



Statens vegvesen

Høringsnotat

Forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5
§§ 5-7 nr. 2 og 3, § 5-8 nr. 2 og § 5-9 nr. 2

Transport av ett udelbart kolli, flere udelbare kolli
og samlasting av udelbart og delbart gods

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

7. mai 2014

1. Bakgrunn

Vegdirektoratet sendte 16. juli 2012 på høring forslag om forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 med vedlegg. Formålet med revisjonen var å samle regelverket om vektor og dimensjoner, som i dag fremgår av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, forskriftens vedlegg 1 og 2 og en rekke rundskriv som både utvider og innskrenker de gjeldende bestemmelsenes virkeområde, på ett sted, og å gjøre bestemmelsene mer oversiktlige.

Ett av temaene som ble omtalt i denne høringen var vilkår for bruk av vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods og regler for samtidig transport av flere udelbare kolli og av udelbare og delbare kolli (for enkelhets skyld omtalt som «samlasting») uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning. Vegdirektoratet mottok svært mange kommentarer til disse forslagene, både i positiv og negativ retning. Flere av kommentarene tydet også på at ordlyden i de aktuelle bestemmelsene kunne forstås på flere måter. I tillegg har deler av forslaget vist seg å få langt større konsekvenser for de berørte bransjene enn først antatt. Vegdirektoratet valgte derfor å trekke forslag til disse bestemmelsene. De gjeldende bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy er ikke helt dekkende og passer dessuten systematisk dårlig sammen med bestemmelsene i revidert kapittel 5. Det er derfor nødvendig å gjennomføre en ny høring om omarbeidede bestemmelser om vilkår for bruk av vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods og om samlasting. Som følge av endringene i bestemmelsene om kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning, må det også gjøres endringer i bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning.

Vegdirektoratet oppsummert den store hoveddelen av høringen av 16. juli 2012 om forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5. Oppsummeringen og endelig forskriftstekst ligger i skrivende stund hos Samferdselsdepartementet. Forskriftsteksten inneholdt også med foreløpige bestemmelser om kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil, liftbil og spesialtransportvogntog og transport av udelbart gods med større dimensjoner enn alminnelig tillatt uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning. Så snart oppsummeringen er godkjent av vil dokumentene publiseres på Statens vegvesens hjemmesider under «Tidligere høringer»¹. Revidert kapittel 5 skal etter planen tre i kraft 1. august 2014.

Forskriftsteksten som presenteres i denne høringen gjengir §§ 5-7 til 5-9 i sin helhet. Imidlertid er kun deler av bestemmelsene gjenstand for vurdering i denne høringen. De øvrige delene samsvarer mer eller mindre med forslaget som ble sendt på høring i 2012, med enkelte redaksjonelle endringer. Bestemmelsene som foreslås endret i nærværende høring er **§ 5-7 nr. 2 og 3, § 5-8 nr. 2 bokstav b og § 5-9 nr. 2**. Kommentarer til de øvrige bestemmelsene i §§ 5-7 til 5-9 kan ikke påregnes behandlet i oppsummeringen av nærværende høring. Det samme gjelder gjentakelse av kommentarer om endringer i de aktuelle bestemmelsene som ikke direkte omhandler transport av ett og flere udelbare kolli og samlasting, som for eksempel ønske om ytterligere økninger i tillatte dimensjoner.

Enkelte endringer gjort gjennom oppsummeringen av 2012-høringen gis også overfladisk omtale der det er relevant.

¹ <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Horinger/Tidligere+horinger>

2. Relevant regelverk

2.1 EØS-rettslig regelverk

Direktiv 96/53/EF regulerer blant annet tillatte dimensjoner i innenlands transport. Direktivets artikkel 4 nr. 1 forbyr i utgangspunktet medlemsstatene å tillate normal trafikk på sitt territorium med kjøretøy og vogntog som overskrider dimensjonene angitt i direktivets vedlegg I nr. 1.1 (lengde), 1.2 (bredde), 1.4-1.8 og 4.4 (diverse lastlengder og tillatte lengder for semitrailer).

Direktivet tillater likevel overskridelse av disse dimensjonene i noen tilfeller. Det første følger av artikkel 4 nr. 3, som likevel tillater overskridelse av de aktuelle dimensjonene når det gjelder transport av udelbart gods og kjøring med vogntog beregnet på slik transport, og transporten skjer på bakgrunn av særskilte tillatelser eller lignende ordninger, altså det vi på norsk omtaler som «spesialtransport». Hva som anses som «udelbart gods» er beskrevet i definisjonen i artikkel 2 trettende strekpunkt, som angir to vilkår som begge må være oppfylt. Det første vilkåret, at kolliet ikke skal kunne deles opp i to eller flere laster med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade, samsvarer med gjeldende norsk regelverk på området. Det andre vilkåret, at kolliet i tillegg må ha slike vekter eller dimensjoner at det ikke kan transporteres av motorvogn, tilhenger, vogntog eller semitrailervogntog som i alle henseender er i samsvar med de vekter og dimensjoner som angis i vedlegg I, finnes derimot ikke i dagens norske regelverk.

I tillegg til unntaket for spesialtransport, som altså er snevrere enn det tilsvarende norske regelverket, angis ytterligere to unntak fra forbudet i artikkel 4 nr. 1 i samme artikkel nr. 4. Det ene er unntak for vogntog særlig innrettet for transport av en spesiell type gods og som ikke opererer i konkurranse med internasjonal transportsektor (bokstav a), som vi i Norge har benyttet oss av for å tillate transport av tømmer på vogntog med lengde inntil 24,00 meter. Det andre unntaket tillater bruk av modulvogntog (bokstav b).

2.2 Gjeldende nasjonalt regelverk

Hovedregelen om tillatte vekter og dimensjoner på offentlig veg i Norge er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) § 5-2 nr. 1 første og annet punktum, som uttaler at *«Kjøretøy eller vogntog må ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Ellers må det være gitt dispensasjon.»*

De alminnelig tillatte vekter og dimensjoner er gitt i forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (FOR-2014-01-15-28, Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy, heretter omtalt som «Vedlegg 1»), som blant annet regulerer tillatt aksellast (punkt 1), tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy (punkt 2), tillatt totalvekt for vogntog (punkt 3), tillatt lengde for enkeltkjøretøy og vogntog (punkt 4) og tillatt bredde (punkt 5). Tillatte vekter og dimensjoner på en enkelt vegstrekning er gitt i veglisten for aktuelle veglisten.

I tillegg til de alminnelig tillatte vekter og dimensjoner etter vedlegg 1, tillates noe større vekter og dimensjoner blant annet ved kjøring med motorredskap og transport av udelbart gods. Dette kan skje både uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning og med dispensasjon med tidsbegrensning, avhengig av transportens vekter og dimensjoner og hva som er tillatt på den enkelte vegstrekning.

Adgangen til å kjøre med motorredskap og utføre transport av udelbart gods med større dimensjoner enn det som ellers er tillatt for vegen uten dispensasjon, følger av forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7. Etter denne bestemmelsen tillates slik bruk under følgende forutsetninger:

1. Når aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter vedlegg 1 og tilhørende veglister, kan følgende kjøretøyer brukes med slik lengde eller bredde som er fastsatt i vedlegg 2 nr. 2 bokstav b:

a) Motorredskap som er konstruert med større lengde og bredde enn det som er tillatt etter vedlegg 1.

b) Vogntog som er konstruert for transport av udelbart gods, og som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter vedlegg 1.

c) Transport av udelbart gods på lastebil eller tilhenger når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Lengde eller bredde uten gods må ikke overskride det som er tillatt etter vedlegg 1.

2. Det tillates kjørt på veger som framgår av veglister i henhold til § 5-2 nr. 2 bokstav b.

Det er ikke tillatt med mer enn ett kolli om gangen.

Nærmere vilkår for transport etter denne paragraf er fastsatt i vedlegg 2 nr. 3.

Tillatte dimensjoner med og uten gods ved kjøring etter denne bestemmelsen er spesifisert i forskrift om nærmere vilkår for dispensasjon og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon (FOR-2014-01-15-29, vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy, heretter «Vedlegg 2») punkt 2 bokstav b, som etter sin innledende tekst angir «*Største lengder og bredder for kjøring med motorredskap eller transport av ett udelbart kolli uten dispensasjon etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7. Gjelder ikke veggruppe IKKE.*» Største tillatte lengde og bredde med gods er der angitt som 20,00 og 3,25 meter. Største tillatte lengde og bredde uten gods avhenger av typen vogntog, men er for vogntog med plattformtilhenger innrettet for transport av særlig tungt udelbart gods eller svanehalssemitrailer 20,00 og 3,00 meter. For andre typer vogntog samsvarer tillatt lengde og bredde uten gods med alminnelig tillatt lengde og bredde for vogntog på 19,50-veg i Vedlegg 1 nr. 4 tabell 4.

Adgangen til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 1. Denne bestemmelsen uttaler at

1. 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 gods 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 lengde eller bredde 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, fremgår 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. Hvilke veger dette gjelder, er nevnt i vedlegg 2 nr. 5.

