enn dagens mobilkranvegnett noe Vegdirektoratet mener vil få uheldige konsekvenser for bransjen.

Tilslutt vil Vegdirektoratet presisere at det kun er på strekningene som fremgår av disse veglistene for 100 tonn det kan gis dispensasjon for totalvekt inntil 100 tonn og aksellaster på 12/24/30 tonn. Dersom det søkes dispensasjon for slike aksel- og totalvekter på veger som ikke er inntatt i veglistene for 100-tonnsvegnettet, må søknaden behandles av Region øst med hjemmel i forslaget § 5-15 nr. 4. jf kommentarer til dette.

Juridisk sett mener Vegdirektoratet også at vi med samme begrunnelse som for veglister generelt kan unnlate å sende disse veglistene på høring.

8.2.1.3 100 tonns vegnett og kjøring med mobilkran/betongpumpebil/ liftbil med minst 6 aksler og totalvekt inntil 72 tonn

Vegdirektoratet vurderer det slik at det er forsvarlig at en mobilkran/betongpumpebil/liftbil med 6 aksler og totalvekt inntil 72 tonn kan få tidsbegrenset dispensasjon til å kjøre på 100 tonns vegnettet på samme vilkår som transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn. Bakgrunnen er at vi mener det ikke er noen avgjørende forskjell med hensyn til brubelastning mellom en mobilkran med 6 aksler og 72 tonn totalvekt og en transport av udelbart gods med totalvekt på 100 tonn.

Dersom det skal tillates at mobilkraner og tilsvarende utstyr med totalvekt inntil 72 tonn skal kunne få tidsbegrenset dispensasjon betinger dette at regelverket må endres. Forslaget til endring består i at det åpnes opp for at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan få tidsbegrenset dispensasjon på samme måte som for transport av udelbart gods på veger som er åpnet opp for 100 tonn med de restriksjonene på brupasseringer som gjelder for 100 tonns vegnettet.

Hvis forslaget vedtas kan mobilkran, betongpumpebil og liftbil få lov til å kjøre med følge og passere bruer sakte og sentrisk på lik linje med transport av udelbart gods på vogntog på 100 tonns vegnettet. Det er ikke alle bruer på 100 tonns vegnettet som har følgerestriksjoner. Når det blir utstedt en dispensasjon fra A til B vil de bruene hvor det kreves følge og restriksjoner på brupasseringer fremgå av dispensasjonen.

En slik endring av forskriften innebærer ikke bare at det åpnes opp for at mobilkraner og tilsvarende utstyr med totalvekt mellom 65 og 72 tonn kan få tidsbegrenset dispensasjon på 100 tonns vegnettet. Endringen vil også bety at det kan åpnes opp for at mindre mobilkraner, betongpumper og liftbiler kan få tidsbegrenset dispensasjon og kjøre med følge der hvor det er nødvendig på 100 tonns vegnettet. I praksis betyr dette at på en veg hvor det ikke kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til mobilkraner eller tilsvarende med mer enn tre aksler, kan det – dersom det er 100 tonns veg – gis tidsbegrenset dispensasjon til mobilkraner eller tilsvarende utstyr med flere enn 3 aksler.

8.2.1.4 Oppbygging av regelverk for tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil

Vegdirektoratet ønsker å lage et regelverk som på klarest og mest mulig logisk måte angir hvor det er tillatt å kjøre med de ulike kjøretøytypene og hvilke vekter og dimensjoner som

tillates. Dette er viktig av to sidestilte hovedgrunner. Det ene hensynet er at regelverket skal gi best mulig informasjon ut til brukerne slik at risikoen for misforståelser feiltolkninger er minst mulig.

Minst like viktig er et klart hjemmelsgrunnlag av den grunn at det er knyttet sanksjoner til brudd på bestemmelsene. Dersom det er knyttet sanksjoner til brudd på bestemmelsene er det et godt juridisk prinsipp at hjemmelsgrunnlaget for å kunne ilegge sanksjonen er klart og entydig. Dette prinsippet gjelder klart innenfor strafferettens område (f.eks. anmeldelse for å kjøre med et for langt kjøretøy). Når det er knyttet en forvaltningsmessig sanksjon (f.eks. overlastgebyr) til brudd på en bestemmelse er ikke kravet til en klar og entydig hjemmel like sterkt som på strafferettens område, men Vegdirektoratet mener likevel at forutberegnelighet og klarhet i regelverk er sterke hensyn som taler for at hjemmelsgrunnlaget for å kunne ilegge en forvaltningsmessig sanksjon må være klarest mulig.

Tilslutt vil Vegdirektoratet tilstrebe og legge forholdene til rette for at tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil med minst 6 aksler kan gis på et størst mulig vegnett.

I dag er det slik at disse to vegnettene eksisterer uavhengig av hverandre. Bakgrunnen for dette er at når det regnes ut hvorvidt en vegstrekning kan åpnes for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn blir det ikke nødvendigvis samtidig vurdert om strekningen kan åpnes opp for mobilkraner med 12 tonns aksellast og omvendt.

Ovenfor kommenteres det at 12 tonns vegnettet blir inndelt i 3 klasser:

- Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med 2 eller 3 aksler
- Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med 4 eller 5 aksler
- Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med 6 eller flere aksler

Totalvekten beregnes etter totalvektstabellen jf. Vedlegg 2 bokstav d, (§ 5-8 bokstav nr. 3 bokstav c i forslaget til ny forskrift.) Dog allikevel slik at antall aksler er begrensende for tillatt totalvekt. For en mobilkran med 2 aksler kan totalvekten ikke overskride 24 tonn, 3 aksler 36 tonn osv.

I forbindelse med revisjonsarbeidet har Vegdirektoratet foretatt en sammenligning mellom riksvegnettet for 12 tonns aksellast og riksvegnettet for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn. Vilåret for at kjøring med mobilkran/betongpumpebil/liftbil kan tillates er som nevnt at vegen er åpnet opp for 100 tonn. Sammenligningen i det følgende deler riksvegene inn i ulike kategorier og viser hvilke veger som kan åpnes opp for kjøring med mobilkran/betongpumpebil/liftbil med totalvekt inntil 100 tonn:

- Riksveger hvor det i dag gis tidsbegrenset dispensasjon til 100 tonn og dispensasjon uten tidsbegrensning til mobilkraner med inntil 12 tonns aksellast med 4 og 5 aksler eller flere. På disse riksvegene kan det tillates at mobilkran/betongpumpebil/liftbil med minst 6 aksler og totalvekt mellom 65 og 72 tonn kan få tidsbegrenset dispensasjon.
- Riksveger hvor det i dag gis tidsbegrenset dispensasjon til 100 tonn og dispensasjon uten tidsbegrensning til mobilkraner med inntil 12 tonns aksellast med 2 eller 3 aksler. På disse riksvegene kan det tillates at mobilkran/betongpumpebil/liftbil med

flere enn 3 aksler kan få tidsbegrenset dispensasjon. Øvre grense er minst 6 aksler og totalvekt 72 tonn

- Riksveger hvor det i dag gis tidsbegrenset dispensasjon til 100 tonn, men hvor det IKKE tillates at det blir gitt dispensasjon uten tidsbegrensning til mobilkraner med inntil 12 tonns aksellast. På disse riksvegene kan det tillates at mobilkran/betongpumpebil/liftbil kan få tidsbegrenset dispensasjon. Øvre grense er minst 6 aksler og en og totalvekt 72 tonn.
- Riksveger som er åpnet opp for mobilkraner med 12 tonns aksellast med 4 og 5 aksler eller flere, men IKKE for 100 tonn. På disse riksvegene kan det IKKE gis tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil da det IKKE er 100 tonns veg.
- Riksveger som er åpnet opp for mobilkraner med inntil 12 tonns aksellast med 2 og 3 aksler, men IKKE for 100 tonn. På disse riksvegene kan det IKKE gis tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil da det IKKE er 100 tonns veg.

Det er imidlertid vist seg å være en utfordring å lage veglister som på en oversiktlig måte viser hvor det er tillatt å kjøre med hva. Vi har derfor konkludert med at det er nødvendig å utarbeide to veglister, en som viser hvor det er tillatt å kjøre med mobilkraner og tilsvarende inntil 12 tonns aksellast og totalvekt inntil 65 tonn med dispensasjon uten tidsbegrensning og en som angir riksveger hvor det kan gis tidsbegrenset dispensasjon til transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn.

Vilkåret for at mobilkran/betongpumpebil/liftbil kan få tidsbegrenset dispensasjon er som nevnt at vegstrekningen er åpnet opp for 100 tonn. De riksvegene hvor det kan gis tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil er altså de samme riksvegene som er angitt i riksveglisten for 100 tonn. Det kan således hevdes at det er tilstrekkelig å henvise til at de riksvegene hvor det kan gis tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil er angitt i veglisten for 100 tonn.

Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at det på bakgrunn av de ovennevnte hensynene til klarhet i regelverket er nødvendig å opprette en egen riksvegliste som angir de vegstrekningene hvor det kan innvilges tidsbegrenset dispensasjon til mobilkraner og tilsvarende utstyr når antall aksler og totalvekten overskrider det som er tillatt for vegstrekningen etter 12 tonns veglisten. Vi foreslår at denne veglisten skal hete «Vegliste for 72-tonnsvegnett» fordi den angir veger hvor tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil med minst 6 aksler og totalvekt inntil 72 tonn kan innvilges.

Ved å lage en egen vegliste vil det bli bedre synliggjort hvor grensen mellom dispensasjon uten tidsbegrensning og dispensasjon med tidsbegrensning går. Det er som nevnt forskjell på ved hvor mange aksler denne grensa går for de ulike vegstrekningene.

Vegdirektoratet finner det derfor hensiktsmessig at det opprettes en vegliste for 72-tonnsvegnettet som positivt angir de strekningene hvor det kan gis tidsbegrenset dispensasjon og som gir en beskrivelse av årsaken til at det er nødvendig med tidsbegrenset dispensasjon.

For å ivareta de ovennevnte hensyn foreslår Vegdirektoratet at veglisten for 72-tonnsvegnettet utformes slik at den blir motsatt av veglisten for 12 tonns vegnettet.

Kategoriene blir nesten de samme; 2 og 3 aksler, 4 og 5 aksler og 6 eller flere aksler og 6 eller flere aksler med totalvekt fra 65 til og med 72 tonn. Tegnet X vil imidlertid få en annen betydning ved at X settes inn i rubrikken ved de kjøretøyene som må ha dispensasjon med tidsbegrensning. At det ikke står X ved en kjøretøytype betyr altså da at det er tilstrekkelig med dispensasjon uten tidsbegrensning for å ta kjøretøyet i bruk.

En vegstrekning hvor det er nødvendig med tidsbegrenset dispensasjon for å kjøre med mobilkran eller tilsvarende med mer enn 3 aksler med øvre begrensning minst 6 aksler og totalvekt inntil 72 tonn vil bli angitt slik:

Riksveg nr.	Strekning	Trenger dispensasjon med tidsbegrensning			
		2 og 3 aksler	4 og 5 aksler	6 og flere aksler – inntil 65 tonn	6 aksler og flere – 65 til 72 tonn
???	Strekning		X	X	X

En vegstrekning hvor det er nødvendig med tidsbegrenset dispensasjon for å kjøre med mobilkran eller tilsvarende med mer enn 5 aksler med øvre begrensning minst 6 aksler og totalvekt 72 tonn vil bli angitt slik:

Riksveg nr.	Strekning	Trenger dispensasjon med tidsbegrensning			
		2 og 3 aksler	4 og 5 aksler	6 og flere aksler – inntil 65 tonn	6 aksler og flere – 65 til 72 tonn
???	Strekning			X	X

En vegstrekning hvor det er nødvendig med tidsbegrenset dispensasjon for å kjøre med mobilkran eller tilsvarende med mer enn 5 aksler og totalvekt fra 65 tonn og til og med 72 tonn vil bli angitt slik:

Riksveg nr.	Strekning	Trenger dispensasjon med tidsbegrensning			
		2 og 3 aksler	4 og 5 aksler	6 og flere aksler – inntil 65 tonn	6 aksler og flere – 65 til 72 tonn
???	Strekning				X

Strekninger som inngår i 100-tonnsvegnettet men ikke i 12-tonnsvegnettet, slik at også mobilkran etc. med 2 og 3 aksler må ha dispensasjon med tidsbegrensning, vil fremgå slik:

Riksveg nr.	Strekning	Trenger dispensasjon med tidsbegrensning			
		2 og 3 aksler	4 og 5 aksler	6 og flere aksler – inntil 65 tonn	6 aksler og flere – 65 til 72 tonn
???	Strekning	X	X	X	X

Opprettelsen av vegliste for 72-tonnsvegnettet følger den samme prosedyren som er beskrevet for 100 tonns vegnettet da disse vegnettene er identiske. Før det kan forskriftsfestes et 100 tonns vegnett for riksveger må vegnettet gås gjennom og kvalitetssikres. Regionene rådes til å foreta en tilsvarende kvalitetssjekk av de fylkesvegene som inngår i dagens 100 tonns nett. Vegdirektoratet vil snarest sende et notat til regionene som beskriver jobben vi ønsker utført. Vi håper at regionene kan avsette ressurser til å utføre denne jobben da det har avgjørende betydning for hvor stort vegnett mobilkran/betongpumpebil/liftbil med minst 6 aksler og totalvekt inntil 72 tonn kan benyttes på.

Nærmere kommentarer til gjennomføringen av disse foreslåtte regelverksendringene gis i kommentarene til § 5-8 og § 5-9. Vegdirektoratet kommer ikke til å legge ved hvilke riksvegstrekkninger som skal åpnes opp for 12 tonns, 100 tonn og 72 tonn ved denne høringen. Hovedårsaken til dette er at dette er først og fremst av praktisk art – veglistene er ikke laget enda og vi anser det ikke som hensiktsmessig at utsendelsen av høringsbrevet skal settes på vent til disse veglistene blir laget ferdige. Juridisk sett mener Vegdirektoratet også at vi med samme begrunnelse som for veglister generelt kan unnlate å sende disse veglistene på høring.

8.2.1.5 Avsluttende kommentarer om mobilkran/betongpumpebil/liftbil med minst 6 aksler og totalvekt inntil 72 tonn

Vegdirektoratet presiserer at tidsbegrenset dispensasjon til mobilkran/betongpumpebil/liftbil med inntil 12 tonns aksellast ikke kan gis på alle veger som er klassifisert som Veggruppe A eller B i veglister for spesialtransport.

På veger i Veggruppe A som ikke er 100 tonns veg er største tillatte totalvekt for tidsbegrenset dispensasjon til transport av udelbart gods på vogntog 80 tonn. På veger i Veggruppe B er største tillatte totalvekt for tidsbegrenset dispensasjon 65 tonn. Største tillatte aksellast for tidsbegrenset dispensasjon til transport av udelbart gods er 12 tonn på veg i Bk 10 både i Veggruppe A og Veggruppe B.

Regelverket vil altså bli slik at mobilkraner og tilsvarende utstyr kan få dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med inntil 12 tonns aksellast på et nærmere avgrenset vegnett, mens transporter av udelbart gods kan få dispensasjon uten tidsbegrensning til 11 tonns aksellast på alle Bk 10 veger i Veggruppe A og B.

For dispensasjon med tidsbegrensning vil det bli slik at transporter av udelbart gods vil kunne få dispensasjon til å kjøre med 12 tonns aksellast på alle Bk 10 veger i veggruppe A og B mens mobilkran og tilsvarende får dispensasjon med tidsbegrensning til 12 tonns aksellast på

det vegnettet som er åpnet opp for både 12 tonn og for 100 tonn (72 tonns vegnettet jf. nedenfor). Regelverket blir da slik at mobilkraner og tilsvarende utstyr får mer gunstige vilkår enn motorredskaper og transporter av udelbart gods når det gjelder dispensasjon uten tidsbegrensning, mens transporter av udelbart gods får mer gunstige vilkår enn mobilkraner og tilsvarende utstyr når det gjelder dispensasjon med tidsbegrensning (motorredskap får ikke dispensasjon med tidsbegrensning).

Årsaken til mobilkran, betongpumpebil og liftbil med totalvekter inntil 72 tonn ikke kan få tidsbegrenset dispensasjon på veger som er åpnet opp for bare 80 tonn totalvekt (det vil si alle Bk 10/50 veger i veggruppe A og B, er at mobilkraner og tilsvarende som nevnt har kortere avstand fra første til siste aksel enn vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods slik at mobilkraner og tilsvarende utstyr påfører bruene større belastning enn det et vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods gjør).

Det kan anføres at det er lite gunstig trafiksikkerhetsmessig å tillate mobilkraner og tilsvarende utstyr med totalvekt opp til 72 tonn. Vegdirektoratet er på det rene med at det kan være ugunstig for trafiksikkerheten at antallet store og tunge kjøretøy på vegnettet øker. Imidlertid mener vi at forflytningen av mobilkraner og tilsvarende utstyr med totalvekt mellom 65 og 72 tonn vil foregå på en såpass kontrollert måte at det ikke vil utgjøre noen stor trafiksikkerhetsmessig risiko.

Mobilkraner og lignende med totalvekt mellom 65 tonn og 72 tonn skal søke om dispensasjon for hver tur. Det at bruken av disse er underlagt en byråkratisk prosess antas å ha den effekten at bruken av kjøretøyene begrenser seg til de gangene det er nødvendig for kjøretøyene å forflytte seg på offentlig veg slik at det ikke vil bli veldig mye trafikk med disse kjøretøyene. I tillegg så vil disse kjøretøyene ofte ha dimensjoner som utløser krav til blinkende varsellykt, ledsagerbil, skilting av transporten samt at politiet skal vurdere om de skal lede eller overvåke kjøringen (jf. forskriftsforslagets § 5-10 og 3-4). Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at det ikke har forbundet spesielt stor trafiksikkerhetsmessig risiko ved å tillate at mobilkraner og tilsvarende utstyr kan kjøre med en totalvekt inntil 72 tonn på den delen av 100 tonns vegnettet som også er med i 12 tonns vegnettet.

På bakgrunn av ovennevnte vurderinger er Vegdirektoratet av den oppfatning at det i forhold til infrastrukturen er praktisk mulig og forsvarlig å kunne tillate at mobilkraner og tilsvarende utstyr skal kunne få tidsbegrenset dispensasjon til å kjøre med inntil 72 tonn totalvekt på det vegnettet som er åpnet opp for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn.

Til slutt vil Vegdirektoratet bemerke at dersom man også skal endre betingelsene for akselkombinasjoner ved å redusere individuelle akselavstander eller øke tillatte vekter i tråd med ønskene til kranutleierne vil dette kreve ny gjennomregning også av eksisterende mobilkranvegnett. Dette vil være et svært omfattende og kostbart arbeid som ikke blir prioritert i denne omgang. Vegdirektoratet er av den oppfatning at vi i denne omgang vil prioritere å gjennomføre forskriftsfestingen av 12-, 100- og 72 tonns vegnettet og å etablere rutiner for forvaltning og utvikling av disse vegnettene og å etablere rutiner for hvordan behandling av søknader om kjøring på disse vegnettene.

8.2.2 Konsekvenser for saksbehandling av dispensasjonssøknader

8.2.2.1 Dagens bestemmelser

Dispensasjoner til kjøring på 12 tonns vegnettet og 100 tonns vegnettet blir i dag som nevnt gitt av dispensasjonskontoret hos Region øst. Det å gi dispensasjon til 12 tonns aksellast for mobilkraner og 100 tonn totalvekt for transport av udelbart gods ligger utenfor det man har hjemmel til å gi dispensasjon til etter dagens bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 1 og 2, jf. Vedlegg 2 nr. 1. Etter dagens bestemmelse i bruksforskriften § 6-2 har Region øst hjemmel til å gi unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsene i kapittel 5.

Gjennom bruken av denne hjemmelen har det utviklet seg en praksis for å innvilge tidsbegrensede dispensasjoner til transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn på et begrenset vegnett og dispensasjoner til inntil 12 tonns aksellast for mobilkraner på et begrenset vegnett for et år av gangen.

Dispensasjonene på 100 tonns vegnettet blir i dag gitt med tidsbegrensning. Det vil si at det bare kan innvilges dispensasjon til en enkelt tur eller for en serie transporter forutsatt at det er snakk om samme type last, samme transportrute, dispensasjonen gis for et avgrenset tidsrom og adressaten for dispensasjonen er en enkelt, nærmere identifiserbar transportør.

Dispensasjonene på 12 tonns vegnettet utstedes i dag til enkeltkjøretøyer og gis for et år av gangen. Denne dispensasjonspraksisen er således en slags mellomting mellom dispensasjon uten tidsbegrensning og dispensasjon med tidsbegrensning.

Dersom forslaget om å forskriftsfeste disse to vegnettene blir vedtatt vil det også medføre endringer i hvordan og av hvem søknadene om dispensasjon til kjøring på disse to vegnettene skal behandles.

8.2.2.2 Saksbehandling av dispensasjonssøknader dersom forslaget om å forskriftsfeste de ovennevnte vegnettene blir vedtatt.

8.2.2.2.1 Behandling av søknader om dispensasjon for kjøring 12-tonnsvegnettet

Dersom vårt forslag til forskriftsendringer blir vedtatt blir det slik at dispensasjon til å kjøre på 12 tonns vegnettet i fremtiden skal gis uten tidsbegrensning. Etter dagens bestemmelse i bruksforskriften § 5-11 nr. 2 er det regionvegkontoret som har myndighet til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning. I forslaget til ny forskrift foreslås denne regelen overført til § 5-14 nr. 2.

Dette betyr at hvert enkelt regionvegkontor vil få myndighet til å gi dispensasjoner uten tidsbegrensning for at mobilkraner og tilsvarende kan få kjøre med inntil 12 tonns aksellast på hele vegnettet som til enhver tid er åpnet for dette. Dispensasjonskontoret hos Region øst mister således sin rolle som den eneste instansen som kan innvilge dispensasjoner uten tidsbegrensning til kjøring på 12 tonns vegnettet når alle de andre regionvegkontorene får lik myndighet.

8.2.2.2.2 Behandling av søknader om dispensasjon til kjøring med 12 tonns aksellast med mobilkran og tilsvarende på vegger som ikke inngår i 12-tonnsvegnettet og kjøring med 12 tonns aksellast med kjøretøytyper som ikke tillates brukt med 12 tonns aksellast på dette vegnettet

Dersom forslagene til forskriftsbestemmelser blir vedtatt vil det ikke være hjemmel i dispensasjonsbestemmelsene i forskriftsforslagets §§ 5-8 og 5-9 til å innvilge verken dispensasjoner uten tidsbegrensning eller dispensasjoner med tidsbegrensning til kjøring med 12 tonns aksellast på vegstreknings som ikke er innlemmet i 12 tonns vegnettet eller 72 tonns vegnettet.

En søknad om dispensasjon til å kjøre med 12 tonns aksellast på vegstreknings som ikke er åpnet opp for 12 tonn skal derfor behandles etter bestemmelsene i forskriftsforslagets §§ 5-14 nr. 4 eller 6-2. Dersom det søkes om dispensasjon til en enkelt tur eller for en serie turer forutsatt at det er snakk om samme kjørerute, samme oppdragsgiver innenfor et avgrenset tidsrom og adressaten for dispensasjonen er en enkelt, nærmere identifiserbart firma skal søknaden behandles av Region øst som første instans jf. § 5-14 nr. 4.

Hvilke hensyn som skal vektlegges ved vurderingen om dispensasjon skal gis eller ikke fremkommer av kommentarene til § 5-14 nr. 4.

Dersom søknaden ikke kan sies å dreie seg om et enkelttilfelle skal den behandles av Vegdirektoratet som første instans, jf. forskriften § 6-2. Hvilke hensyn som skal vektlegges ved vurderingen om dispensasjon skal gis eller ikke fremkommer av kommentarene til § 6-2.

Dersom det mottas en søknad om dispensasjon uten tidsbegrensning til kjøring med inntil 12 tonns aksellast med annet type kjøretøy enn mobilkran, betongpumpebil eller liftbil vil det derimot ikke være hjemmel i forskriftsforslagets § 5-8 til å innvilge en slik dispensasjon. I stedet for å avslå søknaden skal det regionvegkontoret som har mottatt søknaden henvise til at det søkes om dispensasjon med tidsbegrensning dersom det dreier seg om transport av udelbart gods. Dispensasjon med tidsbegrensning kan innvilges til transporter av udelbart gods med inntil 12 tonns aksellast på Bk10 vegger i veggruppe A og B jf. forskriftsforslagets § 5-9 nr. 2 bokstav a og dagens bestemmelse i Vedlegg 2 nr. 1 bokstav a. Hvert enkelt regionvegkontor kan gi dispensasjon innenfor sin region, mens Region øst har myndighet til å gi tidsbegrenset dispensasjon til regionkryssende transporter, jf. forskriftsforslagets § 5-14, jf. dagens forskrift § 5-11.

Dersom søker ikke er fornøyd med å kunne søke dispensasjon med tidsbegrensning skal han henvises til må søknaden anses som en søknad om et generelt unntak fra forskriften og behandles av Vegdirektoratet som første instans, jf. forskriftens § 6-2. Det samme gjelder dersom det søkes om kjøring med inntil 12 tonns aksellast med en kjøretøytype eller transporttype som det ikke kan innvilges tidsbegrenset dispensasjon til som f.eks. transport av delbart gods eller motorredskap.

8.2.3 Andre ressursmessige konsekvenser av forslagene

De ovennevnte forslagene til forskriftsendringer vil også medføre konsekvenser for bemanningsmessige forhold. Dette gjelder først og fremst forslaget om å tillate at motorredskap, betongpumpebil og liftbil kan få kjøre med følge over bruer. Dersom dette blir vedtatt vil det påføre en ekstra belastning for Statens vegvesens følgetjeneste som antakelig vil få en betydelig økning i sin oppdragsmengde i forhold til i dag. Forskriftsfestingen av 100 tonns nettet og de mulige utvidelser av dette vegnettet en forskriftsfesting vil føre med seg

kan også få den konsekvens at det vil komme til flere bruer hvor følge vil være nødvendig, noe som igjen vil føre til merarbeid for følgetjenesten.

Generelt vil forskriftsfestingen av disse vegnettene også binde opp bemanningsmessige ressurser ved at det blir en kontinuerlig vurdering av hvilke veger som kan åpnes for 100 tonn og 12 tonn ved den årlige revisjonen av veglistene.

8.2.4 Oppsummering

De foreslåtte regelverksendringene kan oppsummeres slik:

1. Det foreslås at det inntas i forskriften at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan få dispensasjon uten tidsbegrensning i tillegg til motorredskap og transporter av udelbart gods.
2. Det foreslås at det vegnettet hvor det i dag er praksis for å gi dispensasjon for et år av gangen til mobilkraner med inntil 12 tonn forskriftsfestes. Ved forskriftsfestingen foreslås det at dispensasjon til 12 tonns aksellast og maksimalt 65 tonns totalvekt kan gis uten tidsbegrensning og at ordningen også skal omfatte betongpumpebil og liftbil i tillegg til mobilkran. En egen vegliste for 12 tonns vegnett må da opprettes i riksveglisten for spesialtransport. Denne skal revideres årlig. I veglistene for fylkes- og kommunale veger for hvert enkelt fylke tilrårer Vegdirektoratet at en tilsvarende vegliste opprettes. Det anbefales at den revideres årlig.
3. Det foreslås at det vegnettet hvor det i dag er praksis for å innvilge tidsbegrenset dispensasjon til transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn forskriftsfestes. En egen vegliste for 100 tonns vegnettet må opprettes i riksveglisten for spesialtransport. Den skal revideres årlig. I veglistene for fylkes- og kommunale veger for hvert enkelt fylke tilrårer Vegdirektoratet at en tilsvarende vegliste opprettes. Det anbefales at den revideres årlig.
4. Det foreslås at forskriften endres slik at det åpnes opp for at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan få tidsbegrenset dispensasjon til å kjøre med følge over bruer. Største totalvekt det kan gis tidsbegrenset dispensasjon til er 72 tonn. Vegene hvor det kan gis tidsbegrenset dispensasjon til mobilkraner og tilsvarende er de vegene som er åpnet opp for transport av udelbart gods med inntil 100 tonns totalvekt. Av klarhetshensyn opprettes imidlertid et eget vegnett; 72 tonns vegnettet. En egen vegliste for 72 tonns vegnettet må opprettes i riksveglisten for spesialtransport. Denne revideres årlig. I veglistene for fylkes- og kommunale veger for hvert enkelt fylke tilrårer Vegdirektoratet at en tilsvarende vegliste opprettes. Det anbefales at den revideres årlig.

Hvordan disse foreslåtte regelverksendringene skal fremkomme av regelverket blir det redegjort for i kommentarene til §§ 5-8 og 5-9.

9. § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

Bestemmelsen er en kombinasjon av dagens § 5-6 nr. 1 og Vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy nr. 1 og 2. Paragrafen angir vilkårene for å kunne få dispensasjon uten tidsbegrensning.

9.1 Generelt

9.1.1 Hva er en dispensasjon uten tidsbegrensning?

En dispensasjon uten tidsbegrensning er en tillatelse til å benytte et kjøretøy eller vogntog med større vekter og dimensjoner enn generelt tillatt på nærmere angitte vegstrekninger. Dispensasjonen utstedes til kjøretøyet, knyttes til kjøretøyets understellsnummer eller kjennemerke og følger kjøretøyet i dets levetid. Når en dispensasjon uten tidsbegrensning utstedes til et vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods skal det utstedes dispensasjon til vogntoget som helhet.

Dispensasjonen skal angi hvilke aksellaster og last fra akselkombinasjoner som tillates for kjøretøyet eller vogntoget i de enkelte bruksklasser, jf. aksellasttabellen i bestemmelsens bokstav a for motorredskap og vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods, aksellasttabellen i bestemmelsens bokstav b for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil på 12-tonnsvegnettet. Videre skal dispensasjonen angi hvilken totalvekt som tillates i de enkelte bruksklasser, jf. bestemmelsens bokstav c og hvilke dimensjoner som tillates med eller og uten gods, jf. bestemmelsens nr. 1 for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og nr. 2. bokstav c for vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods. Dispensasjonen utstedes til kjøretøyet og følger kjøretøyet. Det er ikke adgang til å gi dispensasjon til større vekter enn det kjøretøyet er godkjent for, jf. § 5-1.

Kjøretøytypene som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning er de samme kjøretøy og vogntogtypene som med eller uten gods får lov til å kjøre med større dimensjoner enn generelt tillatt uten dispensasjon. Med unntak av mobilkran, betongpumpebil og liftbil får disse kjøretøytypene ikke dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med større dimensjoner enn det de kan kjøre med uten dispensasjon. Kravet om dispensasjon slår derfor inn først når disse kjøretøyene kjører med større aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekt enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Dersom vektene er innenfor rammene av det som er tillatt for dispensasjon uten tidsbegrensning, jf. kommentarene til § 5-8 nr. 3, kan det utstedes en dispensasjon som gjelder i kjøretøyets levetid. Det vil da være tillatt å kjøre på veier klassifisert som veggruppe A og B i veglister for spesialtransport og 12-tonnsvegnettet for mobilkran, betongpumpebil og liftbil med aksellast inntil 12 tonn.

9.1.2 Forholdet til direktiv 96/53/EF

Det fremkommer av kommentarene til § 5-6 at direktivet tillater at transport av udelbart gods og vogntog som er beregnet for udelbart gods kan kjøre med større dimensjoner enn generelt tillatt, jf. direktivets artikkel 4 nr. 3. En regel som gir adgang til å gi dispensasjon til å kjøre med større dimensjoner enn generelt tillatt for transport av udelbart gods og til vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods uten gods er således innenfor rammene av det direktivet tillater.

I kommentarene til innspill fra kranutleierens landsforbund i punkt 8 blir det redegjort for hvorfor vi ikke anser det for å være direktivstridig å kunne gi dispensasjoner til kjøring med motorredskap, mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med større dimensjoner enn generelt tillatt. Begrunnelsen er at disse kjøretøyene ikke transporterer gods og at det blir anbefalt i European Best Practice Guidelines for Abnormal Transport at disse kjøretøytypene kan ha større dimensjoner enn generelt tillatt etter direktivets artikkel 4 nr. 1.

Direktivet får ingen betydning for når det kreves dispensasjon for vekt. Dette fordi medlemsstatene som nevnt fritt kan fastsette de største tillatte vekter på sitt territorium.

9.2 § 5-8 nr. 1 - Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

9.2.1 § 5-8 nr. 1 bokstav a

Bestemmelsen angir at det kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Største tillatte lengde og bredde for motorredskap er 14,00 m og 3,25 m, noe som tilsvarer største tillatte lengde og bredde uten dispensasjon. For mobilkran, betongpumpebiler og liftbiler foreslås største tillatte bredde satt til 3,25 meter. Det blir ikke foreslått noen lengdebegrensning for slike kjøretøy. Det foreslås imidlertid at det settes krav om at mobilkranen, betongpumpebilen eller liftbilen skal oppfylle sporingskrav som angitt i bokstav c dersom det ikke kreves ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2 og 3. Da vi vil foreslå at betongpumpebiler og liftbiler skal få kjøre på samme vilkår som mobilkraner, kan disse kjøretøyene også få dispensasjon uten tidsbegrensning på vilkår av at de oppfyller sporingskravet og ikke har bredde over 3,25 meter.

Forslaget innebærer at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan kjøre med større lengde enn motorredskaper. I forbindelse med revisjonsarbeidet har vi imidlertid ikke mottatt noen innspill om at det er ønskelig at motorredskap kan få dispensasjon til å kjøre med større dimensjoner enn de får i dag. Vegdirektoratet har derfor inntrykket av at det ikke er behov for at motorredskap skal få kjøre med større lengde eller bredde enn angitt i forslaget § 5-6 nr.1. For mobilkraner er det allerede praksis for å tillate kjøring med større lengde enn generelt tillatt. Da vi foreslår at betongpumpebiler og liftbiler kan få dispensasjon på samme vilkår som mobilkraner, vil slike kjøretøy også få dispensasjon til å kjøre med større lengde. I forbindelse med revisjonsarbeidet har vi imidlertid ikke mottatt noen innspill om at det er ønskelig at motorredskap kan få dispensasjon til å kjøre med større dimensjoner enn det de får i dag. Av trafikksikkerhetsmessige grunner ønsker Vegdirektoratet så få lange kjøretøy som mulig på offentlig veg. Så lenge vi antar at det ikke er behov for at motorredskap skal kunne få dispensasjon til å kjøre med større lengde enn 14,00 meter, mener vi at vi har saklige grunner for å forskjellsbehandle motorredskap og mobilkraner etc. på dette punktet. *Vi vil imidlertid be om høringsinstansenes syn på dette.*

9.2.2 § 5-8 nr. 1 bokstav b

Videre angis det at det tillates kjørt på veger som er klassifisert som veggruppe A og B i veglister for spesialtransport. Dersom det skal kjøres på veger i Veggruppe IKKE må det søkes om dispensasjon i hvert enkelt tilfelle dersom dimensjonene overskrider det som er tillatt for den aktuelle vegen i veglister for riksveger og veglister for fylkes- og kommunale veger. Her som ellers vil det medføre at en mobilkran eller tilsvarende som oppfyller sporingskravet kan få dispensasjon til å kjøre på en veg i veggruppe A eller B uavhengig av hva som er generelt tillatt vogntog lengde for normaltransporter på vegen. Regionene må være

bevisst på denne konsekvensen når de klassifiserer veg. Det er viktig å presisere at det denne bestemmelsen kun omhandler dimensjoner. Hvilke vekter det kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til følger av bestemmelsens nr. 3.

9.2.3 § 5-8 nr. 1 bokstav c

Vegdirektoratet har undersøkt svingradiusen til et utvalg av mobilkraner med løftekapasitet fra 30 til 1200 tonn. Denne gjennomgangen viser at de minste kranene klarer en yttersirkel med radius 7,585 m og innersirkel med radius 2,945 m. De største trenger en yttersirkel med radius litt under 16,50 m og en innersirkel med radius i overkant av 8,60 m.

De største mobilkranene har slike dimensjoner at det utløser krav til ledsagelse etter forslaget § 5-10 nr. 2 og 3, og vekter som krever følge over bruer jf forslaget § 5-9 nr. 1 og 5.

Sporingskravet vil da være av underordnet betydning, da ledsagerne kan regulere trafikken og dermed redusere omfanget av fremkommelighetsmessige utfordringer. Mobilkraner som kan kjøre uten ledsagelse/følge må kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 15,00 og 7,00 meter. Dette innebærer en økning i forhold til dagens yttersirkel på 1,00 meter og en reduksjon i forhold til dagens innersirkel på 0,30 m, noe som igjen gir en økning i dagens tillatte plassbeslag i svinger fra 6,70 til 8,00 meter. Bakgrunnen for denne økningen er at mobilkraner har utviklet seg en del siden dagens sporingskrav ble fastsatt på slutten av 1990-tallet.

Vegdirektoratet foreslår etter dette følgende sporingskrav for mobilkraner som har slike dimensjoner at det ikke utløser krav til ledsagelse etter bestemmelsene i forslaget § 5-10 nr. 2 og 3: *Mobilkranen skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 15,00 og 7,00 meter.*

9.2.4 Prosedyre utstedelse av dispensasjon og for registrering av motorredskap, mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler som er innenfor rammene av de tillatte vekter og dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning

Forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 bokstav a angir at kjøretøy som på grunn av vekt eller dimensjon ikke tillates brukt på offentlig veg skal ha kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn.

Etter denne bestemmelsen skal altså kjøretøy som overskrider de største tillatte vekter eller dimensjoner for offentlig veg ha kjennemerker med lysegule tegn på sort bunn.

Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at når et kjøretøy har fått dispensasjon uten tidsbegrensning fra de største tillatte vekter og dimensjoner og dermed tillates brukt på offentlig veg i kjøretøyets levetid skal det også tildeles hvite kjennemerker ved registrering.

Dette betyr imidlertid at dispensasjonen må utstedes før kjøretøyet kan bli registrert. Dispensasjonen utstedes da til kjøretøyets understellsnummer og skal følge kjøretøyet. Ved registrering av kjøretøy av ovennevnte type skal den tidsubegrensede dispensasjonen fremvises. Kjøretøyet skal da tildeles hvite kjennemerker. Dersom dispensasjon ikke kan fremvises skal kjøretøyet ikke tildeles hvite kjennemerker før dispensasjon er innhentet og fremvises på trafikkstasjonen.

9.3 § 5-8 nr. 2 Vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner og transport av udelbart gods med slike vogntog

9.3.1 § 5-8 nr. 2 bokstav a

Bestemmelsen angir at det kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods konstruert for større aksellast, last fra akselkombinasjoner, totalvekt, lengde og bredde enn angitt i § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 bokstav a. Hvilke vogntogtyper spesielt innrettet for transport av udelbart gods som er tillatt brukt fremkommer av § 5-6 nr. 2. Når et slikt vogntog **uten gods** overskrider de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekter gitt i medhold av § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan vogntoget få dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med de vektene som fremgår av nr. 4. De største tillatte dimensjoner fremkommer av tabellen i nr. 2 bokstav c. Som nevnt i punkt 9.2.4 utstedes dispensasjonen til vogntoget *som helhet*. Dette betyr at det **ikke** kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til vogntog som **ikke** er spesielt innrettet for udelbart gods.

Vegdirektoratet antar at det i praksis sjelden vil forekomme motorvogner eller tilhengere som i seg selv er så tunge at de overskrider de største tillatte vektene for offentlig veg. Motorvogner og tilhengere som i seg selv overskrider de største tillatte vekter vil ofte være kjøretøy som skal benyttes til ekstremt tunge spesialtransporter. Disse kjøretøyene vil ofte ha dimensjoner som overskrider de største tillatte dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning og må dermed ha dispensasjon med tidsbegrensning for å kunne bruke vegen. Vogntog bestående av ett eller flere kjøretøy som i seg selv overskrider de største tillatte vekter for offentlig veg er også svært lite praktisk å bruke til transport innenfor rammen av dispensasjon uten tidsbegrensning da lastekapasiteten vil være svært liten.

9.3.1.1 Prosedyre for utstedelse av dispensasjon og registrering av motorvogn eller tilhenger som i seg selv overskrider de største tillatte vekter for offentlig veg og som oppfyller vilkårene for dispensasjon uten tidsbegrensning

Dersom en motorvogn eller tilhenger som er innenfor de største tillatte dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning i seg selv har større vekter enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a må kjøretøyet ha dispensasjon før det kan registreres. Dispensasjonen utstedes da til kjøretøyet understellsnummer. Dispensasjonen må da medbringes og kunne fremvises på trafikkstasjonen før kjøretøyet kan registreres.

For et vogntog hvor et eller begge kjøretøyene overskrider de vekter og ett eller begge enkeltkjøretøyene har fått dispensasjon før registrering, må det likevel søkes om dispensasjon for hele vogntoget dersom vogntoget i seg selv overskrider største tillatte vogntogvekter etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Dispensasjonen utstedes da til vogntoget som helhet ved at motorvogn med kjennemerke xx i kombinasjon med tilhenger med kjennemerke xx får dispensasjon uten tidsbegrensning.

Prosedyren blir den samme i tilfeller hvor ingen av kjøretøyene i seg selv er så tunge at de må ha dispensasjon, men vogntoget som helhet overskrider de største tillatte vekter. Vogntog som uten gods er så tunge at de må ha dispensasjon må sannsynligvis ha dispensasjon med tidsbegrensning dersom de transporterer gods.