De nærmere tillatte vekter og dimensjoner er spesifisert i Vedlegg 2 punkt 1 bokstav a (aksellast) og d (totalvekt) og punkt 2 bokstav a (lengde og bredde med og uten gods). I likhet med punkt 2 bokstav b uttaler den innledende teksten i bokstav a at bestemmelsen angir «Største lengder og bredder for dispensasjon uten tidsbegrensning etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 1. Gjelder ikke veggruppe IKKE.» Også for dispensasjon med tidsbegrensning er største tillatte lengde og bredde 20,00 og 3,25 meter. Tillatt lengde og bredde uten gods er 20,00 og 3,00 meter.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 regulerer også adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning. Slik dispensasjon kan gis for

2. ... motorvogn eller vogntog med udelbart gods ved overskridelse av de begrensninger som følger av nr. 1.

Slik dispensasjon utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur.

...

3. *Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for transport av mer enn ett kolli med større lengde eller bredde enn det som er fastsatt for motorvognen eller vogntoget i vedlegg 1. Det tillates ikke flere kolli i bredden eller i lengderetningen hvis bredden eller lengden derved overskrides.*

For kjøring med mer enn ett kolli gjelder aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt som er tillatt etter vedlegg 1.

2.3 Nytt nasjonalt regelverk – revidert kapittel 5

Følgende bestemmelser i revidert kapittel 5 er av interesse i denne høringen:

Ny § 5-2 bokstav *Definisjoner*

c. *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 motorvogner eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4.

Plater, container eller annen storbeholder regnes ikke som udelbart gods, med mindre annet følger av denne forskrift. 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 forskriften, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet eller 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 eller vogntoget med dette overskrider største tillatte bredde for offentlig veg.

...

h. *Veggruppe IKKE:* Veger som på grunn av kurvatur, fremkommelighet eller forhold knyttet til bruens bæreevne ikke egner seg for spesialtransport, hvor det må søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle og som er angitt som veggruppe IKKE i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.

i. *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.

j. *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.

Bestemmelsene om kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods har større dimensjoner en alminnelig tillatt og transport av udelbart gods *uten dispensasjon*, blir å finne i § 5-7.

Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods har større dimensjoner en alminnelig tillatt og transport av udelbart gods vil reguleres av § 5-8.

Dispensasjon med tidsbegrensning for kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods har større dimensjoner en alminnelig tillatt og transport av udelbart gods, med større dimensjoner enn tillatt etter § 5-7 og/eller større vekter enn tillatt etter § 5-8, samt enkelte andre dispensasjoner, vil reguleres av § 5-9.

Den foreløpige ordlyden i §§ 5-7 til 5-9, slik den fremgår av Vegdirektoratets høringsoppsummering av 5. mars 2014, gjengis i sin helhet som vedlegg til denne høringen.

2.4 Dansk og finsk regelverk

Det danske regelverket om transport av udelbart gods er gitt i Særtransportbekendtgørelsen². Forskriften regulerer både godkjenning av spesialtransportkjøretøy, kjøring med motorredskap og mobilkran, transport av udelbart gods på særlig godkjente spesialtransportkjøretøy, transport av udelbart gods på vanlige vogntog og krav til gjennomføring av slike transporter med hensyn til merking etc. Av særlig interesse er bestemmelsene i kapittel 3 *Særtansporttilladelse* og kapittel 4 *Utførelse af særtransporter*.

Transport av udelbart gods reguleres i det finske regelverket av Kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon³. I likhet med den danske forskriften reguleres både godkjenning av spesialtransportkjøretøy og transport av udelbart gods. De mest relevante bestemmelsene for denne høringen er 17 § *Allmän lastningsprincip vid specialtransport* og 19 § *Transport av flera föremål vid samma transport*.

² Bekendtgørelse om særtransport, BEK anr. 374 af 23/04/2007, tilgjengelig på <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=22669>

³ Tilgjengelig i svensk utgave på <http://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2012/20120786>

3. Opprinnelig forslag til bestemmelser om transport av flere udelbare kolli og samlasting av udelbart og delbart gods

3.1 Forslaget

I høringen av 2012 ble det foreslått å gi regler som i utgangspunktet viderefører gjeldende §§ 5-6 nr. 1 til 3 og 5-7 og vedlegg 2 punkt 1 og 2, med justeringer både av utvidende og innskrenkende art. Bestemmelsene i sin helhet er gjengitt som eget vedlegg til nærværende høring.

Utvidelsen bestod i forslag om å fjerne krav til dispensasjon for transport av flere udelbare kolli, både med vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner, og med «vanlige» vogntog. Deretter ble det gitt regler for hvordan de udelbare kolli skulle være plassert. Svært kort fortalt skulle flere lange kolli være plassert ved siden av hverandre i bredde maksimalt 2,55 meter, og flere brede kolli etter hverandre inntil største tillatte lengde for vegen. Transport av flere både lange og brede kolli var ikke tillatt. I tillegg kunne det innfortolkes en adgang til å samlaste delbart gods innenfor de samme dimensjonene, på vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjonene.

Innskrenkningen gjaldt kun vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner, og bestod i at det ble satt vilkår for når slike vogntog tillates brukt. Vilårene innebar at bruken av slike vogntog ble begrenset til transport av udelbare kolli med dimensjoner som innebar overskridelse av de største tillatte dimensjoner for vegen. Nærmere forklart – et vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde for vegen, skal kun transportere kolli som har slik lengde at det ikke er mulig å transportere dem innenfor største tillatte lengde for vegen. Vogntog som uten gods har bredde over 2,55 meter, tillates kun å transportere kolli som har slike dimensjoner at den minste oppnåelige bredden er over 2,55 meter. Overskrider vogntoget *både* største tillatte lengde *og* har bredde over 2,55 meter, tillates det kun brukt til transport av udelbare kolli som både har slik lengde at det ikke er mulig å transportere dem innenfor største tillatte lengde for vegen, og som har slike dimensjoner at den minste oppnåelige bredden er over 2,55 meter.

Også forslaget bestemmelse om dispensasjon uten tidsbegrensning ga regler om transport av flere udelbare kolli, under forutsetning av at de største alminnelig tillatte vektorer for vegen ikke ble overskredet. For øvrig tilsvarte reglene for transport av flere udelbare kolli reglene om dette ved transport uten dispensasjon.

Bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning omtalte verken adgangen til transport av flere udelbare kolli og samlasting eller begrensningene i bruksområdet for vogntog som uten gods overskred de største tillatte dimensjoner. Forskriftsteksten uttalte kun at det kunne gis dispensasjon med tidsbegrensning for større dimensjoner enn gitt i bestemmelsen om kjøring uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B, og større dimensjoner enn alminnelig tillatt etter (ny) § 5-4 på veger i veggruppe IKKE. Implisitt lå imidlertid at i de tilfellene hvor det var adgang til å transportere flere udelbare kolli og samlasting *uten dispensasjon*, kunne det gis dispensasjon med tidsbegrensning for tilsvarende transporter. Bruk av vogntog som uten gods overskred de største tillatte dimensjoner som ikke var tillatt uten dispensasjon, kunne heller ikke få dispensasjon med tidsbegrensning.

3.2 Utvalgte kommentarer

Vegdirektoratet mottok svært mange kommentarer til de foreslåtte bestemmelsene om transport av flere udelbare kolli og samlasting. I det følgende gjengir vi kommentarene som direkte berører forhold som omhandles i nærværende høring.

Region øst er uenige i forslaget om at vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde, bredde eller begge deler, kun tillates å transportere gods som minst overskrider den dimensjonen som vogntoget overskrider uten gods. Regionen mener dimensjonen på kolliet må være underordnet, og at dette ikke vil ha konkurransevridende effekt da driften av slike vogntog er dyrere enn for vanlige vogntog. Heller ikke **NLF** er enige i forslaget om å kreve at lastenhetene minst skal overstige største tillatte dimensjoner for å kunne transporteres på et vogntog med større lengde enn hva som er tillatt for vegen. Instansen mener kolliets størrelse må være underordnet.

MEF tolker de foreslåtte bestemmelsene slik at det ved returtransport kun vil være adgang til å transportere én lastenhet, uavhengig av lastenhetens størrelse, og mener det bør være adgang til å transportere flere lastenheter ved returtransport, men da slik at lastens lengde og bredde ikke overstiger det som er tillatt for vegen. **Statens vegvesen Region øst** stiller seg spørrende til at det ikke vil være mulighet til å transportere ledsagerbilen på spesialtransporthenger ved returkjøring.

NHO LT uttaler at de er positive til adgangen til å samlaste flere udelbare kolli, og til å samtidig transportere delbare kolli dersom disse transporteres innenfor største tillatte lengde og bredde for den aktuelle bil og vegklasse. De anser dette for å være særlig positivt for offshoresektoren, som frakter rør og annet boreutstyr i «baskets», og med de foreslåtte bestemmelsene vil det bli mindre parallelt transportarbeid og reduserte kostnader for både transportør og kunde.

Treindustrien og Moelven påpeker at bestemmelsen om samlasting av flere lange, udelbare lastenheter ikke må være til hinder for at flere lastenheter kan transporteres sammen med lastenheten det er innvilget lengde- eller breddedispensasjon på, så lenge de øvrige enhetene uavhengig av plassering ikke overskrider lovlig lastlengde uten dispensasjon. Denne kommentaren gjør seg slik Vegdirektoratet ser det også gjeldende for transport som foregår uten dispensasjon.