Det tilfellet som det er mest av i praksis er at ingen av enkeltkjøretøyene eller vogntoget som helhet overskrider de største tillatte vekter etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, men at det søkes om dispensasjon uten tidsbegrensning til å kunne transportere udelbart gods som vil medføre at de største tillatte vekter overskrides. I et slikt tilfelle utstedes det dispensasjon til vogntoget som helhet hvor det fremkommer av dispensasjonen at dette vogntoget gis tillatelse til å kunne frakte udelbart gods innenfor de tillatte vekter og dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning.

9.3.2 § 5-8 nr. 2 bokstav b

Bestemmelsen angir at det kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til transport av udelbart gods på vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods som er konstruert for større aksellaster, last fra akselkombinasjoner, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.

Artikkel 2, jf. vedlegg 1 nr. 2 og 3 i direktiv 96/53/EF sier som nevnt tidligere at det er opp til hver enkelt medlemsstat å fastsette de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt på sitt territorium. Dette er også som nevnt tidligere bakgrunnen for at vi for eksempel kan ha 50 tonn som generelt største tillatte vogntogvekt i Norge mot 40 tonn etter direktivet. I motsetning til det som er tilfellet for dimensjoner er det ikke direktivstridig å gi dispensasjoner til å transportere delbart gods med større vekter enn generelt tillatt etter § 5-4. Av hensynet til bevaring av infrastrukturen må antall transporter som kan få dispensasjon fra de største tillatte vekter begrenses. Derfor er det satt et vilkår om at det **bare** kan gis dispensasjon etter denne bestemmelsen til transport av **udelbart gods**.

Det er således **ikke** tillatt etter dispensasjonsreglene i kapittel 5 å gi dispensasjon til å transportere gods som ikke kan defineres som udelbart eller med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. De eneste tilfellene hvor det er tillatt å transportere delbart gods med større dimensjoner enn generelt tillatt er angitt i § 5-5. De eneste tilfellene hvor det er tillatt å transportere delbart gods med større vekter og dimensjoner enn generelt tillatt er angitt i § 5-5 nr. 1 og 2 (transport av tømmer og transport med modulvogntog). Det er heller ikke hjemmel til å innvilge dispensasjon uten tidsbegrensning til transport av personer.

9.3.3 § 5-8 nr. 2 bokstav c

Bestemmelsen inneholder en tabell som angir tillatte kjøretøy eller vogntogtyper og de største tillatte dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning. Disse tilsvarer de tillatte kjøretøy og vogntogtypene for kjøring med større dimensjoner med eller uten udelbart gods uten dispensasjon, jf. kommentarene til § 5-6 nr. 2. Det henvises derfor til kommentarene under § 5-6 nr. 2 for beskrivelse av de tillatte vogntogtypene og bakgrunnen for de definisjoner og begrepsbruk som er valgt. Det bemerkes at de største tillatte dimensjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning tilsvarer de største tillatte dimensjoner for kjøring med de samme kjøretøy eller vogntogtypene uten dispensasjon, jf. § 5-6 nr. 2.

9.3.4 § 5-8 nr. 2 bokstav d

Denne bestemmelsen angir hvilke begrensninger som gjelder ved kjøring av de ovennevnte vogntogtyper med eller uten udelbart gods ved dispensasjon uten tidsbegrensning, unntatt begrensninger som gjelder hvor tunge transportene kan være.

9.3.4.1 § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 1

Bokstav d nr. 1 angir hvilket innhold begrepene “største tillatte vekter” og “vogntog” har i bokstaven b i denne bestemmelsen. Med begrepet “vogntog” i pkt. 2 til 5 menes vogntog som kan få dispensasjon med eller uten tidsbegrensning etter bestemmelsene i § 5-9. Med begrepet ”største tillatte vekter” menes de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner, eller totalvekt for offentlig veg som angitt i § 5-4 og veglister tillatt etter § 5-3 nr. 2 bokstav a.

9.3.4.2 § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 2

Bestemmelsen angir det helt sentrale vilkåret at det det bare er tillatt å transportere **en udelbar lastenhet** dersom de største tillatte vekter etter § 5-4 overskrides. Dette gjelder selv om dimensjonene til den udelelige lastenheten ikke går utover det som er generelt tillatt. Det som må vurderes er da om det er forbundet med store vansker eller urimelige kostnader å dele godset i flere enheter slik at godset kan transporteres innenfor de største tillatte vekter. Vi viser for øvrig til kommentarene til definisjonen av «udelbart gods» i forslaget § 5-2 bokstav b i punkt 2.2. Det er imidlertid som nevnt i kommentarene til § 5-6 nr. 2 bokstav b nr. 2 praksis for å kunne tillate noe samlastning i de tilfellene hvor forskriftsteksten sier at det kun er tillatt med transport av en udelbar lastenhet. Hvis noe av lasten demonteres for å bedre sikkerheten eller lette fremkommelighet ved transporten, har vi tillatt at demonterte deler eller utstyr transporteres sammen med hovedlasten. Eksempler på dette er demontering av skuffen/hjulene på en arbeidsmaskin for å redusere bredden eller hytta for å redusere høyden. Ovennevnte tillates selv om transporten må ha ledsagelse fra Statens vegvesen over bruene, men da kreves det dispensasjon med tidsbegrensning etter § 5-9.

Etter gjeldende praksis er det i utgangspunktet tillatt å transportere tilleggsutstyrsammen med det udelbare kolliet på kjøretøy som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner etter § 5-4 nr. 4 og 5 når slik transport kan foregå uten dispensasjon, jf. § 5-6 nr. 2. Når det kommer til transporter av udelbart gods med slike vekter at de foregår med dispensasjon uten tidsbegrensning etter § 5-8 nr. 2, stiller det seg litt annerledes. Det vil fortsatt være adgang til noe samlastning, men da kun av utstyr som normalt er montert på det udelbare kolliet. For eksempel vil det være adgang til å demontere den skuffen en gravemaskin normalt har påmontert og transportere denne sammen med gravemaskinen. Det er derimot ikke adgang til å transportere en *ekstra* skuffe sammen med gravemaskinen. Er det behov for dispensasjon med eller uten tidsbegrensning fordi vekten overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates ikke slik samlastning. Det tillates altså **ikke** at det transporteres tilleggsutstyr til maskinen som for eksempel pigghammer, ekstra skuffer og reservehjul dersom de nevnte vektene overskrides. Bakgrunnen for dette er at vi ønsker å holde vekten på transporten så lav som mulig og siden dette uansett ikke er gods som må demonteres fra maskinen for å bedre sikkerheten eller fremkommeligheten finner vi at slikt utstyr må transporteres separat.

Paragraf 5-8 nr. 2 bokstav b vil ikke inneholde en tilsvarende begrensning som i § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 2. Bestemmelsen vil altså ikke uttale at det på en tilhenger som overskrider både tillatt lengde og bredde etter § 5-4 kun er anledning til å transportere ett udelbart kolli som medfører at både største tillatte lengde og bredde etter samme bestemmelse overskrides. En slik bestemmelse vil være overflødig da det ved transport av en udelbar lastenhet som overskrider de største tillatte vekter uansett bare tillattes å transportere ett kolli. Når et kolli er for tungt tillates det bare transportert på en av de tre vogntogtypene som er angitt i tabellen i bokstav c. Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at det vil være urimelig å utelukke en transportør som har investert i en lang eller bred tilhenger av en av de ovennevnte typer fra å

transportere en udelbar lastenhet som er tung, men ikke overskrider de største tillatte dimensjoner.

9.3.4.3 § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 3

I denne bestemmelsen angis det at de største tillatte dimensjoner som gjelder tabellen i bokstav c, tillates på veger som er klassifisert som veggruppe A og B. Dersom det skal kjøres på veger i veggruppe IKKE må det søkes om dispensasjon i hvert enkelt tilfelle dersom dimensjonene overskrider det som er tillatt for den aktuelle vegen i veglister for riksveger og veglister for fylkes- og kommunale veger. Her må det igjen bemerkes at de største tillatte dimensjoner etter tabellen i bokstav a gjelder på veger i veggruppe A og B uansett hva som er generelt tillatt vogntoglengde for normaltransporter på vegen. Regionene må ta dette i betraktning når de skal vurdere om vegstrekning skal klassifiseres som A, B eller IKKE. Hvilke vekter det kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til følger av bestemmelsens nr. 3.

9.3.4.4 § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 4

I § 5-8 nr. 2 bokstav b pkt. 4 foreslår vi en ny bestemmelse om at motorvognen må ha bredde minst 2,30 m dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 m. Vi viser til begrunnelsen gitt i kommentarene til forslaget § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 7 i høringsnotatets punkt 6.3.2.7.

9.3.4.5 § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 5 – sporingskrav

Det foreslås satt sporingskrav til transport av udelbart gods med vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner etter forslaget § 5-4, når transporten ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i forslaget § 5-10 nr. 2. Da vogntogene som omhandles i § 5-8 nr. 2 har de samme største tillatte dimensjoner som vogntogene omtalt i § 5-6 nr. 2, foreslås det samme sporingskravet for disse vogntogene. Følgende sporingskrav foreslås: «Transporter som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 m».

Det vises til kommentarene til § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 8 for en nærmere beskrivelse av sporingskravet og bakgrunnen for dette.

9.4 § 5-8 nr. 3 Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt for veggruppe A og B og 12-tonnsvegnettet ved dispensasjon uten tidsbegrensning

Bestemmelsen angir at de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt for dispensasjon uten tidsbegrensning. Bestemmelsen inneholder en stor endring i forhold til dagens regelverk. Dette er forskriftsfesting av egne bestemmelser om aksellaster og totalvekter for mobilkran, betongpumpebil og liftbil. For øvrig er strukturen og oppbyggingen av regelverket lik det som gjelder i dag.

9.4.1 § 5-8 nr. 3 bokstav a – tabell for tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på veggruppe A og B

Denne tabellen finnes i dag i vedlegg 2 pkt. 1 bokstav b. Det gjøres ingen endringer i tabellen.

Tabellen angir den største tillatte aksellast på et kjøretøy eller vogntog som har fått innvilget dispensasjon uten tidsbegrensning etter bestemmelsene i nr. 1 og 2 kan ha i Bk10, BkT8 og Bk8 for veger i veggruppe A og B som angitt i riksveglisten for spesialtransport og i veglister for spesialtransport i fylkes- og kommunale veglister. Bk6 er ikke tatt med da veger i Bk6 er klassifisert som IKKE, det vil si veger hvor det må søkes om dispensasjon i hvert enkelt tilfelle.

Dersom det mottas en søknad om å få dispensasjon uten tidsbegrensning til å kjøre med høyere aksellaster enn det som er tillatt etter denne tabellen skal det først orienteres om at det kan søkes om dispensasjon med tidsbegrensning. Dersom ikke dette er interessant for søker skal saken sendes videre til Statens vegvesen Region øst som skal vurdere om de har kompetanse til å behandle saken etter bestemmelsen i § 5-14 nr. 4. Hvis Region øst finner at de ikke har denne kompetansen skal saken behandles av Vegdirektoratet som første instans. Her bemerker vi at en søknad om dispensasjon uten tidsbegrensning sannsynligvis må vurderes som en søknad om et generelt unntak slik at Vegdirektoratet blir første instans. Dette må imidlertid vurderes konkret i hver enkelt sak.

9.4.2 § 5-8 nr. 3 bokstav b – tabell for tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på 12-tonnsvegnettet for mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Denne tabellen er ny, og angir tillatt aksellast og last fra akselkombinasjoner for dispensasjon uten tidsbegrensning for mobilkraner, betongpumpebil og liftbil på 12-tonnsvegnettet. Bestemmelsene gjelder for veger som er angitt i vegliste for 12-tonnsvegnettet i riksveglisten for spesialtransporter og i vegliste for fylkes- og kommunale veger. På vegene som inngår i dette vegnettet tillates mobilkran, betongpumpebil og liftbil kjørt med aksellast inntil 12 tonn. Alle vegene i 12-tonnsvegnettet er Bk 10 veger. Tabellen inneholder derfor ikke rader for lavere Bk enn Bk10. Det skilles heller ikke på om vegen er i veggruppe A eller B.

Det angis videre at ingen akselavstander kan være under 1,30 meter og at mobilkran, betongpumpebil og liftbil med 3 aksler skal ha en akselavstand på minimum 4,00 meter. Videre angis det at det kreves hydraulisk dempet fjæringssystem.

9.4.3 § 5-8 nr. 3 bokstav c – totalvektstabell

Bokstav c inneholder tabell for de største tillatte totalvekter det kan gis dispensasjon uten tidsbegrensning til i de ulike bruksklassene og hvilke forholdstall som skal brukes ved beregning av største tillatte totalvekt for veggruppe A og B og 12-tonnsvegnettet.

Det gjøres ingen endringer i selve totalvektstabellen. Den eneste endringen er at det blir inntatt i bestemmelsen at man kan gange med forholdstall 2,0 for å finne tillatt totalvekt på 12-tonnsvegnettet. Da største tillatte totalvekt for dispensasjon uten tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil på 12-tonnsvegnettet er 65 tonn foreslås det at det tas inn en passus som sier at *“Ved større akselavstand enn 8,60 meter for mobilkran, betongpumpebil og liftbil regnes den totalvekten som svarer til akselavstand mellom 8,41 og 8,60 meter i totalvektstabellen.”* Dette fordi denne akselavstanden gir tillatt totalvekt 32,5 tonn i totalvektstabellen.

10. § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

Forslagets § 5-9 er til dels en videreføring av de gjeldende bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning i gjeldende § 5-6 nr. 2 og 4, § 5-9 og Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og d. Enkelte endringer foreslås, både strukturmessig og materielt.

Alle dagens bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning samt en del praksis som i dag er gjennomført med hjemmel i gjeldende § 6-2, er samlet i forslaget § 5-9.

10.1 Bestemmelsens oppbygging

Bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning er i dag å finne i § 5-6 nr. 2 til 4 og Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og d. Forskriftsteksten i § 5-6 nr. 2 er svært vid og til dels upresis, og viser til at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transportert som overskrider begrensningene som gis i bestemmelsens nr. 1, det vil si dispensasjoner uten tidsbegrensning. I forslaget er dispensasjon med og uten tidsbegrensning for det første splittet i to separate bestemmelser. For det andre er især bestemmelsen om dispensasjon med tidsbegrensning bygget opp annerledes enn den er i dag.

Bestemmelsens nr. 1 tar for seg de innledende bestemmelsene. Nr. 2 angir til hvilke kjøretøy, vogntog og transportert det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for vektor eller dimensjoner, og markerer et klart avvik fra dagens system. Med enkelte unntak i nr. 7, er dette det eneste stedet i bestemmelsen hvor det angis at det kan gis dispensasjon for dimensjoner. Dispensasjon for vektor er nærmere omhandlet i nr. 3, 4 og 6. Nr. 3 angir hvilke aksellaster og last fra akselkombinasjon det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for, og nr. 4 angir det samme for totalvektor. Bestemmelsene tilsvarer i stor grad dagens Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og d, med enkelte endringer som følge av forskriftsfesting av 12-tonns- og 100-tonnsvegnettene. Nr. 6 inneholder enkelte generelle bestemmelser om beregning av total- og aksellaster, som i dag er å finne i Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav d tredje og fjerde ledd og bokstav e. I bestemmelsens nr. 5 har vi samlet alle bestemmelsene som omhandler dispensasjon med tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Nr. 7 tar for seg en rekke særlige regler for spesielle transportert som får dispensasjon med tidsbegrensning, for eksempel husmoduler og transport av biler.

10.2 Dispensasjonsmyndighet

Dispensasjonsmyndighet ved behandling av søknader om dispensasjon med tidsbegrensning er regionvegkontoret ved transport innen en region, og Statens vegvesen Region øst ved transport gjennom flere regioner, jf. gjeldende § 5-11 nr. 1 og forslaget § 5-15 nr. 3. Vi vil likevel bemerke at myndigheten til å behandle søknader om dispensasjon med tidsbegrensning ikke strekker seg lenger enn det som følger av forslaget § 5-9. Dette medfører at dersom den omsøkte transporterten faller utenfor det bestemmelsen gir hjemmel til, har ikke regionvegkontoret hjemmel til å behandle den i det hele tatt. Saken skal da oversendes til enten Region øst eller Vegdirektoratet, som skal behandle den med hjemmel i forslaget §§ 5-14 nr. 4 eller 6-2 avhengig av om det dreier seg om et enkelttilfelle eller et generelt unntak.

10.3 § 5-9 nr. 1 - Innledende bestemmelser

Denne bestemmelsen er en videreføring av dagens § 5-6 nr. 2 annet og tredje ledd, og innebærer således ingen endring fra dagens rettstilstand. Enkelte forhold skal likevel presiseres.

Dispensasjon med tidsbegrensning er som utgangspunkt motstykket til dispensasjon uten tidsbegrensning. I uttrykket «med tidsbegrensning» ligger at dispensasjonen gjelder i et gitt tidsrom. Lengden på tidsrommet kan variere.

10.3.1 Enkeltturer, en serie transporter og årsdispensasjoner

10.3.1.1 Enkeltturer

Gjeldende § 5-6 nr. 2 annet ledd uttaler at dispensasjon med tidsbegrensning «vanligvis» utstedes for hver tur. Forslagets § 5-9 nr. 1 første punktum vil inneholde en tilsvarende formulering. I «vanligvis» ligger det at dispensasjon med tidsbegrensning normalt skal gis for nettopp én tur av gangen. Dette har sammenheng med kravet til følge som medfører at dispensasjonen ofte også må inneholde angivelse av tidspunkt for transporten.

Avhengig av om dispensasjonen gjelder for vekt, dimensjoner eller begge deler er begrunnelsen for hvorfor dispensasjonene må utstedes for hver tur litt forskjellig. Med hensyn til dimensjoner inntreffer krav til følge ved bredde over 3,00 meter og lengde mer enn 6,00 meter mer enn det som er tillatt for kjøretøyet (vogntoget) på den aktuelle strekningen. Transporten kan imidlertid være så lang eller bred at følge i seg selv ikke er tilstrekkelig, det kan også være behov for å stenge vegen for annen trafikk. I disse tilfellene er det desto større grunn til at dispensasjonen ikke utstedes for mer enn én tur av gangen, da Statens vegvesen må ha en viss kontroll med når og i hvilken utstrekning slik stenging skjer. Ved overskridelse av de største tillatte dimensjoner som krever ledsagelse etter bestemmelsene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 og forslaget § 5-10 nr. 2 plikter transportøren selv å stille med ledsagerkjøretøy. Antallet ledsagerkjøretøy fastsettes i dispensasjonen. Politiet skal kontaktes slik at de kan vurdere om de på bakgrunn av trafikkforholdene, transportens størrelse mv. skal lede eller overvåke transporten. Politiet kan også stenge veg om nødvendig jf vegtrafikkloven § 9. Hvis politiet mener de skal ledsage eller overvåke avtales tidspunkt for transporten med politiet. Statens vegvesens følgetjeneste er kun involvert hvis transporten er tung.

Ved tunge transporter vil det ofte være behov for å beregne bruene på strekningen. At det er gitt dispensasjon for en bestemt total- eller akselvekt ved ett tilfelle, medfører ikke nødvendigvis at det kan gis en tilsvarende dispensasjon ved en senere anledning. Dette skyldes igjen at bruene ofte ikke er konstruert for å tåle et ubegrenset antall tunge transporter, samt at forholdene på vegen kan endre seg fra gang til gang. Konsekvensen av dette er at det ikke uten videre gis dispensasjon for et bestemt tidsrom eller en serie av transporter som i og for seg er like. Desto mer medfører ikke at det ble gitt dispensasjon i ett tilfelle at det kan gis dispensasjon for alle tilsvarende transporter ved senere anledninger. Dispensasjonene må altså fortsatt utstedes for hver tur.

9.3.1.2 En serie transporter eller et gitt tidsrom

At dispensasjon med tidsbegrensning skal gis for hver tur er dermed hovedregelen. I praksis gis det imidlertid en del dispensasjoner med tidsbegrensning som ikke gjelder kun for én tur. Dispensasjonsmyndigheten har hjemmel til å gi slike dispensasjoner gjennom bestemmelsens uttrykk «vanligvis». Det er dermed opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn om dispensasjonen skal gis for mer enn én tur. Det kan dreie seg om et gitt antall transporter eller et gitt tidsrom (eventuelt begge deler). Forutsetningen er at transportene i alle henseender er like, det vil si at samme type gods transporteres på samme type kjøretøy med de samme

veker og dimensjoner. Denne tilnærmingen er arbeidsbesparende for både transportører og Statens vegvesen.

10.3.1.3 Årdispensasjoner

I forlengelsen av dispensasjoner som utstedes for et gitt tidsrom finner vi dispensasjoner som utstedes for et år av gangen. Dette gjelder blant annet for transport av husmoduler og biler. Et annet eksempel er dispensasjon for transport av såkalte «basketer» som oljebransjen bruker til transport av ømfintlige rør og langt utstyr. I tillegg gis mobilkraner i dag dispensasjon på årsbasis for bruk på det som i dag omtales som «mobilkranvegnettet» (vil bli «12-tonnsvegnettet etter forskriftsendringen»). Dispensasjonene gis i forskjellige former, noen gir dispensasjon til å kjøre på alle veger som tilfredsstillende visse vilkår, som for eksempel transport av 2 brakker med lengde inntil 21 m og bredde inntil 3 m som tillates transportert på alle Bk10 19,50 veger. Andre årdispensasjoner gis for én bestemt vegrute eller for kjøring i et bestemt område.

I likhet med dispensasjoner for et kortere tidsrom eller et gitt antall transporter gir gjeldende § 5-6 nr. 2 annet ledd gjennom uttrykket «vanligvis» adgang til å gi dispensasjoner med lengre varighet. Det kan likevel argumenteres at når dispensasjonene «vanligvis» skal utstedes for hver tur, befinner man seg i grenseland for hva bestemmelsen tillater når varigheten blir et år. I tillegg fornyes dispensasjonen mer eller mindre fortløpende, slik at det «tidsbegrensede» aspektet blir en ren formalitet. Årdispensasjoner er i realiteten et utslag av at en del dispensasjoner som det i og for seg er uproblematisk å gi med hensyn til bruer og fremkommelighet, ikke kan gis uten tidsbegrensning. At dette løses ved å gi dispensasjon med tidsbegrensning som gjelder for et år av gangen og som fornyes automatisk, er i utgangspunktet ikke en heldig situasjon, selv om det sparer mye byråkrati. Egentlig kunne det derfor argumenteres for at kapittel 5 burde inneholde en egen adgang til å gi denne typen dispensasjoner, da det skaper langt større forutsigbarhet. I tillegg vil «dispensasjon med tidsbegrensning» da i mye større grad være forbeholdt de tilfellene hvor det er nødvendig å utstede dispensasjon for hver tur.

Ett forhold taler imidlertid imot å gi en slik bestemmelse: antallet transporter som har behov for dispensasjon på årsbasis vil bli sterkt redusert. Gjennom forslaget § 5-5 vil vi nå tillate at svært mange av disse transportene kan kjøre uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B. Dette nettopp fordi dispensasjonene utstedes årlig uten noen form for vurdering. Transportørene har også innrettet seg på at dispensasjon *vil* bli utstedt. I tillegg blir reglene for disse transportene da samsvarende med reglene for transport av udelbart gods. Da de aktuelle transportene aldri vil ha dimensjoner som overstiger det som tillates uten dispensasjon på veggruppe A og B ved transport av udelbart gods, skal de aktuelle transportene ikke by på fremkommelighetsmessige utfordringer. Å fjerne behovet for dispensasjon vil fjerne unødvendig byråkrati. Videre vil det ikke lenger være behov for dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere lange eller brede kolli på de vilkår som følger av forslaget § 5-6 nr. 2 og 3.

Det vi da står til rest med er slike transporter på veggruppe IKKE. Her vil det fortsatt være behov for å søke dispensasjon med tidsbegrensning. I dag er dispensasjonene knyttet til veger i Bk10 19,50, og ikke til veggruppe. Endringen vil medføre at det ikke tillates kjørt på en del 19,50-veger som det i dag tillates kjørt på. Et tenkelig scenario er at dispensasjonsmyndigheten benytter sin kompetanse gjennom § 5-9 til å gi tidsbegrenset dispensasjon for ett år av gangen for kjøring på nettopp Bk10 19,50 veger i veggruppe IKKE, slik at transportene

kan kjøre på de samme vegene som i dag. Det kan også finnes andre transportere enn transport av husmoduler, båter, biler og basketer som i dag får dispensasjoner på årsbasis. Disse vil fortsatt måtte håndteres som årsdispensasjoner. Årsdispensasjonene vil dermed ikke forsvinne fullstendig. Vi anser likevel at omfanget med de foreslåtte endringene vil bli såpass lite at det ikke er nødvendig å gi en egen bestemmelse om dispensasjon på årsbasis.

Dispensasjonsmyndighetens skjønn hva gjelder behovet for å utstede dispensasjon for hver tur vil i tilstrekkelig grad ivareta behovet for dispensasjoner på årsbasis.

10.3.1.4 Dispensasjon med tidsbegrensning for mer enn én tur – for en bestemt vegrute?

Imidlertid åpner gjeldende § 5-6 nr. 2 annet ledd og forslaget § 5-9 nr. 1 første punktum egentlig ikke for å gi dispensasjoner som ikke er avgrenset til én bestemt vegrute, slik som det i dag gjøres for blant annet transport av husmoduler. Det kan muligens argumenteres at «alle veger i Bk10 19,50 veggruppe A» er en bestemt rute, men dette ligger neppe innenfor en naturlig språklig forståelse av uttrykket «for en bestemt vegrute».

10.3.1.5 Veggruppe IKKE

Det ovennevnte er særlig viktig å ha i mente når det kommer til veggruppe IKKE.

Dispensasjon med tidsbegrensning skal i tillegg til å gi adgang til å gi dispensasjon for større vektorer og dimensjoner enn det kan kjøres med etter §§ 5-5, 5-6 og 5-8 for veggruppe A og B, gi adgang til å gi dispensasjon for større vektorer og dimensjoner enn det som følger av § 5-4 for veggruppe IKKE. Det kan ikke kjøres med større vektorer eller dimensjoner enn det som følger av § 5-4 for veggruppe IKKE. Dette innebærer at det ved enhver overskridelse av de vektorer og dimensjoner som følger av denne bestemmelsen (med de unntak som angis i § 5-5), vil det *alltid* være krav om dispensasjon med tidsbegrensning.

Dette blir særlig viktig når vi endrer systemet for transport av husmoduler og lignende, det vil si mange av unntakene som er samlet i forslaget § 5-9 nr. 7. I dag er slik transport som beskrevet tillatt med tidsbegrenset dispensasjon på alle veger i Bk10 19,50, uavhengig av veggruppe. Med de foreslåtte endringene vil slik transport være tillatt uten dispensasjon på veger i gruppe A og B etter § 5-5, uavhengig av største tillatte vogntoglengde på vegen. Til gjengjeld må det søkes dispensasjon med tidsbegrensning hver gang en slik transport skal gå på veggruppe IKKE. Hvorvidt det er behov for å søke dispensasjon for hver tur på veger i gruppe IKKE er imidlertid usikkert. Det vil derfor kunne være aktuelt å gi dispensasjoner på årsbasis for kjøring på veger i gruppe IKKE som er 19,50-veg.

10.4 § 5-9 nr. 2

Denne bestemmelsen lister opp hvilke kjøretøy og transportere som kan få hvilke dispensasjoner. Fremfor å gjenta hvilke kjøretøy og transportere det dreier seg om har vi valgt å henvise til de aktuelle bestemmelsene i forslaget §§ 5-6 og 5-8 hvor disse kjøretøyene og transportene omtales. Ved å henvise til bestemmelsene følger det også at de vilkår som gjelder for transport uten dispensasjon i forslaget § 5-6 og med dispensasjon uten tidsbegrensning i § 5-8 med hensyn til transport av flere udelbare kolli også gjelder som vilkår for dispensasjon med tidsbegrensning. Det vises til de nevnte bestemmelsene for nærmere omtale av disse vilkårene.

Det nye systemet innebærer også en forbedring fra dagens formulering som ikke klart uttrykker at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøretøy konstruert for transport av tungt, udelbart gods som også uten gods overstiger de største tillatte vekter eller dimensjoner. En slik opprydding er nødvendig fordi det etter dagens bestemmelse strengt tatt ikke kan gis dispensasjon til forflytting av slike kjøretøy fra oppdrag til oppdrag, kun til kjøring med gods.

10.4.1 § 5-9 nr. 2 bokstav a - motorredskap

Dagens § 5-6 nr. 2 gir ikke anledning til å gi dispensasjon med tidsbegrensning til motorredskap. Bestemmelsen uttaler at «*Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for motorvogn eller vogntog med udelbart gods ved overskridelse av de begrensninger som følger av [§ 5-6] nr. 1*». Da motorredskap ikke er innrettet for transport av gods er de også utelukket fra å innfortolkes i bestemmelsens uttrykk «motorvogn». Transport på offentlig veg med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt med dispensasjon uten tidsbegrensning på veggruppe A og B skal skje ved at motorredskaper lastes på tilhenger og fraktes som udelbart gods.

At motorredskap ikke kan få dispensasjon med tidsbegrensning skaper imidlertid et problem med tanke på veggruppe IKKE. Siden transport med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av gjeldende Vedlegg 1 og forslaget § 5-4 på veggruppe IKKE, *alltid* krever dispensasjon med tidsbegrensning, og det som utgangspunkt ikke kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorredskap, vil transport av motorredskap med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av de nevnte bestemmelsene i alle tilfeller måtte foregå ved at motorredskapet fraktes på tilhenger etter bestemmelsene om udelbart gods.

Dette harmonerer forholdsvis dårlig med systemet ellers i forslaget, hvor dispensasjonsmyndigheten kan gi dispensasjon med tidsbegrensning for alle andre transporter som kan gå uten dispensasjon etter § 5-6 og med dispensasjon uten tidsbegrensning etter § 5-8 på veggruppe A og B. I dag praktiseres forholdet slik at det likevel gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorredskap, dog ikke for slike vekter at det inntrer krav til ledsagelse ved eventuelle brupasseringer. For kjøring på veggruppe IKKE, må motorredskaper søke dispensasjon for hver tur på lik linje med transport av udelbart gods. Dispensasjon kan innvilges med de samme begrensninger som for dispensasjonen uten tidsbegrensning for veggruppe A og B. En slik praksis er i tråd med at de transporter som kan gå uten dispensasjon eller med dispensasjon uten tidsbegrensning på veggruppe A og B, kan få dispensasjon med tidsbegrensning for veggruppe IKKE. For å begrense adgangen til å gi dispensasjoner for vekter som utløser krav til følge, vil bestemmelsen uttale at det kan gis dispensasjon for større vekt enn det som er tillatt etter § 5-4 for motorredskap, men ikke for slike vekter som utløser krav til følge over bruer.

Det er ikke mulig å angi spesifikt hvilke vekter som krever følge over bruer i for vegger i veggruppe IKKE. Hvorvidt det vil være krav om følge eller ikke vil dermed kun fremgå av vilkårene for dispensasjonen. Dersom den omsøkte vekten utløser krav til følge, vil dispensasjon ikke kunne gis. Søknaden må da eventuelt behandles etter forslaget § 5-14 nr. 4 eller 6-2 nytt annet ledd. Det er imidlertid tvilsomt om dispensasjon vil bli innvilget etter disse bestemmelsene da det fortsatt *kan* være mulig å foreta transporten ved å laste motorredskaper på tilhenger som omtalt i § 5-8 nr. 2 etter bestemmelsene om transport av udelbart gods.

For å sørge for at dispensasjonsmyndigheten nå også formelt får hjemmel til å gi slike dispensasjoner, vil § 5-9 nr. 2 inneholde en bestemmelse som direkte uttrykker at det er adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for bruk av motorredskaper med større vekter og/eller dimensjoner enn det som følger av § 5-4 på veggruppe IKKE, dog ikke for slike vekter som utløser krav til følge over bruer.

10.4.2 § 5-9 nr. 2 bokstav b – vogntog som nevnt i § 5-6 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog

Denne bestemmelsen uttaler det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til vogntog som nevnt i § 5-6 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog. Paragraf 5-6 nr. 2 omhandler vogntog spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods, men som ikke nødvendigvis er konstruert for større aksellaster, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er tillatt etter § 5-4. En nærmere beskrivelse av disse kjøretøyene finnes i kommentarene til § 5-6 nr. 2. Slike kjøretøy og transportere kan få dispensasjon med tidsbegrensning for større dimensjoner enn det som følger av § 5-6 for veggruppe A og B og § 5-4 for veggruppe IKKE, men ikke for større vekt enn tillatt etter § 5-4.

10.4.3 § 5-9 nr. 2 bokstav c – vogntog som nevnt i § 5-8 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog

Denne bestemmelsen uttaler at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til vogntog som nevnt i § 5-8 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog. Paragraf 5-8 nr. 2 omhandler de samme vogntogtypene som § 5-6 nr. 2, med den forskjell at disse er konstruert for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er tillatt etter § 5-4 og derfor har dispensasjon uten tidsbegrensning for å kjøre med slike vekter på veggruppe A og B. Disse vogntogene kan få dispensasjon med tidsbegrensning for større vekter og dimensjoner enn det som følger av § 5-8 for veggruppe A og B og § 5-4 for veggruppe IKKE.

10.4.4 § 5-9 nr. 2 bokstav d – transport av udelbart gods på vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner som angitt i § 5-4

Denne bestemmelsen uttaler at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorvogn og vogntog som nevnt i § 5-6 nr. 3 når disse transporterer udelbart gods.

Gjeldende § 5-6 nr. 2 uttaler at det kan gis dispensasjon *uten* tidsbegrensning til motorvogn og vogntog som er konstruert for større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter Vedlegg 1, og transport av udelbart gods på slike vogntog. Dette viser til vogntog som omtalt i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav a. Isolert sett er dette uproblematisk da dispensasjon uten tidsbegrensning er en forutsetning for at spesialtransporttilhengere som er konstruert for transport av udelbart gods med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt etter Vedlegg 1 i det hele tatt kan registreres. Problemet oppstår ved at samme bestemmelse nr. 2 uttaler at dispensasjon med tidsbegrensning tilsynelatende kun kan gis til vogntog som omtalt i nr. 1. Dette innebærer at det egentlig bare er vogntog som også uten gods overskrider de største tillatte vekter eller dimensjoner som kan få dispensasjon med tidsbegrensning. Vanlige vogntog kan ikke få slik dispensasjon.

For dispensasjon med tidsbegrensning for større vekt enn de totalvekter og aksellaster som er tillatt etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 3 og forslaget § 5-4 nr. 1 til 3 samt veglister gitt

med hjemmel i gjeldende § 5-2 nr. 2 bokstav a og forslaget § 5-3 nr. 2 bokstav a, er dette ikke et problem, da det alltid kreves vogntog innrettet for transport av tungt, udelbart gods ved overskridelse av de største tillatte vekter etter Vedlegg 1 og veglistene. Dette gjelder også dersom transporten foregår på veg med lavere tillatt totalvekt enn 50 tonn, slik at det kreves dispensasjon med eller uten tidsbegrensning allerede ved for eksempel 36 tonn. Dette skyldes igjen at dersom de største tillatte vekter for vegen uten dispensasjon skal overskrides, skal det benyttes kjøretøy som fordeler denne vekten på en mest mulig skånsom måte. Altså må det benyttes nettopp tilhengere innrettet for transport av tungt, udelbart gods, fordi disse er konstruert med akselavstander og et antall aksler som fordeler vekten på en gunstig måte.

Hva gjelder dispensasjon med tidsbegrensning for lengde og bredde byr avgrensningen i hvilke vogntog som kan få dispensasjon derimot på flere problemer. For det første innebærer dette at de transporter som er tillatt uten dispensasjon på veggruppe A og B etter gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b ikke kan få dispensasjon med tidsbegrensning på veggruppe IKKE. For det andre innebærer det at det overhode ikke kan gis dispensasjoner for transport av udelbart gods med større dimensjoner enn det som følger av samme bestemmelse til transport av udelbart gods på vogntog til andre vogntog enn de som er beskrevet i samme bestemmelse bokstav a.

Forslagets § 5-9 nr. 2 bokstav c vil uttale at det *er* anledning til å gi dispensasjon for transport av udelbart gods med større dimensjoner enn det som er tillatt etter forslaget §§ 5-4 nr. 4 og 5 og 5-6 nr. 3 til motorvogner og vogntog som *uten gods* er innenfor de største tillatte dimensjoner etter § 5-4.

10.4.5 § 5-9 nr. 2 – begrensninger i dimensjoner

Hvilke kjøretøy og transporter som kan anvendes med hvilke vekter og dimensjoner uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning er angitt i §§ 5-6 og 5-9 for veggruppe A og B. Hvilke vekter og dimensjoner som tillates uten dispensasjon for veggruppe IKKE er angitt i § 5-4.

Det er ingen øvre begrensning på hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for etter § 5-9. Her vil dispensasjonsmyndighetens skjønn være helt avgjørende. Enkelte unntak fra dette følger likevel av bestemmelsens nr. 7. Det gjøres også oppmerksom på at det gjennom praksis har utviklet seg retningslinjer for hvilke dimensjoner det gis dispensasjon for. Denne praksisen medfører at det svært sjelden vil bli gitt dispensasjon for større lengde enn 30 meter ved regionkryssende transport. For bredde er grensen satt til 4,00 meter ved regionkryssende transport. Ved større dimensjoner enn dette vil det normalt kreves at transporten foretas på alternativ måte, det vil si med båt eller jernbane. Vi ønsker likevel ikke å forskriftsfeste de største dimensjonene det gis dispensasjon for ved regionkryssende transport, da fremtidige endringer av infrastrukturen eventuelt kan muliggjøre dispensasjon for større dimensjoner ved regionkryssende transport. Det utelukkes likevel ikke at det, dersom vegforholdene tillater det og helt spesielle omstendigheter gjør seg gjeldende, kan gis dispensasjon for større dimensjoner for strekninger hvor det ikke finnes alternative transportmuligheter. Hvorvidt denne adgangen skal anvendes vil være opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn. Vi bemerker for øvrig at en slik dispensasjon vil bryte med fast og langvarig praksis og da bør gis av Statens vegvesen Region øst med hjemmel i forslaget § 5-14 nr. 4, eventuelt av Vegdirektoratet med hjemmel i forslaget § 6-2 nytt annet ledd.

At forskriftsteksten ikke legger føringer for hvilke vekter og dimensjoner det kan gis dispensasjon for er ikke helt uproblematisk. Både med hensyn til dimensjoner og vekt vil det være adgang til å påklage dispensasjonsmyndighetens avgjørelse om å avslå søknaden. Dette gjelder både avslag som begrunnes i at det finnes alternative transportmuligheter eller det ikke er ønskelig å stoppe trafikken for en transport av denne typen på den ene siden og avslag begrunnet i at vegforholdene ikke tillater den omsøkte transporten på den andre.

Vegdirektoratet vil da være klageinstans. I det første tilfellet er avslaget mer prinsipielt fundert og det er dermed mulig for klageinstansen å overprøve førsteinstansens avgjørelse. Når avslaget er fundert på rent vegtekniske hensyn, både i form av fremkommelighet og bæreevne, kan det spørres i hvilken grad det er praktisk mulig å overprøve førsteinstansens avgjørelse. Hva gjelder bæreevne vil klagebehandlingen strengt tatt bestå i at de aktuelle bruene gjennomregnes på nytt. Dersom Vegdirektoratets gjennomregning gir det samme svaret som regionvegkontorets, vil det ikke være mulig å omgjøre avslaget. Hva gjelder avslag på søknad om dispensasjon for regionkryssende transport skal det i tillegg bemerkes at disse beregningene foretas av Bruseksjonen i Vegdirektoratet. En klage over avslag for vekt ved regionkryssende transport vil da innebære at beregningen både ved behandling i første instans og i klagesaksbehandlingen vil utføres av den samme seksjonen. Med unntak av noen få tilfeller som befinner seg helt i grenseland, hvor søknaden avslås for å være på den sikre siden, er klageadgangen dermed mer en juridisk formalitet enn en reell overprøving.

På dimensjonssiden vil det i noe større grad være mulig å ta stilling til klager. I noen saker er det helt faste fysiske begrensninger som medfører at samme hvordan man kjører, vil transporten ikke kunne passere. Dette vil særlig gjelde underganger, bruer, tunneler og naturlige hindre som bergknauser og lignende. Andre ganger er det mer snakk om hvilke inngrep som må gjøres for at transporten skal komme frem, da gjerne i form av fjerning av sidehindre, lyktestolper og annet. Vurderingen vil da omhandle hvor store inngrep som kan gjøres før de anses å være "for store". Dette er en skjønnsmessig vurdering det er mulig å overprøve. Likevel er regionvegkontoret nærmere til å kjenne til forholdene på "sine" strekninger, slik at Vegdirektoratet i tvilstilfeller vil måtte stole på regionvegkontorets vurdering av forholdet.

10.4.6 § 5-9 nr. 2 – transport av flere udelbare kolli

Det bemerkes at forslaget § 5-9, dispensasjon med tidsbegrensning, ikke vil inneholde noen bestemmelse tilsvarende dagens § 5-6 nr. 3. Denne bestemmelsen uttaler at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere lange udelbare kolli dersom dette ikke medfører at også største tillatte bredde etter Vedlegg 1 overstiges, og tilsvarende for transport av flere brede udelbare kolli dersom dette ikke medfører at største tillatte lengde etter Vedlegg 1 overstiges. De største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjon og totalvekter skal heller ikke overstiges ved slik transport.

Etter dagens regelverk er altså transport av *ett* udelbart langt eller bredt kolli tillatt uten dispensasjon etter bestemmelsene i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. § 5-7, mens det kreves dispensasjon dersom det skal transporteres to eller flere kolli.