NLF mener det må være adgang til å samlaste lastenheter med kortere lengde etter hverandre så lenge man holder seg innenfor tillatt lastlengde.

MEF er positive til at det tillates samlasting av maskiner og ekstra utstyr som tilhører denne maskinen, men mener forskriftens formulering om transport av «ett udelbart kolli» kan medføre misforståelser, og at det derfor bør fremkomme at det er tillatt å transportere flere kolli når disse hører til hovedlasten.

Region øst er ikke enig i de foreslåtte bestemmelsene om samlasting av gods, med unntak av muligheten til å demontere utstyr på maskiner og transportere dette sammen med hovedlasten. Regionen forstår forslaget om adgang til å samlaste flere udelbare kolli slik at det gis adgang til å fylle opp *hele* tilhengeren i lengde/breddenretningen med gods, og at slik transport befinner seg i grenseland mellom normaltransport og spesialtransport. Det vises særlig til at transportørene kan finne måter å utnytte dette på som vil medføre flere lange og brede transporter på vegene.

Forsvaret Hæren påpeker at det må være adgang til å stable flere udelbare kolli både i lengden/bredden og i høyden dersom ikke største tillatte bredde/lengde overskrides. Også *NLF* mener det må være adgang til å transportere flere kolli i høyden.

4. Forholdet mellom veggruppe og tillatt vogntoglengde for vegen

4.1 Innledende kommentarer

Vegdirektoratet er kjent med at det opereres med to forskjellige fortolkninger av regelverket om spesialtransport med hensyn til hvilke veger som tillates trafikkert uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning. Den ene er det kun er adgang til å utføre transport med lengde inntil 20,00 meter og bredde inntil 3,25 meter uten dispensasjon på veger som ikke er i veggruppe IKKE med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, og med dispensasjon uten tidsbegrensning på veger som er i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Den andre er at det uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning er tillatt å trafikere alle veger som ikke angis som veggruppe IKKE i vedkommende vegliste, uavhengig av tillatt vogntoglengde for vegen.

I dagens regelverk finnes rom for begge fortolkninger. På grunn av behovet for å presisere hvordan flere udelbare kolli og samlastet delbart gods kan plasseres, kan ikke denne uklarheten opprettholdes. Vegdirektoratet har derfor foretatt en gjennomgang av regelverkets historikk, forskriftstekst og praksis for å fastslå hva som er den korrekte fortolkningen av regelverket. I det følgende redegjøres det for alle disse forholdene, før vi konkluderer hvilken forståelse som for fremtiden må legges til grunn for å gi et sammenhengende og forutsigbart regelverk på området.

Vi vil også skissere noen konsekvenser av de to forskjellige fortolkningene, men gjør oppmerksom på at regelverket som foreslås i denne høringen kun dekker det ene alternativet. Regelverket får ganske forskjellig utforming og innhold avhengig av om kjøring er tillatt på all ikke-IKKE/A og B-veg, eller om kjøringen skal være begrenset til slike veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Også for transportørene gir de to forskjellige forståelsene svært forskjellige utslag.

I riksvegliste for spesialtransport og veglister for fylkes- og kommunale veger er vegene i tillegg til inndeling i bruksklasse og tillatt totalvekt klassifisert med hensyn til fremkommelighet. Vegene er inndelt i veggruppe, som med hensyn til fremkommelighet er delt i to, veggruppe IKKE eller veggruppe A og B (såkalt ikke-IKKE). Samtidig angis også tillatt vogntoglengde for vegen, som er enten 19,50 meter, 15,00 meter eller 12,40 meter.

Veggruppe IKKE er i forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 5 definert som «Veger som på grunn av kurvatur, fremkommelighet eller forhold knyttet til bruens bæreevne ikke egner seg for spesialtransport, hvor det må søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle og som er angitt som veggruppe IKKE i veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b [tilsvarer dagens § 5-2 nr. 2 bokstav b]».

Tillatt vogntoglengde for vegen er ikke definert, men viser til gjeldende vedlegg 1 nr. 4 tabell 4 (nytt kapittel 5 § 5-4 nr. 4 tabell 4).

Ved normaltransport forholder man seg utelukkende til tillatt vogntoglengde for vegen.

4.2 Muligheter for forskjellige fortolkninger av regelverket

4.2.1 Bakgrunn

I høringen fra 2012 skrev Vegdirektoratet følgende i forbindelse med definisjonene av veggruppe A, B og IKKE:

«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. ... På 12,40-veger vil transport av udelbart gods ... kunne foregå med en lengde på nesten 10 m mer enn det som normalt er tillatt for vegen uten dispensasjon. Ut fra et fremkommelighets-synspunkt 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 ... 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.»

Denne redegjørelsen ble gitt fordi det som beskrevet umiddelbart virker noe ulogisk at en og samme vegstrekning skal være begrenset til kun enkeltkjøretøy for normaltrafikkens vedkommende, men samtidig være åpnet for spesialtransporter med lengde 20,00/22,00 meter uten nærmere restriksjoner enn det som følger av gjeldende vedlegg 2 nr. 3/ny § 5-11 og § 3-4. Det har imidlertid også vist seg at det delte oppfatninger rundt regelverket faktisk gir

adgang til denne typen kjøring, altså at gjeldende regelverk må tolkes dithen at det ligger en *implisitt* begrensning i hvilke veger som tillates trafikkert.

4.2.2 Historikk

Inntil 1988 anga veglisten for spesialtransport regler om tillatte dimensjoner ved transport av udelbart gods for både 18-veger (som tilsvarer dagens 19,50-veger) og 15-veger. Ordningen omfattet riksvegene som eksplisitt var listet opp i veglisten for spesialtransport samt eventuelle fylkes- og kommunale veger som var omfattet av ordningen.

I 1988 gikk man bort fra å angi hvilke dimensjoner som var tillatt ved spesialtransport på henholdsvis 18-veg og 15-veg, og inntok isteden en tabell som mer eller mindre tilsvarer dagens vedlegg 2 pkt. 2 bokstav a. Man inntok for øvrig også en liste over *alminnelig* tillatte dimensjoner på 18-, 15- og 12,40-veger. Punkt 2 *Tillatt lengde og bredde uten dispensasjon for transport av udelbart last og kjøring med spesialkjøretøy* uttalte innledningsvis at tabellen anga «*Tillatt lengde og bredde på veger etter riksveglisten i punkt 6 og på veger som omfattes av denne ordningen i fylkenes veglister for fylkes- og kommunale veger*». Det fremgikk dermed ikke at disse dimensjonene kun skulle være gjeldende på veger med tillatt vogntoglengde 18 meter. Fra 1988-utgaven av veglisten var det også inntatt noen få 12,40-veger i veglisten over riksveger som var tillatt å trafikkere med dimensjonene som ble angitt i punkt 2. Samtidig inntok man en liste over veger som *ikke* var tillatt trafikkert. Her fant man både 18,50-veger, 15-veger og 12,40-veger.

Dette systemet ble videreført i forskrift om bruk av kjøretøy med tilhørende vedlegg da denne trådte i kraft i 1990. Vedlegg 2 inneholdt opprinnelig også en liste over veger som ikke var tillatt å trafikkere med større dimensjoner enn de som er alminnelig tillatt for vegen uten at det er gitt dispensasjon i hvert enkelt tilfelle. Faktisk henviser gjeldende § 5-6 nr. 1 fjerde ledd fortsatt til denne listen, ved at den påpeker at «En del veger kan ikke uten videre tillates for de maksimale lengder eller bredder som står i tabellen i vedlegg 2 nr. 2 bokstav am og må derfor vurderes i hvert enkelt tilfelle. De riksveger dette gjelder, er nevnt i vedlegg 2 nr. 5». Listene over hvilke riksveger som *er* tillatt å trafikkere (daværende punkt 4) med disse dimensjonene, og hvilke veger som ikke er tillatt (daværende punkt 5), ble i 2003 slått sammen til én felles liste, hvor vegene som tidligere var plassert i listen over veger som ikke var tillatt å trafikkere ble gitt betegnelsen «IKKE».

4.2.3 Ordlyd i gjeldende regelverk

Gjeldende regelverk uttaler kort fortalt at det uten dispensasjon kan transporteres ett udelbart kolli med lengder og bredder inntil det som er fastsatt i tabellen i vedlegg 2 nr. 2 bokstav b. Dette gjelder både for kjøretøy og vogntog som uten gods overskrider de lengder og/eller bredder som er tillatt etter vedlegg 1 nr. 4 og 5, og vogntog som uten gods ikke overskrider disse dimensjonene. I tillegg kan motorredskap kjøre med dimensjonene som angis i rubrikken for slikt kjøretøy i samme tabell i vedlegg 2. Dette fremgår av § 5-7.