Forslagets § 5-6 nr. 2 og 3 inneholder bestemmelser som medfører at det ikke lenger vil være behov for dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere lange eller brede udelbare kolli innenfor de rammene bestemmelsene selv setter. Det vil dermed være adgang til å transportere så mange lange kolli man ønsker så lenge ikke lengden overskrider det som angis i nr. 2 og 3 og bredden ikke overstiger 2,55 m på veggruppe A og B uten dispensasjon. Det

samme gjelder brede kolli. Flere kolli med bredde inntil 3,25 m kan transporteres uten dispensasjon på veggruppe A og B så lenge ikke største tillatte lengde for det aktuelle vogntoget på den aktuelle vegstrekningen overstiges. Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt etter forslaget § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a skal ikke overstiges. Det vises til kommentarene til forslaget § 5-6 nr. 2 og 3 for en nærmere beskrivelse av vilkårene for transport av flere udelbare kolli uten dispensasjon.

Imidlertid medfører systematikken i forslaget § 5-9 nr. 2 at det ligger implisitt at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for de samme transportene som tillates uten dispensasjon etter forslaget § 5-6. Selv om det ikke uttales direkte, vil det altså kunne gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere lange eller brede udelbare kolli etter de samme retningslinjer som følger av forslaget § 5-6, dog med den forskjell at det kan gis dispensasjon for større lengde eller bredde enn det som angis i forslaget § 5-6 for de aktuelle vogntogene. De samme vilkårene om at kun én av dimensjonskravene kan overstiges, altså at *enten* største tillatte lengde for det aktuelle vogntoget på den omsøkte vegen *eller* største tillatte bredde (i praksis 2,55 m) overstiges. Det samme gjelder de begrensninger som følger av forslaget § 5-6 nr. 2 i adgangen til å bruke vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner etter forslaget § 5-4 også uten gods.

På veggruppe IKKE kreves det fortsatt dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere lange eller brede udelbare kolli på lik linje som i dag. Vilårene som oppstilles med hensyn til overskridelse i lengde- eller bredderetningen samt vilkår for å kunne anvende vogntog som også uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner i § 5-6 nr. 2 og 3 gjelder tilsvarende også for dispensasjoner for kjøring på veggruppe IKKE.

10.5 § 5-9 nr. 3 og 4 – 100-tonnsvegnettet

Statens vegvesen Region øst har gjennom gjeldende § 6-2 annet punktum hjemmel til å gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg. Dette innebærer at Region øst også har hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for større aksel- og totalvekter enn det som følger av vedlegg 2 pkt. 1. Ved bruk av denne adgangen har det utviklet seg praksis for å innvilge dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 100 tonn på et avgrenset vegnett (det såkalte «100-tonnsvegnettet»). Det samme gjelder dispensasjon for aksellast 12/24/30 tonn på henholdsvis enkel, boggi- og trippelboggiaksel. I 1998 ble imidlertid regionvegkontorene gitt adgang til å gi tilsvarende dispensasjoner for slike aksel- og totalvekter på 100-tonnsvegnettet.

100-tonnsvegnettet har på samme måte som 12-tonnsvegnettet utviklet seg gjennom praksis. I likhet med 12-tonnsvegnettet fremmer vi også forslag om å forskriftsfeste 100-tonnsvegnettet. De samme hensynene som taler for forskriftsfesting av 12-tonnsvegnettet gjør seg gjeldende for 100-tonnsvegnettet jf pkt. 8.1.1. Ved å forskriftsfeste denne praksisen vil slike dispensasjoner nå kunne gis med hjemmel direkte i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Dette innebærer også at hjemmel til å innvilge slike dispensasjoner vil tilligge regionvegkontoret ved transport innen en region og Region øst ved transport gjennom flere regioner, på lik linje med andre dispensasjoner for transport av udelbart gods.

Forskriftsendringen innebærer altså en utvidelse av regionvegkontorets myndighet til å gi dispensasjoner for vekt. I dag har regionvegkontoret kun hjemmel til å gi dispensasjon for de aksellaster som angitt i gjeldende vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a, det vil si 12/21/28 tonn, og

totalvekt 80 tonn. Dispensasjon for større vekter enn dette må gis med hjemmel i gjeldende § 6-2 av Region øst.

Forskriftsfestingene innebærer for det første at regionvegkontorene som sagt får utvidet sin myndighet til å gi dispensasjoner for aksellast og totalvekt på et nærmere angitt vegnett. Dette vil redusere belastningen på Region øst som særinstans i slike saker. Videre får forskriftsfestingene den konsekvens at dersom vegstrekningen er omfattet av 100-tonnsvegnettet, vil utgangspunktet være at det ikke skal særlige omstendigheter til for at dispensasjon skal innvilges. Er vilkårene med hensyn til godsets udelbarhet og aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt innenfor det som følger av forslaget § 5-9 nr. 3 og 4, vil særlige omstendigheter måtte gjøre seg gjeldende for at dispensasjon *ikke* skal innvilges. Dette innebærer en forskjell fra dagens regelverk hvor slike dispensasjoner må gis med hjemmel i bruksforskriftens unntaksbestemmelse. Vilkåret er da, selv om det ikke kommer direkte til uttrykk i forskriftsteksten, at særlige omstendigheter må gjøre seg gjeldende for at dispensasjon skal innvilges. Det må i dag altså foretas en skjønnsmessig vurdering av om det skal gis dispensasjon, noe som innebærer at det ikke er sikkert at dispensasjon faktisk gis. Ved å gi en bestemmelse om 100-tonnsvegnettet i kapittel 5 fjernes mye av denne usikkerheten. Det skal likevel bemerkes at forslaget § 5-9 nr. 3 bokstav b og nr. 4 er «kan»-bestemmelser. I dette ligger det at det *kan* forekomme forhold som medfører at dispensasjon likevel ikke innvilges.

100-tonnsvegnettet vil på samme måte som 12-tonnsvegnettet angis i egne veglister i riksveglistene. Likeledes vil Vegdirektoratet på lik linje som for 12-tonnsvegnettet anbefale at det blir tatt inn en tilsvarende vegliste for 100 tonn i de fylkes- og kommunale veglistene i hvert fylke. Listene skal oppdateres årlig. Dagens 100-tonnsvegnett består på samme måte som 12-tonnsvegnettet av både riksveger og fylkesveger. Vegdirektoratet vil derfor på det sterkeste anbefale at de fylkesvegene som i dag er åpnet for 100 tonn forskriftsfestes. Dersom dette ikke skjer, vil vegnettet hvor det kan gis dispensasjoner for totalvekt inntil 100 tonn faktisk bli mindre enn i dag. Dette mener vi vil være svært uheldig.

100-tonnsvegnettet vil som beskrevet under de generelle kommentarene om mobilkraner fremgå av egne veglister. Listene vil oppdateres årlig. Det er kun på strekningene som fremgår av disse veglistene det kan gis dispensasjon for totalvekt inntil 100 tonn og aksellaster på 12/24/30 tonn. Dersom det søkes dispensasjon for slike aksel- og totalvekter på veger som ikke er inntatt i veglistene for 100-tonnsvegnettet, må søknaden behandles av Region øst med hjemmel i forslaget § 5-14 nr. 4.

10.6 § 5-9 nr. 3 Aksellaster

10.6.1 § 5-9 nr. 3 bokstav a – Veggruppe A og B

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a. Bestemmelsen angir de største aksellaster og last fra akselkombinasjon det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for på veger i veggruppe A og B.

10.6.2 § 5-9 nr. 3 bokstav b – 100-tonnsvegnettet

100-tonnsvegnettet er de delene av Bk 10 veggruppe A hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn. På dette vegnettet er det også adgang til å gi dispensasjon for noe høyere aksellaster enn på resten av

Bk 10 veggruppe A. På 100-tonnsvegnettet vil dispensasjonsmyndighet som nevnt i § 5-15 kunne gi dispensasjon med tidsbegrensning for aksellaster henholdsvis 12, 24 og 30 tonn på enkelt, boggi- og trippelboggiaksel, mot 12, 21 og 28 tonn på andre veger i Bk 10 veggruppe A. De aktuelle vegstrekningene er gjennomregnet til å tåle slike aksellaster.

10.7 § 5-9 nr. 3 bokstav c og nr. 4 bokstav b – Aksellast og totalvekt på veggruppe IKKE

Aksellasttabellen i bokstav a angir ingen aksellaster for veggruppe IKKE. Dagens Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a sier ingenting om hva det kan eller ikke kan gis dispensasjon for på disse vegene. Verken bestemmelsene om aksellast eller totalvekt omtaler veggruppe IKKE. Dette innebærer at det egentlig ikke er adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for større vekter enn det som følger av gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 3 på veggruppe IKKE med hjemmel i dagens § 5-6 nr. 2. Slike dispensasjoner må egentlig gis med hjemmel i gjeldende § 6-2, da med Statens vegvesen Region øst som førsteinstans.

En slik forståelse byr imidlertid på en lang rekke problemer. For det første er det svært upraktisk at det ikke kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til en transport av udelbart gods som må kjøre et stykke på veggruppe IKKE for å komme frem til bestemmelsesstedet. Selv om det er mulig å vurdere en slik dispensasjon med hjemmel i gjeldende § 6-2, medfører dette mye merarbeid. Gjeldende Vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og d, jf. § 5-6 nr. 2 blir derfor forstått som at dispensasjon for større vekter enn det som følger av dagens Vedlegg 1 på veggruppe IKKE må vurderes konkret i hvert tilfelle på lik linje med søknad om større dimensjoner.

Ved tilføyelsen av forslaget § 5-9 nr. 3 bokstav c og nr. 4 bokstav b vil det nå fremgå klart av forskriften at det er adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for veggruppe IKKE. Bestemmelsene angir at det er opp til dispensasjonsmyndigheten å avgjøre hvilke aksel- og totalvekter det kan gis dispensasjon for. Dette skyldes at veglistene som beskrevet ikke angir om og hva slags bruer det er på strekningene. Dispensasjonsmyndigheten må undersøke dette og avgjøre hvilke vekter det kan gis dispensasjon for på den omsøkte strekningen. Som beskrevet under kommentarene til veggruppene kunne det være aktuelt å angi vegens brukklassifisering sammen med veggruppe IKKE, altså IKKE-A for veger uten bruer, med bruer med to kjørefelt eller nyere bruer med ett kjørefelt, og IKKE-B for veger med eldre bruer med ett kjørefelt. Det ville da også være mulig å gi faste rammer for hvilke vekter det kan gis dispensasjon for på veggruppe IKKE. Inntil et slikt system eventuelt innføres, er det imidlertid ikke mulig å gi bestemmelser som i tilstrekkelig grad gjør det mulig for transportørene å forutberegne sin rettsstilling, da det vil måtte legges til grunn vilkår som transportørene ikke har adgang til å undersøke på egen hånd. Slik dagens veglister er utformet vil vi derfor ikke foreslå å gi bestemmelser som legger opp til at faste forholdstall skal benyttes for veggruppe IKKE. Vi bemerker dog at det ikke vil være anledning til å gi dispensasjon for større vekt enn det som kan gis for veggruppe A, da dette er de største vektene det kan gis dispensasjon for ved dispensasjon med tidsbegrensning.

Videre er det også et faktum at regionvegkontorene legger til grunn litt forskjellige hensyn når veger klassifiseres som veggruppe IKKE. Selv om det ikke skal forekomme at veger plasseres i denne veggruppen på grunn av bruer med lav bæreevne, kan vi ikke se bort fra at dette faktisk har skjedd i praksis. Det er derfor desto større grunn til å legge opp til at dispensasjonsmyndigheten inntil videre skal vurdere konkret i hvert tilfelle hvilke vekter det kan gis dispensasjon for på den enkelte IKKE-strekning.

Vi bemerker i denne forbindelse at det fortsatt foregår en diskusjon rundt hvilke vekter det kan gis dispensasjon for på veggruppe IKKE. Dette skyldes blant annet det foreligger visse uklarheter rundt hva som legges til grunn når en veg plasseres i denne veggruppen. Det kan derfor ikke utelukkes at det kommer innspill i høringsrunden som medfører at bestemmelsene på dette området må justeres.

10.8 § 5-9 nr. 4 Totalvekt

Bestemmelsen er til dels en videreføring av gjeldende vedlegg 2 pkt. 1 bokstav d, og til dels en forskriftsfesting av det gjennomregnede vegnettet hvor det kan gis dispensasjon for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn.

Totalvektstabellen vil som i dag kun angis én gang, i § 5-8 nr. 4 bokstav b. Den samme tabellen benyttes ved utregning av hvilke totalvekter det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for, og det er ingen grunn til å gjenta denne. Det gjøres ingen endringer verken i tabellen eller beregningsmåten for hvilke vekter det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for på veggruppe A og B. Største totalvekt for dispensasjon med tidsbegrensning på veggruppe A er fortsatt $1,6 \times 50 \text{ t} = 80 \text{ t}$ og på veggruppe B $1,3 \times 50 \text{ t} = 65 \text{ tonn}$. At dette er de største vektene det kan gis dispensasjon til uttrykkes nå også direkte i forskriftsteksten.

Paragraf 5-9 nr. 4 bokstav a er tilføyd en linje som angir at på 100-tonnsvegnettet kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning for som tilsvarer $2,0 \times$ verdiene i totalvektstabellen, og at største totalvekt det kan gis dispensasjon for er 100 tonn. Dette stemmer også med at $2,0 \times 50 \text{ t} = 100 \text{ t}$. Forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet bryter således ikke med systematikken i dagens regelverk. Det vises for øvrig til kommentarene i punkt 10.5 hva gjelder de mer prinsipielle sidene av forskriftsfesting av adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 100 tonn.

§ 5-9 nr. 4 bokstav b er behandlet under pkt. 10.6.3.

10.9 § 5-9 nr. 5 – Mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Denne bestemmelsen er ny. Bestemmelsen tar sikte på å muliggjøre dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran.

I dag får mobilkraner som beskrevet tidligere dispensasjon med tidsbegrensning for bruk på mobilkran/12-tonnsvegnettet med totalvekt inntil 65 tonn og aksellaster på 12, 24 og 28 tonn på henholdsvis enkelt, boggi og trippelboggiaksel på årsbasis. Dispensasjonene gis med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2 fordi gjeldende kapittel 5 ikke hjemler adgang til å gi dispensasjon til mobilkraner. Dette skyldes både at det etter gjeldende vedlegg 2 pkt. 1 jf § 5-6 nr. 2 ikke kan gis dispensasjon for aksellaster inntil 12/24/28 tonn verken med eller uten tidsbegrensning, og at mobilkran, enten den er klassifisert som motorredskap eller lastebil N3, ikke er omfattet av kjøretøyene som kan få dispensasjon med tidsbegrensning etter ordlyden i dagens § 5-6 nr. 2.

Dispensasjon med tidsbegrensning for mobilkraner vil være forbeholdt veger som inngår i 100-tonnsvegnettet. Denne delen av vegnettet vil i forbindelse med mobilkran, betongpumpebil og liftbil omtales som 72-tonnsvegnettet, fordi det her kan gis dispensasjon

med tidsbegrensning til mobilkran etc. for totalvekt inntil 72 tonn. På veger som inngår i 12-tonnsvegnettet men ikke i 100-tonnsvegnettet, kan det ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran. Her er det enten tillatt å kjøre med nærmere angitte totalvekter med dispensasjon *uten* tidsbegrensning, eller ikke i det hele tatt. Det finnes veger som inngår i 100-tonnsvegnettet som ikke inngår i 100-tonnsvegnettet. Disse vegene inngår likevel i 72-tonnsvegnettet da dette vil være samsvarende med 100-tonnsvegnettet.

For ordens skyld skal det påpekes at det *ikke* er slik at mobilkran kun tillates brukt på 12-tonnsvegnettet. Det er fullt tillatt å kjøre med mobilkran på veger i veggruppe A og B med dispensasjon uten tidsbegrensning på veger som *ikke* inngår i 12-tonnsvegnettet. Forutsetningen er at det demonteres tilstrekkelig utstyr til at de vekter som tillates ved transport av udelbart gods og kjøring med motorredskap etter § 5-8 nr. 3 bokstav a og c overholdes.

I det følgende gis det kun en fremstilling av selve reglene som gjelder for slik dispensasjon. For en nærmere beskrivelse av bakgrunnen for åpning for slik dispensasjon samt vurderinger knyttet til dette vises det til redegjørelsen for forskriftsfesting av mobilkranvegnett med mer, i punkt 8 i høringsnotatet.

Fremfor å liste opp hva som er tillatt for mobilkran, betongpumpebil og liftbil i forslaget § 5-9 nr. 2 til 4, har vi valgt å gi en egen bestemmelse som omhandler både aksel- og totalvekter for slike motorvogner. Dette fordi mobilkranene ikke fullt ut følger systemet ellers i nr. 3 og 4, samt at de ikke kan få dispensasjon med tidsbegrensning for større bredde enn det som følger av forslaget § 5-8 nr. 1 (bestemmelsen stiller ikke krav til lengde).

Mobilkran mv. kan få dispensasjon uten tidsbegrensning for aksellast og last fra akselkombinasjon som gitt i § 5-9 nr. 3 bokstav c (aksellasttabell for 100-tonnsvegnettet), det vil si 12, 24 og 30 tonn på henholdsvis enkel, boggi- og trippelboggiaksel. Det kan ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for større aksellast enn dette. Det kan altså gis dispensasjon for de samme aksellastene til mobilkran etc. på 72-tonnsvegnettet som til transport av udelbart gods på 100-tonnsvegnettet da en veg som beskrevet ikke vil inngå i 72-tonnsvegnettet med mindre den inngår i både 12-tonnsvegnettet og 100-tonnsvegnettet.

Også reglene om hvilke totalvekter det kan gis dispensasjon for er litt annerledes for mobilkran mv. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran mv. for totalvekt inntil 72 tonn på 100-tonnsvegnettet. Hvilken totalvekt det kan gis dispensasjon for, avhenger av hvor mange aksler mobilkranen har, fordi ingen aksel kan ha større aksellast enn 12 tonn. Til mobilkran med 4 aksler kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 48 tonn, med 5 aksler inntil 60 tonn og 6 aksler inntil 72 tonn, derav betegnelsen «72-tonnsvegnettet». Dersom det skulle forekomme at en mobilkran har fler enn 6 aksler, kan det likevel ikke gis dispensasjon etter § 5-9 nr. 5 for større totalvekt enn 72 tonn. Selv om det formelt er adgang til å behandle en slik søknad etter forslaget § 5-14 nr. 4 eller § 6-2 nytt annet ledd, begrenses adgangen til å *gi* slik dispensasjon av at 72 tonn er den største totalvekten bruene tåler ved kjøring med mobilkran.

I tillegg vil totalvekttabellens krav til akselavstand gjelde tilsvarende. Dette medfører at mobilkran må ha minst den akselavstand som tilsvarer 36 tonn i totalvektstabellen, det vil si 10,00 meter, for at det skal kunne gis dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt 72 tonn. (36 x 2,0 gir 72 tonn.) Ved mindre akselavstand for mobilkran med 6 eller flere aksler kan det kun gis dispensasjon med tidsbegrensning for den totalvekten som tilsvarer totalvekt for

akselavstand etter tabellen x 2,0. Tilsvarende gjør seg gjeldende for mobilkraner med færre aksler – for at det skal kunne gis dispensasjon med tidsbegrensning for eksempel for totalvekt 60 tonn til en mobilkran med 5 aksler, må akselavstanden være minst 7,41 m. For enkelthets skyld påpekes både at akselavstand over 10,00 meter skal regnes som 10,00 meter og at den største totalvekten det kan gis dispensasjon til er 72 tonn.

Bestemmelsen uttaler i tillegg at det er adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran etc. for større vekter og dimensjoner enn tillatt etter § 5-4 for veggruppe IKKE. Dette fordi det ellers ikke ville være mulig å lovlig forflytte mobilkran, betongpumpebil og liftbil med større vekter og/eller dimensjoner enn tillatt etter § 5-4 på veggruppe IKKE. Begrunnelsen for bestemmelsen er for øvrig den samme.

I likhet med § 5-9 nr. 2 bokstav a vil § 5-9 nr. 5 bokstav b uttale at det ikke kan gis dispensasjon for slike vekter som utløser krav til følge over bruer for veger i gruppe IKKE. Vi viser til kommentarene til § 5-9 nr. 2 bokstav a i pkt. 10.4.1 og nr. 3 bokstav c og nr. 4 bokstav b i pkt. 10.7 hva gjelder bakgrunnen for denne bestemmelsen. På samme måte som for motorredskap i § 5-9 nr. 2 bokstav a er dette en «kan»-bestemmelse – dispensasjonsmyndigheten kan dermed avgjøre hvilke vekter *inntil* det som kan tillates uten følge over de aktuelle bruene. Dispensasjonsmyndigheten kan dermed avslå søknad om dispensasjon for slik vekt eller kreve at tilstrekkelig utstyr demonteres til at følge likevel ikke er nødvendig.

10.10 § 5-9 nr. 7- Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transportere

Noen typer transport følger særlige regler hva gjelder dispensasjon med tidsbegrensning. Disse er samlet i § 5-9 nr. 7. Det gjelder især adgang til å transportere bestemte typer gods som per definisjon ikke er udelbart, hvor det likevel vil være adgang til å gi dispensasjon for transport med større dimensjoner enn det som følger av § 5-4 nr. 4 og 5. En del av disse transportene kan gå uten dispensasjon på veggruppe A og B, men trenger dispensasjon med tidsbegrensning for kjøring på veggruppe IKKE. § 5-9 nr. 7 vil også gi hjemmel til å gi slik dispensasjon for veggruppe IKKE. En annen type særlige bestemmelser legger begrensninger for hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for, i motsetning til de generelle bestemmelsene i § 5-9 nr. 2 hvor det fullt ut er opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for. De forskjellige transporttypene og vilkårene som gjelder er beskrevet i det følgende.

10.10.1 § 5-9 nr. 7 bokstav a – Særlige bestemmelser om transport av husmoduler

Forslagets § 5-9 nr. 4 bokstav a vil hjemle adgang til gi dispensasjon for transport av enkelte godstyper (husmoduler mv.) med bredde inntil 4,20 meter. Bestemmelsen er til dels en videreføring av dagens § 5-6 nr. 4 bokstav a, men innebærer også en kodifisering av innholdet i rundskriv NA 93/24 med endringer. Om hvilke typer gods som omfattes av ordningen vises det til kommentarene til forslaget § 5-2 bokstav m (definisjon av ”husmodul”) og § 5-5 nr. 5. I kommentarene til § 5-2 bokstav m er det også redegjort nærmere for bakgrunnen for valget av uttrykket “husmodul” fremfor dagens uttrykk “brakke”.

Rundskrivet angir forskjellige største bredder avhengig av hva slags gods det dreier seg om (brakke 3,00 meter, hytte 3,50 meter, husvogn og husmodul 4,20 meter). Ved å forskriftsfeste gjeldende praksis og gjennom definisjonen av uttrykket “husmodul”, vil man for det første få

en enhetlig regel, og for det andre gjøre bestemmelsene langt mer tilgjengelige enn når de kun fremgår av Statens vegvesens interne rundskriv.

I motsetning til de øvrige bestemmelsene i § 5-9 angir bokstav a en øvre grense for hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon til. Bestemmelsen gir altså anvisning på en snevrere regel enn de alminnelige reglene om tidsbegrenset transport av udelbart gods. Søknad om dispensasjon for transport med større bredde enn 4,20 meter vil måtte vurderes etter § 5-14 nr. 4, og vil dermed være underlagt kravet om at særlige omstendigheter må gjøre seg gjeldende for at dispensasjon kan innvilges. Ved transport av to husmoduler settes grensen for hvilken lengde det kan gis dispensasjon for til 22,00 meter, tilsvarende som ved transport uten dispensasjon. Bestemmelsen er også tilføyd et ledd om transport av én husmodul på semitrailer og tilhenger spesielt innrettet for transport av (tungt) udelbart gods som omtalt i § 5-6 nr. 2. Når dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul utstedes for slikt vogntog, stilles det ingen øvre grense for lengde. Den samme begrensningen gis imidlertid i hvilken bredde det kan gis dispensasjon for, nemlig 4,20 meter.

Bestemmelsen er en “kan”-bestemmelse. I dette ligger det at dispensasjonsmyndigheten ikke har noen plikt til å innvilge dispensasjon. Hvorvidt dispensasjon innvilges vil være avhengig av rent fremkommelighetsmessige hensyn, altså at dersom transporten etter all sannsynlighet ikke kommer frem, eller kun vil komme frem ved store endringer i vegen som for eksempel fjerning av midt- eller siderekkverk, står dispensasjonsmyndigheten fritt til å nekte å innvilge dispensasjon. “Kan”-skjønnet må, som for transport av annet udelbart gods, forstås slik at dispensasjonsmyndigheten avgjør når inngrepene som må til for at transporten kommer frem, blir for store til at det er ønskelig å innvilge dispensasjon. Både hvilke vegmessige grep som må gjøres for at transporten kommer frem og den hindring transporten vil utgjøre for trafikkflyten ellers er relevante momenter ved denne vurderingen.

Det gjøres imidlertid oppmerksom på at dispensasjonsmyndigheten har fast og langvarig praksis som tilsier at ved bredde over 4,00 meter eller lengde over 30,00 meter, skal gods så langt som mulig transporteres med alternative transportmidler, dvs. jernbane eller sjø. Dette gjelder all transport av udelbart gods, ikke bare husmoduler. Dispensasjonsmyndigheten vil da kunne bestemme at kun etappene fra fabrikasjonsstedet til nærmeste havn, og fra havn til endelig destinasjon, kan foregå på veg. For husmodulers vedkommende tilsier praksis også at regionkryssende transporter ikke får dispensasjon for bredde over 4,00 meter. Ved at forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav a er en kan-bestemmelse, vil dispensasjonsmyndigheten fortsatt ha mulighet til å sette slike vilkår for dispensasjonen.

Regelverket opererer i dag med fem forskjellige ordninger for transport av husmoduler mm.

1. Transport av *én* husmodul med bredde inntil 3,25 meter og lengde inntil 20 meter uten dispensasjon på veggruppe A og B, etter de alminnelige regler om transport av udelbart gods. I gjeldende regelverk plassert i Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. § 5-7 nr. 1 bokstav b.
2. Transport av *to* husmoduler med bredde inntil 3,25 meter og lengde inntil 19,50 meter, etter den særlige bestemmelsen om transport av flere udelbare kolli. Krever i dag tidsbegrenset dispensasjon, jf. § 5-6 nr. 3.
3. Transport av *to* husmoduler eller båter med bredde inntil 3 meter og lengde inntil 20 (21) meter med tidsbegrenset dispensasjon som etter praksis utstedes for ett år av gangen for veger riksveger og primære fylkesveger i Bk10 19,50-veger. I gjeldende regelverk plassert i § 5-6 nr. 4 bokstav a.

4. Transport av én eller to husmoduler eller båter med bredde inntil 4,20 meter (4,00 meter for transport mellom flere regioner) og lengde inntil 20 (21) meter med tidsbegrenset dispensasjon som må søkes for hver tur. Adgangen fremgår i dag av rundskriv 93/24 NA med endringer.
5. Transport av én eller flere husmoduler med bredde over 4,20 meter eller lengde over 20 meter. Må vurderes som en søknad om dispensasjon med hjemmel i § 6-2 som unntak i enkelttilfelle, uavhengig av om to, ti eller femti moduler skal transporteres, så lenge det konkrete antall, tidsrom og rute kan angis.

Forslagets §§ 5-5 nr. 5 og 5-9 nr. 7 bokstav a medfører at regelverket for transport av husmoduler blir tilsvarende eller lempeligere enn regelverket for transport av annet udelbart gods. Med de nye bestemmelsene om transport av husmoduler vil det dermed være tilstrekkelig å vise til bestemmelsene om transport av husmoduler ved enhver transport av slike. For eksempel vil det ikke lenger være behov for å gå vegen om de alminnelige reglene for transport av udelbart gods for å transportere husmoduler med bredde mellom 3,00 og 3,25 meter.

Ved at endringen i største tillatte bredde i forslaget § 5-5 nr. 5 økes fra 3,00 til 3,25 meter, vil 3,25 meter også bli grensen for når det kreves dispensasjon for transport av *to* husmoduler på veggruppe A og B. Dette innebærer at færre søknader må behandles etter § 5-9 nr. 7 bokstav a.

Største tillatte lengde for slik transport er i tråd med de foreslåtte endringene i § 5-5 nr. 5 og § 5-6 nr. 2 økt fra 20,00 til 22,00 meter. Bakgrunnen for økningene er at den ekstra lengden ikke representerer en større fremkommelighetsmessig utfordring enn dagens transport med lengde inntil 20 (nå 21) meter, samt at det da blir samsvar mellom reglene for transport av to husmoduler og bestemmelsene om transport av udelbart gods.

Rundskriv 93/24 NA gir særlige bestemmelser for transport av husmoduler. Bakgrunnen for rundskrivet var at det i forbindelse med OL på Lillehammer oppsto et økt press for å få transportert husmoduler med større bredde enn 3,00 meter slik § 5-6 nr. 4 bokstav a tillater. Det ble derfor åpnet for at det kunne gis dispensasjon for transport av slike med bredde inntil 3,50 meter. I 1994 ble rundskrivets virkeområde utvidet til også å omfatte fritidshus, hytter, campingvogner og husvogner. Største tillatte bredde for husvogner ble i 2001 økt til 3,70 m. Rundskrivet ble i 2008 utvidet til å tillate bredde inntil 4,20 meter for husmoduler og husvogner, mens transport av brakker fortsatt skulle foregå etter de alminnelige reglene i § 5-6 nr. 4 bokstav a, det vil si kun med bredde inntil 3 meter. Den foreslåtte bestemmelsen innebærer dermed en ganske stor utvidelse av største bredde det kan gis dispensasjon for til husmoduler.

Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt skal ikke overstige største tillatte vekt som angitt i forslaget § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Rundskrivet ble ved endringen i 2008 utvidet til også å omfatte den største bredden det kan gis dispensasjon til ved transport av én husmodul. Dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én udelbar lastenhet, inkludert husmoduler, følger reglene i gjeldende § 5-6 nr. 2 første ledd og forslaget § 5-9 nr. 7, som ikke inneholder noen begrensninger i hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for. De eneste vilkårene som stilles opp i disse bestemmelsene er at godset er udelelig og at det ikke er fremkommelighetsmessige hindringer på strekningen det søkes om. I 2008 fant Vegdirektoratet det likevel nødvendig å innføre

begrensninger i hvilke dimensjoner det kunne gis dispensasjon for ved transport av én husmodul.

Gjeldende § 5-6 nr. 2 og forslaget § 5-9 nr. 7 gir anvisning på et "kan"-skjønn. Selv der vilkårene foreligger, har ikke søker krav på å få innvilget dispensasjon. Der bestemmelser gir anvisning på et kan-skjønn, står forvaltningen fritt til å gi retningslinjer for hvordan dette skjønnet skal anvendes. Dette er i noen grad også nødvendig for å sikre likebehandling. Praksis har imidlertid utviklet seg slik at det eneste vilkåret som må være oppfylt (ut over kravet bestemmelsen selv stiller opp om at godset må være udelbart) er at det ikke er fysiske hindre for transporten på den omsøkte strekningen. Generelle retningslinjer for ytterligere vilkår eller begrensninger som stilles til *alle* transporter ville således være helt uproblematisk. Rundskriv 93/24 NA og forslaget § 5-10 nr. 4 bokstav a setter imidlertid kun begrensninger for én godstype, nemlig husmoduler mv. En slik innsnevring er i seg selv ikke uproblematisk. Det kan argumenteres at en særlig innskrenking i adgangen til å gi dispensasjon til én type gods representerer usaklig forskjellsbehandling. At det er forskjellsbehandling er det heller ingen tvil om. Spørsmålet er hvorvidt denne forskjellsbehandlingen er kan sies å være usaklig.

Følgende begrunnelse ble gitt i rundskrivet:

«Slik regelverket er utformet i dag anser Vegdirektoratet ... det slik at den øvre bredde begrensningen ... ikke gjelder absolutt all den tid vi har bestemmelsen i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 2 hvor det åpnes opp for at det kan gis tidsbegrenset dispensasjon for en bestemt vegrute for motorvogn og vogntog med et udelbart kolli. ... Vegdirektoratet har derfor i medhold av denne bestemmelsen i enkelte klagesaker gitt dispensasjoner for kjøring med husmoduler med bredde inntil 5,00 meter og med bredde inntil 4,00 meter for husvogner. ... Problemet med denne typen dispensasjoner er at det eneste vurderingstemaet vi har er hvorvidt vegstrekningen er egnet eller ikke for den bredden det søkes om. Dette koker i praksis ned til et spørsmål om det er praktisk mulig for transportene å komme frem på den omsøkte vegstrekningen eller ikke. Dette er uheldig på bakgrunn av at vi risikerer at kolli/moduler som ønskes fraktet blir stadig bredere og at omfanget av slike transporter bare vil øke. Vi opplever også stadig vekk at husmoduler/husvogner etc. er ferdig bygd med en større bredde enn det som i utgangspunktet er tillatt og hvor det anføres at firmaene som søker om transportene vil lide store økonomiske tap dersom det ikke blir gitt dispensasjon. I slike tilfeller har det vist seg å være vanskelig å argumentere med at vegstrekningen ikke er egnet for transportene da det skal mye til for at man kan si at det ikke er praktisk mulig for transportene å komme frem. Slike saker får da som regel det utfallet at dispensasjon blir gitt.»

De fremkommelighetsmessige hensynene ble altså vurdert slik at denne forskjellsbehandlingen ikke ble ansett å være usaklig. På denne bakgrunn fant Vegdirektoratet gjennom Rundskriv 93/24 NA å kunne innsnevre virkeområdet til § 5-6 nr. 2 når det gjaldt bredde for transport av én husmodul mv.

Det skal også bemerkes at det også før endringsnotatet fra 2008 var fast praksis at største bredde det ble gitt dispensasjon til for husmoduler var 4,20 meter. Forskriftsfesting av denne regelen er således en kodifisering av praksis og innebærer derfor ikke noen innskrenking i forhold til dagens adgang til å transportere brede husmoduler.

Vegdirektoratet antar også at det i svært liten grad innvilges dispensasjon til transport av annet udelbart gods for større bredde enn 4,20 meter. Det kan dermed diskuteres i hvilken grad en slik øvre grense for husmodulenes vedkommende i praksis vil medføre en forskjellsbehandling. Videre var også noe av bakgrunnen for begrensningen i rundskrivet at transport av brede husmoduler i motsetning til transport av annet bredt udelbart gods foregår i

ganske stor utstrekning. Dette medfører at vegen langt oftere må stenges for annen trafikk for å slippe frem husmoduler enn for andre transporter. Da man så lang som mulig ønsker å unngå å skape unødige forstyrrelser i trafikken er det en fordel å gi begrensninger i hvilken bredde husmoduler kan transporteres med.

Det kan eventuelt spørres hvorfor ikke 4,20 meter settes som største tillatte bredde for alt udelbart gods. En slik generell grense vil imidlertid medføre at dersom andre typer udelbart gods eventuelt skulle transporteres med større bredde enn 4,20 meter, ville man som for husmoduler vært henvist til § 5-15 nr. 4 for unntak i særlig tilfelle. Dette ville etter Vegdirektoratets oppfatning innebære en unødvendig byråkratisering av prosessen for transporter som ikke foregår særlig ofte. Vi vil derfor ikke foreslå å gi en tilsvarende begrensning for andre typer udelbart gods. Det vises for øvrig til § 5-9 nr. 7 bokstav d om transport av tømmer i hele stammer som inneholder en lignende begrensning hva gjelder hvilken lengde det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for.

Dette innebærer at rundskrivet og forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav a egentlig inneholder to vidt forskjellige bestemmelser. For det første gis det en åpning for at *to* husmoduler transporteres med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 4,20 meter. Dette er en *utvidende* bestemmelse. For det andre gis det en øvre grense for hvilken bredde det kan gis dispensasjon for når det transporteres *én* husmodul. Dette er en *begrensende* bestemmelse. Det er likevel hensiktsmessig å samle disse til én bestemmelse som angår tidsbegrenset dispensasjon for transport av husmoduler, særlig da disse som følge av gjeldende rundskriv er å anse som to sider av samme sak.

Hva gjelder endring i betegnelsene på hvilke kjøretøy som tillates å utføre slik transport, vises det til kommentarene til § 5-5 nr. 5. Som nevnt innledningsvis innebærer den endrede begrepsbruken og forskriftsfesting av én felles bestemmelse at flere typer gods nå vil kunne få dispensasjon med tidsbegrensning etter bestemmelsen med bredde inntil 4,20 meter. Både hytter, som etter rundskrivet i dag kun får dispensasjon for bredde inntil 3,50 meter og husvogner som etter rundskrivet kan få dispensasjon for bredde inntil 3,70 meter vil nå kunne få dispensasjon med tidsbegrensning for bredde inntil 4,20 meter.

Det skal også nevnes at det etter Rundskriv 93/24 NA med endringer i dag ikke tillates at husmoduler kjører i kolonne. Ved opphevelse av rundskrivet og forskriftsfesting av praksis for transport av husmoduler vil dette endres, slik at også husmoduler kan kjøres i kolonne. Dette er nærmere omtalt i kommentarene til kolonnekjøringsbestemmelsen i forslaget § 5-11. For øvrig vises det til kommentarene til forslaget § 5-5 nr. 5 hva gjelder fremtiden til samtidig transport av to brakker, husmoduler eller båter. Dersom det i likhet med brakker mv. med bredde inntil 3,25 meter og lengde over 19,50 meter inntil 22 meter kan sies at også vogntogene som utfører transport av to brakker mv. med bredde over 3,25 meter og lengde over 19,50 inntil 22 meter har slike egenskaper at de kan omfattes av unntaket for transport som foregår med vogntog spesielt innrettet for en type transport som ikke foregår i konkurranse med internasjonal transport, jf. direktiv 96/53/EF art. 4 nr. 4 bokstav a, *ber vi om tilbakemelding om dette fra høringsinstansene.*

I tillegg til de tidligere nevnte dispensasjonene fungerer § 5-9 nr. 7 bokstav a også som dispensasjonshjemmel når transport av husmoduler som etter § 5-5 nr. 5 kan foregå uten dispensasjon på veggruppe A og B, også må kjøre på veggruppe IKKE. Slike dispensasjoner vil som for transporter med bredde over 3,25 meter gis for hver tur, og slik at regionvegkontoret fastsetter hvilken rute som skal følges. Innvilgelse av dispensasjon vil da

være betinget av om det er fysiske hindringer på vegen for at transporten kommer frem. Veger i gruppe IKKE er, jf. definisjonen, slik at de “*på grunn av kurvatur/fremkommelighet ikke egner seg for spesialtransport hvor det må søkes om dispensasjon i hvert enkelt tilfelle*”. Som nevnt innledningsvis innebærer også dette en endring fra dagens system, hvor det innvilges dispensasjon på årlig basis for transporter med bredde inntil 3,00 meter på veger klassifisert som Bk10 19,50-veger, og eventuelt for hver tur på 15- og 12,40-veger. Etter det Vegdirektoratet har fått opplyst løses dette, mht. lengde, ved at tilhengeren hektes av når man beveger seg over på en 12,40- eller 15-veg, slik at kravet til største tillatte lengde ikke overstiges. Det nye systemet vil innebære at det tillates kjørt med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter på *alle* veger klassifisert som veggruppe A eller B, uavhengig av hvilken lengdebegrensning vegen har. Samtidig vil det være behov for dispensasjon for kjøring på 19,50-veger, dersom disse er klassifisert som veggruppe IKKE. Bakgrunn for endringene og konsekvensene er nærmere beskrevet i kommentarene til § 5-2 bokstav i til k og § 5-5 nr. 5.

Vi ber om høringsinstansenes syn på den foreslåtte reglen om tidsbegrenset dispensasjon for transport av én og to husmoduler.

10.10.2 § 5-9 nr. 7 bokstav b – Særlige bestemmelser om transport av 2 båter

Bestemmelsen er en videreføring av dagens § 5-6 nr. 2 bokstav a annet alternativ, som uttaler at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for samtidig transport av to båter med lengde inntil 20 meter og bredde inntil 3 meter, likevel slik at øvre grense for dispensasjon for to båter er økt til lengde og bredde henholdsvis 22,00 og 3,25 meter. Bakgrunnen for dette er nærmere forklart i kommentarene til § 5-5 nr. 6. Som følge av at kravet om dispensasjon med tidsbegrensning i forslaget er knyttet til veggruppe, er det behov for en bestemmelse som åpner for å gi dispensasjon med tidsbegrensning til de transportene som kan gå uten dispensasjon på veggruppe A og B etter bestemmelsene i § 5-5.

I likhet med bestemmelsene om transport av husmoduler er systemet endret slik at det ikke er behov for dispensasjon for transport av to båter med lengde inntil 22 meter og bredde inntil 3,25 meter på veggruppe A og B. Dette innebærer en klar forenkling fra dagens system. I tillegg vil det da være anledning til å kjøre med samme lengde på *alle* veger i veggruppe A og B, uavhengig av hvilken vogntoglengde som ellers er tillatt for vegen. På veggruppe IKKE vil det fortsatt måtte søkes om dispensasjon med tidsbegrensning, men også her vil det kunne gis dispensasjon for total lengde- og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter uavhengig av hva som ellers er tillatt for vegen. Paragraf 5-9 nr. 7 bokstav b gir imidlertid anvisning på et “kan”-skjønn, slik at det i siste omgang tilligger dispensasjonsmyndighetens skjønn om dispensasjon for slike dimensjoner skal gis, eller om det på grunn av fremkommelighetsmessige utfordringer på vegstrekningen ikke kan gis dispensasjon for fullt så stor lengde og bredde.

I dagens regelverk er bestemmelsene om tidsbegrenset dispensasjon for samtidig transport av 2 husmoduler og 2 båter samlet i samme bestemmelse. Imidlertid følger det en del særlige regler for transport av husmoduler av Rundskriv 93/24 NA, som ikke gjelder for transport av båter. Når vilkårene i nevnte rundskriv nå forskriftsfestes gjennom forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav a, er det nødvendig å skille transport av husmoduler og transport av båter fra hverandre. I praksis består atskillelsen av at det for transport av husmoduler kan gis dispensasjon for transport av *to* kulli med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 4,20 meter. Ved transport av båter vil det ved større bredde enn 3,25 meter ikke kunne gis dispensasjon for transport av to kulli dersom lengden med dette overskrider 22,00 meter. Til

gjengjeld innebærer bestemmelsen om husmoduler at det *ikke* vil være adgang til å gi dispensasjon til slike for større bredde enn 4,20 meter, selv om bare ett kolli transporteres. Denne begrensningen gjør seg ikke gjeldende for båttransportens vedkommende, slik at det i hvert fall i teorien kan gis dispensasjon for transport av én båt med bredde over 4,20 meter. Imidlertid er også de alminnelige bestemmelsene om transport av udelbart gods med større lengde eller bredde enn tillatt for vegen etter § 5-6 for veggruppe A og B og § 5-4 for veggruppe IKKE “kan”-bestemmelser, slik at det er opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn hvorvidt det faktisk skal gis dispensasjon for så stor bredde. Fast og langvarig praksis tilsier at ved større lengde og bredde enn 30,00 og 4,00 meter skal alternative transportmidler anvendes så langt som mulig. For regionkryssende transporter gis det heller ikke dispensasjon for større lengde og bredde enn henholdsvis 30,00 og 4,00 meter.

10.10.3 § 5-9 nr. 7 bokstav c – Særlige bestemmelser om transport av motorvogner M1 og N1

Bestemmelsen er til dels en videreføring av gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav b. Denne bestemmelsen tillater at transport av biler kan foregå med lengde inntil 2 meter mer enn det som er tillatt for vegen på bakgrunn av tidsbegrenset dispensasjon. I likhet med dispensasjon for transport av husmoduler med bredde inntil 3 meter og lengde inntil 20 meter utstedes også disse på årlig basis.

Uttrykket “kjøretøy” er byttet ut med “motorvogn M1 N1”. Vi viser til kommentarene til forslaget § 5-5 nr. 7 for en nærmere beskrivelse av bakgrunnen for denne endringen. For enkelhets skyld vil transport av motorvogn M1 og N1 i det følgende omtales som transport av biler.

På samme måte som for transport av husmoduler med slike dimensjoner foreslås en todeling av regelverket for transport av biler: På veger i veggruppe A og B kan transport av biler foregå med lengde inntil 22,00 meter uten dispensasjon, mens det for veggruppe IKKE må søkes dispensasjon for hver tur for transport med større lengde enn angitt i § 5-4 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.

Dette innebærer en endring fra dagens ordning, som ikke stiller krav til veggruppe, men til vegens lengdeklassifisering. En nærmere beskrivelse av bakgrunnen for dette finnes i kommentarene til forslaget § 5-5 nr. 5 til 7. Vegdirektoratet er usikre på hvordan dette vil slå ut sammenlignet med dagens praksis hva gjelder behov for dispensasjon for slike transporter. Selv om det skulle innebære en viss økning i antall transporter som trenger dispensasjon, anser vi likevel at fordelene med å gjøre vilkårene for transport av udelbart gods og transport av husmoduler, båter og biler samsvarende, da dette innebærer en betraktelig forenkling av regelverket og saksbehandlingen.

Dagens bestemmelse åpner for å gi dispensasjon med tidsbegrensning for inntil 2,00 m større lengde enn det som er tillatt for vegen, dog ikke for større lengde enn 20,00 meter. Etter det nye systemet vil det kunne gis dispensasjon for lengde inntil 22,00 meter for alle veger, ikke bare veger som i dag har tillatt vogntoglengde 19,50 m. Tilsvarende tilføyelse av bestemmelser for transport av biler med semitrailer er gjort i § 5-9 nr. 7 bokstav c som i § 5-5 nr. 7, det vil si at det kan gis dispensasjon for lengde inntil 20,00 meter. Dette til forskjell fra gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav b, som kun omtaler «lengde inntil 2 m mer enn det som er tillatt etter vedlegg 1», altså 17,50 m + 2,00 m = 19,50 m for semitrailervogntog. Imidlertid dreier

det seg om en "kan"-bestemmelse, slik at dispensasjonsmyndighetens skjønn blir avgjørende for hvilken lengde det skal utstedes dispensasjon for på en veg i veggruppe IKKE.

Formuleringen av bestemmelsen medfører at det til forskjell fra transport av udelbart gods ikke vil være anledning til å gi dispensasjon for transport av biler med større lengde enn 22,00 meter. Dette innebærer ingen endring fra dagens praksis. Dersom det er behov for større lengde, har man mulighet til å fordele kjøretøyene over flere transporter, selv om dette selvsagt vil innebære økte transportkostnader.

10.10.4 § 5-9 nr. 7 bokstav a til c – alternativt forslag

Som det beskrives i kommentarene til § 5-5 nr. 5 til 7 oppstiller Vegdirektoratet to forskjellige forslag til hvordan transport av 2 husmoduler, 2 båter og flere biler uten dispensasjon kan organiseres. Det ene er å knytte adgangen til å utføre slik transport til veggruppe A og B. Bestemmelsene om tidsbegrenset dispensasjon for det samme blir da som oppstilt i forslag til forskriftstekst og beskrevet ovenfor.

Det andre forslaget som blir skissert er å knytte adgangen til å kjøre med større dimensjoner for de særegne transportene av to husmoduler, to båter og motorvogner M1 og N1 til tillatt vogntoglengde for vegen.

I kommentarene til alternativ forskriftstekst i § 5-5 nr. 5 til 7 blir det redegjort for forslaget om å tillate at transport av to husmoduler og to båter samtidig på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 kan foretas uten dispensasjon med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter på alle veger som har tillatt vogntog lengde 19,50 i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 3 bokstav a. Likeledes foreslås det at transport av motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av motorvogner kan foretas uten dispensasjon på de samme vegene med lengde inntil 22,00 meter for slepvogn og påhengsvogn og inntil 20,00 meter for semitrailer. Bredden kan ikke overstige 2,55 meter. Dersom forslaget om å tillate at adgangen til å kunne foreta de ovennevnte transportene med større dimensjoner skal være knyttet til tillatt vogntoglengde for vegen uavhengig av om vegen er i veggruppe A eller B, er det imidlertid behov for å angi et alternativt forslag til forskriftstekst i bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning for disse transportene i § 5-9 nr. 7 bokstav d.

Tanken bak det alternative forslaget er å skissere en løsning som er basert på dagens bestemmelse for tidsbegrenset dispensasjon for transport av husmoduler, båter og motorvogner i § 5-6 nr. 4 bokstav a og b.

Etter bestemmelsen i dagens § 5-6 nr. 4 bokstav a er det slik at tidsbegrenset dispensasjon kan innvilges til transport av to brakker og to båter med totallengde 2 meter mer enn det som er tillatt etter Vedlegg 1 bokstav a. Det samme gjelder for kjøretøy, jf. § 5-6 nr. 4 bokstav b. Dette betyr at man på en 12,40 meter veg kan få dispensasjon til en lengde 14,40 meter mens man på en 15 meter veg kan få dispensasjon til en lengde 17,00 meter.

I punkt 10.10.4.1 til 3 vil det bli redegjort for de alternative forslagene til regelverksendringer. Vi bemerker at dette forslaget innebærer at de resterende bokstavene i § 5-9 nr. 7 blir forskjøvet slik at § 5-9 nr. 7 bokstav d (særlige bestemmelser om transport av tømmer) blir bokstav f, forslagets bokstav e (særlige bestemmelser om transport av landbruksredskaper)

blir bokstav g, og forslaget bokstav f (særlige bestemmelser om tilhengerredskaper) blir bokstav h.

10.10.4.1 Alternativt forslag om transport av husmoduler, § 5-9 nr. 7 bokstav a

Det alternative forslaget innebærer at transport av husmoduler blir frikoblet fra systemet for annen transport av udelbart gods med veggruppe A, B og IKKE. Konsekvensen av dette er at det for transport av husmoduler må søkes om dispensasjon hver gang det skal fraktes med større lengde eller bredde enn det som er tillatt for vegen, unntatt i tilfeller hvor det kjøres med en bredde og lengde inntil 3,25 og 22,00 meter på en veg med generelt tillatt vogntog lengde 19,50 meter, jf. § 5-5 nr. 5.

Vårt alternative forslag innebærer at § 5-9 nr. 7 skal være en spesialbestemmelse for transport av husmoduler. Denne bestemmelsen vil som spesialregel ha forrang foran de generelle bestemmelsene om tidsbegrenset dispensasjon for transport av et udelbart kolli. I tilfeller hvor det er konflikt mellom bestemmelsene vil derfor bestemmelsene i § 5-9 nr. 7 bokstav a gå foran andre bestemmelser som regulerer tidsbegrenset dispensasjon for transport av udelbart gods.

Når det gjelder husmoduler er det et ønske fra Vegdirektoratets side at disse transportene i motsetning til transporter av annet udelbart gods skal ha en øvre lengde og breddebegrensning. Begrunnelsen for dette er at disse transportene forekommer såpass ofte at det er en risiko for fremkommelighets- og trafikksikkerhetsmessige problemer for andre trafikanter dersom det tillates at bredden og lengden på transporter av husmoduler stadig øker. Derfor er 22,00 meters lengde og 4,20 meters bredde maksimalt tillatte dimensjoner for transport av husmoduler.

Det er viktig å understreke at 4,20 meter bare er en øvre grense og at det ikke er noen automatikk i at det blir gitt dispensasjon til denne bredden. Dispensasjonsmyndigheten fastsetter øvre breddegrense for transporten etter en konkret vurdering av forholdene på den omsøkte vegstrekningen. Det er derfor svært viktig å søke dispensasjon på forhånd for å forsikre seg om at husmodulene kan transporteres før man kjøper dem.

Dette forslaget vil også få den konsekvens, som nevnt tidligere, at transport av husmoduler blir underlagt strengere reguleringer enn andre udelbare kolli. Dette kommer spesielt tydelig frem på veger som har største tillatte vogntog lengde 12,40 eller 15,00 meter, men som samtidig står i veggruppe A eller B. Her kan transport av udelbart gods kjøre uten dispensasjon med de dimensjonene som følger av § 5-6, mens transport av husmoduler må søke om tidsbegrenset dispensasjon med en gang de overskrider tillatt lengde eller bredde for vegen. Dispensasjon vil da bare kun gis til maksimalt to meter større lengde enn det vegen er tillatt for og bredde inntil 4,20 meter.

Dette kan virke som en urimelig forskjellsbehandling, men på den annen side reflekterer de lengdene som tillates for husmodul bedre hva veien egentlig tåler av lengde. Det kan også få uheldige trafikksikkerhets- og fremkommelighetsmessige konsekvenser å knytte dispensasjonsadgangen til Veggruppe A og B.

Det er således fordeler og ulemper knyttet til begge forslagene. Man skal for øvrig heller ikke glemme at transport av husmoduler og båter på andre områder får bedre vilkår enn transport

av annet udelbart gods ved at de er de eneste som får lov til å transportere flere kolli når både største tillatte lengde og bredde overskrides.

Det vil imidlertid fortsatt være et tilfelle hvor vi også etter det alternative forskriftsforslaget vil la husmoduler følge systemet for annen transport av udelbart gods. Det gjelder for husmodultransport som foretas på tilhengere spesielt innrettet for transport av udelbart gods som beskrevet i § 5-6 nr. 2. Begrunnelsen er at dette er spesialkjøretøy og at bruken av disse reguleres gjennom bestemmelsene om transport av udelbart gods og er knyttet til systemet med veggruppe A, B og IKKE. Det vil virke urimelig å ikke tillatte at et slikt kjøretøy kan brukes til transport av husmoduler. Derfor foreslås det at transport av husmoduler på slike vogntog skal følge bestemmelsene om transport av udelbare kolli i §§ 5-6 nr. 2, 5-8 og 5-9 nr. 2 bokstav b og c. Likevel foreslås det å legges til følgende i forskriftsteksten til § 5-9 nr. 2 bokstav c og d «*For transport av husmodul er største tillatte bredde og lengde henholdsvis 4,20 og 22,00 meter.*»

I det følgende følger forslag til en alternativ forskriftstekst for § 5-9 nr. 7 bokstav a om transport av to husmoduler samtidig på motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn, transport av en husmodul på motorvogn med vanlig semitrailer og transport av en husmodul på motorvogn. Det følger ingen kommentarer til den enkelte bestemmelse da vi mener at forslaget til forskriftstekst er selvforklarende.

Bestemmelsen foreslås med følgende ordlyd:

«§ 5-9 nr. 7 Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transporter

- a. Særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler samtidig på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 kan gis på følgende vilkår:*
 - 1. På veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 bokstav a kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større bredde enn tillatt etter § 5-5 nr. 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 22,00 og 4,20 meter uavhengig av om det transporteres en eller to moduler.*
 - 2. På veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større lengde og bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 og 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 17,00 og 4,20 meter uavhengig av om det transporteres en eller to moduler.*
 - 3. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større lengde og bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 og 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 14,40 og 4,20 meter uavhengig av om det kan transporteres en eller to moduler.*
 - 4. Transporter som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.*
 - 5. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-14 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.*

6. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.
 7. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.
- b. Særlige bestemmelser om transport av en husmodul på motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 på følgende vilkår:
1. På veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større bredde og lengde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 og 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 22,00 og 4,20 meter.
 2. På veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større lengde og bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 og 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 17,00 og 4,20 meter.
 3. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større lengde og bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 og 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 14,40 og 4,20 meter.
 4. Transporter som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
 5. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-14 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.
 6. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.
 7. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.
- c. Særlige bestemmelser som gis til transport av en husmodul på motorvogn N2 og N3 på følgende vilkår:
1. På veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større bredde enn det som er tillatt etter § 5-5 nr. 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilken bredde det kan gis dispensasjon for, men ikke for større bredde enn 4,20 meter. Største tillatte lengde er 12,00 meter.
 2. På veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter eller 12,40 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis tidsbegrenset dispensasjon til kjøring med større bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 5. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilken bredde det kan gis dispensasjon for,

men ikke for større bredde enn 4,20 meter. Største tillatte lengde er 12,00 meter.

- 3. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-14 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.*
- 4. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.*
- 5. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.»*

10.10.4.2 Alternativt forslag til transport av to båter samtidig på motorvogn N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4, § 5-9 nr. 7 bokstav d

På samme måte som for transport av husmoduler har vi fremmet et alternativt forslag som sier at transport av to båter samtidig på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 eller O4 kan foretas uten dispensasjon med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter uten dispensasjon. På lik linje som for transport av husmoduler angir vi også et alternativt forslag som knytter adgangen til å foreta transport av to båter til tillatt vogntoglengde for vegen.

Vilkårene for transport av båter er i dag imidlertid forskjellige fra vilkårene for transport av husmoduler. Transport av husmoduler er som nevnt begrenset oppad både når det gjelder lengde og bredde uavhengig av om det er en modul eller to moduler som transporteres.

Dette er etter dagens regelverk annerledes for båter. Transport av to båter er begrenset både i lengde og bredde til 20,00 meter og 3,00 meter, jf. dagens § 5-6 nr. 4. Det kan ikke gis dispensasjon til større lengde eller bredde enn dette. I forslaget til ny forskrift foreslår vi å videreføre dette med den forskjell at transport av to båter på motorvogn N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 vil være begrenset oppad til 22,00 meter lengde og 3,25 meter bredde skal kunne foretas uten dispensasjon. I motsetning til for husmoduler er det ikke adgang til å gi dispensasjon til større bredde enn dette for transport av to båter.

En annen forskjell på husmoduler og båter er imidlertid at transport av en båt følger bestemmelsene om transport av udelbart gods fullt ut. Transport av en båt har således ingen øvre breddegrense som 4,20 meter grensen for husmoduler.

I forbindelse med revideringen av forskriften ønsker vi ikke å endre på vilkårene for transport av en båt. Transport av en båt vil derfor kunne få kjøre på samme vilkår som i dag og bli behandlet likt som annet udelbart gods.

I forslaget til ny § 5-6 foreslår vi imidlertid en liberalisering av regelverket knyttet til at man kan transportere flere brede lastenheter etter hverandre på en motorvogn N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 så lenge ikke største tillatte vogntoglengde for vegen overskrides. Det vil si at man i medhold av § 5-6 nr. 3 bokstav a kan transportere to båter uten dispensasjon med bredde inntil 3,25 meter innenfor en vogntoglengde på 15,00 meter på en 15,00 meter veg og innenfor en vogntoglengde på 12,40, på en 12,40-veg, så fremt vegen står i veggruppe A og B.

Etter dette er det nødvendig med en alternativ bestemmelse for tidsbegrenset dispensasjon for transport av to båter samtidig på motorvogn N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 for å regulere adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring på veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter og 12,40 meter. På 19,50 meter veger oppnås største tillatte lengde og bredde allerede uten dispensasjon jf. § 5-5 nr. 6.

Bestemmelsen foreslås gitt med følgende ordlyd:

«§ 5-9 nr. 7 bokstav d Særlige bestemmelser som gis til transport av to båter samtidig på motorvogn N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 på følgende vilkår:

1. På veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og som står i veggruppe IKKE i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav b kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større lengde og bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr.4 og 5.
Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 17,00 og 3,25 meter.
2. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og som står i veggruppe IKKE i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav b kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til kjøring med større lengde og bredde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 og 5.
Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større lengde og bredde enn henholdsvis 14,40 og 3,25 meter.
3. Transporter som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
4. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-14 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.
5. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.
6. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.

10.10.4.3 Alternativt forslag til transport av motorvogner, § 5-9 nr. 7 bokstav e

I kommentarene til § 5-5 nr. 7 bokstav c fremmes det i tillegg til transport av 2 husmoduler og to båter også et alternativt forslag som knytter transport av motorvogner M1 og N1 opp mot tillatt vogntoglengde for vegen istedenfor veggruppe A og B.

Det alternative forslaget for transport av motorvogn M1 og N1 på spesielt innrettede vogntog går ut på å tillate en kjøring uten dispensasjon på 19,50-veg med en lengde på 22,00 meter for motorvogn N2 og N3 med slep eller påhengsvogn O3 og O4 og en lengde på 20,00 meter for motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4.

I likhet med husmodul- og båttransporter er det da et behov for å kunne gi tidsbegrenset dispensasjon på veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter. Forslaget til forskriftstekst gir adgang til maksimalt 2,00 meter mer enn det som er tillatt for vegen. Utrykket «*største tillatte lengde*» skal da forstås på den måten at dispensasjonsmyndigheten

fritt kan fastsette største tillatte lengde utfra vegens beskaffenhet, dog ikke mer enn 17,00 meter på 15,00 meter veg og 14,40 meter på 12,40 meter veg.

Da det ikke er tillatt med bredde over 2,55 meter sies det ikke noe om bredde da vi mener at dette følger implisitt av forskriftsteksten.

Ellers er forskriftsteksten delt opp mellom slep og påhengsvogn på samme måte som i forslaget til § 5-5 nr. 7.

Forslaget til alternativ ordlyd lyder som følger:

«§ 5-5 nr. 7 bokstav e Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av motorvogner M1 og N1 på motorvogn N2 N3 og tilhenger O3 O4 på følgende vilkår:

- 1. På veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. kan det gis tidsbegrenset dispensasjon til transport av motorvogner M1 og N1 på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner med større lengde enn det som er tillatt for vegen. Største tillatte lengde er 17,00 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter foran og 1,50 meter bak vogntoget. Uten gods skal største tillatte vogntog lengde ikke overskride 15,00 meter.*
- 2. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis tidsbegrenset dispensasjon til transport av motorvogner M1 og N1 på motorvogn N2 og N3 og slepvogn O3 og O4 eller påhengsvogn O3 og O4 spesialtilpasset for transport av motorvogner med større lengde enn det som er tillatt for vegen. Største tillatte lengde er 14,40 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter foran og 1,50 meter bak vogntoget. Uten gods skal største tillatte vogntog lengde ikke overskride 12,40 meter.*
- 3. På veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis tidsbegrenset dispensasjon til transport av motorvogner M1 og N1 på motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med større lengde enn det som er tillatt for vegen. Største tillatte lengde er 17,00 meter. Uten gods kan lengden ikke overskride 15,00 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter bak. Ved større lengde enn 16,00 meter må semitraileren enten være uttrekkbar eller ha nedfellbar eller uttrekkbar lem, rampe eller tilsvarende innretning. Gods plassert på slik innretning anses ikke som utstikkende gods etter denne bestemmelsen.*
- 4. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 meter i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a kan det gis tidsbegrenset dispensasjon til transport av motorvogner M1 og N1 på motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med større lengde enn det som er tillatt for vegen. Største tillatte lengde er 14,40 meter. Uten gods kan lengden ikke overskride 12,40 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter bak. Ved større lengde enn 13,40 meter må semitraileren enten være uttrekkbar eller ha nedfellbar eller uttrekkbar lem, rampe eller tilsvarende innretning. Gods plassert på slik innretning anses ikke som utstikkende gods etter denne bestemmelsen.*
- 5. Transport som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2 skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.*
- 6. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-14 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.»*

Vi ber høringsinstansene ta stilling til hvorvidt transporter av to husmoduler, to båter og motorvogner med større dimensjoner enn generelt tillatt, bør knyttes til tillatt vogntoglengde for vegen i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, eller om de skal reguleres på samme måte som transport av udelbart gods og følge systemet med veggruppe A og B. Hvilket vilkår høringsinstansene ønsker at skal være gjeldende bes kommentert i forbindelse med forslaget § 5-5 nr. 7.

10.10.5 § 5-9 nr. 7 bokstav d – Særlige bestemmelser om transport av tømmer i hele stammer

Paragraf 5-9 nr. 7 bokstav d er en videreføring av gjeldende § 5-9, som åpner for at det kan gis dispensasjon for transport av tømmer i hele stammer på vogntog med lengde mellom 19 og 22 m på strengere vilkår enn det som følger av gjeldende § 5-6 nr. 3. Dispensasjonsmyndigheten er regionvegkontoret. Bestemmelsen er gitt en redaksjonell overhaling, mens innholdet i stor grad er en videreføring av gjeldende § 5-9. Enkelte presiseringer er også gjort.

Gjeldende forskriftstekst omtaler kun “dispensasjon” uten å si noe om denne kan gis med eller uten tidsbegrensning. Da det er snakk om å overstige de lengder som følger av gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 bokstav a, som angir de største dimensjoner det kan gis dispensasjon for uten tidsbegrensning, følger det likevel at dispensasjon kun kan gis med tidsbegrensning.

Forslagets § 5-7 nr. 9 bokstav d pkt. 1 uttaler direkte at det dreier seg om dispensasjon med tidsbegrensning. Gjeldende forskriftstekst uttaler heller ingen ting om på hvilke veger det kan gis dispensasjon for transport av tømmer i hele stammer. I og med at den omtaler «lengde mellom 19 og 22 meter» må den forstås dithen at det er på veger hvor største tillatte vogntoglengde er 19,50 meter det kan gis dispensasjon. Ved å plassere bestemmelsen i forslaget § 5-9 vil det fremgå klart at det dreier seg om dispensasjon *med* tidsbegrensning. Bestemmelsen vil ikke angi noen nedre grense for dispensasjon eller hvilke veger det kan gis dispensasjon for – dette vil være opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn.

Etter dagens regelverk kan det gis tidsbegrenset dispensasjon for transport av flere lange eller brede kolli forutsatt at ikke også lengde- eller breddebegrensningen i Vedlegg 1 pkt. 4 eller 5 overskrides. Slik dispensasjon gis etter gjeldende praksis imidlertid bare til vogntog som uten gods er innenfor de største tillatte dimensjoner. Gjeldende § 5-9 er en særregel med tanke på transport av flere kolli av én bestemt type langt udelbart gods, nærmere bestemt tømmer i hele stammer. Vegdirektoratet forstår denne bestemmelsen slik at den innebærer en innskrenkning i forhold til adgangen til å gi dispensasjon for transport av annet langt, udelbart gods.

Dispensasjoner som gis med hjemmel i gjeldende § 5-6 nr. 3 kan i teorien gis for en hvilken som helst lengde, da det ikke stilles opp begrensninger i hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for. Når det gjelder transport av tømmer i hele stammer, angis det spesifikt i gjeldende § 5-9 at det kun kan gis dispensasjon for lengde inntil 22 meter. Videre kan slik transport kun foregå med vogntog som tilfredsstillende vilkårene i bestemmelsen.

Denne innskrenkningen vil bli enda tydeligere i forslaget til nytt kapittel 5. Dagens vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b foreslås liberalisert slik at det vil være tillatt å transportere flere lange kolli i bredderetningen med lengde inntil 20,00 meter uten dispensasjon på veggruppe A og B dersom transporten foregår med vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner etter gjeldende vedlegg 1 og forslaget § 5-4 (se forslaget § 5-6 nr. 3). Dersom

det benyttes vogntog som beskrevet i forslaget § 5-6 nr. 2 som har lengde over 19,50 m også uten gods, kan lange, udelbare kolli transporteres med lengde inntil 22,00 meter uten dispensasjon på veggruppe A og B. Der annet langt, udelbart gods kan transporteres på veggruppe A og B *uten* dispensasjon med lengde inntil 22,00 meter, kreves det dispensasjon med tidsbegrensning for transport av tømmer i hele stammer. Dette innebærer en markant forskjellsbehandling. Samtidig innebærer endringen en viss forskjellsbehandling i favør av tømmer i hele stammer, ved at slikt tillates transportert med lengde inntil 22,00 m på vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner etter forslaget § 5-4.

Det sentrale poenget blir altså følgende: Dersom godset som skal transporteres er tømmer i hele stammer, *skal* dispensasjon vurderes og eventuelt innvilges etter forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav d §§ 5-6 og 5-9 kommer *ikke* til anvendelse. Dersom det søkes dispensasjon for større lengde enn 22,00 meter eller skal anvendes andre typer vogntog enn det som er beskrevet i bestemmelsen, må søknaden vurderes av Statens vegvesen Region øst med hjemmel i forslaget § 5-15 nr. 4, eventuelt av Vegdirektoratet med hjemmel i forslaget § 6-2 nytt annet ledd dersom det dreier seg om et generelt unntak.

Første setning foreslås endret slik at den ikke lenger stiller opp noen nedre grense for hvilken lengde det kan gis dispensasjon for. Som nevnt tjener angivelsen av «over 19 m til og med 22 m» først og fremst som en avgrensning for hvilke veger det kan gis dispensasjon for. At tallet er 19 og ikke 19,50 m, skyldes at lengdeangivelsen har blitt hengende igjen fra før største tillatte lengde for vogntog bestående av motorvogn og slep- eller påhengsvogn ble økt fra 18,75 m til 19,50 m. Ved å fjerne nedre grense for hvilken lengde det kan gis dispensasjon for, vil bestemmelsen nå hjemle adgang til å gi dispensasjon for transport av tømmer i hele stammer med lengde inntil 22,00 m på *alle* veger. Dette følger til en viss grad systemet for transport av udelbart gods, hvor lengde inntil 20/22 m tillates uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B, og hvor dispensasjonsmyndigheten kan gi dispensasjon for de samme lengdene på veggruppe IKKE. Om vegen er en 12,40-, 15-, eller 19,50-veg har således ingen betydning. Vi anser det derfor ikke som hensiktsmessig å bruke 19,50-veg som forskriftsfestet vilkår for om det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av tømmer i hele stammer. I og med at det dreier seg om en «kan»-bestemmelse vil dispensasjonsmyndigheten likevel kunne vektlegge største tillatte vogntoglengde for vegen ved sin skjønnsmessige vurdering av om dispensasjon skal innvilges eller ikke.

Dagens bestemmelse tillater slik transport på «vogntog». Begrepsbruken foreslås endret slik at det vil være tillatt å transportere langt udelbart gods på «motorvogn N2 N3 og slepvogn O3 O4 eller påhengsvogn O3 O4». I likhet med foregående bestemmelser skal begrepsbruken sikre at det er samsvar mellom de begreper som brukes ved godkjenning av kjøretøyene og begrepene i bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Definisjonene innebærer imidlertid at motorvogn med semitrailer ikke lenger tillates å drive denne typen transport. Utelukkelsen er tilsiktet da det ikke er hensiktsmessig å utføre denne typen transport med semitrailer. Et vogntog bestående av motorvogn og påhengsvogn/slep- eller påhengsvogn er bedre egnet da en slik kortere tilhenger følger bilen bedre i svingene. Da bestemmelsen ikke tillater overskridelse av lengdebestemmelsene jf foreslåtte § 5-4 nr. 4 uten gods vil slik transport med semitrailer også få svært stort overheng, siden semitrailervogntog etter § 5-4 ikke kan ha lengde over 17,50 m. Videre dreier det seg også her om en spesiell type transport med særlige utfordringer hvor vi anser at vi kan gi begrensninger i hvilke kjøretøy som kan utføre denne transporten.

Hva gjelder vilkårene for transporten er det gjort en endring i bokstav c. Gjeldende bokstav c krever at ved kjøring uten gods skal tilhenger som ikke har fast forbindelse med bilen være opphengt på bilen. Bestemmelsen foreslås omformulert slik at den i likhet med de andre dispensasjonsbestemmelsene krever at kjøring uten gods skal foregå med dimensjoner som ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Kravet innebærer ingen realitetsendring da formålet med gjeldende bestemmelse er nettopp å komme innenfor største tillatte lengde for vogntog. Man unngår samtidig å detaljregulere måten dette oppnås på. Bokstav a og b er uendret.

Dagens bestemmelse inneholder ikke noe sporingskrav. Imidlertid foreslås det å gi sporingskrav for både spesialtransport og transport av to brakker/husmoduler. Tømmertransport med total lengde 22 m skal allerede i dag oppfylle sporingskrav. Sporingskravet for transport av lange, udelbare kolli bør være det samme som for annen transport av udelbart gods, og vil derfor settes til at vogntoget skal kunne kjøre en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 meter og 6,50 meter. Dette sporingskravet er hentet fra European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports, og vi anser dette som et egnet sporingskrav for spesialtransporter også på norske veier.

10.10.6 § 5-9 nr. 7 bokstav e – Særlige bestemmelser som transport av landbruksredskaper

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav c, som gir hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av landbruksmaskin med bredde mellom 3,50 og 4,10 m. Det gjøres ingen endringer i bestemmelsen. Det bemerkes likevel at en arbeidsgruppe under ledelse av Samferdselsdepartementet har vurdert hvorvidt bestemmelsene om transport av brede landbruksredskaper bør endres. Dette arbeidet er ennå ikke konkludert. For ordens skyld nevner vi også at Samferdselsdepartementet i pressemelding datert 2. februar 2009 uttaler at «*kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen*» skal forstås som 34 km. Søknad om dispensasjon for større bredde enn 4,10 m eller for kjøring over lengre strekninger må vurderes av Statens vegvesen Region øst med hjemmel i forslaget § 5-15 nr. 4, eventuelt av Vegdirektoratet med hjemmel i § 6-2 nytt annet ledd dersom det dreier seg om et generelt unntak.

10.10.7 § 5-9 nr. 7 bokstav f – Særlige bestemmelser om tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap

I foreslåtte § 5-3 nr. 4 første ledd foreslås det å innta en bestemmelse som uttaler at alle steder kapittelet omtaler “tilhenger”, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap. En slik bestemmelse finnes allerede i dagens regelverk i § 5-2 nr. 3 annet ledd.

“Tilsvarende typer tilhengerredskap” viser til kjøretøy som er basert på semitrailerprinsippet som ikke er å anse som semitrailer på samme måte som tilhengerredskap ikke er å anse som tilhenger. Når vi i det følgende omtaler “tilhengerredskap” er tilsvarende typer tilhengerredskap også omfattet. Det vises til kommentarene til forslaget § 5-3 nr. 4 første ledd for en nærmere beskrivelse av dette.

I dag utstedes dispensasjoner til tilhengerredskaper, herunder tilsvarende typer redskaper basert på semitrailerprinsippet, for både større vekter og dimensjoner enn tillatt uten

dispensasjon av Statens vegvesen Region øst. Dette er det også adgang til, jf. formuleringen i dagens § 5-2 nr. 3 annet ledd.

Som det beskrives i kommentarene til forslaget § 5-3 nr. 4 og som det fremgår av kommentarene til blant annet § 5-6 og 5-8, vil de noe snevrere begrepene “slepvoan O3 og O4”, “påhengsvoan O3 og O4” og “semitrailer O3 og O4” benyttes i en del bestemmelser. Dette medfører at tilhengerredskap, som ikke er klassifisert som gruppe O, ikke er omfattet av disse bestemmelsene. Det vil dermed ikke lenger være adgang til å bruke tilhengerredskap med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt etter forslaget § 5-4. Bakgrunnen for tilføyelsen av “O3 og O4” til de forskjellige tilhengerkategoriene i disse bestemmelsene er å gjøre det enklere å se hvilke kjøretøy som er omfattet av de enkelte bestemmelsene, da disse betegnelse, i motsetning til dagens betegnelser, samsvarer med informasjonen i vognkortet. At tilhengerredskap heller ikke er omfattet av disse bestemmelsene er derimot ikke hensikten. Det er derfor nødvendig å gi en egen bestemmelse som sikrer at også tilhengerredskap med større vekter og dimensjoner enn det som følger av forslaget § 5-4 kan anvendes på offentlig veg.

Fremfor å utvide forslaget §§ 5-6, 5-8 og 5-9 nr. 2 til 4 til også å omfatte tilhengerredskaper og tilsvarende typer tilhengerredskaper, foreslår vi å gi en egen bestemmelse for slike redskaper. Denne bestemmelsen vil gi adgang til å gi tidsbegrenset dispensasjon for bruk av tilhengerredskaper med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt uten dispensasjon jf forslaget § 5-4. Hvilke vekter og dimensjoner det skal gis dispensasjon for er opp til dispensasjonsmyndigheten. Dette innebærer at reglene for transport av slike tilhengerredskaper og bestemmelsene om transport av udelbart gods ikke lenger vil være samsvarende. Forskjellen vil bestå i at det ikke er adgang til å transportere lange/brede/tunge tilhengerredskaper uten dispensasjon eller med dispensasjon uten tidsbegrensning. Reglene vil således bli strengere enn de er i dag.

Bakgrunnen for denne innskjerpingen er at tilhengerredskaper i dag ikke er registreringspliktige, jf. bruksforskriften § 2-1 nr. 2. Ettersom kjøretøyene ikke er registreringspliktige må de ikke godkjennes før de tas i bruk og er også fritatt fra krav om periodisk kjøretøykontroll. Statens vegvesen har dermed ingen oversikt over den tekniske tilstanden til slike kjøretøy. Det er ikke anledning til å nedlegge bruksforbud på bakgrunn av tekniske mangler med mindre tilstanden er slik at den kvalifiserer til bruksforbud med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c, ved at “kjøretøyet ikke er i forsvarlig stand”. Dette medfører selvfølgelig ikke at tilhengerredskapene på vegen nødvendigvis er i dårlig teknisk stand. Like fullt ser vi at det kan være behov for å føre en viss kontroll med antallet slike kjøretøy som befinner seg på vegen. Siden tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap som nevnt ikke er registreringspliktige, er en måte å oppnå dette på å kreve at det søkes dispensasjon for å bruke disse.

For tilhengerredskaper som er innenfor de største tillatte vekter og dimensjoner etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 5 og foreslåtte § 5-4, får ikke dette skillet noen konsekvenser. Disse bestemmelsene inneholder ingen nærmere angivelse av hvilke kategorier av tilhenger som omfattes. Det er først når det er snakk om å overstige de største tillatte vekter og dimensjoner, altså transporter som foregår på grunnlag av dispensasjon, at det er behov for å omtale tilhengerredskap særskilt. Som beskrevet i kommentarene til § 5-3 nr. 4 annet ledd finnes det en del tilhengerredskaper som overstiger de største tillatte vekter og dimensjoner og dermed må ha dispensasjon for å kunne transporteres på offentlig veg.

Dispensasjon for transport av tilhengerredskap med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen utstedes i dag av Statens vegvesen Region øst. Dispensasjonene er tidsbegrensede og utstedes etter gjeldende praksis for ett år av gangen. Region øst avgjør hvilke vekter og dimensjoner det skal gis dispensasjon for. Den foreslåtte bestemmelsen er således en kodifisering av praksis.

Forskjellen ligger først og fremst i at tilhengerredskaper etter gjeldende regelverk kan transporteres med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen på lik linje med transport av udelbart gods. Når betegnelsene på kjøretøy som tillates brukt til transport av udelbart gods med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen endres, vil ikke lenger tilhengerredskap være omfattet av disse. Det er derfor behov for en egen bestemmelse som åpner for at disse også kan brukes med større vekter og dimensjoner.

Største tillatte lengde for vogntog på 19,50-veg er 19,50 meter. Etter dagens regelverk kan transport av udelbart gods foregå på vogntog med lengde inntil 20 meter uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B. Vogntog bestående av motorvogn og tilhengerredskap kan anvendes med samme lengde på de samme vegene uten dispensasjon. Etter forskriftsendringen vil slikt vogntog kun kunne anvendes med lengde inntil 19,50 meter på disse vegene. Med tanke på lengde er det antakelig ikke så mange tilhengerredskaper som rammes av denne innskrenkningen. Innskrenkningen i lengde består dermed først og fremst i at tilhengerredskapene ikke vil få den samme anledningen som motorredskaper og transport av udelbart gods til bruk med lengde inntil 22,00 meter uten dispensasjon, altså at denne økningen ikke kommer tilhengerredskapene til gode. Hva gjelder bredde vil nok en del flere kjøretøy berøres, da største tillatte bredde for transport uten dispensasjon vil reduseres fra 3,25 meter til 2,55 meter. Tilhengerredskaper med slik totalvekt og aksellaster at de etter dagens regelverk kan få dispensasjon uten tidsbegrensning vil også berøres.

Et tilsvarende problem vil oppstå med tanke på dispensasjon for aksel- og totalvekter. Etter dagens regelverk kan tilhengerredskaper få dispensasjon både med og uten tidsbegrensning. De nye bestemmelsene om dispensasjon med og uten tidsbegrensning vil som beskrevet ikke omfatte tilhengerredskaper all den tid disse ikke klassifiseres som O. Det vil dermed heller ikke være anledning til å gi dispensasjon for bruk med større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt til tilhengerredskaper med hjemmel i disse bestemmelsene. Mange tilhengerredskaper vil bli berørt av en slik innskrenkning.

Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på den foreslåtte dispensasjonsbestemmelsen.

En problemstilling som skal nevnes særskilt, selv om den ikke spesifikt angår regelverket om vekter og dimensjoner, er det faktum at det finnes en del «tilhengerredskaper» basert på semitrailerprinsippet. Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 9 angir uttømmende hva slags redskap som er å anse som tilhengerredskap, og omtaler bare «slepredskap» og «påhengsredskap». «Semitrailerredskap» er ikke omtalt. Konsekvensen av dette er at tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet ikke er å anse som tilhengerredskap, og må dermed være å anse som *tilhenger*. Etter forskrift om bruk av kjøretøy er tilhenger registreringspliktig. Tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet er dermed egentlig omfattet av registreringsplikten. Imidlertid er det et faktum at disse normalt ikke registreres ved bruk på offentlig veg. I tillegg er det grunn til å anta at slike kjøretøy ikke tilfredsstillende de godkjenningmessige kravene til tilhenger etter kjøretøyforskriften, slik at man ikke kommer rundt problemet ved å faktisk registrere disse. Når det utstedes dispensasjon for bruk med

større vekter eller dimensjoner enn tillatt for slike kjøretøy forstås dette slik at det i samme dispensasjon ligger et unntak fra kravet om registrering.

Dispensasjonen for bruk utstedes med større vekter eller dimensjoner for «vanlige» tilhengerredskaper med hjemmel i gjeldende § 5-11 av regionvegkontoret, ved at «tilhenger» i de alminnelige dispensasjonsbestemmelsene i kapittel 5 skal leses som «tilhenger og tilhengerredskap». «Tilsvarende typer tilhengerredskap» tolkes som sagt dithen at det omfatter tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet, slik at også dispensasjon for bruk av slike med de vekter og dimensjoner de aktuelle bestemmelsene tillater kan gis til slike tilhengerredskaper med hjemmel i § 5-11. Etter forskrift om bruk av kjøretøy gjeldende § 6-2 er det imidlertid kun Vegdirektoratet som har hjemmel til å gi dispensasjon fra registreringsplikten. Regionvegkontoret har dermed ikke hjemmel til å gi slik dispensasjon. Som beskrevet skyldes gjeldende praksis at det ikke er samsvar mellom det kjøretøytekniske regelverket om klassifisering av tilhenger og tilhengerredskap og registreringsbestemmelsene.