Vedlegg 2 punkt 2 bokstav b, angir etter sin innledende tekst «*Største lengder og bredder for kjøring med motorredskap eller transport av ett udelbart kolli uten dispensasjon etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7. Gjelder ikke veggruppe IKKE.*»

Med hjemmel i § 5-6 nr. 1 kan det gis dispensasjon uten tidsbegrensning, til for kjøretøy og vogntog som uten gods overskrider de lengder og/eller bredder som er tillatt etter vedlegg 1

nr. 4 og 5, som altså er de samme vogntogene som omtales i § 5-7, for kjøring både med og uten gods, og til motorredskap. Slik dispensasjon kan gis for større aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt, for dimensjoner med og uten gods som angitt i vedlegg 2 nr. 2 bokstav a. Tabellen i vedlegg 2 nr. 2 bokstav a har noenlunde samme innledende tekst som tabellen i bokstav b, og angir «*Største lengder og bredder for dispensasjon uten tidsbegrensning etter forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 1. Gjelder ikke veggruppe IKKE.*»

Vegdirektoratet kan ikke se at det noe sted i disse bestemmelsene fremgår at kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon, med de dimensjoner som fremgår av de to tabellene, skal være begrenset til veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Det eneste som kanskje kan tolkes i denne retningen, er setningen i § 5-7 nr. 1 bokstav c, som for transport av ett udelbart kolli uten dispensasjon på vanlige vogntog uttaler at «lengde og bredde uten gods må ikke overskride det som er tillatt etter vedlegg 1». Tillatte dimensjoner uten gods som angis i *tabellen* tilsvarer dimensjonene som tillates på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

Dette betyr igjen *enten* at man faktisk bare har lov til å kjøre på 19,50-veger, *eller* at man anerkjenner at det jo er umulig å utføre transport på andre veger dersom man ikke også har anledning til å kjøre tom for å hente det udelbare godset og etter at godset er losset. En adgang til å transportere udelbart gods på et semitrailervogntog som i seg selv har lengde 17,50 meter på en 12,40-veg, blir i praksis uten virkning dersom vogntoget på tilbakevegen skal være begrenset til 12,40 meter. Samtidig blir slik kjøring svært vanskelig å kontrollere – ethvert tomt semitrailervogntog på en 12,40-veg kan jo i og for seg påberope seg å enten være på veg for å transportere eller nettopp ha transportert udelbart gods. Forskriften sier ingenting om at vilkåret for disse dimensjonene er at den forutgående transporten av udelbart gods skal kunne dokumenteres.

Når det gjelder tillatte dimensjoner uten gods ved transport av udelbart gods med vanlige vogntog, gir faktisk § 5-7 nr. 1 bokstav c og vedlegg 2 nr. 2 bokstav b to helt motsatte regler. Ifølge § 5-7 nr. 1 bokstav c er det tillatt å utføre transport med lengde inntil 20,00 meter, mens man uten gods kan være begrenset til lengde 12,40 eller 15,00 meter avhengig av hvilken veg man befinner seg på. Etter vedlegg 2 nr. 2 er tillatt lengde uten gods 20,00 meter, mens tillatt lengde uten gods alltid er 17,50 meter for semitrailervogntog og 19,50 meter for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn.

Det kan også argumenteres for at det i § 5-7 nr. 1 bokstav c kun henvises til «det som er tillatt etter vedlegg 1», mens man en rekke andre steder i forskriften benytter formuleringen «vedlegg 1 og veglister i henhold til dette vedlegg».

Denne uklarheten gjelder imidlertid kun transporter som utføres i henhold til § 5-7 nr. 1 bokstav c. For transporter som skjer med vogntog som uten gods har større lengde enn 12,00 meter fra king-pin og/eller større bredde enn 2,55 meter, reguleres tillatte dimensjoner uten gods fullt ut av kolonnene for dette i tabellene i vedlegg 2 bokstav a og b.

Et annet moment som muligens bidrar til å skape uklarhet, er at selv om adgangen til å utføre transport med lengde og bredde inntil 20,00 og 3,25 meter kan sies å være knyttet utelukkende til om vegen er i veggruppe A eller B på den ene siden eller IKKE på den andre, inneholder riksveglisten for spesialtransport likevel en kolonne for tillatt vogntoglengde. Dette kan muligens gi inntrykk av at tillatt vogntoglengde for vegen faktisk har betydning selv om vegen ikke er plassert i veggruppe IKKE. På den andre siden kan tilstedeværelsen av denne

kolonnen like gjerne bety at man på 19,50-veg er begrenset til 19,50 meter. Tillatt vogntoglengde for vegen sier dessuten ingenting om hvilke *bredder* som skal være tillatt.

4.2.4 Dispensasjonspraksis

Forståelsen hos *dispensasjonsmyndigheten* er etter hva Vegdirektoratet har fått opplyst at § 5-7 nr. 1 og dispensasjonene som utstedes med hjemmel i § 5-6 nr. 1 kun tillater kjøring på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Unntaket er motorredskaper og mobilkraner med lengde og bredde maksimalt 12,00 og 2,55 meter, som kan trafikere alle A- og B-veger med dispensasjon uten tidsbegrensning. Selv om dette ikke står i klartekst i dispensasjonene som utstedes, er praksis altså at disse utstedes under forutsetning av at trafikken bare skal foregå på A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

Fra dispensasjonsmyndigheten i Region øst opplyses det også om at noen transportører faktisk søker dispensasjon med tidsbegrensning dersom de skal kjøre på A- eller B-veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter. Dette tyder på at i hvert fall en del av transportørene deler dispensasjonsmyndighetens oppfatning av at det kreves dispensasjon med tidsbegrensning på alle 12,40- og 15-veger.

Bestemmelsene om dispensasjon uten tidsbegrensning er «kan»-bestemmelser. Det kan således argumenteres at selv om det er *adgang* til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning for alle A- og B-veger, er det opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn om det skal gis dispensasjon for alle vegene eller bare et utvalg av disse. På bakgrunn av dette handler dispensasjonsmyndigheten således ikke ut over sin myndighet når de begrenser dispensasjonene til å kun gjelde 19,50- A- og B-veger.

Vegdirektoratet er imidlertid usikre på om begrensningene i hvilke A- og B-strekninger som tillates trafikkert, fremkommer tilstrekkelig klart av dispensasjonene som utstedes. I dagens dispensasjoner er det angitt hvilke aksellaster og totalvekter vogntoget tillates med på A- og B-veger i de forskjellige *bruksklassene*, og gitt en dispensasjon for lengde 20 meter og bredde 3,25 meter med gods. I tilleggsinformasjonen står det deretter at

«I henhold til Vegtrafikklovens § 13 tillates kjøretøyet/vogntoget brukt inntil videre i samsvar med forskrift om bruk av kjøretøy og vedlegg 2 til denne. Nevnte vedlegg (Vegliste for spesialtransport) skal brukes sammen med dispensasjonen, og transportøren må selv sørge for å ha den siste oppdaterte versjonen. ...»

Vegdirektoratet er svært usikre på om man utfra denne informasjonen kan lese dispensasjonen som å kun gjelde for veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, eventuelt slik at dispensasjonen kun gjelder de veger der kjøretøyet/vogntoget ikke overstiger dimensjonene som angis i vedlegg 1. At det ikke fremgår i klartekst av dispensasjonen at den er begrenset til kun veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, er særlig relevant da en transportør som utfører transport av udelbart gods, med et vogntog som har dispensasjon som beskrevet ovenfor, i verste fall risikerer å anmeldes og bøtelegges for å ha kjørt på for eksempel en A-veg med tillatt vogntoglengde 15,00 meter dersom transportør og kontrollør har forskjellig oppfatning av hva dispensasjonen gir adgang til. Slik dagens dispensasjoner er utformet har transportøren ingen mulighet til å se at slik kjøring *ikke* skal være tillatt. Vegdirektoratet anser at dersom dispensasjonen tilsynelatende gir uttrykk for å tillate kjøring på alle A- og B-veger uavhengig av tillatt vogntoglengde for vegen, er det faktisk gitt dispensasjon til slik kjøring. Praksis er dermed at det utstedes dispensasjoner for kjøring med

lengde inntil 20,00 meter og bredde inntil 3,25 meter på alle veger i veggruppe A og B. En eventuell presisering av at slik kjøring kun er tillatt på A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, vil dermed utgjøre en ganske drastisk innsnevring i virkeområdet til både dispensasjoner uten tidsbegrensning og adgangen til å utføre transport av udelbart gods uten dispensasjon.

Statens vegvesens Spesialistfunksjon for utekontroll (SPUK) forteller at de ikke kjenner til at denne problemstillingen har kommet på spissen ved kontroll på veg. Dette tyder på at transportører og kontrollører har samme forståelse av hvorvidt dagens regelverk og utstedte dispensasjoner er å forstå. Denne felles forståelsen kan imidlertid for så vidt både være at kjøring er tillatt på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15 meter, og at kjøring kun er tillatt på veger i disse veggruppene med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Det kan for så vidt også tenkes at kontrollørene legger den videste fortolkningen av regelverket til grunn, mens transportørene selv anser at de ikke har anledning til å trafikere slike veger, og dermed heller ikke påtreffes der.

4.2.5 Klassifisering av vegen

Det er to grunner til at en veg settes som 12,40- eller 15-veg, enten at vegens vegbredde og kurvatur gjør det vanskelig for lengre kjøretøy å komme frem eller møtes, eller at man av forskjellige grunner ikke *ønsker* vogntog på stekningen, som for eksempel at den går langs en skoleveg eller gjennom et boligfelt. Andre årsaker til at tillatt vogntoglengde er satt til 12,40 meter kan være at det rett og slett ikke er plass til at to vogntog med lengde 19,50 m og bredde 2,55 meter møtes på strekningen.

I mange tilfeller vil også forhold både *på* vegen og *rundt* vegen tilsi at tillatt vogntoglengde for vegen settes til 12,40 meter. Som Vegdirektoratet beskrev i høringsnotatet av 2012, er det grunn til å tro at de hensynene som begrunner å sette en vegstrekningens tillatte vogntoglengde til 12,40 meter, også taler for å plassere denne vegstrekningen i veggruppe IKKE. At vegen plasseres i denne veggruppen betyr ikke at spesialtransporter ikke kan finne sted, men sikrer at man kan sette de vilkår man finner nødvendige for å ivareta både trafikksikkerhet og fremkommelighet på strekningen mens transporten pågår. I eksempelet med skoleveg kan man for eksempel sette som vilkår at transporten skal skje på et tidspunkt hvor det ikke er skolebarn på strekningen, mens det på svært smale og kronglete strekninger kan være aktuelt å sette som vilkår at politiet skal stenge vegen for annen trafikk.

I enkelte kommuner er så å si all kommunal veg satt i veggruppe IKKE, mens det i andre kommuner knapt nok finnes en IKKE-veg. Vegdirektoratet tør ikke uttale oss om hva som er årsaken til at kommunene ikke plasserer 12,40- og 15-veger i veggruppe IKKE. Det er ikke usannsynlig at man i en del kommuner har gått ut fra at dersom man setter tillatt vogntoglengde til 12,40 meter, er det selvsagt at det også kreves dispensasjon for hver tur for spesialtransporter med lengde og bredde 20,00 og 3,25 meter. På den andre siden kan vi heller ikke utelukke at vegeier har ansett de store spesialtransportene som uproblematisk i og med at de som regel hører til sjeldenhetene.

Vi antar i hvert fall at det ikke er en gjengs forståelse blant vegeiere om at adgangen til å foreta store spesialtransporter skal være begrenset til A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Dersom så var tilfelle, ville det ikke forekommet at veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15 meter ble plassert i veggruppe IKKE, da det jo ikke ville være behov for å eksplisitt kreve dispensasjon for hver tur for spesialtransporter på disse

strekningene. I noen få tilfeller er nok årsaken til at vegen er plassert i veggruppe IKKE at det finnes en bru med lav bæreevne på strekningen, jf. definisjonen av veggruppe IKKE, men for de fleste vegenes vedkommende har vegeier tatt seg bryet med å eksplisitt forby spesialtransport uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning.

Spørsmålet blir hva Vegdirektoratet som regelgiver skal gjøre når vegeier av forskjellige grunner unnlater å sette veger som *burde* ha vært i veggruppe IKKE i denne veggruppen. Vi har to muligheter – vi kan enten gi strenge regler for å «kompensere» for at vegeier ikke har satt vegen i riktig veggruppe, eller vi kan gi regler basert på hvordan vegene *skal* klassifiseres og gjøre det opp til vegeier å velge det regelsettet de mener vegen er egnet for. Vi er i utgangspunktet nødt til å gå ut fra at vegeier har gjort et bevisst valg av veggruppe og faktisk har tatt stilling til hvorvidt de ønsker at spesialtransporter med lengde og bredde inntil 20,00 og 3,25 meter skal kunne finne sted uten en konkret vurdering og særlige vilkår i hvert tilfelle.

Valg av veggruppe er, i likhet med både tillatt aksellast, totalvekt og vogntoglengde (samt om den skal åpnes for tømmer med større lengde og eventuelt vekt) er etter veglova § 1a både vegeiers rettighet og plikt. Dette innebærer også at ansvaret for å velge korrekt veggruppe og dermed også om de lange og brede transportene skal tillates på vegen uten dispensasjon og på bakgrunn av dispensasjon uten tidsbegrensning eller om hver transport må vurderes konkret, først og fremst ligger på vegeier. Vegdirektoratets ansvar som forskriftsgivende myndighet er først og fremst å gi klare regler for hva som er tillatt på hver veggruppe. Deretter må vegeier som beskrevet velge det regelsettet de mener er best egnet for sin veg.

4.3 Konsekvenser av forslag til nye regler

I det følgende har vi forsøkt å peke på noen mulige virkninger av de to alternative forståelsene av regelverket både for transportører og berørte næringer og vegeiere, samt å skissere noen potensielle trafikksikkerhetsmessige konsekvenser.

4.3.1 Trafikk er tillatt på alle veger i veggruppe A og B/alle veger som ikke er i veggruppe IKKE

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes tilbakemeldinger på om de skisserte konsekvensene er riktige, og eventuelle andre konsekvenser instansene ser av dette forslaget vedtas.

4.3.1.1 Konsekvenser for transportører og berørte næringer

Det vil ikke være behov for å søke dispensasjon med tidsbegrensning for transporter av udelbart gods med lengde og bredde inntil 20,00/22,00 og 3,25 meter på veger i veggruppe A og B/veger som ikke er i veggruppe IKKE.

4.3.1.2 Konsekvenser for vegeier

Vegeiere som ikke ønsker at spesialtransporter med lengde og bredde inntil 20,00/22,00 og 3,25 meter skal kunne foregå på sine veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter, må sørge for at disse settes i veggruppe IKKE i veglistene for riks, fylkes- og kommunale veger.

4.3.1.3 Trafikksikkerhetsmessige konsekvenser

Dersom vegeier har valgt å sette 12,40- og 15,00-veger i veggruppe A og B, vil det være tillatt å utføre transport av udelbart gods med lengde og bredde inntil 20,00/22,00 og 3,25 meter på disse vegene. Det kreves ikke dispensasjon for hver tur og ut over vilkårene for transporten som følger av gjeldende vedlegg 2 nr. 3 og ny § 5-11 er det ikke mulig å sette andre vilkår for gjennomføringen av transporten, for eksempel med hensyn til tidspunkt eller antall ledsagerkjøretøy. Vilkår om tidspunkt kan eventuelt settes av *politiet* transporter med bredde over 3,00 meter og lengde over 18,40/21,00 meter dersom de velger å lede eller overvåke transporten. Politiet kan for så vidt stille krav til kjøring om natten for transporter som ikke krever ledsagelse også, men transportørene er ikke pålagt å varsle politiet om transporten, og dersom politiet ikke vet at transporten skal skje, har de svært begrensede muligheter til å stille krav til den.

4.3.1.4 Administrative konsekvenser for Statens vegvesen

Ettersom det vil komme helt klart frem at det *ikke* kreves dispensasjon med tidsbegrensning for lengde og bredde inntil 22,00/20,00 og 3,25 meter, vil det bli noen færre dispensasjonssøknader å behandle for dispensasjonsmyndigheten, i og med at noen transportører søker dispensasjon med tidsbegrensning for å kjøre på 12,40- og 15,00 A- og B-veger.

4.3.2 Trafikk er kun tillatt på veger i veggruppe A og B/alle veger som ikke er i veggruppe IKKE som har tillatt vogntoglengde 19,50 meter

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes tilbakemeldinger på om de skisserte konsekvensene er riktige, og eventuelle andre konsekvenser instansene ser av dette forslaget vedtas.

4.3.2.1 Konsekvenser for transportører og berørte næringer

Det må søkes dispensasjon med tidsbegrensning for alle transporter med større bredde enn 2,55 meter og større lengde enn 12,40/15,00 meter på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter. Avhengig av hvordan transportørene selv fortolker forskriften og dispensasjonene i dag, kan det medføre at langt flere transporter krever dispensasjon med tidsbegrensning.

4.3.2.2 Konsekvenser for vegeier

Strengt tatt vil det ikke være behov for å benytte merkelappen IKKE på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter. Dersom de ønsker at spesialtransporter med lengde inntil 20/22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter skal kunne skje uten dispensasjon og på bakgrunn av dispensasjon uten tidsbegrensning, må største alminnelige tillatte vogntoglengde for vegen settes til 19,50 meter og vegen plasseres i veggruppe A eller B. Dette kan føre til et press fra transport-, bygge- og maskinentreprenørnæringen om å øke den generelt tillatte vogntoglengden for vegen til 19,50 meter.

4.3.2.3 Administrative konsekvenser for Statens vegvesen

Avhengig av hvordan majoriteten av transportørene tolker forskriften og allerede utstedte dispensasjoner uten tidsbegrensning i dag, blir det antakelig en god del flere dispensasjons-

søknader å behandle for dispensasjonsmyndigheten. I tillegg må teksten i dispensasjoner uten tidsbegrensning justeres slik at det fremgår klart hvilke veger som tillates trafikkert.

Et åpent spørsmål er hvilke konsekvenser en slik presisering får for allerede utstedte dispensasjoner uten tidsbegrensning, som etter sin ordlyd ikke er begrenset til 19,50-veger. Mulige alternativer er at alle dispensasjoner som tilsynelatende gir anledning til å trafikere alle A- og B-veger oppheves og utstedes på nytt kun for 19,50- A- og B-veger. I den grad dette anses som urimelig må det gis en overgangsordning enten i forskrift om bruk av kjøretøy eller i en generell dispensasjon gitt av Vegdirektoratet som tillater bruk av kjøretøy og vogntog som allerede har fått innvilget dispensasjon uten tidsbegrensning på alle A- og B-veger ut kjøretøyenes levetid. Kjøretøy og vogntog som får innvilget dispensasjon uten tidsbegrensning for første gang etter at revidert kapittel 5 trer i kraft, får dispensasjoner som klart gir uttrykk for at dispensasjonen kun gjelder for 19,50 A- og B-veger.