Gjeldende § 6-2 skal være en sikkerhetsventil i de tilfellene hvor bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy ellers ville gitt urimelige utslag. At det ikke er anledning til å benytte tilhengerredskap på offentlig veg fordi disse strengt tatt er omfattet av registreringsplikten på grunn av et «hull» i et annet regelverk, kan sies å være et slikt urimelig utslag. I og for seg er det dermed fullt mulig å gi dispensasjon fra registreringsplikten slik at disse likevel kan brukes. Problemet ligger først og fremst i at dispensasjonsmyndighet for unntak fra krav om registrering i forskrift om bruk av kjøretøy § 2-1 etter § 6-2 er Vegdirektoratet. Det er svært upraktisk at det skal kreves dispensasjon fra to ulike dispensasjonsmyndigheter for å benytte ett og samme kjøretøy på offentlig veg. Av praktiske grunner anser vi i dette tilfellet at gjeldende praksis kan og må fortsette inntil det blir ryddet opp i de aktuelle regelverkene.

At dispensasjon for bruk med større vekter eller dimensjoner for tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet forstås å innebære et unntak fra krav om registrering, er ikke en ideell løsning, men situasjonen lar seg ikke løse uten endringer enten i regelverket om registrering av kjøretøy, i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 2 eller definisjonen av «tilhengerredskap» i kjøretøyforskriften. Da dette ligger utenfor mandatet for denne forskriftsendringen anser Vegdirektoratet at praksisen med å gi tolke en dispensasjon for bruk med større vekter eller dimensjoner for tilhengerredskap basert på semitrailerprinsippet må opprettholdes.

11. Kontroll og sanksjoner – ad § 5-8 nr. 4 og § 5-9 nr. 8

Gjeldende § 5-6 nr. 6 uttaler at «*Ved overtredelse av bestemmelsene som gjelder for transport etter denne paragraf, kan dispensasjonen trekkes tilbake*».

Forslagets §§ 5-8 og 5-9 vil begge inneholde en bestemmelse som uttaler at «*Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.*» Dette er i praksis kun en videreføring av gjeldende § 5-6 nr. 6. En del forhold blir likevel utdypet nærmere i det følgende. Avslutningsvis drøftes det hvorvidt det kan være aktuelt å arbeide for å endre vegtrafikkloven slik at den også gir adgang til å nedlegge bruksforbud ved overtredelse av dimensjonsbestemmelsene.

11.1 Generelt

Hvilke vekter og dimensjoner som tillates på offentlig veg reguleres av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg. Bestemmelsene er hjemlet i vegtrafikkloven § 13 annet ledd, som uttaler at «*Departementet gir nærmere bestemmelser om bruk, og om ... vekt, mål*».

Vegtrafikkloven § 10 gir kontrollører fra politiet og Statens vegvesen hjemmel til å kontrollere at kjøretøy er i henhold til bestemmelsene i vegtrafikkloven og forskrifter gitt med hjemmel i vegtrafikkloven, herunder bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg. Bestemmelsen pålegger fører av kjøretøy å stoppe for slik kontroll og følge påbud gitt med hjemmel i loven. Videre pålegger bestemmelsen fører av kjøretøy plikt til å fremvise dokumenter som er påbudt å ha med under kjøringen. Forskrift om bruk av kjøretøy § 1-8 pålegger føreren flere plikter i forbindelse med trafikk kontroll.

11.2 Vekt

Overtredelse av bestemmelsene om vekt sanksjoneres ved ileggelse av overlastgebyr. Adgangen til å ilegge slikt gebyr er hjemlet i vegtrafikkloven § 36 a. De nærmere bestemmelsene om ileggelse av slikt gebyr er lagt ned i forskrift om gebyr for overlasting (FOR-1971-12-17-1). Gebyrsatsene finnes i forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig vet (FOR-1987-12-18-1101). Bestemmelsene får anvendelse både for normal- og spesialtransport. I henhold til [Utekontrollveiledningen](#) pkt. 3.1 nr. 3) skal det ved transport av delbart gods kontrolleres «Om tillatte vekter [for] vegen etter gjeldende vegliste, spesiell kunngjøring eller ved oppsatt forbudsskilt er overskredet». Etter nr. 4) skal det ved spesialtransport kontrolleres om det som er angitt i totalvekttabellen er overskredet for transport uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, og det som er angitt i dispensasjonen for dispensasjon med tidsbegrensning.

Dersom dispensasjon ikke er medbragt, og heller ikke kan fremskaffes, skal overlast iht. hva som er tillatt for det aktuelle vogntoget på den aktuelle vegen lastes av. Overlastgebyret ilegges etter gjeldende satser iht. hva som er tillatt for det aktuelle vogntoget på den aktuelle vegen iht. Vedlegg 1 pkt. 1 til 3 og veglister gitt med hjemmel i § 5-2 nr. 2 bokstav a, altså vegliste for normaltransport. Det samme vil skje dersom det er unnlatt å søke dispensasjon for transporter som i utgangspunktet kunne ha fått slik dispensasjon.

11.3 Dimensjoner

Vegtrafikkloven inneholder ingen tilsvarende bestemmelser om overtredelse av dimensjonsbestemmelsene, verken i eller utenfor dispensasjonsforhold.

Utekontrollveiledningen pkt. 2.6.2 nr. 1) uttaler at «*Enhver overskridelse av tillatt bredde, både de generelle kravene, ved udelbart gods og ved gitt dispensasjon*» skal reageres på ved å gi «*muntlig advarsel og at kjøretøyet ikke må tillates brukt før forholdet er bragt i orden ... Anmeldelse der kjøretøyet med eller uten last har bredde mer enn 30 cm over det som er tillatt. Dispensasjon kan trekkes tilbake*». Nr. 2) uttaler det samme om lengde, hvor grensen for anmeldelse er 40 cm over den lengden som er tillatt.

Etter forskrift om bruk av kjøretøy § 1-8 bokstav e pålegges fører av kjøretøy en plikt til å lesse av gods som er for langt eller for bredt. I motsetning til vektbestemmelsene finnes det imidlertid ingen hjemmel som gir adgang til å nedlegge bruksforbud dersom forholdet ikke bringes i orden. Det gis muntlig advarsel om at videre kjøring ikke er tillatt, men siden

førerens plikt til å la være å kjøre videre ikke er det samme som at kontrolløren kan nekte vedkommende å kjøre videre, har Statens vegvesen altså ingen mulighet til å holde transporten tilbake. Dersom vedkommende til tross for påpeking av at transporten ikke er lovlig likevel velger å kjøre videre, anses dette som en ny overtredelse. Det kan selvsagt spørres om plikten til å oppholde seg på kontrollstedet til det gis tillatelse til å kjøre videre kan anvendes på samme måte som et bruksforbud, ved at kontrolløren ikke gir tillatelse til å kjøre videre dersom for langt eller bredt gods ikke leses av. Dette er imidlertid mer et spørsmål om håndhevelse enn om hva reglene rent formelt gir hjemmel til.

Ut over anmeldelse med hjemmel i vegtrafikkloven § 31 første ledd første punktum har Statens vegvesen altså ingen måter å sanksjonere overtredelser av dimensjonsbestemmelsene ved transport av delbart gods.

11.4 Særlig om tilbaketrekning av dispensasjon

Vegtrafikkloven § 10 gir politiet og kontrollpersonell fra regionvegkontoret myndighet til å føre kontroll med om spesialtransporter som tillates kjørt med større vekter eller dimensjoner enn det som normalt er tillatt for vegen, oppfyller de nærmere vilkårene for slike transportert.

Gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 6 *Dispensasjon med og uten tidsbegrensning* gir dispensasjonsmyndigheten adgang til å trekke tilbake dispensasjon dersom det i kontroll langs veg avdekkes at kontrollert motorvogn eller vogntog kjører i strid med tillatte vekter eller dimensjoner (lengde eller bredde) slik dette fremgår av utstedt dispensasjon samt de nærmere krav til vegrute, tidspunkt for avvikling av transporten, ledsaging og merking.

Tilbaketrekking av gitt dispensasjon er et forvaltningsvedtak underlagt forvaltningslovens bestemmelser om enkeltvedtaks form og innhold, klage mv. Et vedtak om å trekke dispensasjon tilbake treffes av dispensasjonsmyndigheten på grunnlag av kontrollrapport utstedt enten av politiet eller vegvesenets utekontrollenheter, jf. vegtrafikkloven § 10. Om dispensasjon skal tilbakekalles, evt. for hvor lang tid, er overlatt til forvaltningens skjønn. Hvor inngripende reaksjonen skal være i det enkelte tilfelle bedømmes konkret.

I dag anvendes tilbaketrekking av dispensasjoner som en sanksjon ved brudd på de vilkår som gjelder for den aktuelle transporten. I realiteten ligger sanksjonen imidlertid i at når den som har fått dispensasjonen trukket tilbake søker om ny dispensasjon, gis vedkommende en «karantenetid» hvor søknad om ny dispensasjon ikke behandles. (Vi bemerker i denne forbindelse at den korrekte fremgangsmåten i henhold til forvaltningslovens regler vil være å behandle søknaden og eventuelt gi et avslag, som søker så kan påklage, jf. forvaltningsloven § 28.) Sanksjonen dreier seg dermed vel så mye om en nektelse av utstedelse som tilbaketrekning av dispensasjonen. Gjeldende § 5-6 nr. 6 gir ikke hjemmel til å nekte utstedelse av dispensasjon, kun til å trekke tilbake utstedt dispensasjon. Det kan dermed diskuteres hvorvidt gjeldende forskrift faktisk gir hjemmel til å avslå søknad om dispensasjon under henvisning til at søker tidligere har unnlatt å søke om dispensasjon eller overtrådt vilkårene i innvilget dispensasjon. I den andre retningen taler imidlertid det faktum at hjemmel for innvilgelse av dispensasjon, både med og uten tidsbegrensning, er «kan»-bestemmelser. Selv der alle vilkår er oppfylt, har søker ikke et rettskrav på å få dispensasjon. Søkers overtredelse av vilkår i tidligere dispensasjoner eller unnlattelse av å søke dispensasjon er således hensyn som kan vektlegges ved dispensasjonsmyndighetens vurdering av om dispensasjon skal innvilges. Særlig gjelder dette i gjentakelsestilfeller.

Det kan dog diskuteres hvorvidt en tilbaketrekking av dispensasjon er en hensiktsmessig reaksjon ved brudd på vilkår i dispensasjoner. Særlig gjelder dette fordi dispensasjonene i stor grad utstedes til et bestemt kjøretøy eller vogntog. Dersom dispensasjonen til ett slikt vogntog trekkes tilbake, kan transportøren enkelt frakte godset videre på et tilsvarende vogntog. Dersom det dreier seg om en dispensasjon med tidsbegrensning, vil det riktignok være behov for å søke ny dispensasjon før godset kan transporteres videre, og som slått fast har dispensasjonsmyndigheten da muligheten til å avslå denne søknaden nettopp under henvisning til at vilkårene i den første dispensasjonen ikke ble overholdt. Dersom transporten derimot foregår med dispensasjon uten tidsbegrensning, kan Statens vegvesen gjøre svært lite for å hindre transportøren i å møte opp med et annet vogntog og kjøre videre.

Tilbaketrekking av dispensasjon kan likevel ha en viss oppdragende effekt på transportørene. Å skaffe til veie et nytt vogntog for å transportere kolliet videre tar som regel noe tid. Videre kan det være problematisk å få lastet om på kontrollplass, især ved transport av særlig store eller tunge kolli. Konsekvensen av dette er at leveransen etter all sannsynlighet blir forsinket, noe som kan påføre transportøren erstatningsansvar og etter all sannsynlighet redusere vedkommendes muligheter for å få tilsvarende oppdrag i fremtiden. For dispensasjon med tidsbegrensning innebærer for det første behandlingstid for ny søknad, som i dag er tre dager, for det andre det faktum at dispensasjonsmyndigheten jo kan avslå søknaden og at det kanskje må ansettes en annen transportør for å fullføre oppdraget. Sanksjonen ved selve inndragelsen består dermed først og fremst i at transportøren mister oppdraget, og risikerer å pådra seg erstatningsansvar overfor bestiller av transporten dersom det oppstår merkostnader for denne i forbindelse med innhenting av ny transportør og forsinkelser som følge av dette.

Hva gjelder dispensasjoner uten tidsbegrensning er det dessuten et administrativt problem at disse er en betingelse for at kjøretøyet i det hele tatt kan registreres med hvite kjennemerker. Er dispensasjonen trukket tilbake, skal kjøretøyet egentlig heller ikke ha hvite kjennemerker. Det er ikke krav til medbringelse av dispensasjon uten tidsbegrensning da de hvite kjennemerkene i seg selv tjener som bevis på at dispensasjon er innhentet. (For en nærmere beskrivelse av prosedyren for registrering av slike kjøretøy, se kommentarene til forslaget § 5-8.) Det må dermed innføres i vognkortet at «dette kjøretøyet innehar p.t. ikke dispensasjon for transport med større vekter enn det som følger av § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a».

Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på hvorvidt de anser tilbaketrekking av dispensasjon som en egnet reaksjon ved overtredelse av bestemmelsene om tillatte vekter eller dimensjoner ved transport som foregår med dispensasjon med og uten tidsbegrensning samt overtredelse av kravene i § 5-10.

11.5 Særlig om bruksforbud for transporter som foregår med dispensasjon

Vegtrafikkloven § 36 nr. 1, jf. også nr. 3, bestemmer at politiet eller regionvegkontoret kan forby bruken av en motorvogn og tilhenger til motorvogn for så lang tid som nødvendig dersom pålegg gitt i medhold av samme lov § 36 a fjerde ledd ikke er etterkommet. De nærmere bestemmelsene om dette finner vi i forskrift 17. des. 1971 nr. 1 om overlasting.

Som det vil fremgå av vegtrafikkloven § 36 nr. 1 har ikke Statens vegvesen uttrykkelig hjemmel til å forby bruken av spesialtransporter i strid med reglene om største tillatte dimensjoner. Dette til forskjell fra transporter i strid med bestemmelsene om største tillatte

veker der politiet og regionvegkontoret kan gi bruksforbud inntil gebyr er betalt eller sikkerhet stilt. Det som kan gjøres i selve kontrollsituasjonen der reglene om største tillatte dimensjoner er overtrådt, er å gi muntlig advarsel om at transporten ikke er lovlig, at den ikke må fortsette før forholdet er brakt i orden samt at forholdet enten vurderes eller vil bli anmeldt for straffeprosessuell forfølgning. Forholdet rapporteres deretter til dispensasjonsmyndigheten for vurdering av om det skal treffes vedtak om inndragning av gitt dispensasjon, jf. gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 4.

Gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy har – i tillegg til hjemmelen om tilbaketrekking av gitt dispensasjon – også hjemmel til å gi pålegg om å lesse av konstatert overlast, gods som er for langt eller bredt eller dårlig sikret samt gi pålegg om å fjerne avlesset gods igjen innen en fastsatt frist, jf. gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy § 1-8 *Plikter ved trafikk kontroll* bokstav e.

Utover hjemlene nevnt foran har forskriften ingen bestemmelser om forvaltningstiltak for å reagere på brudd på de materielle bestemmelsene om spesialtransporter i forskriftens kapittel 5. Overtredelser av bestemmelsene om vektor og dimensjoner kan imidlertid anmeldes med hjemmel i vegtrafikkloven § 31. Det vises for øvrig til gjeldende veiledning for Statens vegvesens utekontrollvirksomhet der det er gitt nærmere retningslinjer for anmeldelsespraksis¹. For spesialtransporter som tillates kjørt uten dispensasjon med større dimensjoner enn det som normalt er tillatt for vegen, jf. forslaget til ny § 5-6 samt de særlige transportformer som tillates uten dispensasjon med hjemmel i ny § 5-5, vil anmeldelse med hjemmel vegtrafikkloven § 31 i realiteten være eneste muligheten for å reagere på overtredelse.

Vegdirektoratet planlegger igangsatt en større gjennomgang av sanksjonshjemlene til rådighet i tilsynet med bruken av kjøretøyene samt godkjenningspliktige virksomheter etter vegtrafikklovgivningen (trafikkskoler, kjøretøyverksteder mv.). Det vurderes i denne sammenheng å ta initiativet til utviding av vegtrafikkloven § 36 nr. 1, jf. nr. 3, til også uttrykkelig å omfatte kjøring i strid med bruksforskriftens bestemmelser om dimensjoner (merking, ledsaging mv. inkludert). Vegdirektoratet mener videre at det er behov for en uttrykkelig hjemmel for at kontrollmyndighetene kan inndra utstedt dispensasjon for spesialtransport på stedet dersom det i kontrollen viser seg at de nærmere vilkårene gitt i denne er overtrådt. En slik hjemmel må etter Vegdirektoratets syn også hjemles i vegtrafikkloven § 36 nr. 1, jf. nr. 3. En utviding av vegtrafikkloven § 36 nr. 1, jf. nr. 3, som antydnet foran, vil etter vegdirektoratets syn bidra til at dispensasjons- og kontrollmyndighetene får mer enhetlige, konsistente og effektive forvaltningstiltak til rådighet for å forhindre kjøring i strid med bestemmelsene om kjøretøys vektor og dimensjoner.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkter på behovet for og hensiktsmessigheten av en slik mulig utvidelse av vegtrafikkloven § 36. nr. 1, jf. nr. 3, Forbud mot bruk av kjøretøy, inndragning av kjennemerke og vognkort og pålegg om hvile til både å dekke brudd på bestemmelsene om tillatte vektor og dimensjoner.

¹ Veiledningen er tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/Kjoretøy/Eie+og+vedlikeholde/Utekontroll>.

12. § 5-10 Krav til transporter med større lengde eller bredde enn tillatt etter §§ 5-4 og 5-5 nr. 1 til 3 og 8

Bestemmelsen bygger på regulerende bestemmelser i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy. Forslaget til § 5-10 innebærer imidlertid visse skjerpelser i forhold til gjeldende bestemmelser.

Overskriften til bestemmelsen er endret slik at det markeres tydelig at kravene kommer til anvendelse selv om bare ett av vilkårene er til stede; enten lengde eller bredde. I motsetning til dagens bestemmelse uttaler overskriften at bestemmelsen gjelder for alle transportert med større lengde eller bredde enn tillatt etter §§ 5-4 og 5-5 nr. 1 til 3 og 8. Dette kan ved første øyekast virke litt misvisende da kravene i de påfølgende bestemmelsene ikke inntre allerede ved første cm over de angitte dimensjonene. Vi anser likevel at dette er en mer hensiktsmessig overskrift da det gir alle som skal kjøre med større dimensjoner enn det de angitte bestemmelsene tillater oppfordring til å sjekke hvorvidt det gjelder ytterligere krav til transporten. Å angi virkeområdet på denne måten er også en fordel fordi enkelte transportert med de dimensjoner som i dag angis i overskriften likevel ikke er omfattet av kravene. Dette gjelder særlig kjøring med modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og tømmervogntog med lengde inntil 24,00 meter. Alternativet er å angi i hver bestemmelse hvorvidt kravene i forslaget § 5-10 gjelder eller ikke.

Den foreslåtte bestemmelsen er bygget opp slik at det i forslaget til § 5-10 nr. 1 gis felles regler for alle transportert med lengde mer enn 2 meter over det som er tillatt etter forslaget § 5-4 nr. 4 eller har større bredde enn 2,60 meter. I forslaget til § 5-10 nr. 2 settes det tilleggskrav for særlig lange og brede transportert. Forslaget til § 5-10 nr. 3 omhandler mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler spesielt.

12.1 § 5-10 nr. 1

Forslaget til § 5-10 nr. 1 tilsvarer i all hovedsak kulepunktene i bokstav a i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy. Det foreslås imidlertid å tillate spesialtransportert på dagene før 1. mai, 17. mai og Kristi Himmelfartsdag frem til klokken 15:00. Forslaget begrunnes med at dette er dager som på mange måter er sammenlignbare med fredager før helg ved at utfarten først starter etter vanlig arbeidsdag.

Forslaget innebærer at tidspunktene for transport av husmoduler som hittil har vært regulert av eget rundskriv og ikke fulgt reglene i bokstav a i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy, vil bli omfattet av reglene i forslag til § 5-10 nr. 1.

Det presiseres videre at evt. unntak fra hvilke dager slike transportert kan foregå og som gis av politiet, skal være skriftlige. Dette for å sikre notoritet og kontroll.

12.2 § 5-10 nr. 2

12.2.1 Innslagspunkt for krav om ledsagelse på grunn av transportens lengde

Forslaget til § 5-10 nr. 2 bygger bokstav på b i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy. Bestemmelsen er skjerpet slik at tilleggskravene kommer til anvendelse uansett når lengden på transportert er over 23,50 meter. Uten en slik begrensning ville konsekvensen vært at det for motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn, jf. forslag til § 5-4

nr. 4, først ville vært krav om ledsaging når transportene oversteg 25,50 meter, mens det for motorvogn med semitrailer ville være krav om ledsaging ved 23,50 meter. Skjerpingen er begrunnet i sporingsegenskapene hos kjøretøyene som nyttes til særlig lange eller brede transporter.

Dagens krav om ledsagelse på grunn av transportens lengde er knyttet til «*lengde over det som er tillatt etter Vedlegg 1*». Dette må forstås som en henvisning til Vedlegg 1 pkt. 4. Kravet er altså at når vogntogets lengde overstiger den lengde som er tillatt for vogntoget, skal man heller bruke semitrailer på den aktuelle vegen. For vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn inntrekr krav til følge ved lengde over 18,40, 21 og 25,50 meter på henholdsvis 12,40-, 15- og 19,50-veg. For vogntog bestående av motorvogn og semitrailer er grensen 18,40, 21 og 22,50 meter på de samme vegene.

I forslag til nærværende bestemmelse foreslås kravet for det første endret slik at det alltid kreves følge når transportens lengde overskrider 23,50 m, altså at for vogntog bestående av motorvogn og slep- eller påhengsvogn er grensen får når det kreves følge på 19,50-veg ikke lenger 25,50 meter, men 23,50 meter, det vil si mer enn 4,00 meter mer enn det som er tillatt for slikt vogntog på den aktuelle vegen. Bakgrunnen for dette er beskrevet nærmere nedenfor. Dette bygger på en vurdering av trafikksikkerhets- og fremkommelighetsmessige hensyn.

12.2.2 Utstikkende gods i lengderetningen

Dersom det skal foretas transporter som overskrider de vekter som er tillatt for vegen etter gjeldende Vedlegg 1 og veglister i henhold til gjeldende § 5-2 nr. 2 bokstav a, medfører beskrivelsen av hvilke kjøretøy som kan få dispensasjon *uten* tidsbegrensning i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og formuleringen i gjeldende § 5-6 nr. 2 at dispensasjon ikke kan gis til andre vogntog enn de som er særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods.

Gjeldende regelverk om transport av langt eller bredt udelbart gods med eller uten dispensasjon inneholder ingen tilsvarende begrensninger.

Problemstillingen knytter seg først og fremst til transport av udelbart gods uten dispensasjon etter gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. § 5-7 og forslaget § 5-6, siden det i de tilfellene hvor det kreves dispensasjon med tidsbegrensning så nær som alltid angis hvilket vogntog som skal brukes, og da vil også vogntogets dimensjoner være angitt. Dispensasjonsmyndigheten kan da i kraft av sitt skjønn bestemme at det må anvendes et vogntog som uten gods har lengde opp mot de største tillatte dimensjoner for vegen etter gjeldende Vedlegg 1 og forslaget § 5-4. Dersom transporten derimot foregår uten dispensasjon, kan transportøren fritt velge hvilket vogntog han ønsker å benytte. Dette medfører at man i teorien kan utføre en transport med lengde 20 meter med et vogntog som uten gods kun har lengde 12 eller 15 meter. Et særlig tilfelle er transport som foregår med såkalt «city-trailer». En citytrailer er en kort semitrailer som brukes til transport i byområder hvor standard semitrailere (med lengde 12,00 + 2,04 meter) har vanskeligheter med å komme frem eller ikke har lov til å kjøre. Det er ingenting i gjeldende regelverk til hinder for at også et slikt vogntog kan utføre transport av lange, udelbare kolli med lengde inntil 20,00 meter.

Videre er dette strengt tatt ikke et problem som bare oppstår ved transport av udelbart gods. Gjeldende § 3-4 nr. 1 bestemmer at det kreves dispensasjon dersom godset stikker ut på siden av eller mer enn 1 meter foran kjøretøyet, men sier ingenting om hvor langt gods kan stikke ut bak. Største tillatte lengde for motorvogn er etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 bokstav a og

forslagets § 5-4 nr. 4 bokstav a 12,00 meter. Dersom motorvognen uten gods har lengde på for eksempel 5 meter, kan denne motorvognen transportere et kolli som medfører at transporten får lengde 12,00 meter. Godset kan altså, fullt lovlig, stikke ut 7 meter bak motorvognen. Det samme gjelder dersom for eksempel en personbil trekker en liten tilhenger med langt gods, da tilhenger også kan ha lengde inntil 12 meter, forutsatt at vogntogets lengde ikke overskrider det som er tillatt for vegen.

Konsekvensen av dette er at godset kan stikke svært langt ut bak vogntoget. Dette medfører igjen at transporten får et svært stort sveip som kan ha uheldige trafiksikkerhets- og fremkommelighetsmessige konsekvenser. For å redusere disse konsekvensene foreslår vi å innføre krav til ledsagelse også når godset stikker ut mer enn en viss lengde bak motorvognen eller vogntoget. Denne grensen foreslås satt til 6,00 meter.

Kravet er knyttet til hvor mye godset stikker ut fremfor sporing eller overheng i betydningen avstand fra aksel eller senter boggi aksel til transportens bakerste punkt, såkalt «teknisk overheng». Valget skyldes først og fremst behovet for en håndterbar regel både for transportører og de som håndhever regelverket. Den eneste måten å kontrollere om en slik transport oppfyller et sporingkrav er å la den kjøre en runde mellom nærmere angitte konsentriske sirkler, da en eventuell dokumentasjon av om kjøretøyets sporingsegenskaper ikke vil kunne anvendes når godset stikker ut bak kjøretøyet. Særlig med tanke på at den nye bestemmelsen også rammer normaltransport er det langt mer pedagogisk å knytte kravet til noe som lett kan kontrolleres. Teknisk overheng er heller ikke et egnet krav da dette i mange tilfeller vanskeliggjør bruk av påhengsvogner.

Vegdirektoratet er for øvrig klar over at forslaget bestemmelse medfører at påhengsvogn kan ha avstand inntil 12,00 meter fra senter (boggi)aksel til transportens bakerste punkt før det inntrekrav til følge og dermed også avstand 12,00 meter mellom svingsenter og transportens bakerste punkt. Etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 bokstav a og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a er største tillatte lengde for slep- og påhengsvogn 12,00 meter. For å fullt ut ivareta de hensyn vi mener taler for å knytte krav til ledsagelse også til hvor mye godset stikker ut bak, kunne det således argumenteres at kravet heller bør knyttes til nettopp avstand fra senter (boggi)aksel til transportens bakerste punkt. Påhengsvognenes konstruksjon innebærer at aksel og boggiaksel er plassert midt på tilhengeren. En påhengsvogn som utnytter største tillatte lengde fullt ut vil da være 6,00 meter fra senter (boggi) aksel til bakerste punkt. Et krav om ledsagelse når denne avstanden overstiger 6,00 meter vil dermed innebære at svært mye transport av langt, udelbart gods med påhengsvogn vil kreve ledsagelse. Vegdirektoratet har imidlertid ikke oversikt over i hvilken grad påhengsvogner benyttes til transport av langt (udelbart) gods og dermed heller ikke over hvilke konsekvenser det vil få dersom kravet formuleres på denne måten.

Kravet vil gjelde for all transport av gods, ikke bare spesialtransport. Dette innebærer en klar forskjell fra dagens situasjon, hvor Vedlegg 2 pkt. 3 kun gjelder for spesialtransport, rett og slett fordi det ikke er tillatt å overstige de tersklene bestemmelsen stiller opp dersom man ikke har dispensasjon etter § 5-6 eller transporterer udelbart gods etter Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. § 5-7. Transportører som ikke driver spesialtransport har antakelig ingen grunn til å gjøre seg kjent med dagens bestemmelser om krav til ledsagelse mv. Det vil derfor være særlig viktig å kommunisere at forslaget § 5-10 også får betydning ved transport av gods etter de alminnelige bestemmelsene i forslaget § 5-4. I ytterste konsekvens innebærer forslaget også at en privatbilist som transporterer planker eller rør på taket eller på tilhenger omfattes av bestemmelsen og må ledsages.

Videre innebærer utvidelsen av virkeområdet også at politiet må kontaktes slik at de kan beslutte om de ser behov for å overvåke eller ledsage transporten. Dette vil innebære noe merarbeid for politiet, både med hensyn til håndtering av henvendelser og til overvåking eller ledsagelse av transporten.

Vi antar at bestemmelsen først og fremst vil få den konsekvens at transportørene i større grad vil anvende kjøretøy som er mer egnet for transport av langt gods, fremfor å måtte forholde seg til kravene i § 5-10 nr. 2.

12.2.3 Antall ledsagerkjøretøy

Forslagets § 5-2 nr. 2 bokstav a er endret slik at den nå uttaler at det kreves *ett* ledsagerkjøretøy dersom ikke annet antall er fastsatt ved utstedelse av dispensasjon. Antall ledsagerkjøretøy fastsettes etter gjeldende Vedlegg 2 pkt. 3 ved utstedelse av dispensasjon. Allerede med dagens bestemmelser kan og vil det forekomme at det er krav om ledsagelse selv om det ikke kreves dispensasjon. Dette gjelder både transport av gods med bredde mellom 3,00 og 3,25 meter på veier i veggruppe A og B, og for lengde over 18,40 m på 12,40-veg. Når tillatt lengde ved transport av udelbart gods med enkelte typer vogntog og transport av husmoduler mv. uten dispensasjon økes til 22,00 meter, vil det også være mulig å oppnå lengde som krever ledsagelse men ikke dispensasjon på 15-veger i veggruppe A og B. Med det nye kravet om at det alltid kreves ledsagelse når transportens lengde overskrider 23,50 meter innebærer at det selv på 19,50-veg vil forekomme at transporten som ikke trenger dispensasjon likevel krever ledsagelse. Det samme gjelder det nye kravet om følge der godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet, som jo innebærer at det kan bli krav om følge også for transporten som ikke er spesialtransport. Realiteten er dermed at det ikke alltid vil foreligge en dispensasjon som angir antall ledsagerkjøretøy. Endringen er en nødvendig oppklaring da det som beskrevet tidligere forekommer at det er krav om ledsagelse også for transporten som kan foregå uten dispensasjon. Endringen er i hovedsak en kodifisering av praksis og innebærer således ingen realitetsendring.

12.2.4 Andre krav

Vegdirektoratet er av den oppfatning at hensynet til en sikker og effektiv spesialtransport tilsier at det stilles mer presise krav til så vel ledsagerkjøretøyet som til hvordan det er utstyrt og brukes enn hva tilfellet er i gjeldende forskrift.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at gjeldende krav til tillatt totalvekt på ledsagerkjøretøyene er unødig begrensende sett hen til formålet med ledsagingen. Bil som skal nyttes til ledsaging bør likevel ha en utførelse som gjør at de ikke lett kan forveksles med ordinære godstransporter. De bør videre ha en størrelse som gjør at de kan ivareta ledsagerfunksjonen på en effektiv og sikker måte. Det foreslås derfor i bokstav b at krav til ledsagerkjøretøy endres slik at det skal være bil med god synlighet med tillatt totalvekt ikke over 4500 kg. Det foreslås videre i bokstav g at ledsagerkjøretøy ikke tillates brukt med tilhenger tilkoplede. Vektgrensen vil med dette bli den samme som i Sverige.

Det foreslås i tillegg i bokstav c at transportøren plikter å holde sambandsutstyr for alle kjøretøy som deltar i transporten. Bestemmelsen skal forstås slik at transportørens plikt til å holde slikt utstyr også gjelder for følgekjøretøyer fra politiet eller Statens vegvesen. Forslaget er begrunnet med hensynet til å sikre at det alltid er tilstrekkelig antall fungerende

utstyrsenheter tilgjengelig for nødvendig kommunikasjon mellom kjøretøyene involvert i spesialtransportene.

I bokstav d foreslås det videre at ledsagerkjøretøyet har nødvendig utstyr for å ivareta hensynet til sikker og effektiv gjennomføring av spesialtransporten. Kravet om vernevest egnet for formålet anses oppfylt ved bruk av vest i samsvar med NS EN 471.

Bokstav h er presisert i forhold til tilsvarende bestemmelse i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift ved at ”forhold på vegruten” er ført inn som alternativ grunn for ledsaging eller overvåking av transporten i tillegg til trafikkforholdene eller transportens størrelse. Hensikten med dette er å tydeliggjøre at forhold som veggeometri, konstruksjoner på eller ved veg og lignende også kan utløse behov for ledsaging eller overvåking. Opplistingen er imidlertid ikke uttømmende, jf. uttrykket «bl.a.»

Det presiseres for ordens skyld at det bare er politiet som har myndighet til å avgjøre om de skal lede eller overvåke transporten i tillegg til ledsagerkjøretøy som transportøren selv stiller med. Avgjør politiet at det skal være slikt følge er det også bare politiet som har myndighet til å lede og overvåke transporten. Regionvegkontorets myndighet er avgrenset til å følge særlig tunge transporter, jf. forslag til § 5-10.

Bokstav i er også presisert i forhold til tilsvarende bestemmelse i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift ved at det er tatt inn en formulering om at transportøren plikter å varsle alle politidistrikter som berøres av den enkelte spesialtransporten. Forslaget er opprinnelig fremmet av Politidirektoratet. Bakgrunnen for endringen er en dom i Oslo tingrett 4. november 2008 der det ble avdekket uklarheter hva gjelder forståelsen av Vedlegg 2 til gjeldende forskrift. Politiet mener det er behov for klarere regler for å sikre notoritet om hvorvidt transporten er meldt inn eller ikke, spesielt i forhold til etterfølgende kontroll i et annet distrikt.

Øvrige bokstaver i forslag til § 5-10 nr. 2 er en ren videreføring av regulerende bestemmelser i pkt. 3 i Vedlegg 2 til gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy.

12.3 § 5-10 nr. 3 Særlige krav om ledsagelse for mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Kravene til ledsaging av mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler innebærer kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis slik vi har fått opplyst dette fra Statens vegvesen Region øst. Kravet er begrunnet i disse kjøretøyenes spesielle konstruksjon og springsegenskaper.

12.4 Hvem skal ivareta følgefunksjonen?

Vegdirektoratet har vurdert spørsmålet om kompetansen til å følge særlig lange eller brede transporter fortsatt skal ligge hos politiet eller om det er saklige grunner for at denne kompetansen enten deles med eller fullt ut overføres til Statens vegvesen. Vi er imidlertid kommet til at respekten for politiet er en vesentlig forutsetning for en sikker og effektiv fremføring av denne typen spesialtransporter og fremmer derfor ikke noe forslag om endring i kompetansen.

Dimensjonene som utløser krav til ledsaging, og som utløser politiets vurdering av om transportene skal ledes eller overvåkes av politiet, er betydelig strengere enn det som EU

anbefaler i ”European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports” for ledsaging. Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at våre strenge regler er saklig begrunnet i at vi i Norge har et meget krevende vegnett både hva gjelder bredde og kurvatur. Hensynet til så vel fremkommelighet som sikkerhet tilsier derfor etter vårt syn at vi opprettholder våre strengere krav.

12.5 Krav til fører av ledsagerkjøretøy

Gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy stiller formelt sett ikke andre krav til fører av ledsagerkjøretøy enn at vedkommende har gyldig førerkort for den type kjøretøy som nyttes. Vegdirektoratet finner dette lite tilfredsstillende sett hen til formålet med ledsagingen. Sikker og effektiv ledsaging betinger etter vårt syn at fører av ledsagerkjøretøy har innsikt i tunge kjøretøys konstruksjon og virkemåte. Videre at vedkommende har nødvendig kunnskap til å kunne forberede og gjennomføre spesialtransporter, herunder samhandle effektivt med følge fra politiet eller Statens vegvesen.

Slik Vegdirektoratet vurderer det, har vi i dag ikke tilstrekkelig sikker lovhjemmel for å kunne innføre skjerpene krav til fører av ledsagerkjøretøy i forskrift om bruk av kjøretøy. Hjemlene for forskrift om bruk av kjøretøy er vegtrafikkloven §§ 4, 13, 14, 15, 16, 36 og 43. Ingen av de nevnte hjemlene åpner etter Vegdirektoratets syn adgang til å utferdige forskriftsbestemmelser om krav til fører av ledsagerkjøretøy. Vegdirektoratet vurderer imidlertid å ta initiativ til å få slik hjemmel. Under forutsetning av at slik hjemmel gis, vil vi foreslå at den som skal føre ledsagerkjøretøy må være fylt 25 år og ha gyldig førerkort klasse C. Det tenkes videre foreslått at vedkommende skal ha gjennomført opplæring i planlegging og gjennomføring av spesialtransporter. Det nærmere innholdet i og omfanget av opplæringen tenkes fastsatt av Vegdirektoratet.

Opplæring i trafikkregulerende bestemmelser – som grunnlag for å forstå, forholde seg til og bistå spesialtransporten, herunder også trafikkdirigering - vil etter Vegdirektoratets syn stå sentralt i opplæringen. Andre relevante temaer vil være opplæring i regelverket som regulerer spesialtransportene. Vi ser for oss at opplæringen kan organiseres og gjennomføres etter samme modell som for opplæring i arbeidsvarsling ved at Vegdirektoratet gir nærmere bestemmelser om omfang og innhold i den pliktige opplæringen. Gjennomføringen tenkes lagt til institusjoner eller personer godkjent av Vegdirektoratet for dette formålet. Omfanget av opplæringen anslås å være 8-12 undervisningstimer.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkter på forslaget til § 5-10.

Selv om det ikke vil være mulig å forskriftsfeste krav til fører av ledsagerkjøretøy i denne omgang, bes det også om høringsinstansenes syn på om og evt. med hvilket innhold det bør stilles til opplæring av fører av ledsagerkjøretøy.

13. § 5-11 Kolonnekjøring med langt eller bredt gods

Forslagets § 5-11 hjemler muligheten til å kjøre i kolonne med langt eller bredt gods. Bestemmelsen er i all hovedsak en videreføring av gjeldende § 5-8. Første ledd er tilføyd at dersom det er nødvendig med flere kolonner, skal det være minst en time mellom hver kolonne. Dette for å sikre at kolonnene ikke skaper unødige forstyrrelser i trafikkavviklingen. Bestemmelsen vi nå også uttale at det kun tillates tre motorvogner eller vogntog per kolonne,

ikke inkludert ledsagerkjøretøy. Både vilkåret om tidsrom mellom hver kolonne og antall motorvogner/vogntog som transporterer gods er en forskriftsfesting av de krav til transport av langt/bredt gods i kolonne som i dag følger av gjeldende rundskriv.

Det skal også bemerkes at det fra ikrafttredelsen av nytt kapittel 5 vil være anledning til å transportere husmoduler i kolonner på lik linje med annet langt og bredt gods. Slik kolonnekjøring er etter dagens praksis i henhold til gjeldende rundskriv ikke tillatt. Da transporter av husmoduler foregår oftere enn andre spesialtransporter vil det medføre færre forstyrrelser i trafikkbilde dersom disse kan utføres i kolonne. Det er derfor ingen grunn til å forskjellsbehandle transport av husmoduler og annen spesialtransport. At kolonnekjøring nå tillates også med husmoduler medfører at reglene for transport av disse og for annen spesialtransport nå blir de samme. Dette vil gjøre regelverket mer helhetlig og oversiktlig. Det skal i denne sammenheng også bemerkes at det etter gjeldende rundskriv kreves at husmoduler transporteres om natten. Med nytt kapittel 5 vil ikke dette lenger være et krav. Ved kolonnekjøring vil man imidlertid som tidligere være henvist til å kjøre om natten. Nytt er også at det i bokstav a nå kreves at politiets unntak fra kravet om kjøring om natten skal være skriftlig. Dette skal sikre notoritet og kontroll. Skriftlige unntak vil også i større grad muliggjøre enhetlig behandling av spørsmålet i de forskjellige politidistriktene. Det vil også bli enklere for transportøren å bevise at det er gjort unntak ved kontroll. Vi viser for øvrig til kommentarene til § 5-10 nr. 2 bokstav i.

Bestemmelsen er ellers uendret.

14. § 5-12 Bruk av brøytebil mv.

I § 5-13 foreslås det inntatt en bestemmelse om bruk av brøytebil mv. Da dette er et spesielt forhold som ikke utelukkende berører regelverket om vekter og dimensjoner, vil problemstillingen skilles ut i en særskilt prosess. Vegdirektoratet vil i løpet av sommeren 2012 behandle spørsmålet om forskriftsfesting av dispensasjonsadgang for vekter og dimensjoner ved bruk av brøytebil med plog og strøpparat samt merking av plog. Overskriften er imidlertid tatt inn allerede nå for å markere hvor bestemmelsen vil befinne seg i systematikken.

15. § 5-13 Bruk av bergingsbil

I denne bestemmelsen gjøres det ingen endringer ut over en tilpasning av henvisningene for å gjøre disse i samsvar med nummereringen i det reviderte kapittel 5. Det er også gjort et par små språklige justeringer som ikke får betydning for ordlydens meningsinnhold. Videre er tabellene over tillatt aksellast endret slik at disse får samme format som de øvrige aksellasttabellene i kapittel 5. Det er ikke gjort noen endringer i tabellenes innhold.

16. § 5-14 Myndighet, plikt til å medbringe dispensasjon

Forslaget til ny § 5-14 bygger på og viderefører gjeldende forskrifts § 5-11 og § 6-2 andre setning.

Vegdirektoratet foreslår at alle bestemmelser som regulerer myndighet til å gjøre unntak i enkelttilfelle fra kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy samles i en og samme paragraf. Dette for å bedre oversikten og vise sammenhengen mellom de ulike unntaksbestemmelsene. Myndighet til å gjøre generelle unntak fra forskriften reguleres av forslag til ny § 6-2, jf. kommentarene til denne bestemmelsen.

Ordningen med brukstillatelser falt bort mot slutten av 1990-tallet og er derfor fjernet fra forskriftsteksten.

Vegdirektoratet legger til grunn at vedtak om å tilstå eller avslå søknad om slike dispensasjoner er enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand. Vedtakene skal derfor oppfylle forvaltningslovens krav til form og innhold, og det skal være mulig å få prøvd vedtakene gjennom klage til nærmeste overordnede forvaltningsorgan.

16.1 § 5-14 nr. 1 til 3

Forslagets pkt. 1-3 tilsvarer bestemmelsene i gjeldende forskrift § 5-11 pkt. 1-3 og innebærer ingen realitetsendringer. Det presiseres likevel at det innenfor rammene av forslaget til ny §§ 5-8 og 5-9 er opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn å vurdere om spesialtransporten kan gjennomføres med annet transportmiddel som gjør transporten lovlig uten at det må gis dispensasjon. Dersom det omsøkte transportmiddelet er det mest egnete, vil det normalt gis dispensasjon så lenge transporten er innenfor rammene av de nærmere begrensningene som gjelder for aksellaster, totalvekter og dimensjoner slik disse fremkommer i forslaget til §§ 5-8 og 5-9.

Det gjøres spesielt oppmerksom på at dersom søknad om dispensasjon i enkelttilfelle går utover de nærmere begrensningene for vekter og dimensjoner regulert i forslaget til § 5-8 og § 5-9, vil ikke regionvegkontoret være kompetent myndighet til å behandle søknaden. Saken skal da overføres Statens vegvesen Region øst som behandler og avgjør saken i kraft av den særlige kompetansen Region øst er tildelt etter pkt. 4 i forslaget til § 5-14, se nærere omtale i punkt 16.2. Region øst vil i slike saker ha enekompetanse som førsteinstans. Dersom transportør fremmer søknad om dispensasjon uten tidsbegrensning som går utover de begrensninger som følger av forslaget til § 5-9 kan selvsagt regionvegkontoret – som et alternativ direkte å oversende søknaden Region øst – først tilby transportøren en løsning med tidsbegrenset dispensasjon dersom dette er mulig.

Eventuelle klager på regionvegkontorets vedtak i enkelttilfeller etter forslaget til §§ 5-8 og 5-9 til Vegdirektoratet vil etter dette avgrenses til de tilfeller der søker ønsker å prøve et vedtak der regionvegkontoret har kommet til at transporten lar seg løse på annen, lovlig måte.

16.2 § 5-14 nr. 4 – unntak i enkelttilfelle

Pkt. 4 i forslaget til ny § 5-15 tar utgangspunkt i andre setning i gjeldende forskrift § 6-2. Begrunnelsen for å ta bestemmelsen inn som eget punkt er å tydeliggjøre at Statens vegvesen Region øst har to roller som førsteinstans.

Region øst er for det første kompetent myndighet (førsteinstans) til å vurdere og avgjøre søknader om dispensasjoner uten tidsbegrensning i egen region. Videre har region øst myndighet til å gi tidsbegrensete dispensasjoner i egen og andres region dersom transporten går gjennom flere regioner, jf. forslaget til ny § 5-14 nr. 3. Ordningen er begrunnet i hensynet

til en smidig søknadsbehandling ved at søker bare trenger å forholde seg til ett forvaltningsorgan for det tilfelle at transporten er planlagt gjennom flere av vegvesenets regioner. Region øst vil i disse tilfellene være underlagt de samme begrensningene som øvrige regioner når transportene går i den enkelte region. Region øst har likevel – dersom søknaden går utover de nærmere begrensningene for vekter og dimensjoner slik disse fremgår av forslaget til § 5-9 og § 5-10 - plikt til å vurdere om det alternativt kan gis dispensasjon med hjemmel i den særlige kompetansen som Region øst er gitt i forslaget til § 5-15 nr. 4, se pkt. 2 nedenfor.

Region øst har – i tillegg til å være førsteinstans for behandling av dispensasjonssøknader med hjemmel i forslagens §§ 5-9 og 5-10 som nevnt foran - også myndighet til å gjøre unntak i enkelttilfelle dersom det søkes om dispensasjon fra bestemmelsene om vekter og dimensjoner som overskrider grensene for vekter og dimensjoner slik disse fremkommer i forslag til forskrift §§ 5-9 og 5-10 samt unntak fra øvrige bestemmelser i kapittel 5. Slike søknader skal – som allerede kommentert foran – ikke realitetsbehandles av andre regioner, men overføres Statens vegvesen Region øst for behandling som kompetent førsteinstans. Det gjøres for ordens skyld oppmerksom på at begrensningene i regionvegkontorenes myndighet etter forslaget til § 5-9 knytter seg til vekter. Hvilke dimensjoner som kan tillates er det opp til regionvegkontorets skjønn å bestemme.

Slik pkt. 4 i forslaget er formulert, jf. uttrykket ”særlig tungtveiende grunner”, vil det ikke være kurant å få innvilget dispensasjon til spesialtransporter på veg dersom grensene for vekter og dimensjoner - slik disse fremgår av forskriften kapittel 5 - overskrides. Formuleringen gir anvisning på at dette er en smal unntaksregel. Dispensasjon vil bare kunne gis dersom de grunner som oppgis for å gjøre unntak – etter en konkret vurdering - veier tyngre enn de hensyn som den aktuelle regelen skal ivareta. Unntaksbestemmelsen i forslaget til pkt. 4 skal først og fremst ivareta behovet for og hensynet til opprettholdelse av samfunnets infrastruktur og andre viktige samfunnsinteresser, for eksempel forsvarets behov for fremføring av tungt materiell i forbindelse med øvelser. Hvordan uttrykket “særlig tungtveiende grunner” skal forstås er nærmere omtalt i kommentarene til forslag til ny § 6-2.

Forslagets § 5-14 nr. 4 hjemler altså adgang til å gi dispensasjoner som går videre enn det §§ 5-1 til 5-14 gir hjemmel til.

Kapitlet gir som beskrevet i kommentarene til § 5-9 svært få begrensninger hva gjelder dimensjoner. Med unntak av bredde ved transport av husmoduler og lengde ved transport av tømmer i hele stammer, gis det ingen øvre begrensning for hvilke dimensjoner det kan gi dispensasjon for ved transport av udelbart gods. Med unntak av de to foran nevnte eksemplene skal søknader om dispensasjon for dimensjoner dermed *alltid* behandles med hjemmel i § 5-9. Det understrekes at det *kan* gis dispensasjon for slike dimensjoner, søker har ikke et rettskrav på å få slik dispensasjon. I denne forbindelse er det også viktig å påpeke at dersom en søknad om dispensasjon for dimensjoner som behandles etter forslagens § 5-9 avslås, kan den ikke gis en ny behandling etter § 5-14. Når det gjelder dimensjoner skal § 5-14 nr. 4 kun anvendes ved søknad om større dimensjoner enn det § 5-9 nr. 7 bokstav a og d åpner for, og ved søknad som større dimensjoner enn det som følger av forslagens §§ 5-4 nr. 4 og 5 og 5-5 ved transport av *delbart* gods.

Når det gjelder vekt, legger forslagens § 5-8 helt klare grenser for hvilke vekter det kan gis dispensasjoner for uten tidsbegrensning. Dersom det søkes dispensasjon uten tidsbegrensning for større vekter enn det denne bestemmelsen angir, har man som beskrevet to muligheter –

enten å tilby dispensasjon *med* tidsbegrensning (dersom vektene er innenfor det § 5-9 tillater) eller å behandle søknaden med hjemmel i § 5-14 nr. 4. Når det kommer til dispensasjon med tidsbegrensning, jf. forslaget § 5-9, setter også denne bestemmelsen grenser for hvilke vekter det kan gis dispensasjon for. Søknad om større vekter enn dette må alltid behandles med hjemmel i forslaget § 5-14 nr. 4, eventuelt § 6-2 nytt annet ledd dersom det dreier seg om et generelt unntak.

Som følge av forskriftsfestingen av 100-tonnsvegnettet gis regionvegkontoret og Region øst ved transport gjennom flere regioner hjemmel til å gi dispensasjon for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn på et nærmere angitt vegnett. Dette innebærer en utvidelse av den adgangen disse instansene har i henhold til gjeldende kapittel 5. I dag må nemlig slike dispensasjoner gis med hjemmel i § 6-2, av Region øst for hele landet i enkelttilfeller og av Vegdirektoratet hvis det dreier seg om generelle unntak.

Adgangen til å gi dispensasjon for totalvekt inntil 100 tonn gjelder kun på 100-tonnsvegnettet. For veger som ikke inngår i dette vegnettet vil regionvegkontoret som i dag kun ha hjemmel til å behandle søknader for totalvekt inntil 80 tonn for veggruppe A og 65 tonn for veggruppe B, med de begrensninger som følger av krav til akselavstand og vegens bruksklasse.

Ved forskriftsfestelsen av 100-tonnsvegnettet og regionvegkontorenes adgang til å gi dispensasjoner for transport på dette vegnettet vil ikke slike dispensasjoner lenger måtte gis med hjemmel i § 6-2 (forslagets §§ 5-14 nr. 4 og 6-2 nytt annet ledd). Antallet dispensasjonssøknader som må behandles med hjemmel i denne bestemmelsen vil dermed reduseres betraktelig. Først når totalvekten overstiger 100 tonn, vil søknaden måtte behandles etter forslaget §§ 5-14 nr. 4 eller 6-2 nytt annet ledd. Vilklårene for at dispensasjon kan innvilges vil da bli som for annen transport med vekter som overstiger det kapittel 5 gir hjemmel til: at særlige vilkår gjør seg gjeldende, som for eksempel at transporten er av stor samfunnsmessig betydning.

I hvilken utstrekning det vil være mulig å gi dispensasjon for større totalvekt enn 100 tonn avhenger av hvorvidt om eventuelle bruer på strekningen tåler slik totalvekt. Bruene må beregnes for hver transport. I praksis vil det antakelig svært sjelden forekomme at det gis dispensasjon for transport med totalvekt over 100 tonn. Selv i de tilfellene hvor bruene i og for seg tåler én eller et fåtall slike passeringer, må det foretas en vurdering av om den omsøkte transporten er av en slik art at man vil «bruke opp» en av disse passeringene på nettopp denne transporten. I og med at bruene må beregnes for hver transport kan det vanskelig tenkes at det vil kunne gis generelle dispensasjoner for transporter med totalvekt over 100 tonn. Dette gjelder også for vegstrekninger som ikke har bruer. Når 100-tonnsvegnettet nå forskriftsfestes, må dette også tolkes som et signal om at Statens vegvesen ikke er innstilt på å gi dispensasjoner for større totalvekt enn dette. Adgangen til å gi dispensasjon for enda større totalvekt med hjemmel i forslaget § 5-14 nr. 4 må ikke forstås slik at Statens vegvesen kan eller vil etablere en praksis for å gi dispensasjoner for enda større totalvekt enn 100 tonn.

Søknad om dispensasjon for større aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt enn det som følger av forslaget § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a, både med og uten tidsbegrensning, ved transport av *delbart* gods, skal *alltid* behandles etter forslaget § 5-15 nr. 4 eller § 6-2 nytt annet ledd. Dersom regionvegkontoret mottar en slik søknad skal den uten videre oversendes til Region øst, eventuelt Vegdirektoratet dersom det dreier seg om et generelt unntak. Det samme gjelder søknad om dispensasjon for større vekter

enn de nevnte bestemmelsene tillater ved transport av flere udelbare kolli, jf. forslaget §§ 5-6 og 5-9.

I tillegg til bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner med og uten dispensasjon inneholder forslaget kapittel 5 også enkelte andre bestemmelser det kan tenkes søkt dispensasjon fra. Særlig aktuelt her er kravene til merking av lang eller bred transport og kravet til følge, samt bestemmelsene om kolonnekjøring. Søknad om unntak eller dispensasjon fra disse bestemmelsene må også behandles med hjemmel i forslaget §§ 5-14 nr. 4 eller 6-2 nytt annet ledd.

Det presiseres for øvrig at uttrykket ”unntak i enkelttilfelle” – slik dette er brukt i forskriften – ikke innebærer at slikt unntak bare kan gis til enkelttransporter. Unntak i enkelttilfelle gir også anledning til å gi dispensasjon for en serie transport forutsatt at det er snakk om samme type last, samme transportrute, dispensasjonen gis for et avgrenset tidsrom og adressaten for dispensasjonen er en enkelt, nærmere identifiserbar transportør. Skillet mellom ”unntak i enkelttilfeller” og ”generelle unntak” er nærmere omtalt i kommentarene til forslag til ny § 6-2.

Dispensasjoner gitt med hjemmel i forslaget til pkt. 4 kan ikke tillates dersom de vil virke konkurransevridende i nasjonal eller internasjonal transport. De må heller ikke komme i konflikt med tvingende bestemmelser i de direktivene forskriften bygger på. Begrensningene i dispensasjonsadgangen – slik disse skisseres her – er søkt ivaretatt gjennom at det er føyd til en siste setning i forslaget til pkt. 4 der det heter ” *Unntak kan bare gis i den utstrekning EØS-avtalen tillater det*”. Begrensningene i dispensasjonsadgangen som følger av direktivene som forskriften bygger på, er nærmere omtalt i kommentarene til forslag til ny § 6-2.

Vegdirektoratet vil i tillegg – på samme måte som ordningen er etter gjeldende forskrift – kunne gi generelle unntak fra kap. 5 i forskriften, jf. forslaget til forskrift § 6-2. Med den særkompetansen Statens vegvesen Region øst er tillagt etter pkt. 4 i forslag til § 5-14, vil imidlertid Vegdirektoratet ikke være førsteinstans for noen vedtak om unntak i enkelttilfelle truffet med hjemmel i forskriften kapittel 5. Dette gjelder med mindre Vegdirektoratet i kraft av sin instruksjonskompetanse velger å overta behandlingen av en dispensasjonssak. For vedtak truffet av Region øst vil Vegdirektoratet være klageinstans. Overtar Vegdirektoratet behandlingen av en dispensasjonssak hvor Region øst i utgangspunktet har myndighet til å treffe vedtak vil det være Samferdselsdepartementet som er rette klageinstans. Det vises for øvrig til kommentarene til forslag til ny § 6-2.

Pkt. 5 i forslag til § 5-14 tilsvare gjeldende forskrift § 5-11 med den presisering at den skal kunne fremvises til kontrollmyndigheten dersom det bes om dette. Plikten til å fremvise dispensasjon følger direkte av forskrift om bruk av kjøretøy § 1-8, jf. også vegtrafikkloven § 10.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes synspunkter til forslaget til ny § 5-14. Det bes spesielt om høringsinstansenes syn på hvilke typer spesialtransporter som kan karakteriseres ”å ivareta viktige samfunnsinteresser”.

17. § 6-2 Unntak

17.1 Splitting av bestemmelsen i to ledd

Innledningsvis bemerkes det at gjeldende § 6-2 gjelder hele forskrift om bruk av kjøretøy, ikke bare kapittel 5. Bestemmelsen anvendes dermed også for å gi dispensasjoner fra alt fra krav om medbringelse av kjettinger i tunge kjøretøy i vinterhalvåret, merking av utstikkende gods til antall passasjerer som tillates om bord i tilhenger til traktor. Særlig gjøres det oppmerksom på at bestemmelsen også omfatter kapittel 2 Registrering. For å unngå at den foreslåtte endringen i ordlyden berører adgangen til å gjøre unntak fra kapittel 1 til 4 vil bestemmelsen splittes i to ledd. Første ledd vil gi adgang til å gjøre generelle unntak og unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsene i kapittel 1 til 4 på samme måte som i dag. Endringen innebærer ingen realitetsendring for disse kapitlenes vedkommende. Annet ledd vil kun omtale generelle unntak fra kapittel 5. Denne inndelingen er nødvendig fordi det tilføyes vilkår for når det kan gjøres generelle unntak fra bestemmelsene i kapittel 5. Uten en slik inndeling ville disse vilkårene også gjelde for generelle unntak og unntak i enkelttilfelle fra de andre kapitlene i forskriften.

I det følgende vil kun spørsmål som knytter seg til bruken av bestemmelsen for å gjøre unntak fra kapittel 5 med vedlegg omtales.

17.2 Generelle unntak og unntak i enkelttilfelle

Gjeldende § 6-2 gir generell unntaksmyndighet til Vegdirektoratet og unntaksmyndighet i enkelttilfelle til Statens vegvesen Region øst som særinstans fra bestemmelsene i kapittel 5 med vedlegg. Region østs kompetanse foreslås overflyttet til nye § 5-14 som skal erstatte gjeldende § 5-11. Regionens særkompetanse er omtalt i kommentarene til denne bestemmelsen. I kommentarene til § 6-2 vil derfor bare Vegdirektoratets kompetanse til å fatte generelle unntak omtales. Enkelte steder vil det likevel henvises til kommentarene til foreslåtte § 5-14.

Opprinnelig hadde kun Vegdirektoratet kompetanse til å gi unntak både i enkelttilfelle og generelle unntak med hjemmel i § 6-2. For å lette saksbyrden og begrense antall klagesaker til departementet ble Region øst med virkning fra 1. juli 2004 tildelt spesialkompetanse til å fatte vedtak i første instans også i saker hvor dispensasjonene går ut over det som er angitt i kapittel 5. Forutsetningen var imidlertid at det dreide seg om "enkeltilfeller".

Skillet mellom unntak i enkelttilfelle og generelle unntak får altså betydning for hvem som skal behandle saken i første instans, og dermed også hvem som er klageinstans.

Innvilgelse eller avslag på søknad om dispensasjon etter bruksforskriften kapittel 5 er enkeltvedtak i forvaltningslovens forstand. Dette medfører at lovens regler om saks- og klagebehandling kommer til anvendelse. Etter forvaltningsloven § 28 er det adgang til å klage over enkeltvedtak. Ved klage kan den som har fattet vedtaket omgjøre dette av eget initiativ. Dersom instansen ikke finner at dette er tilfelle, skal klagen oversendes nærmeste overordnede forvaltningsorgan. Når regionvegkontoret er førsteinstans, skal klagen oversendes Vegdirektoratet. Det samme gjelder når Region øst fatter vedtak om dispensasjon for regionkryssende transport, og når de anvender sin myndighet til å fatte vedtak etter gjeldende § 6-2 annet punktum og forslaget § 5-14 nr. 4. Når Vegdirektoratet er førsteinstans, skal klagen oversendes Samferdselsdepartementet.

Vi kan vanskelig forestille oss at det kan gjøres generelle unntak for transporter av udelbart gods med større vekter enn det som følger av gjeldende Vedlegg 2 pkt. 1 og foreslåtte § 5-9. Skillet mellom unntak i enkelttilfelle og generelle unntak blir dermed av underordnet interesse for slike transporter. Vi vil imidlertid ikke utelukke at det kan oppstå situasjoner hvor det kan være aktuelt å gjøre generelle unntak. Problemstillinger knyttet til dispensasjon for transport av udelbart gods med større vekter enn i de nevnte bestemmelsene drøftes i kommentarene til § 5-14 nr. 4.

Ved søknad om dispensasjon for transport av delbart gods med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av gjeldende Vedlegg 1 og foreslåtte §§ 5-4 og 5-5 får skillet mellom unntak i enkelttilfelle og generelle unntak derimot betydning.

Hvor skillet går mellom unntak i enkelttilfelle og generelle unntak er ikke klart ut fra bestemmelsens ordlyd. Uttrykkene strekker seg fra dispensasjon for én enkelt tur med ett identifiserbart kjøretøy til helt generelle dispensasjoner som i praksis innebærer en regelendring, og som gjelder for alle uten behov for å søke. Uttrykket “enkeltilfelle” skal ikke tolkes så strengt at slikt unntak bare kan gis til enkeltransporter. Unntak i enkelttilfelle gir også anledning til å gi dispensasjon for en serie transporter forutsatt at det er snakk om samme type last, samme transportrute, dispensasjonen gis for et avgrenset tidsrom og adressaten for dispensasjonen er en enkelt, nærmere identifiserbar transportør.

Situasjonen er imidlertid mer komplisert når ikke alle disse vilkårene er til stede, især når det søkes dispensasjon for transport av delbart gods. Særlig når det er én bestemt bedrift eller transportør som skal ha dispensasjonen, som skal frakte én bestemt type gods og som ofte også kan angi nøyaktig hvor de ønsker å kjøre, har søknadene til tider blitt ansett for å dreie seg om enkelttilfeller, med vedtak i første instans hos Region øst og klagebehandling hos Vegdirektoratet. Ett element skiller imidlertid disse sakene fra de klare enkelttilfellene. Det dreier seg her ikke om et begrenset antall transporter som er del av ett transportoppdrag. Kjøringen skal ofte foregå kontinuerlig, uten begrensning i antall og gjerne uten begrensning i tidsrom. Dersom disse knyttes til enkelte kjøretøy gis de i hovedsak for hele kjøretøyets levetid.

Ved forskriftsendringen i 2004 så man for seg at “generelle unntak” skulle være forskriftsendringer og dispensasjoner som gjennom praksis medfører forskriftsendringer. I praksis har bestemmelsen imidlertid blitt praktisert på en noe annen måte. Også søknader om dispensasjon som beskrevet i forrige avsnitt blir i dag ansett for å dreie seg om generelle unntak. Dette skyldes særlig at hensynet til likebehandling tilsier at når først en transportør får dispensasjon, skal andre transportører som kan anføre tilsvarende hensyn også ha dispensasjon. Slike dispensasjoner kan dermed fort føre til at regelen endres gjennom praksis. Når det i realiteten dreier seg om en regelendring, er det også mer hensiktsmessig at saken behandles på samme nivå som formelle regelendringer.

Et annet argument for å beholde Vegdirektoratet som førsteinstans i disse sakene er at det ved avslag kan klages til Samferdselsdepartementet. Å legge klageadgangen til departementet i disse sakene kan være hensiktsmessig da det ikke sjelden er sterke lokalpolitiske hensyn inne i bildet. Typisk vil det dreie seg om søknader der det anføres at uten dispensasjon vil hjørnesteinsbedriften i bygda ikke lenger kunne drive regningssvarende, noe som i ytterste konsekvens vil føre til nedleggelse med store konsekvenser for lokalsamfunnet. Det er i slike saker verken hensiktsmessig eller ønskelig at Vegdirektoratet skal vurdere slike anførsler. Vårt ansvar er først og fremst ivaretagelse av trafikksikkerhets- og infrastrukturmessige

hensyn. Anførsler av denne typen bærer i seg et sterkt politisk element og bør derfor fortrinnsvis vurderes på et høyere plan. Dersom Vegdirektoratet skulle være siste instans i slike saker, ville resultatet antakelig blitt at etter endelig vedtak ville departementet instruere Vegdirektoratet til å omgjøre vedtaket etter en politisk beslutning. Å legge klagebehandlingen til departementet vil således være både ryddigere og arbeidsbesparende.

Paragraf 6-2 nytt annet ledd vil tillegge myndighet til å gjøre generelle unntak fra bestemmelsene i kapittel 5 til Vegdirektoratet. Slik dagens bestemmelse er utformet har både Vegdirektoratet og Region øst kompetanse til å gjøre unntak i enkelttilfelle. Formålet med å skille ut unntak i enkelttilfelle og tillegge myndighet til å fatte vedtak om dette til Region øst var nettopp at Vegdirektoratet *ikke* skulle fatte slike vedtak. For at dette skal komme tydeligere frem vil § 6-2 nytt annet ledd kun omtale generelle unntak. Dagens system har imidlertid den fordel at unntak i enkelttilfelle av prinsipiell betydning *kan* behandles av Vegdirektoratet, med klageadgang til Samferdselsdepartementet. I prinsipielle saker kan det forekomme at Samferdselsdepartementet ønsker å vektlegge politiske hensyn som medfører at utfallet blir et annet enn når Vegdirektoratet vurderer søknaden etter våre hovedformål, det vil si fremkommelighetshensyn, ivaretagelse av infrastrukturen og unngåelse av uthuling av regelverket. Uten denne muligheten til klagebehandling i Samferdselsdepartementet må departementet enten anvende sin instruksjonsmyndighet overfor Vegdirektoratet eller omgjøre vedtaket av eget tiltak med hjemmel i forvaltningsloven § 35.

Selv om forslaget til ny forskriftstekst spesifikt uttaler at Region øst er rette myndighet til å fatte unntak i enkelttilfelle, og at Vegdirektoratet som utgangspunkt kun skal fatte vedtak der det dreier seg om generelle unntak, vil Vegdirektoratet likevel ha kompetanse til å fatte vedtak om unntak i enkelttilfelle dersom vi skulle se behov for det. Vegdirektoratets kompetanse til å gi forskriftsbestemmelser om vektorer og dimensjoner er delegert fra Samferdselsdepartementet. Det samme gjelder myndigheten til å fatte vedtak på bakgrunn av dette regelverket. Denne myndigheten har Vegdirektoratet delegert videre til Region øst for unntak i enkelttilfelle. Imidlertid innebærer ikke slik delegasjon at Vegdirektoratet dermed har gitt fra seg myndigheten til å fatte vedtak i enkelttilfelle. Det følger av den alminnelige delegasjonslæren at man ved delegasjon deler myndigheten.

Vegdirektoratet kan altså velge å behandle søknader om unntak i enkelttilfelle i første instans, men søker kan ikke kreve slik behandling. At forskriftsteksten uttaler at Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak og ikke omtaler instansens myndighet til å gjøre unntak i enkelttilfelle, vil også sende et signal til våre saksbehandlere om at man må ta stilling til hva slags unntak det dreier seg om når man mottar saken, altså før man behandler søknaden. Dette gjelder både Vegdirektoratet og Region øst – Region øst må vurdere om det faktisk dreier seg om et enkelttilfelle og Vegdirektoratet må vurdere om det faktisk dreier seg om et generelt unntak. Dette vil bidra til en mer ryddig saksbehandling og kunne virke arbeidsbesparende.

17.3 Understreking av at det ikke kan gis dispensasjoner i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser

Som det nevnes ovenfor og er beskrevet i detalj i kommentarene til andre bestemmelser legger direktiv 96/53/EF grenser for hvilke dimensjoner som kan tillates for transport av delbart gods. Det er likevel grunn til å gjenta her at direktivets art. 4 nr. 1 uttaler at medlemsstatene ikke kan tillate transport av delbart gods på sitt territorium med større lengde, bredde, lastlengde og sporingskrav enn angitt i direktivets vedlegg I. Disse bestemmelsene er gjennomført i norsk regelverk i gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 og 5 og foreslåtte § 5-4 nr. 4 og 5.

Dispensasjon fra disse bestemmelsene vil dermed være i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser. Allerede etter dagens regelverk er det dermed ikke adgang til å gi slike dispensasjoner. Dette kommer imidlertid ikke klart til uttrykk gjennom gjeldende forskriftstekst. Ved å tilføye at dispensasjoner kun kan gis i den utstrekning EØS-avtalen tillater det, signaliseres det at det kan ligge ytterligere begrensninger i dispensasjonsadgangen i tillegg til de som kommer til uttrykk gjennom forskriften ellers.

Hva gjelder generelle unntak er det også grunn til å gjenta den adgangen som ligger i direktivets art. 4 nr. 4 til å tillate transport av delbart gods med blant annet større lengde eller bredde enn det som tillates etter direktivets vedlegg I. Vilkåret er kort fortalt at det enten dreier seg om transport med spesialkjøretøy som ikke kommer i konflikt med internasjonal transport (bokstav a) eller modulvogntog (bokstav b). Dette er bakgrunnen for at vi i Norge tillater tømmertransport med lengde 22 meter (foreslått økt til 24,00 meter) og modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter. I teorien er det dermed mulig å gjøre svært generelle unntak også fra bestemmelsene om lengde og bredde ved transport av delbart gods. Slike unntak bør etter Vegdirektoratets oppfatning imidlertid forskriftsfestes. Både bestemmelsene om tømmertransport og modulvogntog er i dag forskriftsfestet gjennom Vedlegg 1 henholdsvis pkt. 7 og pkt. 9. Eventuelle andre unntak som hjemles i direktivets art. 4 nr. 4 bør forskriftsfestes på tilsvarende måte. Særlig bør man søke å klarlegge hvorvidt den aktuelle typen transport faktisk foregår på en slik måte at den oppfyller vilkårene i direktivet. Dette oppnås best gjennom de krav til utredning og høring som inntreer ved forskriftsendring. Dersom Vegdirektoratet finner at dispensasjon for transport av delbart gods med større dimensjoner kunne vært gitt med hjemmel i direktivets art. 4 nr. 4, vil vi vurdere å endre forskriften fremfor å innvilge dispensasjon.

17.4 Innføring av krav til “særlig tungtveiende omstendigheter” i §§ 6-2 nytt annet ledd og 5-14 nr. 4

Med tanke på bestemmelsene i kapittel 5 blir dagens § 6-2 først aktuell som dispensasjonshjemmel i saker hvor det søkes om dispensasjon ut over dispensasjon som beskrevet i foreslåtte § 5-9. Disse bestemmelsene regulerer hva regionvegkontoret kan gi dispensasjon for, både med og uten tidsbegrensning. Dispensasjon for transport av udelbart gods med større vekt enn angitt i § 5-9 og dispensasjoner for transport av delbart gods må gis med hjemmel i § 5-14 nr. 4 i enkelttilfelle og § 6-2 for generelle unntak. Bestemmelsen hjemler altså adgang til å gi andre typer eller mer vidtgående dispensasjoner enn det som fremkommer av de aktuelle bestemmelsene i kapittel 5.

Unntakshjemmelen i gjeldende § 6-2 anses i dag for å være en sikkerhetsventil i de tilfellene der forskriftens bestemmelser ellers får svært urimelige utslag, både i enkelttilfelle og mer vidtrekkende tilfeller. Bestemmelsen anvendes i to ganske forskjellige situasjoner – i generelle tilfeller hvor forskriftens bestemmelser viser seg å få utilsiktede konsekvenser, gjerne for et betydelig antall transporter, og i helt ekstraordinære tilfeller, hvor dispensasjon ikke kan sies å uthule regelverket.

De ekstraordinære tilfellene faller igjen i to kategorier. Den ene er dispensasjoner for spesialtransport med større vekt enn det som følger av gjeldende Vedlegg 2 pkt. 1 og foreslåtte § 5-9. Disse sakene vil i all hovedsak dreie seg om enkelttilfeller og dermed sogne til Statens vegvesen Region øst som førsteinstans. Den andre typen tilfeller er saker hvor det søkes om dispensasjon for større vekt eller dimensjoner enn det som følger av gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 5 og foreslåtte § 5-4 for transport av *delbart gods*. Kapittel 5 hjemler ikke

dispensasjon for transport av delbart gods (med enkelte særskilte unntak). Dispensasjon for transport av delbart gods må derfor alltid innvilges med hjemmel i gjeldende § 6-2 og forslaget § 5-14nr. 4 i enkelttilfeller og § 6-2 nytt annet ledd for generelle unntak etter skillelinjene beskrevet ovenfor. Søknad om dispensasjon for slik transport kan dreie seg om både enkelttilfeller og generelle unntak.

Bestemmelsen er som nevnt i utgangspunktet ment som en sikkerhetsventil. Siden man på forhånd ikke kan si med noen grad av sikkerhet hvilke situasjoner som kan oppstå hvor det vil være aktuelt å anvende bestemmelsen har man med overlegg valgt en svært vid ordlyd. Denne svært vide ordlyden byr imidlertid på en del problemer da den tilsynelatende hjemler dispensasjon for absolutt hva som helst. Videre sier ordlyden heller ingen ting om hvilke kriterier som skal legges til grunn ved vurdering av dispensasjon etter bestemmelsen. Dette betyr at hvem som helst kan søke om dispensasjoner som ligger svært langt utenfor forskriftens bestemmelser med en hvilken som helst begrunnelse, og ha krav på at søknaden vurderes konkret. Det er ingen adgang til å avslå søknaden under henvisning til at regelverket ikke hjemler dispensasjon som ønsket.

Vegdirektoratet mottar med jevne mellomrom søknader om dispensasjon for transport av *delbart* gods med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 5 og foreslåtte § 5-4. Bestemmelsene i kapittel 5 hjemler ikke dispensasjon for transport av delbart gods (med enkelte unntak i § 5-6). Problemet oppstår i det gjeldende § 6-2 ikke setter noen stengsler for slik dispensasjon. Hensynene som anføres i disse sakene er typisk trafikksikkerhets- og miljøhensyn, i kombinasjon med bedriftsøkonomiske hensyn. Hva gjelder ønske om dispensasjon fra dimensjonsbestemmelsene følger disse som tidligere beskrevet av direktiv 96/53/EF, og dispensasjoner vil dermed være i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser. Når det kommer til ønske om dispensasjon for større total- eller akselvekt er disse forpliktelsene imidlertid ikke til hinder for at dispensasjon innvilges.

Videre er det ikke ønskelig at bedrifter baserer seg på at dispensasjon kan gis og innretter driften deretter.

Det vil alltid være behov for en generell unntakshjemmel da det alltid kan tenkes tilfeller hvor det er behov for fravikelse av forskriftens bestemmelser, og det ikke er mulig å dekke alle disse gjennom mer spesifiserte unntaksbestemmelser. Det man derimot kan gjøre, er å angi en nedre grense for når et slikt tilfelle kvalifiserer til unntak. Dette er bakgrunnen for at vi i forslaget til §§ 5-14 og 6-2 avgrenser denne til å gjelde tilfeller hvor det foreligger særlig tungtveiende grunner.

Ved å kreve at det anføres "særlig tungtveiende grunner" vil vi avskjære søknader som utelukkende er fundert på bekvemmelighetshensyn. Videre innebærer "særlig tungtveiende grunner" at hensynene som anføres må være av en slik art at de ikke kan generaliseres til å gjelde andre aktører i transportbransjen. Dette betyr at bedriftsøkonomiske hensyn, miljøhensyn og hensynet til trafikksikkerhet ikke alene vil være tilstrekkelig til at dispensasjon skal innvilges. Hensynet til miljø og trafikksikkerhet er selvsagt svært tungtveiende hensyn, men antas å være tilstrekkelig ivaretatt gjennom de generelle bestemmelsene om vekter og dimensjoner. Vegdirektoratet ønsker derfor ikke å innvilge dispensasjoner basert på disse hensynene da vi i så fall heller bør endre de generelle bestemmelsene.

Hensynet til likebehandling tilsier også at dersom dispensasjon først innvilges i ett tilfelle, så kan andre som kan anføre de samme hensynene også kreve å få dispensasjon. Andre transportører som kan anføre de andre hensynene har dermed også krav på dispensasjon. Dette er bakgrunnen for at Vegdirektoratet ikke ønsker å vektlegge anførsler om miljø- og trafiksikkerhetsgevinst, da alle transportører kan anføre at dispensasjon for større vekter eller dimensjoner vil medføre færre transporter og dermed også positive miljø- og trafiksikkerhetsmessige konsekvenser. Disse bestemmelsene er også gitt med kunnskap om at det er sammenheng mellom vekter og dimensjoner på den ene siden og trafiksikkerhet og miljø på den andre. Når man likevel har sett seg nødt til å sette begrensninger for hvor store og tunge kjøretøy kan være på norske veier, skyldes dette at bestemmelsene også skal ivareta andre hensyn. Særlig relevante i denne forbindelse er infrastruktur- og fremkommelighetshensyn. Disse hensynene blir skadelidende dersom bestemmelsene om vekter og dimensjoner uthules.

Ved søknad om dispensasjon for transport av delbart gods påpeker søker ofte at det på den strekningen det søkes dispensasjon for ikke er hindre for at kjøretøy med de ønskede vekter eller dimensjoner kommer frem. Tilsynelatende gjør da ikke fremkommelighets- eller infrastrukturhensyn seg gjeldende i deres tilfelle, og dispensasjon bør således innvilges. Imidlertid skal bestemmelsene om vekter og dimensjoner også ivareta et annet hensyn, nemlig hensynet til konkurranselighet. En transportør skal ikke ha bedre konkurransevilkår enn en annen fordi vedkommende har etablert seg ved en strekning som ikke har kritiske bruer eller trange svinger. Ut over de fordeler som følger av de alminnelige klassifiseringene av veier i bruksklasser og 19,50-, 15- eller 12,40-veier skal forholdene være like for alle. De begrensningene som ligger i dagens klassifiseringshensyn følger av at eksisterende infrastruktur legger føringer for hvilke vekter og dimensjoner som generelt kan tillates.

For å sikre at det ikke innvilges dispensasjoner som uthuler regelverket foreslår vi derfor nå å angi en nedre grense for når dispensasjon kan innvilges.

Selv i disse tilfellene kan man aldri med sikkerhet utelukke at det vil komme søknader som er så spesielle at dispensasjon bør innvilges. Det vil derfor fortsatt være behov for å kunne innvilge dispensasjon. Særlig vil dette gjelde transporter av stor samfunnsmessig betydning. Typiske eksempler er Forsvarets transporter. Andre tilfeller kan også tenkes.

Bestemmelsen har til nå vært benyttet i tilfeller hvor forskriftens bestemmelser har vist seg å få utilsiktede konsekvenser. Et eksempel på dette er den generelle dispensasjonen gitt for transport av 45 fots containere med twistlock ved transport til og fra båt og jernbane. Den konkrete bakgrunnen for dette er beskrevet under kommentarene til § 5-5 nr. 8. Med den nye ordlyden i § 6-2 vil ikke bestemmelsen lenger kunne anvendes på denne måten. Dette er tilsiktet. Ved å gi regelendringer gjennom dispensasjoner endrer man i praksis forskriften. Samtidig omgår man det lovfestede kravet til at forskriftsendringer skal på høring. I tillegg til at berørte parter skal gis anledning til å uttale seg kan det spørres om man i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til at saken skal være tilstrekkelig opplyst som nedlagt i forvaltningsloven § 37. Vegdirektoratet er derfor av den oppfatning at når det ved senere anledninger ser at forskriftens bestemmelser er uheldige eller ufullstendige, må dette ordnes opp i gjennom forskriftsendring. I den grad generelle dispensasjoner anvendes i påvente av regelendring, anser vi også dette for å være uheldig da det kan gi lovnader om endringer som kanskje ikke blir vedtatt.

Vi ber om høringsinstansenes syn på ordlyden og innstramningen i dispensasjonsadgangen i § 6-2 nytt annet ledd.

18. § 3-4 Utstikkende gods, merking m.m.

Paragraf 3-4 regulerer adgangen til å transportere utstikkende gods og krav til merking av dette.

Det foreslås til dels omfattende endringer i deler av bestemmelsen.

18.1 § 3-4 nr. 1 – utstikkende gods

18.1.1 § 3-4 nr. 1 bokstav a – utstikkende gods i bredderetningen

Gjeldende bokstav a krever dispensasjon for all transport av gods som stikker ut på siden av kjøretøyet. Bestemmelsen foreslås endret slik at det, når den totale bredden ikke overstiger 2,55 meter, ikke inntrekr krav til dispensasjon før godset stikker ut mer enn 15 cm på en av eller begge sidene av kjøretøyet. Vegdirektoratet anser dette som uproblematisk da den totale bredden ikke overstiger det som ellers er tillatt ved bruk på offentlig veg. Kravet til merking inntreffer heller ikke før godset stikker ut mer enn 15 cm. Når utstikkende inntil 15 cm i bredderetningen ikke anses å representere en tilstrekkelig stor trafikkrisiko til å kreve merking, kan den oppleves som svært byråkratisk at det likevel skal være nødvendig med dispensasjon for slik transport. At dispensasjon ikke lenger er nødvendig vil også være arbeidsbesparende for Statens vegvesen.

Svensk regelverk inneholder en tilsvarende regel. Trafikförordningen kapittel 4 § 15 uttaler at *“Om ett motordrivet fordon eller ett därtill kopplat fordon lastas så att lasten på någondera sidan skjuter ut mer än 20 centimeter utanför fordonet eller om fordonets bredd, lasten inräknad, överstiger 260 centimeter eller för en buss 255 centimeter, får fordonet eller därtill kopplat fordon föras endast på enskild väg”*. Da kravet til merking i det norske regelverket som nevnt inntrekr ved 15 cm, har vi valgt å foreslå at grensen for søknad om dispensasjon sammenfaller med dette fremfor å tillate inntil 20 cm uten dispensasjon som i det svenske regelverket.

Valget av grense for når det kreves dispensasjon har for øvrig også sammenheng med kravene til plassering av markeringslys i kjøretøyforskriften kapittel 28, som krever at slike lys på bil (valgfritt) og tilhenger (påbudt ved konstruktiv hastighet over 40 km/t) skal *«være plassert slik på hver side at den lysende flates ytterkant er mindre enn 15 cm fra bilens/tilhengerens ytterste kant»*, jf. §§ 28-4 pkt. 4.3 og 28-18 pkt. 1.4.

18.1.2 § 3-4 nr. 1 bokstav a – gods som stikker ut bak kjøretøyet

Gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy har ingen generell bestemmelse om hvor mye gods kan stikke ut bak kjøretøy eller vogntog, kun til merking dersom godset stikker ut mer enn 1 meter. Dette gjelder både transport som foregår etter de alminnelige lengdebestemmelsene i gjeldende Vedlegg 1 og forslagets § 5-4 på den ene siden («normaltransport»), og transport av udelbart gods etter bestemmelsene i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2, jf. §§ 5-6 og 5-7 og forslagets §§ 5-6, 5-8 og 5-9.