4.3.2.4 Trafikksikkerhetsmessige konsekvenser

Alle transportert med større lengde og/eller bredde enn 12,40 m og 2,55 m må ha dispensasjon med tidsbegrensning, i utgangspunktet for hver tur. Dette sikrer at det foretas en konkret vurdering i hvert tilfelle. Kravet om dispensasjon med tidsbegrensning medfører antakelig *ikke* at transportene ikke gjennomføres, men at det i dispensasjonen kan settes ekstra vilkår om for eksempel tidspunkt for transporten dersom det er nødvendig. Dispensasjonsmyndigheten kan også kreve at politiet varsles om transporten dersom de anser det som nødvendig, også for transportert som i utgangspunktet ikke er underlagt krav om ledsagelse.

4.3.4 Særlig om konsekvenser for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Vegdirektoratet planla i utgangspunktet ikke å gjøre endringer i bestemmelsene om bruk av motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil. I forslag til nytt kapittel 5, og i de foreløpige bestemmelsene i kapittel 5, er disse bestemmelsene innholdsmessig like gjeldende bestemmelser, og angir at kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning er tillatt på veger som ikke er i veggruppe IKKE. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for veger i veggruppe IKKE for de samme vektene og dimensjonene som tillates med dispensasjon uten tidsbegrensning på veger som ikke er i veggruppe IKKE.

Dersom kjøring med større dimensjoner enn tillatt etter gjeldende vedlegg 1 nr. 4 og 5 og ny § 5-4 nr. 4 og 5 kun skal være tillatt på A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 9,50 meter, vil motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter, måtte ha dispensasjon med tidsbegrensning dersom lengde og/eller bredde overstiger 12,00 og 2,55 meter, altså største tillatte lengde og bredde for motorvogn. Som beskrevet under forrige punkt må dispensasjoner som tilsynelatende gir adgang til å trafikere *alle* A- og B-veger enten trekkes tilbake og utstedes på nytt, eller gjøres til del av en overgangsordning.

4.4 Konklusjoner

Vegdirektoratet anser at det er et klart behov for å eksplisitt regulere i forskriften hvilke veger som tillates trafikkert med lengde inntil 20,00 (22,00) meter og bredde inntil 3,25 meter ved transport av udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning.

Det betyr imidlertid også at en av forståelsene må forkastes. På bakgrunn av redegjørelsen ovenfor har Vegdirektoratet kommet til at nytt regelverk må baseres på at kjøring er tillatt på alle veger i veggruppe A og B, selvsagt med de begrensninger for vekt som følger av de alminnelige bestemmelsene i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav b og eventuelle dispensasjoner uten tidsbegrensning.

Som vist knytter utfordringene ved en slik forståelse seg først og fremst til tilfellene hvor den som har klassifisert vegen, har satt veger med tillatt vogntoglengde 15,00 eller 12,40 meter i veggruppe A eller B. Eventuelle bekymringer kan imidlertid ivaretas ved at den som har ansvar for klassifisering av vegen, enten dette gjøres av kommunen selv eller med bistand fra Statens vegvesen, omklassifiserer vegen til veggruppe IKKE. Vi viser for øvrig til at det i hvert fall i 2014 er planlagt å fastsette nye veglister både for riks- fylkes- og kommunale veger på sensommeren/tidlig høst. Omklassifisering av vegen kan dermed skje svært kort tid etter at forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 trer i kraft.

Selv om Vegdirektoratet etter dette konkluderer med at forståelsen om at alle A- og B-veger tillates trafikkert uavhengig av tillatt vogntoglengde er den rette, er vi likevel svært interessert i høringsinstansenes syn på hvordan gjeldende regelverk er å forstå. Vi oppfordrer instanser både på transportør- og vegeiersiden til å fortelle hvordan de fortolker gjeldende regelverk.

Regelverket som presenteres i de følgende punktene tar utgangspunkt i denne forståelsen. For ordens skyld gir vi også en svært kortfattet presentasjon av hva slags innhold §§ 5-7, 5-8 og 5-9 nr. 2 vil ha dersom kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning skal være begrenset til A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

5. Særlig om EØS-rettslige utfordringer og muligheter

5.1 Bakgrunn

Som beskrevet i punkt 2.1 tillater direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 3 ikke at vogntog som i seg selv har større dimensjoner enn hva som er tillatt etter vedlegg I, benyttes til annen transport enn transport av udelbart gods. Direktivets 96/53/EF art. 2 første ledd trettende strekpunkt definerer udelelig last som 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 av motorvogn, tilhenger, vogntog eller semitrailervogntog som i alle henseender er i samsvar med direktivet. Kolli som ikke oppfyller disse vilkårene, er ikke å anse som udelelige. Transport av kolli som ikke er å anse som udelbare vil alltid være å anse som normaltransport og tillates etter art. 4 nr. 1 ikke med større dimensjoner enn det som fremgår av direktivets vedlegg I. Dette innebærer at transport av kolli som ikke oppfyller dette kravet, ikke kan transporteres med vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner, selv om det bare transporteres ett kolli og selv om dette kolliet i og for seg er «udelbart» ved at det ikke kan deles uten store kostnader eller fare for skade.

Videre innebærer definisjonen at gods kan være delbart i ett henseende, men ikke i et annet, altså at det kan være udelelig i lengden men ikke i bredden og omvendt. For at et kolli skal tillates transportert med et vogntog som har større lengde enn det som er tillatt for vegen, må det være udelbart *i lengderetningen*, det vil si ha så stor lengde at det ikke er mulig å transportere det innenfor største tillatte lengde for vegen. For at det skal tillates transportert

med et vogntog som uten gods har større bredde enn 2,55 m, må det være udelbart i *bredderetningen*, det vil si ha slike dimensjoner at det ikke er mulig å transportere det med mindre bredde enn 2,55 m. Skal det transporteres med et vogntog som uten gods overskrider både største tillatte lengde for vegen og bredde 2,55 m, må kolliet være udelbart både i lengde- og bredderetningen. Dette legger som vi skrev i høringsnotatet fra 2012 klare begrensninger på når det kan anvendes vogntog med større dimensjoner enn det som er tillatt for vegen.

Selv om disse begrensningene kan fremstå som i overkant strenge, er Norge gjennom våre EØS-rettslige forpliktelser faktisk avskåret fra å tillate transport av mindre, «udelbare» kolli på vogntog som overskrider største tillatte lengde og bredde.

Vegdirektoratet foreslo å innta regler som gjenspeilet dette i bestemmelsene om transport av udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, ettersom vi er forpliktet til å gjennomføre bestemmelsene i direktiv 96/53/EF i norsk rett. Region øst og Norges Lastebileier-Forbund ga i sine kommentarer uttrykk for at dimensjonene på kolliet burde være underordnet. Vi har også fått tilbakemelding fra dispensasjonsmyndigheten i Region øst om at en slik regel vil få store negative konsekvenser især for maskinentreprenører som i dag benytter lange og brede maskintraller til transport av både store og små maskiner. Etter gjeldende regelverk er slik transport uproblematisk fordi det kun stilles krav til at kolliet ikke skal kunne deles, et vilkår som uomtvistelig er oppfylt for arbeidsmaskiners vedkommende. Forslaget om å kun tillate bruk av vogntog som uten gods overskrider tillatt lengde og bredde til transport av kolli som medfører overskridelse av største tillatte lengde og bredde, innebærer at mange maskinentreprenører vil måtte anskaffe og benytte to forskjellige tilhengere avhengig av om de skal transportere en stor eller en liten arbeidsmaskin. I tillegg til kostnadene ved anskaffelse av en ekstra tilhenger vil kravet gi mye tomkjøring og dobbeltarbeid, ettersom det vanligvis benyttes både større og mindre maskiner til samme oppdrag.

Vegdirektoratet har derfor foretatt en fornyet vurdering av hvilke muligheter som ligger i direktiv 96/53/EF for å tillate transport av mindre kolli som kun oppfyller kravet til å ikke uten store vansker eller fare for skade kunne deles, på vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde og/eller bredde.

5.2 Handlingsrommet i direktiv 96/53/EF

5.2.1 De udelbare kolloenes størrelse

Selv om direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 3 i utgangspunktet forbyr at vogntog som overstiger de største tillatte dimensjoner transporterer kolli som ikke overstiger de største tillatte dimensjoner, kan det likevel argumenteres for at det finnes et handlingsrom i direktivet som til en viss grad muliggjør transport av mindre, «udelbare» kolli på enkelte typer spesialtransportvogntog. Direktivet tillater nemlig også transport med større dimensjoner enn tillatt etter vedlegg I i enkelte andre tilfeller, beskrevet i artikkel 4 nr. 4. Denne tillater transport av *delbart gods* med større dimensjoner enn tillatt etter vedlegg I dersom disse ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren. To typer transport vil oppfylle dette kravet – transport med modulvogntog, og transport med spesialkjøretøy som er innrettet slik at de kun kan utføre transport av en bestemt type gods, under forhold som innebærer at slik transport normalt ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater. I

Norge har vi så langt benyttet denne unntaksmuligheten til å tillate transport av tømmer med lengde inntil 24,00 meter.