Vegtrafikkloven § 3 gir riktignok hjemmel til å reagere i tilfeller hvor overheng fra last fremstår som uforsvarlig og forholdet kan karakteriseres som uaktsom opptreden i trafikken. For at vtrl. § 3 skal komme til anvendelse må den aktuelle tjenestemann foreta en skjønnsmessig vurdering av hvorvidt overhenget kommer i konflikt med kravene i bestemmelsen.

Vegdirektoratet er usikre på om det er ønskelig med en generell bestemmelse om hvor mye gods kan stikke ut bak kjøretøy eller vogntog og hvordan en slik bestemmelse eventuelt bør utformes.

Vi ber derfor høringsinstansene om deres syn på hvorvidt det bør gis en generell bestemmelse om hvor langt gods kan stikke ut bak kjøretøy eller vogntog før det eventuelt inntreffer krav til dispensasjon. Vi ønsker også innspill om hvordan en slik bestemmelse bør utformes og om kravene bør være de samme for alle typer kjøretøy eller om det bør gis forskjellige krav for forskjellige typer kjøretøy. I det følgende gjøres det noen generelle betraktninger rundt problemstillingen.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 nr. 3 stiller krav til merking av utstikkende gods. Gods som stikker ut foran, mer enn 15 cm på siden eller mer enn 1 meter bak, skal merkes på nærmere angitt måte. Kravet til merking skal ivareta trafikksikkerhetsmessige hensyn, først og fremst ved å synliggjøre for andre trafikanter at gods stikker ut. Formålet med en generell bestemmelse om hvor mye gods kan stikke ut bak vil være å begrense de trafikksikkerhets- og fremkommelighetsmessige konsekvensene av at transporter med utstikkende gods får stort, til dels svært stort, sveip. En slik generell bestemmelse skal altså ivareta andre hensyn enn kravet til merking.

Ved normaltransport er største tillatte lengde for motorvogn, unntatt buss, 12,00 meter. Det samme gjelder tilhenger unntatt semitrailer. Semitrailer kan være 14,04 meter. Største tillatte lengde for vogntog er 19,50 meter og 17,50 meter for semitrailervogntog. Gods regnes med i kjøretøyets og vogntogs lengde.

Ved spesialtransport gjelder ikke disse alminnelige begrensningene. Noe større lengde tillates uten dispensasjon, og langt større lengder kan tillates ved dispensasjon med tidsbegrensning. Her går det for øvrig også et skille mellom transport som kan foregå uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning og med dispensasjon med tidsbegrensning.

Når det gjelder dispensasjoner med tidsbegrensning, kan dispensasjonsmyndigheten i kraft av sitt skjønn stille krav til lengden på kjøretøyet eller vogntoget som skal utføre transporten. Det er ingen selvfølge å få dispensasjon til å frakte svært lange kolli på en tilhenger som ikke har den største tillatte lengden et slikt kjøretøy kan ha. Og selv om det tillates å transportere lange, udelbare kolli med lengde inntil 20,00 meter både med vanlig og uttrekkbar semitrailer, kan det dersom lengden overskrider 20,00 meter kreves uttrekkbar semitrailer dersom dispensasjonsmyndigheten finner at dette bedre ivaretar trafikksikkerhets- og fremkommelighetsmessige hensyn. Vegdirektoratet oppfordrer dispensasjonsmyndigheten til å i større grad benytte adgangen til å sette vilkår for transporten for å ivareta disse hensynene.

Dispensasjon uten tidsbegrensning gis kun til vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods. Disse tillates å ha lengde inntil 20 meter (22,00 m etter forskriftsendringen) med gods, og samme lengde *uten* gods. Selv om ikke alle slike vogntog dermed har lengde over 19,50 meter til og med 20 (22,00) meter uten gods, antar vi likevel at svært mange har

slik lengde. Vi antar derfor at utstikkende gods kun forekommer i begrenset grad ved transport av udelbart gods med dispensasjon uten tidsbegrensning. Det samme gjelder transport av udelbart gods *uten* dispensasjon med slike vogntog.

Når det kommer til transport av udelbart gods uten dispensasjon blir situasjonen noe annerledes. Slik transport tillates både med vogntog bestående av uttrekkbar motorvogn med uttrekkbar tilhenger (både slep- eller påhengsvogn og semitrailer) og vogntog bestående av motorvogn med vanlig tilhenger. Vogntog med uttrekkbar tilhenger vil som oftest ha lengde inntil største tillatte lengde for slik tilhenger *uten* gods. Utstikkende gods vil dermed først og fremst forekomme ved transport som foregår med vogntog som ikke har uttrekkbar tilhenger. Problemet er som beskrevet innledningsvis at det ikke noen steder i regelverket om vektor og dimensjoner stilles krav til kjøretøy og vogntogs *minste* lengde. Dette gjelder også ved transport av udelbart gods. Det er dermed fullt tillatt å transportere langt, udelbart gods med lengde inntil 20,00 meter med et semitrailervogntog med lengde langt under 17,50 meter. Det er faktisk mulig å utføre slik transport med såkalt «citytrailer». Godset vil da stikke svært langt ut bak vogntoget.

Vi bemerker dog at det ved normaltransport, som er bundet av de alminnelige kravene til sporing i gjeldende Vedlegg 1 pkt. 4 bokstav a pkt. 1 og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav 1 pkt. 1, er grunn til å anta at de transportene hvor gods stikker svært langt ut bak vil få problemer med å tilfredsstille dette sporingskravet. Dersom sporingskravet ikke er oppfylt, vil det heller ikke være tillatt å foreta transporten med det aktuelle vogntoget. Dette vil i noen grad begrense adgangen til å transportere langt gods med citytrailer. Sporingskravet gjelder imidlertid ikke for transport av udelbart gods, og vi foreslår heller ikke å gi bestemmelser om dette.

Det skal også bemerkes at transport av langt, udelbart gods som medfører at transporten får lengde over 19,50 meter, *skal* foregå med semitrailer. Transport av udelbart gods med vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn vil først og fremst dreie seg om transport av *brede* kolli. Lengde inntil 20,00 meter vil riktignok være tillatt med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn beregnet på transport av langt, udelbart gods, men den ekstra lengden vil her bestå i at draget forlenges, slik at godset ikke stikker lenger ut bak enn på et vogntog med lengde 19,50 meter.

Det kunne derfor være hensiktsmessig med en generell bestemmelse om tillatt lengde på utstikkende gods. Som det beskrives i kommentarene til forslaget § 5-10 nr. 2, foreslår Vegdirektoratet å innføre krav til ledsagelse dersom godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet. Dette er et forsøk på å redusere trafiksikkerhetsrisikoen forbundet med gods som stikker svært langt ut bak kjøretøyet. Som det også diskuteres, er vi imidlertid usikre på om krav til ledsagelse er den mest hensiktsmessige måten å oppnå dette på. En annen tilnærming er å gi en generell bestemmelse som regulerer hvor mye gods som tillates å stikke ut bak kjøretøyet før det kreves dispensasjon, på samme måte som for gods som stikker ut foran og på sidene av et kjøretøy. Spørsmålet blir da hvor denne grensen skal settes og hvordan bestemmelsen bør utformes.

Grensen kan både settes i form av et gitt antall meter, en prosentandel av kjøretøyets lengde og en prosentandel av akselavstand.

Vi anser det i utgangspunktet som egnet å angi at gods kun kan stikke ut et gitt antall meter for alle typer kjøretøy. De samme betraktningene som diskuteres under kommentarene til § 5-

10 nr. 2 angående avstand fra aksel til godsets bakerste punkt for transport med påhengsvogn gjør seg gjeldende her. Lengden på utstikkende gods kommer i tillegg til avstanden fra aksel/senter boggi til kjøretøyets bakerste punkt, slik at den totale avstanden fra aksel/senter boggi til bakerste punkt på transporten kan bli ganske stor. Imidlertid medfører konstruksjonen av påhengsvogner at man ikke kan ha avstand fra senter aksel til bakerste punkt over 6,00 meter uten å samtidig komme i konflikt med største tillatte lengde etter gjeldende Vedlegg 1 og forslaget § 5-4. Største tillatte lengde ved transport av langt, udelbart gods med motorvogn og slep- eller påhengsvogn uten dispensasjon er og vil fortsatt være 19,50 meter, det vil si den samme lengden som ved transport etter de alminnelige reglene i gjeldende Vedlegg 1 og forslaget § 5-4. For transporter som foregår etter disse bestemmelsene bør det altså være tilstrekkelig å angi at gods kan stikke ut et gitt antall meter før det inntrekrav til dispensasjon.

Et krav som begrenser avstand fra bakerste aksel til godsets bakerste punkt vil gjøre det vanskelig å ha utstikkende gods på påhengsvogn, da denne er konstruert med aksel (eventuelt boggi) i lik avstand fra tilhengerens for- og bakkant. På den andre siden kan det argumenteres for at avstanden fra aksel/boggi til bakre begrensnings på påhengsvogn allerede er så stor at det ikke er ønskelig å tillate at gods stikker ut på slike tilhengere. Slepvogner og semitrailere er derimot konstruert med kort avstand fra bakaksel til bakkant på tilhengeren.

Dersom det skal gis en bestemmelse som angir største tillatte avstand fra bakerste aksel til godsets bakerste punkt, må denne være utformet slik at den ikke kommer i konflikt med godkjenningsmessig tillatt avstand fra bakerste aksel til bakerste punkt på kjøretøyet.

En bestemmelse om hvor langt gods kan stikke ut bak kjøretøy og vogntog vil systematisk høre hjemme i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 nr. 1, som i dag omhandler hvor mye gods som kan stikke ut foran og på sidene av kjøretøyet før det kreves dispensasjon.

§ 3-4 nr. 1 omhandler som utgangspunkt *all* transport, både spesialtransport og normaltransport, men for spesialtransportens vedkommende går bestemmelsene i Vedlegg 2 foran bestemmelsene i § 3-4 nr. 1. Etter dagens bestemmelse kreves det dispensasjon med en gang gods stikker utenfor kjøretøyets sider, mens det etter gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og forslaget § 5-6 nr. 2 og 3 er det tillatt å transportere *udelbart gods* med bredde inntil 3,25 meter uten at det stilles krav til selve kjøretøyets bredde. Noen av kjøretøyene som er omtalt i Vedlegg 2, de samme som er skilt ut som forslaget § 5-6 nr. 3, tillates ikke å ha bredde over 2,55 meter uten gods. Gods med bredde 3,25 meter vil da med nødvendighet stikke ut 35 cm på hver side av kjøretøyet. Slik transport kan som sagt foregå uten dispensasjon og et krav om dispensasjon for utstikkende gods i bredderetningen vil da skape svært mye unødvendig byråkrati. Transporter med bredde over 3,00 meter er dessuten omfattet av kravet til ledsagelse i dagens Vedlegg 2 pkt. 3 og forslaget § 5-10 nr. 2.

Problemet med å plassere bestemmelsen om hvor mye gods kan stikke ut bak kjøretøyet eller vogntoget i § 3-4 nr. 1 vil derfor være at den ikke rammer transport av udelbart gods. Som beskrevet ønsker vi også å begrense hvor mye gods som kan stikke ut ved transport av udelbart gods etter bestemmelsene i forslaget § 5-6 nr. 3. Den enkleste løsningen på dette er å angi hvor mye gods som kan stikke ut ved transport av udelbart gods med vogntog som uten gods ikke overskrider største tillatte lengde direkte i bestemmelsen. Denne løsningen åpner også for at det kan gis bestemmelser som tillater større utstikk ved transport av udelbart gods enn ved normaltransport dersom dette er ønskelig.

På bakgrunn av disse betraktningene ønsker vi som sagt høringsinstansenes tilbakemelding på hvorvidt det er ønskelig med en generell bestemmelse om hvor mye gods som kan stikke ut bak kjøretøy og vogntog, og om det eventuelt bør gis en egen bestemmelse som spesifikt angår hvor mye gods kan stikke ut bak ved transport av udelbart gods.

18.1.3 § 3-4 nr. 1 bokstav b – transport av båt med bredde inntil 2,55 meter

Denne bestemmelsen er ny. I første ledd foreslås det å tillate transport av båt med bredde inntil 2,55 m selv om transporten foregår på en smalere tilhenger. Begrunnelsen for forslaget er at erfaring viser at slik transport i svært liten grad medfører farlige situasjoner trafiksikkerhetsmessig. Dette skyldes først og fremst at båtene vanligvis transporteres med baugen i kjøreretningen og at båtens front og sideparti i de fleste tilfeller har ideell utforming med tanke på avvisning av objekter som eventuelt skrenser eller støter mot båten i en transportsituasjon. Avslutningsvis i bestemmelsen kreves det derfor at båtens baug plasseres i kjøreretningen. Så lenge transportens bredde ikke overstiger 2,55 meter medfører slik transport heller ikke fremkommelighetsmessige betenkeligheter. Det foreslås derfor å tillate transport av båt med bredde inntil 2,55 meter uten dispensasjon. Forutsetningen er at ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig vegskilt eller i vegliste, jf. gjeldende Vedlegg 1 nr. 5 og foreslåtte § 5-4 nr. 5.

Forslaget gjelder som beskrevet bare for transport av båter med bredde inntil 2,55 meter. Dette innebærer at båter med større bredde enn dette må transporteres etter bestemmelsene om udelbart gods i forslagets §§ 5-6 og 5-9. En særlig konsekvens av dette er at båten da må transporteres enten med motorvogn N2 eller N3 eller på tilhenger O3 eller O4. Vegdirektoratet antar imidlertid at båter med større bredde enn 2,55 meter vil ha slik vekt at det er lite hensiktsmessig å transportere disse på vanlig båtthenger, slik at eventuelle konsekvenser som følge av forslaget vil få svært begrenset omfang. Dersom forslaget innebærer at det kan bli vanskelig å transportere båter med noe større bredde enn 2,55 meter, ber vi om tilbakemelding på dette. Det vil for øvrig også være anledning til å transportere *to* båter med bredde inntil 3,25 meter og total lengde inntil 22,00 meter uten dispensasjon på veggruppe A og B, jf. forslagets § 5-5 nr. 6 på de samme kjøretøyene.

Det foreslås videre krav til avstand fra baklyset til båtens ytterkant. Det konkrete kravet er at avstanden fra baklysets lysende flates ytterkant til båtens ytterste kant ikke skal overstige 40 cm. Det samme kravet stilles til markeringslykter dersom slike er montert foran på kjøretøyet. Dersom slike lykter ikke er montert tillates kun transport i dagslys med god sikt. Kravet om mindre enn 40 cm avstand fra baklys eller markeringslykter og det bredeste punktet på båten skal sikre at lyktene er godt synlige. Årsaken til at transport kun tillates i dagslys med god sikt når markeringslykter ikke er montert er for å vise møtende trafikk hvor bred transporten faktisk er. I dårlig sikt kan dette være vanskelig å beregne uten hjelp fra disse lyktene.

Vi ber om høringsinstansenes syn på at kravet til dispensasjon for utstikkende gods i bredderetningen først inntreffer når godset stikker ut mer enn 15 cm i bredderetningen. Vi ber også om instansenes syn på muligheten for å transportere båt med bredde inntil 2,55 meter på smalere tilhenger uten dispensasjon og kravet til plassering av lys ved slike transporter.

18.2 § 3-4 nr. 5

Bestemmelsen stiller krav til merking med angivelse av vogntogets lengde dersom dette har større lengde enn 19,00 meter. Dette foreslås endret slik at kravet inntreffer ved lengde over 19,50 meter. Bestemmelsen har stått uendret siden før største tillatte lengde for vogntog ble

økt fra 18,75 meter til 19,50 meter. Hensikten med bestemmelsen er å vise at vogntoget er lenger enn det som er tillatt for vegen, slik at andre trafikanter ved forbikjøring vet hva de har å forholde seg til. Tanken har hele tiden vært at kravet skal være samsvarende med største tillatte lengde for vogntog på 19,50-veger. Kjøring med vogntog som utløser kravet vil kun være tillatt på 19,50 veger. Kravet blir i dag praktisert som om bestemmelsen sier "19,50 meter". Økningen innebærer således ingen realitetsendring.

I tillegg vil bestemmelsen tilføyes at skilt som er godtatt i annet EØS-land også skal godtas i Norge. Hovedformålet med § 3-4 nr. 5 er å gi andre trafikanter et varsel om at vogntoget er lengre enn normalt, og en indikasjon på hvor mye lengre. Så lenge dette budskapet kommer frem, er utformingen mindre viktig. For å lette grensekryssende transport med slike lange vogntog, især med tanke på modulvogntogene, foreslår vi derfor å tillate skilt som er godtatt i annet EØS-land. Dette har i tillegg den fordel at Statens vegvesens kontrollører ikke trenger å bruke ressurser på å kontrollere om slike skilt er i henhold til *de norske* kravene.

18.3 § 3-4 nr. 6 – merking av lang, bred eller tung transport

Nr. 6 angir krav til merking av lang og bred transport. I motsetning til kravet i nr. 5 vil merking etter nr. 6 kun være aktuelt ved spesialtransporter. Flere endringer foreslås i bestemmelsen.

18.3.1 § 3-4 nr. 6 bokstav a

Bestemmelsen foreslås endret slik at det i tillegg til lang og bred last også stilles krav til merking av tung last, ved at det utløses krav om merking ved overskridelse av tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekter etter foreslåtte § 5-9. Selv om tung last ikke på samme måte får innvirkning på hvordan andre trafikanter må forholde seg til transporten, vil merkingen gjøre andre trafikanter klar over at det foregår en spesialtransport som kan oppføre seg annerledes enn andre kjøretøy på vegen, for eksempel mht. hastighet. Vegdirektoratet anser det derfor som hensiktsmessig at også tung last merkes på tilsvarende måte som lang og bred last. Det angis også i bestemmelsen at hvilket skilt som skal benyttes skal fremkomme av dispensasjonen. Dette vil være aktuelt dersom flere forhold medfører at det er behov for dispensasjon (lengde og bredde, lengde og vekt, bredde og vekt, lengde og bredde og vekt). At krav til hvilket skilt som skal benyttes skal angis i dispensasjonen, medfører at det er dispensasjonsmyndigheten som avgjør hvilket skilt som kan benyttes. Kravet til skiltets utforming er uendret.

Bokstav a er videre tilføyd et nytt annet ledd som regulerer adgangen til å bruke digitale skilt, det vil si tekst bestående av lysdioder eller annen form for lysende skilt. Tilføyelsen skyldes ny teknologi som har kommet til siden forskrift om bruk av kjøretøy trådte i kraft. Merking med slike skilt vil være vel så effektivt som merking med tradisjonelle skilter. Det vil også være ressursbesparende at det samme skiltet kan benyttes både ved lange, brede og tunge transporten. For å sikre at skiltene er godt synlige og ikke medfører trafikksikkerhetsrisiko er ytterligere krav til synlighet og plassering av skiltene angitt i forskriftsteksten. Grunnet krav til høyde på skiltets plassering som beskrevet i neste avsnitt vil det også være hensiktsmessig at sjåføren ikke trenger å klatre opp for å montere eller demontere skiltet.

Kravene som stilles er at teksten skal være godt synlig bakfra og forfra og ikke virke blendende i mørket. Skiltet skal også være synlig i en vinkel på minst 30 grader i forhold til både horisontalplanet og vertikalplanet gjennom hele kjøretøyets lengdeakse. Skiltet skal ikke dekke utsyn fra førerplass. Hva gjelder plasseringen av skiltet skal dette være midtmontert, og

plasseringen på det trekkende kjøretøyet skal være i en høyde på minst 2,00 meter til underkant av tekst på belastet kjøretøy. Årsaken til dette er at det da vil være mulig for møtende trafikk å se skiltet over person- eller varebiler som ligger foran transporten. Slik plassering av skiltet vil heller ikke medføre endring i kollisjonssikkerheten i fronten på kjøretøyet, særlig med tanke på en eventuell påkjørsel av myke trafikanter. Høydekravet gjelder ikke tilhenger og ledsagerbil. For tilhengers vedkommende vil det, avhengig av typen gods som transporteres, kunne være vanskelig å få plassert skiltet i slik høyde. For ledsagerbilenes vedkommende er disse ofte ikke tilstrekkelig høye til at skiltet kan plasseres i to meters høyde. Samtidig vil møtende trafikk, når de ser ledsagerbilen, også se selve kjøretøyet som utfører transporten, og dermed like fullt få informasjon om hvorvidt transporten er lang, tung eller bred.

18.3.2 § 3-4 nr. 6 bokstav b

Bokstav b regulerer den nærmere utformingen av varselskiltet, og hva som skal skje med dette når kjøretøyet ikke er i bruk. I tillegg til å omtale “tunge transportere” er bestemmelsen tilføyd tilsvarende krav for bruk av skilt med lysende tekst. Der vanlige skilter må fjernes når kjøretøyet ikke er i bruk som beskrevet, er det tilstrekkelig at teksten fjernes fra lysende skilt. Skiltene skal ikke ha annet lys eller annen tekst (for eksempel informasjon eller reklame). I tillegg stilles det krav om at det i førerhytten, på godt synlig plass, skal være en bryter som lyser når skilt med lysende tekst er i bruk. Dette for å hindre at sjåføren glemmer å skru av skiltet når kjøretøyet ikke utfører transport som beskrevet, at det ikke skrur seg av og på automatisk osv.

Annet ledd, som omhandler utformingen av skiltet, er endret til også å omfatte krav til utforming av lysende skilt. Det kreves nå store sorte eller lysende bokstaver. Dagens bestemmelse omtaler kun “sorte bokstaver”. De lysende bokstavene skal være enten hvite eller gule, og ikke ha samme farge som bakgrunnen på skiltet.

Resten av bestemmelsen er uendret.

Vi ber om høringsinstansenes syn på muligheten for og kravene til bruk av lysende skilter, at det innføres krav til plassering av skilter og fjerning av muligheten til å anvende skilter utformet etter tidligere forskrifter.

Del IV Endringer i andre forskrifter

1. Endringer i forskrift om gebyr for overlasting

Forslaget til endring av § 1 andre ledd nr. 2) til 5) i forskrift om gebyr for overlasting medfører ingen materielle endringer i forhold til gjeldende regelverk og forvaltningspraksis. Foreslåtte endringer er en følge av at det i forslag til forskrift om bruk av kjøretøy er foretatt endringer i forskriftssystematikk, jf. bl.a. forslaget til § 5-3 som erstatter gjeldende bruksforskrift § 5-2.

Forslaget til § 1 andre ledd nr. 2) er i tillegg presisert i forhold til tilsvarende bestemmelse i gjeldende forskrift slik at det kommer tydelig frem at veglistene alene ikke er tilstrekkelig for å bestemme hva som er tillatt belastning. Veglistene angir i seg selv bare bruksklasser og maksimale totalvekter og må derfor sammenholdes med de nærmere reglene om tillatte aksellaster og totalvekter for enkeltkjøretøy og vogntog for å kunne bestemme hva som er tillatt belastning.

Forslagets § 1 annet ledd nr. 3 innebærer kun en videreføring av gjeldende § 1 annet ledd nr. 3 annet alternativ, det vil si adgangen til å ilegge overlastergebyr som følge av overtredelse av vektbestemmelser gitt ved oppsatt forbudsskilt. Adgangen til å ilegge gebyr på bakgrunn av spesiell kunngjøring er skilt ut til et eget punkt i nr. 4.

Forslaget til § 1 andre ledd nr. 4) er en videreføring av gjeldende § 1 annet ledd nr. 3 første alternativ, men er endret slik at det kommer tydelig frem at dette alternativet viser til de situasjoner der regionvegkontor eller kommune enten har utferdiget (lokal) forskrift om vinteraksellast eller (lokal) forskrift om begrensninger i aksellaster (teletøsning o.l.), evt. at Statens vegvesen Region øst har innvilget enkeltdispensasjoner, jf. forslag til forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7. Evt. forskrift om vinteraksellast eller telerestriksjoner vil – på samme måte som i dag – bli gjort kjent for vegbrukerne enten gjennom kunngjøring i lokalaviser og lokalradio og ved hjelp av skilting.

§ 1 andre ledd nr. 5) foreslås presisert ved at det henvises til hvilke bestemmelser i forslag til forskrift om bruk av kjøretøy som nærmere regulerer og angir rammene for dispensasjoner fra vektbestemmelsene samt reglene om dispensasjonsmyndighet. Henvisningen til totalvekttabellen i gjeldende § 1 nr. 4) er foreslått fjernet fordi dette allerede dekkes i forslaget til § 1 andre ledd nr. 2). Henvisningen til brukstillatelse i gjeldende bestemmelse er foreslått fjernet fordi det ikke lenger utstedes slik tillatelse.

Gjeldende nr. 5) blir ny nr. 6).

Vi ber om høringsinstansenes syn på de foreslåtte endringene i forskrift om gebyr for overlasting.

2. Endring i forskrift om gebyrsatser for kjøretøy med overlast på offentlig veg

Gjeldende gebyrsatser har stått uendret siden 1. mars 1988. Vegdirektoratet foreslår med dette at satsene indeksreguleres til 2011-nivå med basis i konsumprisindeksen. Beløpene er beregnet ved hjelp av Statistisk sentralbyrås kalkulator og avrundet til nærmeste kr 50,-. Den foreslåtte økningen er begrunnet i hensynet til respekten for gjeldende regler om tillatte vektorer fra kjøretøy. Den foreslåtte økningen skal således medvirke til at omfanget av gebyrpliktige overtredelser reduseres. Det skal i denne sammenheng opplyses at regionvegkontorenes utekontrollenheter rapporterer at de opplever at transportører spekulerer i at gebyrsatsene er så lave at det – oppdagelsesrisikoen tatt i betraktning - “lønner seg” å kjøre med gebyrpliktig overlast.

Selv om den foreslåtte økningen i gebyrsatsene i utgangspunktet kan virke stor, må det etter vårt syn tas i betraktning at ordningen med frimarginer, jf. § 2 *Gebyrberegningen* i forskrift om gebyr for overlasting ivaretar hensynet til ikke å gebyrlegge mindre og ikke planlagte overskridelser av vektbestemmelsene. Gebyrpliktige overtredelser er etter Vegdirektoratets oppfatning innenfor transportørens kontroll å forhindre.

Økningen i gebyrsatsene i tråd med den generelle prisutviklingen i samfunnet må også sees i sammenheng med at beløpets størrelse skal stå i rimelig forhold til det skade- og kostandspotensiale overtredelse av vektbestemmelsene påfører vegen, jf. ot.prp. nr. 80 1979/70 hvor det gis en bred omtale av innføringen av ordningen med overlastgebyr (herunder motivene for en slik ordning).

Del V Økonomiske og administrative konsekvenser

1. Generelt

I dette kapitlet ønsker vi å gi et overblikk over de økonomiske og administrative konsekvensene av forslagene, samt å trekke opp noen generelle linjer. Endringer som ikke antas å få økonomiske eller administrative konsekvenser er ikke omtalt i dette kapitlet. Konsekvensene av de foreslåtte endringene er i stor grad redegjort for i kommentarene til de enkelte bestemmelsene. Det vises derfor til kommentarene til de aktuelle bestemmelsene for en nærmere redegjørelse for konsekvensene av forslagene.

Formålet med forskriftsendringen er blant annet å gjøre regelverket enklere og tydeligere, både med hensyn til forståelsen av den enkelte forskriftsbestemmelse og systematikken i regelverket. Et annet mål er å forskriftsfeste en del regler som følger av praksis og rundskriv, slik at det fremgår klart av regelverket hva som er tillatt. Gjeldende kapittel 5 trådte i kraft i 1990, og selv om regelverket har vært revidert på enkelte punkter, især i forbindelse med implementeringen av direktiv 96/53/EF og endringsdirektiv 2002/7/EF, har systematikken og dispensasjonsbestemmelsene stått mer eller mindre uendret siden den gang. Mange av bestemmelsene er svært vide, noe som i sin tid også var tilsiktet, med den konsekvens at det nærmere innholdet har utviklet seg i praksis. Især når det gjelder dispensasjoner og hva det er og ikke er adgang til å gi dispensasjon til finnes store deler av regelverket i dag i generelle dispensasjoner, skriv og rundskriv med varierende rettslig status. Forskriftsfestelsen har som hovedformål å formalisere disse reglene, slik at de også kan anvendes som grunnlag for illeggelse av overlastgebyr. Et annet viktig mål er å gjøre regelverket lettere tilgjengelig både for transportørene, slik at disse har best mulig kjennskap til sine rettigheter og plikter, og for Statens vegvesens tjenestemenn. Bedre tilgang til og kunnskap om regelverket internt i Statens vegvesen vil også bidra til å sikre likebehandling.

Dette betyr også at selv om mange av bestemmelsene i revidert kapittel 5 er nye, innebærer en del av disse ingen endringer som får særlige konsekvenser da de i stor grad er en kodifisering av gjeldende praksis. Selv om endringene kan synes svært omfattende, får mange av dem altså få eller ingen konsekvenser som krever inngående beskrivelse i dette kapitlet.

De foreslåtte endringene antas å i svært liten grad få negative økonomiske konsekvenser. Det gjøres ingen innskrenkninger i tillatte vekter eller dimensjoner. Derimot økes disse for enkelt typer transport og innslagspunktet for krav om dispensasjon økes tilsvarende. Rent administrativt består endringene dermed også i forenklinger ved at det vil bli langt færre dispensasjonssøknader for Statens vegvesen å behandle. Enkelte steder foreslås det imidlertid mindre endringer som er av skjerpene art, blant annet ved at betegnelsene på kjøretøy som tillates å drive transport med større vekter eller dimensjoner utelukker enkelte typer kjøretøy fra å drive denne typen transport.

Hva gjelder de administrative konsekvensene består disse i redusert behov for saksbehandling i forbindelse med spesialtransporter samt overflytting av kompetanse til å fatte vedtak om slik dispensasjon. For Statens vegvesens vedkommende innebærer høyere innslagspunkt for krav til dispensasjon for transport av ett udelbart kolli og krav om tidsbegrenset dispensasjon for slik transport at færre dispensasjonssøknader må behandles. Utforming og utarbeidelse av veglister for mobilkran- og hundretonnsvegnett vil også medføre noe ekstraarbeid for Statens vegvesen, men når disse listene først er klare vil saksbehandlingen i forbindelse med dispensasjoner for bruk av disse veggnettene bli betraktelig enklere.

I det følgende gis det en nærmere beskrivelse av de endringer vi antar vil kunne få konsekvenser av en slik art at det er behov for å redegjøre for disse.

2. Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 og § 6-2

2.1 Omstrukturering av regelverket og fjerning av de materielle bestemmelsene fra riksvegliste og riksvegliste for spesialtransport (Vedlegg 1 og 2 til forskrift om bruk av kjøretøy)

Regelverket om vekter og dimensjoner har tradisjonelt vært lite tilgjengelig og komplisert å forholde seg til både for Statens vegvesen som håndhever reglene, og transportbransjen og private kunder som må forholde seg til reglene. Som nevnt innledningsvis i høringsbrevet har formålet med denne revisjonen vært å gjøre regelverket lettere tilgjengelig for begge parter.

Angivelse av hvilke vekter og dimensjoner som tillates direkte i forskrift om bruk av kjøretøy fremfor i Vedlegg 1 vil gjøre regelverket mer tilgjengelig for brukerne. I tillegg baseres mye av dagens regelverk på interne rundskriv og praksis. En kodifisering av dette direkte i forskriften vil gjøre rettsstillingen mer forutsigbar for brukerne av regelverket. Det vil også bli enklere for Statens vegvesen selv å håndheve regelverket når alt er samlet og kodifisert på ett sted. Dette vil også redusere faren for interne forskjeller i forståelsen og håndhevelsen av regelverket. Det skal for øvrig også nevnes at i tillegg til de foreslåtte forskriftsendringene har også høringsbrevet i seg selv som formål å klarlegge og rydde opp i en del av vanskelighetene med det någjeldende regelverket.

Et av hovedformålene med revisjonen av kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy har vært å flytte de materielle bestemmelsene i Vedlegg 1 og 2 over i selve forskriften. Vedleggene vil med dette bli betraktelig slankere. Dette ville kunne redusere kostnadene ved trykking. Imidlertid er det blitt besluttet at fra og med 2013 skal vedleggene ikke lenger trykkes, kun være tilgjengelige som PDF. Overflyttingen vil dermed ikke medføre noen økonomiske besparelser. Til gjengjeld innebærer unnlattelsen av trykking at det ikke vil oppstå kostnader som følge av trykking av riksvegliste for 100-tonns, 12-tonns og 72-tonnsvegnett. At veglistene ikke lenger trykkes vil også gjøre det lettere å holde disse ajourført i løpet av året, selv om det er usikkert i hvilken grad Vegdirektoratet vil ha kapasitet til å fortløpende forskriftsfeste eventuelle endringer.

2.2 Opprettelse og forskriftsfesting av nye vegnett

I tillegg til omstruktureringen av regelverket, er formaliseringen av dispensasjonsadgang og vegnett for mobilkranvegnett og 100-tonnsvegnett en stor og viktig endring i forhold til dagens regelverk. Det er også denne endringen som i realiteten får de største økonomiske og administrative konsekvensene.

Arbeidet nedlagt i forbindelse med denne høringen har først og fremst bestått i å sette opp rammeverket for hva vegnettene skal omfatte, hvordan de skal fremgå og vilkårene for å kunne benytte vegnettene. Dette rammeverket i seg selv medfører ikke særlige konsekvenser ut over behandling av dispensasjonssøknadene som beskrevet lenger ned i dette kapitlet. De store konsekvensene, både administrativt og kostnadmessig, vil først oppstå når regelverket skal tas i bruk i praksis. For at dette skal kunne gjøres må det regnes på hvilke strekninger

som kan inngå i vegnettene, veglister hvor disse strekningene fremgår må utarbeides, og veglistene må kommuniseres og eventuelt trykkes.

Bruene på det eksisterende mobilkran- og 100-tonnsvegnettet, er til dels gjennomregnet allerede. Neste steg vil bli å regne igjennom bruene på fylkesvegnettet. Vi viser til kommentarene under avsnittet «*Kommentarer knyttet til forskriftsfestingen av mobilkranvegnettet og 100-tonnsvegnettet samt kommentarer til innspill fra kranutleiernes landsforbund*» for en nærmere beskrivelse av hva denne jobben består og vil bestå i. Arbeidet med å gjennomregne bruene i Bk10 veggruppe A på fylkesvegnettet for innlemming i 12- og 100-tonnsvegnettet vil etter all sannsynlighet bli en stor og krevende jobb både med tanke på bemanning og kostnader. Fylkeskommunene som vegeiere må avgjøre om de ønsker å sette av de nødvendige summene til dette formålet. Vegdirektoratet oppfordrer fylkeskommunene til å gjøre dette, men kan ikke instruere dem.

Det vil også være behov for å gå igjennom det eksisterende mobilkranvegnettet for å undersøke om de antall aksler som er tillatt på de enkelte strekningene i dag fortsatt kan tillates. Fra Bruseksjonen opplyses det videre om at brulistene i systemet Brutus kan være mangelfulle, slik at regionene må gå igjennom disse listene og bekrefte at de er riktige før 100-tonnsvegnettet kan innføres. Regionene må forsikre seg om at brulistene for gjeldende 100-tonnsvegnett kan anvendes. Vegdirektoratet kan ikke pålegge regionene å åpne strekninger for 100 tonn, men vi kan kreve at dersom strekninger skal åpnes må gitte vilkår være oppfylt, herunder hvilke undersøkelser som må være foretatt i forkant og oppdateringer som må gjøres underveis, blant annet med hensyn til oppdatering av brulister og sjekking av asfalttykkelse. De enkelte regionene må ta stilling til om disse (for)undersøkelsene medfører for mye arbeid til at de kan prioritere åpning for totalvekt 100 tonn. Vi minner imidlertid om at svært mange strekninger som var riksveg inntil 1. januar 2010 nå er fylkesveger. Store deler av 100-tonnsvegnettet går på slike veger. Dersom regionene ikke prioriterer arbeidet med 100-tonnsstrekningene, vil 100-tonnsvegnettet bli mye mindre enn det er i dag.

Hva gjelder riksvegene, har Vegdirektoratet myndighet til å instruere regionene til å åpne de strekningene som kan tåle totalvekt 100 tonn for slik transport, og dermed også til å foreta de nødvendige forundersøkelser og oppdateringsarbeider underveis.

Som det beskrives i kommentarene til disse vegnettene på i punkt 8 i del III, vil de gjennomregnede strekningene etter hvert tilføyes de aktuelle vegnettene. Veglistene skal oppdateres årlig for å gjenspeile dette. Dette vil også medføre noe merarbeid.

De gjennomregnede strekningene vil innlemmes i veglistene for 100-, 12- og 72-tonnsvegnettene i veglistene for riksveger og for fylkes- og kommunale veger. Kostnadene ved selve utarbeidelsen og vedlikeholdet, samt en eventuell trykking, av veglistene for fylkes- og kommunale veger bæres av regionvegkontorene. Vegdirektoratet bærer kostnadene for riksveglistene. Fra og med 2013 blir disse ikke lenger trykket. Hvorvidt veglistene for fylkes- og kommunale veger skal trykkes eller ikke avgjøres av det enkelte regionvegkontoret. Region sør valgte i 2012 å ikke trykke sine veglister, og opplyser om at de ikke har opplevd noen etterspørsel etter trykte veglister. Hvilke merkostnader innlemmelse av de nye veglistene i veglistene for fylkes- og kommunale veger vil medføre er dermed usikkert.

2.3 Arbeidsmengden hos dispensasjonsmyndigheten, overflytting av myndighet fra Statens vegvesen Region øst til regionvegkontorene

2.3.1 Fjerning av krav om dispensasjon

2.3.1.1 Husmoduler, båter, biler - § 5-5 nr. 5 til 7

I dag kreves det dispensasjon med tidsbegrensning som utstedes for ett år av gangen for transport av to husmoduler, 2 båter eller flere biler med større lengde og bredde enn det som følger av Vedlegg 1. Vi foreslår å fjerne behovet for slik dispensasjon på en del vegstrekninger. Dispensasjonene utstedes i dag av Statens vegvesen Region øst. Fjerningen av behovet for dispensasjon på de aktuelle vegene vil medføre mindre behov for saksbehandling for dispensasjonsmyndigheten. Vi bemerker dog, som det også beskrives i detalj i kommentarene til de aktuelle bestemmelsene, at adgangen til å utføre slik transport foreslås knyttet til veggruppe på lik linje som ved transport av udelbart gods, altså at transporten kan foregå uten dispensasjon på veggruppe A og B. På veggruppe IKKE vil det fortsatt kreves dispensasjon. Dette til forskjell fra dagens årdispensasjoner som er knyttet til største tillatte vogntoglengde for vegen. Konsekvensen er at det på enkelte strekninger hvor det i dag tillates kjørt med dispensasjon for et år av gangen nå må søkes dispensasjon for hver tur. Til gjengjeld vil enkelte andre strekninger som i dag krever dispensasjon for hver tur tillates kjørt uten dispensasjon. Vegdirektoratet er usikre på hvilke konsekvenser dette vil få for omfanget av dispensasjonssøknader for enkeltturer. Av hensyn til dette samt enkelte utfordringer knyttet til omfanget av lange og eventuelt brede transportere på 12,40- og 15-veger skisserer vi derfor også et alternativt forslag som innebærer videreføring av dagens dispensasjonspraksis, med den forskjell at det ikke lenger vil kreves dispensasjon for de strekningene det i dag utstedes dispensasjon på årsbasis for.

2.3.1.2 Transport av flere udelbare kolli - § 5-6 nr. 2 og 3

I dag kreves det dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere udelbare kolli. Slik dispensasjon kan utstedes for transport av flere lange, udelbare kolli som for eksempel betongelementer, jernstenger og rør, dersom dette ikke samtidig medfører at største tillatte bredde overstiges. Tilsvarende kan det gis dispensasjon for flere brede kolli dersom dette ikke medfører at også største tillatte lengde overskrides. Slike dispensasjoner sikrer effektiv gjennomføring av spesialtransporter, god utnyttelse av lastekapasitet og reduserer antallet lange eller brede vogntog på vegen. Vi foreslår å effektivisere denne prosessen ytterligere ved å fjerne kravet om dispensasjon dersom dimensjonene holdes innenfor det som er tillatt uten dispensasjon ved transport av *ett* udelbart kolli etter bestemmelsene i gjeldende Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b, jf. § 5-7 og forslagets § 5-6. Dette reduserer behovet for saksbehandling.

2.3.2 Overflytting av myndighet

2.3.2.1 Overflytting av kompetanse til å fatte vedtak om dispensasjon for transport av brakker/husmoduler med bredde mellom 3,25 og 4,20 meter - § 5-9 nr. 7 bokstav a

Etter gjeldende regelverk må dispensasjon for transport av brakker/husmoduler med bredde over 3 meter anses som unntak i enkeltilfelle fra bestemmelsene i kapittel 5 og gis av Region øst med hjemmel i § 6-2. Forslaget innebærer at dispensasjon for transport av brakker/husmoduler med bredde mellom 3,25 og 4,20 meter kan gis med hjemmel i kapittel 5 og dermed av regionvegkontoret. Forslaget innebærer altså en overflytting av

dispensasjonsmyndighet fra Region øst som særinstans til regionvegkontorene. Da det allerede i dag er mulig å få dispensasjon for transport av slike husmoduler, innebærer forslaget ingen endringer som får økonomiske konsekvenser for transportørene. Det er viktig å merke seg at dette er en «kan»-bestemmelse, slik at regionvegkontoret kan, men ikke har plikt til å gi dispensasjon. Vegforholdene avgjør hvilken bredde det kan gi dispensasjon for.

2.3.2.2 Mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler – dispensasjon uten tidsbegrensning for bruk på 12-tonnsvegnettet og dispensasjon med tidsbegrensning for kjøring på 72-tonnsvegnettet - §§ 5-8 nr. 1 og § 5-9 nr. 5

I dag utstedes som nevnt dispensasjoner til mobilkran og betongpumpebil på årsbasis for slike vekter som *ikke* krever følge over bruer. Slik kjøring vil nå kunne foregå med dispensasjon uten tidsbegrensning, det vil si at dispensasjon utstedes i forbindelse med registrering av kjøretøyet. At kjøretøyet er tildelt hvite kjennemerker innebærer at dispensasjon også foreligger. Når kjøretøyet er tildelt hvite kjennemerker, kan det benyttes på 12-tonnsvegnettet i henhold til de bestemmelser som regulerer slik bruk. Dette er arbeidsbesparende for Statens vegvesen ved at dispensasjonene ikke lenger trenger å utstedes. Tilsvarende er det enklere for transportørene å forholde seg til dette da de ikke trenger å søke om dispensasjon for kjøretøyet mer enn én gang.

Dispensasjoner for mobilkraner og betongpumpebiler med aksellast inntil 12 tonn håndteres i dag av Region øst. Med innplasseringen av bestemmelsene om mobilkran og betongpumpebil (samt tilføyselsen av liftbiler) i kapittel 5 sine bestemmelser om dispensasjon uten tidsbegrensning, vil slike dispensasjoner nå kunne gis av regionvegkontorene. Selv om dette innebærer en overflytting av myndighet antar vi at de praktiske konsekvensene ikke blir særlig store, da det dreier seg om dispensasjoner som gis for kjøretøyets levetid og dermed bare må utstedes én gang per kjøretøy (med mindre den trekkes tilbake som følge av overtredelse av vilkår for dispensasjonen).

Bestemmelsen om adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for bruk på 72-tonnsvegnettet er ny. 12-tonnsvegnettet er i realiteten en videreføring av dagens mobilkranvegnett, med den forskjell at det kun må utstedes dispensasjon én gang. Når det kommer til bruk på 72-tonnsvegnettet, vil dispensasjonene utstedes for én tur av gangen. En slik adgang finnes som sagt ikke i dag og vil medføre en økning i saksbehandlingen sammenlignet med dagens situasjon. Dispensasjonsmyndigheten vil være regionvegkontorene ved kjøring innen en region og Region øst ved kjøring gjennom flere regioner på samme måte som ved utstedelse av dispensasjon med tidsbegrensning for transport av udelbart gods. Denne nye dispensasjonsbestemmelsen vil altså innebære merarbeid især for regionvegkontorene.

2.3.2.3 100-tonnsvegnett § 5-9 nr. 3 bokstav b og nr. 4 bokstav a

Formelt sett er det kun Region øst som i dag har hjemmel til å gi dispensasjon for transport av udelbart gods med totalvekt inntil 100 tonn, da slik dispensasjon må gis med hjemmel i gjeldende § 6-2 annet punktum. Med forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet vil denne myndigheten formelt flyttes over til de enkelte regionvegkontorene. Arbeidsmengden ved gjennomregning av bruer og behandling av søknader vil da også flyttes over til regionene. Det opplyses imidlertid fra flere hold at slik dispensasjon i dag innvilges av regionvegkontorene. I hvilken grad dette innebærer økt arbeidsmengde hos regionvegkontorene er usikkert da det allerede i dag forekommer at disse utsteder dispensasjon for bruk med totalvekt inntil 100 tonn. Forskriftsfesting blir dermed mer en formalisering av gjeldende praksis enn en faktisk

overflytting av arbeid. Region øst vil fortsatt være rette myndighet til å behandle søknader om transport med slik totalvekt gjennom flere regioner.

2.3.2.4 Tilhengerredskaper

Dispensasjoner for tilhengerredskaper med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt etter Vedlegg 1 utstedes i dag av Region øst. Med den nye bestemmelsen om dispensasjon med tidsbegrensning til slike redskaper vil denne myndigheten overflyttes til regionvegkontorene, som også gis adgang til å sette de vilkår de anser som hensiktsmessige for slike dispensasjoner.

2.3.3 72-tonnsvegnettet – adgang til å gi dispensasjon til mobilkran, betongpumpebil og liftbil for slike vekter som krever følge over bruer – § 5-9 nr. 5

Denne bestemmelsen er ny. I dag utstedes som nevnt dispensasjoner til mobilkran etc. på årsbasis for slike vekter som *ikke* krever følge over bruer. Slik kjøring vil nå kunne foregå med dispensasjon uten tidsbegrensning, det vil si at dispensasjon utstedes i forbindelse med registrering av kjøretøyet, og kjøretøyet kan deretter benyttes på 12-tonnsvegnettet i henhold til de bestemmelser som regulerer slik bruk.

2.4 Belastning av følgetjenesten som konsekvens av adgang til å gi dispensasjoner som krever følge over bruer til mobilkran etc. samt utvidelse av 100-tonnsvegnettet

Med tilføyselsen av adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil for slike vekter som krever følge over bruer, vil dette medføre en økt belastning av følgetjenesten sammenlignet med i dag. I teorien skal ikke dette medføre økte kostnader for Statens vegvesen, da transportørene skal bære omkostningene ved slikt følge. Selv om kostnadene ved å utføre slikt følge ikke vil øke, må det imidlertid påregnes kostnader som følge av behov for økt bemanning, blant annet kostnader forbundet med opplæring. De ovennevnte forslagene til forskriftsendringer vil også medføre konsekvenser for bemanningsmessige forhold. Inntil vi vet med sikkerhet hvor stor økningen i belastningen vil bli er det vanskelig å anslå størrelsen på kostnadene dette vil medføre.

Forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet og fremtidige utvidelser av vegnettet som følge av forskriftsfesting vil kunne få en tilsvarende konsekvens, da det i større utstrekning enn etter gjeldende regelverk gis adgang til å gi dispensasjoner for svært tunge transportere. Ikke alle bruer i 100-tonnsvegnettet vil kreve følge, men svært mange av bruene må passeres med restriksjoner som krever følge av Statens vegvesens tjenestemenn for å sikre at krysningen foregår på sikker måte. Utvidelsen av 100-tonnsvegnettet vil antakelig medføre at flere slike bruer etter hvert innlemmes i vegnettet, noe som igjen vil medføre en ytterligere belastning på følgetjenesten, med de samme konsekvenser som beskrevet.

2.5 Økte tillatte vekter eller dimensjoner

2.5.1 Tømmertransport – § 5-5 nr. 1

Vi foreslår å øke største tillatte lengde for transport av tømmer på veger hvor slik transport i dag kan ha lengde inntil 22 meter til 24,00 meter. Dette medfører at det blir bedre plass

mellom stablene med tømmer på tilhenger samt bedre plass til kran mellom bil og tilhenger. Vi bemerker at siden største tillatte totalvekt for slike vogntog ikke foreslås økt, medfører forslaget strengt tatt ikke økt lastekapasitet for vogntogene. Vi foreslår imidlertid å øke største tillatte totalvekt for *tilhengeren* i vogntoget, slik at tømmeret kan fordeles mer fornuftig mellom bil og tilhenger. Dette kan medføre noe bedret lastekapasitet og gi en viss økonomisk gevinst.

Største tillatte totalvekt for tilhenger i 56 tonns tømmervogntog foreslås økt fra 30 til 32 tonn. Største tillatte vogntogvekt vil ikke økes. I dag må transportørene forholde seg til største tillatte totalvekt for kjøretøy i Vedlegg 1 pkt. 2 også for tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn. Slik gjeldende bestemmelse er utformet må transportøren laste bilen (motorvogn med 3 aksler) til 26 tonn og tilhengeren til nøyaktig 30 tonn (slepvoan med 4 aksler eller flere) dersom de skal utnytte hele den tillatte vogntogvekten. En økning i tillatt totalvekt for tilhengeren gir et litt større slingringsmonn, noe som gjør transportene enklere å gjennomføre. Transportøkonomisk er en slik økning også gunstig fordi transportørene ikke trenger å legge inn sikkerhetsmarginer ved lasting for å unngå overlast. På sikt kan disse sikkerhetsmarginene antakelig kumuleres til færre tømmertransporter på veien. Da tilhengervekten er sammenfallende med største tillatte totalvekt for motorvogn med 4 aksler eller fler, er det ikke behov for gjennomregning av bruer for å vurdere om de tåler belastningen en slik vektøkning medfører.

Vi foreslår imidlertid å stille visse krav til slike tilhengere. Disse kravene kan medføre at enkelte tilhengere som benyttes til transport av tømmer etter dagens bestemmelser ikke vil kunne benyttes dersom totalvekten skal økes til 32 tonn. Etter det Vegdirektoratet erfarer er imidlertid de fleste tilhengere i tømmervogntog allerede utformet slik at de tilfredsstiller kravene. Videre innebærer kravene ingen begrensning i adgangen til å drive transport av tømmer etter de bestemmelsene som gjelder i dag.

2.5.2 Økt tillatt totalvekt for leddbuss – § 5-4 nr. 4 bokstav a

Vi foreslår å føye til leddbuss som en egen rad i tabellen for tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy. Ledbuss er i dag ikke angitt som egen kategori i tabellen og vil dermed ha tillatt totalvekt som for motorvogn med tre aksler (26 tonn). Vi foreslår å sette tillatt totalvekt for leddbuss til 28 tonn, noe som også er i samsvar med det direktiv 96/53/EF pålegger medlemsstatene å tillate. Den økte tillatte totalvekten medfører ikke behov for å gjennomregne bruer da leddbussenes lengde (18 meter eller mer) gir svært stor avstand fra første til siste aksel og dermed gunstig belastning på bruene. Vi antar at endringen ikke får noen praktiske konsekvenser for bussbransjen.

2.5.3 Transport av husmoduler, båter og biler – § 5-5 nr. 5 til 7

I § 5-5 nr. 5 og 6 økes største tillatte lengde for samtidig transport av to husmoduler og 2 båter fra 20 til 22,00 meter. Dette vil medføre bedre transportøkonomi og trafikkikkerhets- og fremkommelighetsmessig gevinst ved færre brede transportere på vegene. For brakkene/husmodulenes vedkommende vil denne økningen ikke medføre at man i dag får færre transportere, men at man ved fremtidige krav til større lengde for slike brakker/husmoduler i annet regelverk unngår å måtte transportere disse én og én på grunn av begrensninger i største tillatte lengde for transporten. For transport av båter vil forslaget innebære en større mulighet til å frakte to båter av gangen, og således redusere antall transportere.

I nr. 7 gjøres den samme økningen i lengde for transport av biler på vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn, mens største tillatte lengde for transport av biler på semitrailervogntog økes til 20,00 meter. Også for biltransport vil man kunne oppnå en reduksjon i antall transportere.

Dispensasjonene for samtidig transport av to brakker/husmoduler, to båter eller biltransport med lengde inntil 20 meter utstedes på årlig basis av Statens vegvesen Region øst. Å fjerne krav om dispensasjon for slik transport innebærer en vesentlig forenkling som vil være svært arbeidsbesparende for Statens vegvesen.

Største tillatte lengde for disse transportene er i dag 21,00 meter. Forskrift om bruk av kjøretøy angir 20 meter, men dette er økt til 21,00 meter gjennom rundskriv som krever at dispensasjonsmyndigheten innvilger dispensasjoner for slik transport med lengde inntil 21,00 meter på de samme vilkår som de tidligere ble innvilget for 20 meter.

2.5.4 Transport av udelbart gods – §§ 5-6 nr. 2 og 5-8 nr. 2

Det foreslås også øking av største tillatte lengde ved transport av ett udelbart kolli med enkelte vogntogtyper uten dispensasjon, fra 20 til 22,00 meter. I motsetning til transport av husmoduler mv., innebærer ikke økningen her forbedret transportøkonomi for transportørene. Det har alltid vært adgang til å gjennomføre transport av udelbart gods med lengde 22,00 meter på veger i gruppe A og B. Forutsetningen har vært at det på forhånd var gitt tidsbegrenset dispensasjon, noe som i praksis alltid ble gitt for disse vegenes vedkommende. Konsekvensen av økningen i tillatt lengde i bestemmelsene er at det ikke lenger er nødvendig med dispensasjon for å gjennomføre transportene med lengde mellom 20,00 og 22,00 m, så lenge de øvrige vilkårene som gjelder for slik transport er oppfylt dersom vekten ikke overstiger det som normalt er tillatt for vegen. Det samme gjelder for dispensasjon uten tidsbegrensning – dersom vektene ikke overstiger det som er tillatt ved dispensasjon uten tidsbegrensning og de øvrige vilkårene for slik transport overholdes, er det tilstrekkelig med dispensasjon uten tidsbegrensning for lengde mellom 20,00 og 22,00 meter. Det blir dermed mindre arbeid både for transportørene og Statens vegvesen. De øvrige vilkårene for gjennomføring av slik transport er uendret jf. gjeldende Vedlegg 2 nr. 3 og foreslåtte § 5-10.

2.6 Innføring og endring av sporingskrav – §§ 5-5 nr. 1 og 5 til 7, 5-6 nr. 2, 5-8 nr. 1 og 2 og 5-9 nr. 7 bokstav a til d

Vi har ansett det som nødvendig å gi sporingskrav for en del transportere med stor lengde. Som det fremgår av de aktuelle bestemmelsene er sporingskravet knyttet til hvorvidt transporten har slike dimensjoner at det inntreffer krav til ledsagelse, det vil si at kravet kun gjelder de transportere som ikke krever ledsagelse. Dette skyldes at ledsagelse blant annet skal ivareta de samme hensynene som sporingskrav. For transport av tømmer med lengde mellom 19,50 og 24,00 meter gjelder sporingskravene absolutt, da transport av tømmer ikke er omfattet av kravet til ledsagelse selv om lengden overskrider grensen angitt i forslaget § 5-10 nr. 2.

2.6.1 Transport av tømmer med vogntog med lengde inntil 24,00 meter – § 5-5 nr. 1

Gjeldende Vedlegg 1 pkt. 7 inneholder sporingskrav for transport av tømmer med lengde inntil 22,00 meter. Dette kravet foreslås endret for å muliggjøre transport av tømmer med

lengde også over 22,00 meter. Vegdirektoratets beregninger viser at selv tømmertransporter med lengde 22,00 meter har problemer med å oppfylle dagens sporingskrav. Det har derfor vært behov for å utarbeide et nytt sporingskrav som passer bedre for lengre transport. Konsekvensen av dette er imidlertid at det ikke er sikkert at alle strekninger som i dag tillates kjørt med lengde inntil 22,00 meter for slike transporter automatisk kan tillates for lengde inntil 24,00 meter.

Administrativt innebærer dette at regionvegkontorene ved utarbeidelse av veglister for transport av tømmer må ta stilling til hvorvidt de strekningene i deres region som er omfattet av ordningen faktisk er egnet også for transporter med lengde inntil 24,00 meter. Dette kan potensielt innebære mye jobb.

2.6.2 Transport av husmoduler, båter, biler, udelbart gods og tømmer i hele stammer – §§ 5-5 nr. 5 til 7, § 5-6 nr. 2, § 5-8 nr. 2 og § 5-9 nr. 2 bokstav b og c og nr. 7 bokstav a til d

Ved økning av tillatt lengde for disse transportene blir det samtidig innført sporingskrav. Dette for å sikre fremkommeligheten til transportene. Behovet skyldes særlig at adgangen til å utføre slike transport uten dispensasjon eller med dispensasjon uten tidsbegrensning (med unntak av transport av tømmer i hele stammer) er knyttet til om vegen er i veggruppe A eller B, og ikke til største tillatte vogntoglengde for vegen. Dersom lange eller brede transport skal komme frem på veger som av forskjellige årsaker er klassifisert som 12,40- eller 15-veg bør de tilfredsstillende visse sporingskrav. Kravene er utarbeidet med henblikk på de aktuelle vogntogtypene, og antas derfor ikke å få store konsekvenser med tanke på at kjøretøy ikke lenger kan anvendes til transporten eller at transport ikke lenger vil være mulige å gjennomføre.

2.6.3 Mobilkran, betongpumpebil og liftbil – § 5-8 nr. 1

Det gis også sporingskrav for mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Kravet har først og fremst sammenheng med at det ikke settes noen største tillatte lengde for disse kjøretøyene for kjøring med dispensasjon uten tidsbegrensning og dermed heller ikke for dispensasjon med tidsbegrensning. Den som ønsker å registrere kjøretøyet må dokumentere at sporingskravet er oppfylt ved registrering. Dette innebærer noe ekstra arbeid for eier av kjøretøyet ved at slik dokumentasjon må fremskaffes, men vi foreslår at dokumentasjon fra fabrikanten skal godtas, slik at gyldig dokumentasjon enkelt kan fremskaffes. Den som kontrollerer kjøretøyet og dokumentasjonen i forbindelse med registrering vil også påføres noe ekstraarbeid ved at dokumentasjonen må sjekkes. Vi antar derfor at kravet ikke vil medføre nevneverdige byrder verken for eier eller kontrollør av kjøretøyet. I tillegg utstedes dispensasjonen som nevnt for hele kjøretøyet levetid, slik at dokumentasjonen kun må fremskaffes og kontrolleres én gang.

Sporingskravet er uformet for å imøtekomme behovet til de fleste mobilkraner som er i bruk i Norge i dag. I tillegg gjelder kravet som nevnt innledningsvis kun når transporten ikke krever følge etter bestemmelsene i forslaget § 5-10 nr. 2. For mobilkran etc. gis det også et noe strengere krav om følge enn for andre transport, slik at flere mobilkraner vil være omfattet av kravet og dermed ikke trenger å oppfylle sporingskravet. Vi antar derfor at det sjelden vil forekomme at mobilkraner ikke kan anvendes på grunn av sporingskravet.

2.7 Nye og endrede krav ved transport av langt og bredt gods – §§ 5-10 og 5-11

2.7.1 Nye krav ved transport av langt og bredt gods – § 5-10

Krav til tidspunkt for gjennomføring av transportene utvides til også å omfatte husmoduler. Tidligere har dette vært regulert gjennom rundskriv. Kravet har da vært at transport av brakker/husmoduler skal foregå om natten. Slike transporter vil nå være omfattet av kravene i foreslåtte § 5-11, det vil si at de fortrinnsvis skal foregå i dagslys. Dette vil kunne få økonomiske konsekvenser for transportørene ved at det antakelig er rimeligere å gjennomføre transportene på dagtid.

Politiets unntak fra krav til tidspunkt for kjøring skal være skriftlige. Dette gjelder både §§ 5-10 og 5-11. Et krav om skriftlighet kan føre til noe merarbeid for politiet. Kravet skyldes behovet for notoritet ved kontroller, da det skaper mye ekstraarbeid at transportører som har fått muntlig tilsagn fra politiet om tillatelse til kjøring på annen tid av døgnet ikke kan dokumentere dette. Dersom det ikke er mulig å få bekreftet at tillatelse er gitt risikerer transportøren dessuten straffereaksjoner med hjemmel i vegtrafikkloven § 31.

Kravene til ledsagerkjøretøy er gitt en litt annen formulering ved at “personbil eller varebil” er byttet ut med “bil med god synlighet med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg”. Endringen innebærer en utvidelse av hvilke kjøretøy som kan anvendes som ledsagerkjøretøy. Endringen er i stor grad en kodifisering av praksis og antas derfor ikke å få særlige konsekvenser. Etter gjeldende forskriftstekst kan bare personbil og varebil anvendes, altså biler med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg. Utvidelsen er praktisk med tanke på at man ønsker biler “med god synlighet” da blant annet SUVer registrert som personbil eller lett lastebil med tillatt totalvekt inntil 4 500 kg vil kunne anvendes. Kravet om god synlighet kan imidlertid føre til at enkelte kjøretøy som i dag benyttes som ledsagerkjøretøy ikke lenger kan anvendes som dette.

Det stilles også krav til at transportøren stiller med utstyr, især at transportøren skal stå for sambandsutstyr, noe som kan medføre økte utgifter for transportørene. Behovet for en klar regel for hvem som stiller med slikt utstyr taler imidlertid for at transportøren må bære kostnadene forbundet med slikt utstyr. Kravene er videre i stor grad en kodifisering av praksis, slik at den reelle kostnadsøkningen for transportørene ikke nødvendigvis blir særlig stor.

Det foreslås at krav til følge nå inntre i alle tilfeller når transporten har lengde over 23,50 meter. Transporter som på 19,50-veg tidligere ikke har hatt krav til følge vil nå måtte ha følge. Dette vil medføre økte kostnader for transportører som gjennomfører slike transporter.

I tillegg foreslår vi å innføre krav til ledsagelse når godset stikker ut mer enn 6 meter bak kjøretøyet. I motsetning til de øvrige lengde- og breddegrensene i bestemmelsen vil dette også kunne slå ut ved transport etter de alminnelige bestemmelsene i forslaget § 5-4, dersom et kort kjøretøy benyttes til å transportere svært lange kolli. Dette innebærer at en del transportører som ikke tidligere har blitt berørt av bestemmelsene om lange og brede transporter nå vil måtte forholde seg til disse bestemmelsene. Forslaget er først og fremst begrunnet i trafikksikkerhets- og fremkommelighetsmessige hensyn, da gods som stikker langt ut bak kjøretøyet medfører at transporten får stort sveip. Som det beskrives i kommentarene til bestemmelsen er vi imidlertid usikre på om dette er den mest hensiktsmessige måten å regulere dette forholdet på. Vi antar at bestemmelsen først og fremst vil få den virkning at transportørene i større grad benytter kjøretøy som er egnet for transport

av lange kolli for å *unngå* å måtte følge bestemmelsene i § 5-10 nr. 2. Dette vil medføre kostnader for transportørene, men de har altså valget mellom å anvende egnede kjøretøy eller ledsagelse, og vil kunne velge den løsningen som er mest praktisk for den aktuelle transporten.

Bestemmelsen foreslås endret slik at den gir en utvidet adgang for politiet til å beslutte at de skal overvåke transporten. Forhold på vegen er føyd til som årsak til å overvåke transporten. Dette vil kunne gi en trafiksikkerhetsmessig gevinst, men kan føre til økt arbeidsbyrde for politiet.

2.7.3 Nye krav til kolonnekjøring – § 5-11

Bestemmelsen om kolonnekjøring foreslås endret slik at det begrenses hvor mange kjøretøy som tillates i kolonne. Det stilles også krav om at det skal være minst en time mellom hver kolonne. For transportører som i dag kjører i kolonne med flere enn tre kjøretøy i kolonne vil begrensningen føre til økte kostnader. Fremkommelighetshensyn og trafiksikkerhetshensyn tilsier imidlertid at antall kjøretøy i kolonne begrenses, og at det bør være en viss avstand mellom kolonnene. Dette er i all hovedsak en videreføring av gjeldende praksis som lagt ned i gjeldende rundskriv.

Bestemmelsen foreslås endret slik at det også vil være anledning til å transportere husmoduler i kolonne. Dette vil kunne få positive økonomiske konsekvenser for transportørene i form av lavere utgifter til ledsaging mv.

Det samme kravet til skriftlighet ved tillatelse fra politiet til å kjøre på annen tid av døgnet gjelder her som under § 5-10.

2.8 Akselløfter – § 5-4 nr. 1 bokstav c og nr. 4 bokstav b pkt. 1 fjerde ledd

Et forslag som tilsynelatende innebærer en stor endring sammenlignet med dagens regelverk, er tilføyelsen av bestemmelser om under hvilke omstendigheter det er tillatt å avvike fra forskriftens sporingskrav og aksellastbestemmelser ved bruk av løftbar eller belastbar aksel. Ved første øyekast kan dette fremstå som en innskrenkning sammenlignet med dagens regelverk, men i realiteten innebærer bestemmelsene faktisk det motsatte.

Dagens regelverk om tillatte aksellaster gir strengt tatt ikke adgang til å overskride største tillatte aksellast under noen omstendigheter (unntakene følger av Vedlegg 2 pkt. 1). Dette innebærer at selv om vogntogene er utstyrt med løftbar eller belastbar aksel, er det ikke adgang til å belaste denne ut over største tillatte aksellast for vegen. Tilføyelsen av bestemmelser om tillatt aksellast ved bruk av akselløfter eller belastbar aksel innebærer således en *utvidelse* av adgangen til å løfte eller belaste slik aksel, og ikke en innskrenking. Vilkåret for at akselen skal brukes på denne måten, er at den oppfyller kravene til godkjenning etter direktiv 97/27/EF.

Vi finner det derfor ikke nødvendig å gå nærmere inn på de økonomiske og administrative konsekvensene ved innføring av bestemmelser hvordan og under hvilke omstendigheter det er tillatt å løfte eller belaste løftbar eller belastbar aksel. Av administrative konsekvenser påpeker vi likevel at Statens vegvesens kontrollører i større grad må undersøke om akselløfteren faktisk er innrettet på lovlig måte. Er den ikke innrettet slik, er dette en teknisk mangel som skal påføres kontrollseddel og utbedres innen de alminnelig gjeldende regler om

dette. I tillegg kan det, dersom vilkårene for *bruk* av slik akselløfter eller belastbar aksel ikke er overholdt, ilegges overlastgebyr. Dette kan forekomme både ved at aksellasten overstiger det som er tillatt etter bestemmelsene om bruk, eller at hastigheten overskrider det som er tillatt ved bruk av slikt utstyr. Begge forhold fordrer imidlertid at det også foreligger en *teknisk* mangel som muliggjør slik bruk. Kontrollørene må derfor sørge for at slike tilfeller håndteres riktig etter regelverk om både *tekniske krav til kjøretøy* og til *bruk av kjøretøy*.

2.9 Vinteraksellast og teleløsning – § 5-7

Spesialreglene om dispensasjoner fra evt. telerestriksjoner foreslås tatt inn i forskrift om bruk av kjøretøy. Forslaget til forskriftstekst er langt på vei kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis. Foruten å ivareta hensynene til forutsigbarhet for og likebehandling av transportørene, vil dette også bidra til myndighetene som treffer vedtak om å innføre midlertidige restriksjoner har oversikt over hvilket regime som gjelder ved behandlingen av søknader om evt. unntak fra (lokale) forskrifter om telerestriksjoner.

Det gjøres flere endringer i bestemmelsen om vinteraksellast og telerestriksjoner. For det første utvides angivelsen av hvilke typer gods som kan unntas fra lokal forskrift om nedsatt aksellast mv. samt få dispensasjon fra slik forskrift. Dette vil være til fordel for transportører av slike varer. Adgangen til å gi dispensasjon har så langt vært en videreføring av opphevede § 5-5 nr. 2, som listet opp hvilke typer gods det kunne gis dispensasjon for. Ved at forskriftsteksten direkte angir hvilke typer gods det kan gis dispensasjon for, blir saksbehandlingen enklere og situasjonen mer forutsigbar for transportørene.

Kommunen er også gitt rett til å uttale seg i forbindelse med søknader om dispensasjon fra lokal forskrift om nedsatt aksellast. Dersom slik uttalelse gis, skal den være skriftlig. Muligheten for å komme med uttalelse før regionvegkontoret fatter vedtak om dispensasjon vil medføre noe merarbeid dersom kommunen ønsker å benytte seg av denne muligheten.

2.10 Endrede betegnelser på kjøretøy som kan drive transport av udelbart gods med større dimensjoner enn tillatt etter gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 til 5 og forslaget § 5-4 nr. 4 og 5 – § 5-3 nr. 3 og 4, § 5-5 nr. 5 til 7, § 5-6 nr. 2, § 5-8 nr. 2 og § 5-9 nr. 2 og 7

I foreslåtte § 5-5 nr. 5 til 7 innføres nye betegnelser på hvilke kjøretøy som kan utføre transport av to husmoduler, 2 båter og biltransporter med lengde inntil 22,00 meter. Tilsvarende er endret i § 5-9 nr. 7 bokstav a for transport av husmoduler (både en og to) med bredde inntil 4,20 meter, bokstav b for transport av to båter og bokstav c for transport av biler.

I tabellene i foreslåtte §§ 5-6 nr. 2 og 3 og 5-8 nr. 2 er det gjort omfattende endringer i angivelsene av hvilke kjøretøy som er omfattet av bestemmelsene. § 5-6 regulerer transport av ett udelbart kolli samt bruk av motorredskap og mobilkran mv. uten dispensasjon. Paragraf 5-8 regulerer dispensasjon uten tidsbegrensning for transport av ett udelbart kolli og for bruk av motorredskap og mobilkran mv. Endringene som gjøres er i stor grad samsvarene. Som følge av endringene i §§ 5-6 og 5-8 gjøres det også endringer i hvilke kjøretøy som kan få dispensasjon med tidsbegrensning etter § 5-9.

Endring av betegnelsene har flere formål. Først og fremst skal de gjøre regelverket enklere å forholde seg til ved at det i større grad vil være samsvar med betegnelsene i bestemmelsene

og i kjøretøyenes vognkort. Som det beskrives i detalj i kommentarene til de enkelte bestemmelsene er en del av betegnelsene i gjeldende bestemmelser tvetydige eller utdaterte. Når betegnelsene endres, vil det være tilstrekkelig å undersøke i kjøretøyenes vognkort om de tillates brukt til den aktuelle typen transport. Dette vil gjøre regelverket lettere å forholde seg til for brukerne. Da det dreier seg om transportert som, dersom vilkårene ikke er oppfylt, kan føre til anmeldelse dersom de oppdages på vegen med større dimensjoner, er det viktig å ha klare, entydige regler. Regelverket vil da også bli enklere å håndheve for Statens vegvesen (og politiet). I dag er eneste sanksjonsmulighet ved overtredelse av dimensjonsbestemmelsene anmeldelse. Det er da i stor grad mulig i etterkant å foreta en vurdering av hvorvidt transportøren var i god tro mht. kjøretøyets oppfyllelse av vilkårene. Dersom vegtrafikkloven senere endres slik at det kan nedlegges bruksforbud ved overtredelse av dimensjonsbestemmelsene, vil sanksjonen inntre umiddelbart. En eventuell omgjøring i etterkant vil da fort kunne medføre erstatningsansvar for Statens vegvesen dersom et uriktig bruksforbud medfører økonomisk tap for transportøren. Det er derfor svært viktig at det ikke er rom for misforståelser i regelverket.

Det andre formålet med endringen av betegnelsene er å utelukke enkelte kjøretøy fra å drive transport av store, udelbare kolli. Det kan imidlertid være flere årsaker til at kjøretøy ikke innehar den riktige klassifiseringen for å brukes. Kjøretøy registrert første gang før 1. januar 1995 er ikke klassifisert i henhold til kjøretøyforskriften og benevnes i vognkortet derfor ikke som N eller O. For å unngå at betegnelsene utelukker transport med kjøretøy som, dersom de hadde blitt førstegangsregistrert i 1995 eller senere, ville hatt slik betegnelse, er det tatt inn en overgangsbestemmelse. Denne er plassert i foreslåtte § 5-3 nr. 4 annet ledd. Kjøretøy som på grunn av tidspunkt for førstegangsregistrering ikke er klassifisert i samsvar med de nye betegnelsene, kan derfor likevel anvendes på samme vilkår. De nye betegnelsene vil dermed ikke få noen økonomiske konsekvenser med hensyn til utskifting av utstyr.

Bestemmelsene omtaler imidlertid kun motorvogn N2 og N3, slepvogn O3 og O4, påhengsvogn O3 og O4 og semitrailer O3 og O4. Dette medfører at kjøretøy klassifisert som N1, O1, O2 og R ikke lenger kan anvendes til spesialtransport. Denne utelukkelsen er tilsiktet. Som beskrevet i kommentarene til § 5-6 nr. 2 skyldes dette et ønske om en viss størrelse på kjøretøyene som utfører denne typen transport, samt at det for de større tilhengerne er krav om (påløps-)brems, noe som antas å gi en trafiksikkerhetsmessig gevinst. Konsekvensen kan imidlertid bli at enkelte kjøretøy som i dag anvendes til spesialtransport ikke lenger vil kunne anvendes. For transportørene medfører dette at disse kjøretøyene må byttes ut. Vegdirektoratet har ikke oversikt over i hvilken utstrekning spesialtransport i dag foregår med slike kjøretøy. Vi antar at transport med tilhenger med tillatt totalvekt under 3 500 kg kun foregår i svært begrenset omfang. Transport av udelbart gods med traktor og tilhenger til traktor kan forekomme.

I denne sammenheng er det også naturlig å vise til det foreslåtte kravet til at motorvogner som skal trekke tilhenger med bredde over 2,55 meter, skal ha bredde minst 2,30 meter. Dette kan medføre at motorvogner som brukes til å trekke tilhenger for spesialtransport ikke kan anvendes til slik transport lenger. Det er imidlertid grunn til å anta at disse ikke er spesielt innrettet i slik grad at de ikke er omsettelige for bruk til normal transport. En eventuell utskifting av slikt transportmateriell vil derfor ikke medføre store økonomiske konsekvenser for transportørene. Videre forekommer det i forsvinnende liten grad at motorvogner med bredde under 2,30 meter benyttes til slik transport. Vi antar derfor at svært få, om noen, kjøretøy vil bli berørt av endringen.

2.11 Flytting av hjemmel for dispensasjoner i enkelttilfelle ut over det som følger av kapittel 5 – § 5-14 nr. 4

Flytting av hjemmel for dispensasjoner ut over det som er hjemlet direkte i bestemmelsene i kapittel 5 vil gi bedre oversikt over hvem som har hjemmel til å gi hvilke typer dispensasjoner. I dag er det varierende praksis for hvem som fatter vedtak i hvilke saker. En klargjøring av hvem som kan og skal fatte hvilke typer vedtak vil føre til smidigere saksbehandling og noen tilfeller også kortere saksbehandlingstid da risikoen for dobbeltbehandling (egentlig at saken behandles i flere instanser enn nødvendig) reduseres. Det skal i denne forbindelse også nevnes at Vegdirektoratet gjennom høringsbrevet internt søker å klarlegge og videreformidle den korrekte saksgangen i slike saker. Sammen med omstruktureringen av regelverket håper vi at det vil oppstå langt færre komplikasjoner i saker om dispensasjoner fra bruksforskriftens kapittel 5.

2.12 Endrede bestemmelser om unntak som går ut over det kapittel 5 selv hjemler – § 5-14 nr. 4 og § 6-2

I tillegg til å splitte gjeldende § 6-2 i to bestemmelser hva gjelder dispensasjoner fra kapittel 5, gis bestemmelsene en litt annen ordlyd enn de har i dag. Den nye ordlyden innebærer at det kun kan gis unntak som går ut over de dispensasjonene kapittel 5 hjemler dersom særlig tungtveiende grunner tilsier dette. Endringen er i stor grad en kodifisering av praksis, da det allerede i dag kreves slike grunner for å avvike fra det kapittel 5 tillater. Like fullt innebærer den nye teksten at det legges føringer for når slike dispensasjoner kan innvilges. Dette kan og vil medføre at det blir vanskeligere å innvilge og å få slike dispensasjoner for transportørene. Vegdirektoratet anser det likevel som viktig å synliggjøre dette vilkåret da det skaper mye merarbeid at dagens § 6-2 tilsynelatende ikke legger føringer for når slike unntak kan gjøres. I tillegg er det viktig å signalisere at når vi først har et regelverk om tillatte vektorer og dimensjoner, skal dette også overholdes, selv om det påfører transportørene merarbeid og merkostnader.

Vi viser imidlertid til at ved å forskriftsfeste en del av dagens § 6-2 praksis direkte i kapittel 5, vil ikke kravet om særlige omstendigheter ramme like mange typer dispensasjonssøknader som tidligere. Vi gjentar likevel at en del av bestemmelsene i kapittel 5 er «kan»-bestemmelser, det vi si bestemmelser som gjør det opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn hvorvidt dispensasjon skal innvilges eller ikke. Jo større eller tyngre transporten er, jo sterkere grunner skal til før dispensasjon innvilges selv om dispensasjonsadgangen er hjemlet i kapittel 5.

Bestemmelsene er også tilføyd en passus om at dispensasjon kun kan gis i den utstrekning EØS-avtalen tillater det. Dette viser til direktiv 96/53/EF og de føringer disse direktivene legger for vår adgang til å avvike fra *direktivenes* bestemmelser om vektorer og dimensjoner. Dette innebærer ingen realitetsendring, disse forpliktelsene er gjeldende allerede i dag.

Vi understreker også at gjeldende § 6-2 foreslås delt slik at kravet om særlige omstendigheter kun rammer dispensasjoner fra kapittel 5 og ikke hele forskrift om bruk av kjøretøy.

3. Endringer i § 3-4

3.1 Endringer i krav til utstikkende gods og merking av utstikkende gods – § 3-4 nr. 1

Forskriften foreslås endret slik at det ikke inntrekr krav til dispensasjon for transport av gods som stikker utenfor kjøretøyets sider i bredderetningen før dette utstikket blir 15 centimeter. Dette vil medføre færre dispensasjonssøknader å behandle for Statens vegvesen.

Det foreslås også å tillate transport av båt med bredde inntil 2,55 meter på smalere tilhenger uten dispensasjon. Dette vil også medføre færre dispensasjonssøknader å behandle. Samtidig stilles det krav til plassering av lykter ved slik transport. Dette kravet kan føre til at enkelte båthengere ikke lenger kan anvendes til transport av båt med større bredde enn tilhengeren.

3.2 Tilføyelse av at angivelse av vogntog lengde på skilt som er godkjent i annet EØS-land også skal godtas – § 3-4 nr. 5

Forskriften foreslås tilføyd en passus om at skilt som angir vogntogets lengde som er godkjent i annet EØS-land også skal godtas i Norge. Dette vil gjøre det enklere for utenlandske transportører å utføre lange transporter i Norge, især med modulvogntog, samt at utekontrollen ikke lenger trenger å bruke ressurser på å kontrollere om slike skilt er i samsvar med det norske regelverket.

3.3 Tilføyelse av adgang til å anvende digitale skilt og nye krav til merking av spesialtransport – § 3-4 nr. 6

Vi foreslår å tillate bruk av digitale skilt på nærmere angitte vilkår. Adgangen vil komme i tillegg til dagens skilt. Anvendelse av slike skilt medfører at transportørene ikke trenger å skaffe forskjellige skilter avhengig av om transporten er lang, bred eller tung.

Det foreslås også å innføre krav om merking ved transport av tung last. Transportører av slikt gods vil kunne få en merkostnad da de må skaffe slike skilter. Adgangen til å anvende digitale skilter vil i stor grad veie opp for dette dersom transportøren velger å investere i slikt utstyr.

4. Endringer i forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg

Forslaget om indeksregulering av satsene for gebyr for overlast vil kunne få store økonomiske konsekvenser for de transportørene som velger å kjøre med overlast. Transportørene kan imidlertid enkelt unngå å pådra seg disse konsekvensene ved å laste i henhold til gjeldende bestemmelser om aksel- og totalvekter. Formålet med overlastgebyret er dessuten ikke at transportøren skal "straffes" for å kjøre med overlast, men at han skal betale for den påkjenningen han påfører infrastrukturen.

Endringen består kun i at prisene indeksreguleres. Imidlertid har ikke dette vært gjort siden 1988, slik at indeksreguleringen vil medføre en betydelig økning i satsene. Dette vil ha en preventiv effekt. Dette især med tanke på at satsene lenge har vært unaturlig lave og derfor har virket mot sin hensikt, ved at gevinsten ved å laste for mye er større enn et eventuelt gebyr

dersom man blir tatt. Når dette ikke lenger er tilfelle, vil vegeier også kunne få en økonomisk gevinst ved reduserte kostnader ved vedlikehold og reparasjon av infrastruktur.

5. Andre konsekvenser

5.1 Endring av VegSak som følge av flytting av dispensasjonsmyndighet

Som beskrevet innebærer de nye bestemmelsene at myndigheten til å fatte enkelte typer vedtak flyttes fra Statens vegvesen Region øst til de respektive regionvegkontorene. Hvordan saker blir fordelt i VegSak må gjenspeile denne nye fordelingen av ansvar. Dette krever at systemet må justeres på enkelte områder. På noen områder er overflyttingen mer en formalitet enn en reell endring, da regionvegkontorene allerede i dag fatter denne typen vedtak selv om hjemmelen strengt tatt ligger til Region øst. VegSak har nylig vært igjennom en moderniseringsprosess og oppgradering i henhold til ønsker fra dagens saksbehandlere. Det må imidlertid foretas en gjennomgang av systemet for å finne ut om det er nødvendig med endringer som følge av den nye fordelingen av dispensasjonsmyndighet. Det vil kunne medføre kostnader å oppgradere systemet for å muliggjøre ny funksjonalitet dersom dette er nødvendig.

5.2 Endring av Utekontrollveiledningen

Utekontrollveiledningen inneholder angivelse av de tillatte vekter og dimensjoner for de forskjellige kjøretøy og vogntog samt hvordan det skal reageres på overtredelser, med henvisning til de aktuelle bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy. Veiledningen må derfor endres slik at både innhold og henvisninger blir samsvarende med det reviderte regelverket om tillatte vekter og dimensjoner.

2.3 Endring av Håndbok 105 Spesialtransport

Regelverket for utstedelse av dispensasjoner fra tillatte vekter og dimensjoner samt store deler av dagens dispensasjonspraksis er samlet i håndbok 105 Spesialtransport. Håndboken er fra slutten av 1990-tallet og ble revidert en gang på midten av 2000-tallet. Når store deler av praksis nå samles i revidert kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy må denne håndboken revideres eller eventuelt erstattes av en ny håndbok.