Det kan nemlig argumenteres at vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods, kan anses som spesialkjøretøy som utfører transporter under forhold som gjør at denne vanligvis ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater. Dette gjelder især vogntog særlig innrettet for transport av en bestemt type udelbart gods, som for eksempel maskintraller. Å tillate at disse utfører transport av kolli som tilsvarer kolliene de ellers transporterer, kun med den forskjell at de er noe mindre og dermed ikke oppfyller alle direktivets vilkår for udelbarhet, kan sies å være innenfor hva artikkel 4 nr. 4 bokstav a tillater.

Som regel er det dessuten snakk om kortere transporter blant annet i anledning anleggsarbeid hvor maskinene forflyttes til en del av anlegget til en annen, eller maskiner i forskjellige størrelser flyttes mellom anlegget og oppstillingsplass. I stor grad dreier det seg også om egentransport, altså at en maskinentreprenør har anskaffet en maskinhenger dimensjonert for sin største maskin, men som også benytter denne til å forflytte mindre maskiner. Vegdirektoratet anser derfor at å tillate at maskintrallene benyttes til å forflytte maskiner som ikke har bredde over 2,55 meter ikke får konsekvenser for den internasjonale konkurransen i transportsektoren.

Den samme argumentasjonen kan også anføres for andre, mindre spesialiserte typer vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods. Her er det imidlertid større risiko for at en adgang til å transportere mindre kolli misbrukes. For å unngå dette, bør adgangen praktiseres på samme måte som i dag, altså slik at det kun tillates transport av *ett* kolli når kolliets dimensjoner ikke overstiger største tillatte lengde og/eller bredde. Denne begrensningen vil også gjelde ved transport av maskiner på maskintraller.

5.2.2 Muligheter for transport av flere udelbare kolli og samlastet delbart gods

5.2.2.1 Transport av flere udelbare kolli

Vegdirektoratet slo fast allerede i høringen av 2012 at direktiv 96/53/EF ikke er til hinder for at mer enn ett udelbart kolli transporteres av gangen.

Transport av to eller flere udelbare lastenheter som plasseres etter hverandre, innenfor tillatt lastlengde, er også å anse som transport av udelbart gods. Det samme gjelder to eller flere udelbare lastenheter som plasseres ved siden av hverandre, innenfor tillatt bredde, det vil si 2,55 meter. At slik transport skulle være tillatt etter norsk regelverk, fremgikk også motsetningsvis av forslag til definisjon av udelbart gods, tredje ledd at slik transport, ved at

«Med mindre annet følger direkte av denne forskriften, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet eller 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 eller vogntoget med dette overskrider største tillatte bredde for offentlig veg.»

I forslagens § 5-6, som tilsvarer § 5-7 endelig versjon av nytt kapittel 5, ga vi nærmere regler for hvordan slik transport skulle foregå, både med hensyn til plassering av flere udelbare kolli, og i hvilke tilfeller man hadde anledning til å utføre slik transport med vogntog som uten gods overstiger største tillatte lengde og/eller bredde. Sistnevnte var imidlertid basert på den

strengt forståelsen av direktivets unntaksregler jf. punkt 4.1. Som drøftet i punkt 4.2.1 trenger ikke våre nasjonale bestemmelser å være fullt så strenge med hensyn til hvilke vogntog som tillates brukt. Vilkårene for *plassering* av flere udelbare kolli må derimot samsvare med direktivet.

Også denne versjonen av forslag til regler om transport av mer enn ett udelbart kolli vil derfor inneholde vilkår for plassering av flere udelbare kolli, som presiseringer av konseptet som omtales i definisjonen av udelbart gods. Flere udelbare kolli som hver for seg har slik bredde at de ikke kan transporteres innenfor tillatt lastlengde etter direktivet, kan plasseres ved siden av hverandre inntil 2,55 meters bredde, altså tillatt bredde ved transport av delbart gods. Tilsvarende kan transport av flere udelbare kolli som hver for seg har slik bredde at den minste oppnåelige bredden er mer enn 2,55 meter, kan plasseres etter hverandre inntil de lastlengder som tillates etter direktivet, altså 12,00 m + 2,04 m ved transport med semitrailervogntog og 15,65 meter ved transport med lastebil og slep- eller påhengsvogn. Både ved transport av lange og brede kolli tillates også plassering i høyden innenfor de samme lengder og bredder.

Begrensningene i tillatt plassering er særlig viktige ved transport av flere udelbare kolli med vogntog som uten gods overstiger tillatt lengde og/eller bredde. Selv om vogntoget uten gods har bredde opp mot 3,00 meter, tillates lange, udelbare kolli likevel ikke plassert i bredde mer enn 2,55 meter. På samme måte vil det heller ikke være anledning til å plassere brede kolli etter hverandre i hele lasteplanetets lengde dersom dette overstiger 12,00 m + 2,04 m/15,65 meter.

Disse reglene samsvarer med både danske og finske regler, både med hensyn til krav til kollienes størrelse og plassering. Den danske særtransportbekendtgørelsen § 23 stk. 1 og 3, krever at «*Transport, som nødvendiggjør overskridelse af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen, må kun foregå, såfremt godset er udeleligt i den pågældende dimension eller ikke uden væsentlig vanskelighed kan adskilles, og såfremt der kun transporteres ét stykke gods...*» og tillater at det «*Ved transport af gods, der er for langt, bredt eller højt, ... medbringes yderligere udeleligt, langt, bredt eller højt gods, såfremt godset ikke medfører yderligere overskridelse af bestemmelserne i dimensionsbekendtgørelsen.*»

Det finske Kommunikationsministeriets förordning om specialtransporter och specialtransportfordon 19 § *Transport av flere föremål vid samma transport* nr. 1 tillater kun at «*Flera odelade föremål får transporteras samtidigt ... om de transporterade föremålen separat lastade medför att den längd, bredd eller höjd som allmänt tillåts på väg överskrids. Någon annan dimension eller massa som allmänt tillåts på väg får inte överskridas genom att de transporterade föremålen placeras ovanpå, bredvid eller efter varandra.*»

De norske reglene blir nødvendigvis noe mer omfattende da vi også må ta høyde for at det norske vegnettet er inndelt i tre forskjellige kategorier med hensyn til tillatt vogntoglengde for vegen. Dette er nærmere omtalt i punkt 6.3.

5.2.2.2 Samlasting av udelbart og delbart gods

At direktiv 96/53/EF gir adgang til å transportere mer enn ett udelbart kolli, er som vist i forrige punkt klart nok. Som beskrevet i punkt 4.2.1 anser vi også vi at handlingsrommet kan strekkes såpass at vi kan tillate transport av ett mindre, «udelbart» kolli. Transport av kolli som verken oppfyller kravet til størrelse eller udelelighet, og som i og for seg like enkelt kan

transporteres på et helt vanlig vogntog som ikke overskrider de tillatte dimensjonene etter direktivet, er i utgangspunktet problematisk. At direktivet også kan være til hinder for at man laster udelbart og delbart gods sammen på vogntog som uten gods ikke overstiger tillatt lengde og bredde etter vedlegg I, er ikke like klart. Imidlertid har *transporten som sådan* større dimensjoner enn hva som er tillatt etter vedlegg I, og da tillater prinsippet i artikkel 4 nr. 3 egentlig bare transport av udelbart gods.

Sett hen til formålet med direktivet, som er å unngå konkurransevridninger i transportsektoren, kan det på den andre siden argumenteres at så lenge man ikke tillater at det delbare godset plasseres utenfor den tillatte lasteflaten i henhold til vedlegg I, gis ikke transportørene som utfører transport av udelbart gods noen konkurransefordel. Dette gjelder både ved transport med vogntog som uten gods er innenfor de største tillatte dimensjoner, og vogntog som overskrider disse dimensjonene.

Gode grunner taler også for at når transporter med lengde eller bredde enn tillatt etter direktivets vedlegg I uansett er på vegen for å transportere kolli som faktisk oppfyller direktivets vilkår, bør det til en viss grad være mulig å utnytte eventuell resterende lastekapasitet, innenfor direktivets grenser, til transport av delbart gods. Man muliggjør en langt mer rasjonell utnyttelse av vogntogenes lastekapasitet, som igjen reduserer antall transporter som må gjennomføres, med de gunstige miljø- og trafikksikkerhetsmessige konsekvenser dette gir. I direktivets sammenheng vektlegges disse argumentene normalt ikke, men ettersom man ikke overskrider den alminnelig tilgjengelige lasteflaten etter direktivet, anser vi at argumentene gyldig kan anføres. De vil derimot ikke kunne anføres for at man, ved transport med spesialtransportvogntog som uten gods overskrider tillatt lengde, bredde eller begge deler, skal kunne utnytte tilgjengelig lasteflate også utover hva direktivet tillater.

Vi ser også at flere av våre naboland har regler som tillater denne typen transport, til tross for at de er bundet av de samme EØS-rettslige forpliktelsene som Norge.

Den danske særtransportbekendtgørelsen § 23 stk. 4 uttaler at

«Ved transport af gods, der er for langt, bredt eller højt, kan der medbringes yderligere deleligt gods på følgende vilkår:

- 1) Der må ikke udnyttes længresadflade end 13,6 m på (blok)sættevogn og 15,65 meter på (blok)påhængsvogn.*
- 2) Der må ikke udnyttes større bredde end 2,55 m fordelt ligeligt fra køretøjets midterlinje, og det øverste punkt af det yderligere gods må ikke være højere end 4,00 m over vejbanen, og*
- 3) Bestemmelserne om vægt og akseltryk i dimensionsbekendtgørelsen må ikke overskrides.»*

«Blokvogn» tilsvaremer mer eller mindre det som i denne høringen omtales som «spesialtransportvogntog», altså vogntog som i seg selv har slik lengde og/eller bredde at de ikke kan kjøre på offentlig veg etter de alminnelige bestemmelsene om tillatt lengde og bredde. Bestemmelsen regulerer således både samlasting på spesialtransportvogntog og vanlige vogntog.

I den finske Förordning om specialtransporter og specialtransportfordon 19 § *Transport av flere föremål vid samma transport*, reguleres både transport av flere udelbare kolli og av samlasting av udelbart og delbart gods. Etter 19 § nr. 2 tillates samlasting av delbart gods så lenge det delbare godset ikke overskrider alminnelig tillatt lengde, bredde og høyde. Etter nr.

3 tillates samlastning av delbart gods også når det udelbare godset er så stort at det må transporteres på et spesialtransportvogntog. Det delbare godset skal da være plassert innenfor de alminnelig tillatte dimensjoner. Videre er man i nr. 4 faktisk såpass liberale at man også tillater samlastning av delbart gods når transporten skjer med dispensasjon for vekt, så lenge det delbare godset veier maksimalt 20 % av vekten til det udelbare kolliet.

Vilkåret for at man ved transport av udelbart gods samtidig skal kunne transportere delbart gods, er som beskrevet at man ikke under noen omstendighet skal oppnå større lastekapasitet for delbart gods enn om man hadde utført en transport som i alle henseender er i overensstemmelse med direktivets vedlegg I. Dette betyr at det delbare godsets bredde ikke skal overstige 2,55 meter, og at lastlengden ikke skal overskride 12,00 + 2,04 meter (king-pin til bakre begrensning + king-pin til et vilkårlig punkt foran på lastbæreren) ved transport med semitrailervogntog og 15,65 meter ved transport med motorvogn og slep- eller påhengsvogn. Man vil likevel ikke ha hele denne lasteflaten tilgjengelig – ved transport av ett eller flere lange, udelbare kolli skal de udelbare kollienes og de delbare kollienes samlede bredde ikke overstige 2,55 meter. Det delbare godset kan plasseres bakover inntil 12,00 meter fra king-pin. Ved transport av ett eller flere brede udelbare kolli skal det/de udelbare og delbare kollienes samlede lengde ikke overstige 12,00 + 2,04 m/15,65 meter. Det delbare godset kan plasseres med bredde inntil 2,55 meter.

På samme måte som ved transport av flere udelbare kolli, vil disse prinsippene gjelde med visse modifiseringer som følge av at vi i Norge har veger med tillatt vogntoglengde 19,50, 15,00 og 12,40 meter. Dette er nærmere omtalt i punkt 6.4

At vi har adgang til å tillate samlastning av udelbart og delbart gods, innebærer ikke at vi i norsk regelverk må tillate denne typen transporter, og i den grad vi ønsker å tillate det, er det ikke gitt at transportene bør tillates uten dispensasjon. Dette er også nærmere beskrevet i punkt 6.4

6. Forslag til nye bestemmelser – begrepsbruk og overordnede prinsipper

6.1 Innledende kommentarer

I det følgende redegjøres det for en rekke overordnede prinsipper som vil ligge til grunn for reglene som presenteres i punkt 7 til 9.

I høringen av 2012 ble det foreslått flere justeringer i de største tillatte dimensjoner ved transport av udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning. De foreslåtte endringene, som innebar at vogntog bestående av motorvogn med enten semitrailer særlig innrettet for transport av (tungt) udelbart gods (altså «svanehalssemitrailer) med styrbar aksel på semitraileren eller plattformtilhenger særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods ble økt fra 20,00 til 22,00 meter, mens tilsvarende semitrailer uten styrbar aksel beholdt største tillatte lengde 20,00 meter. Et par instanser ga i sine kommentarer uttrykk for at disse dimensjonene burde vært økt ytterligere. Vegdirektoratet har i vår høringsoppsummering datert 5. mars 2014 ikke tatt disse innspillene til følge. Drøftelsen i det følgende tar derfor utgangspunkt i at største tillatte lengde og bredde ved transport av udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning er 22,00/20,00 og 3,25 meter. Vi

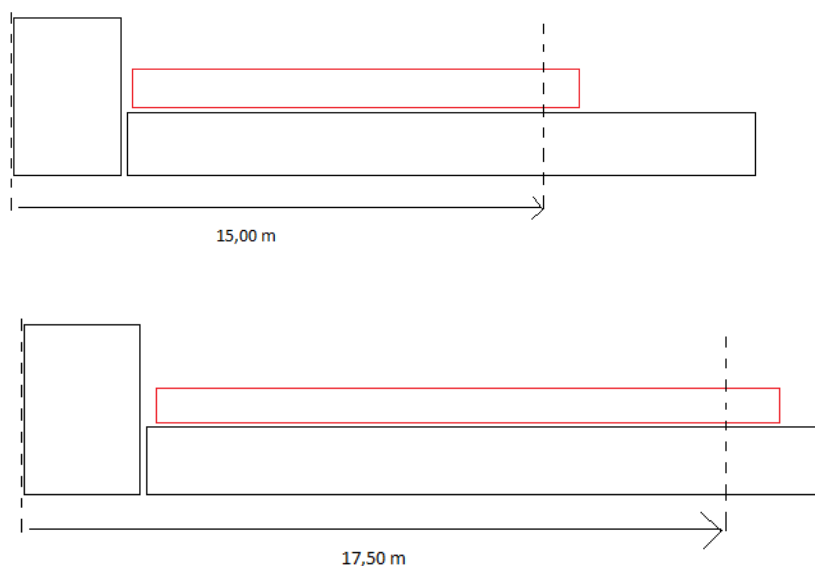
foreslår ingen ytterligere økninger i nærværende høring og innspill til høringen om slike økninger kan heller ikke påregnes vurdert i høringsoppsummeringen.

For enkelhets skyld benyttes i det følgende uttrykket «spesialtransportvogntog» om vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods med større lengde og/eller bredde til å kunne kjøre på offentlig veg etter de alminnelige bestemmelsene om tillatte dimensjoner, altså kjøretøyene som i gjeldende vedlegg 2 nr. 2 bokstav a og b omtales som «Trekkbil med plattformtilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods (f.eks. transformator)» og «Trekkbil med svanehalssemitrailer med/uten styrbar aksel på semitraileren». Tilsvarende brukes betegnelsen «vanlige vogntog» om kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overskrider bredde 2,55 meter og de lengder som er tillatt på 19,50-veg etter gjeldende vedlegg 1 pkt. 4 og ny § 5-4 nr. 4.

6.2 «Større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen»

Transport av udelbar(e) lastenhet(er) med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen omtales i § 5-7 nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b til d. I det følgende redegjøres det for hvordan disse uttrykkene skal forstås.

Forskriftsteksten angir ikke nærmere hva som menes med større lengde og større bredde enn tillatt for vegen. Ettersom «udelbart gods» er definert i § 5-2 bokstav c anser vi det i utgangspunktet som unødvendig å gjenta i § 5-7 at det dreier seg om kolli som har slik lengde at det ikke er mulig å transportere det etter de alminnelige lengdebestemmelsene for offentlig veg. «Tillatt lengde for vegen» viser for *både* til § 5-4 nr. 4, som angir største tillatte vogntoglengde for 19,50-, 15,00- og 12,40-veger, og bestemmelser om lastlengder, og til den alminnelig tillatte vogntoglengden som oppgis i riksveglisten og veglister for fylkes- og kommunale veger. Kravet er ikke at kolliet i seg selv skal være lengre enn tillatt lengde for vegen, men at kolliets bakerste punkt ligger lenger bak det forreste punktet på vogntoget enn tillatt vogntoglengde for vegen. Ved at det henvises til største tillatte lengde for vegen, åpner bestemmelsen dermed for transport av kolli som ikke nødvendigvis medfører overskridelse av tillatt vogntoglengde på en 19,50-veg, men som er for langt til å transporteres etter de alminnelige bestemmelsene på en 15,00- eller 12,40-metersveg.



Tilsvarende viser «største tillatte bredde for vegen» til § 5-4 nr. 5, som angir største tillatte bredde for offentlig veg som 2,55 meter med mindre lavere bredde er angitt enten i veglisten eller på trafikkskilt. De alle fleste veger med lavere tillatt bredde enn 2,55 meter vil nok være satt i veggruppe IKKE og dermed ikke kunne trafikkeres etter § 5-7, men for ordens skyld vises det likevel til «tillatt bredde for vegen» og ikke til «bredde 2,55 meter».

Videre må kravet til kolliets bredde sees i sammenheng med definisjonen av udelbart gods i § 5-2 bokstav c. Vilåret er etter definisjonen at kolliets minste oppnåelige bredde skal være større enn tillatt bredde for vegen. Det er altså ikke tillatt at et kolli som er for eksempel 3,20 m x 2,40 m plasseres med bredsiden i fartsretningen, ettersom det er fullt mulig å utføre transporten innenfor tillatt bredde. . Vilåret må ikke tolkes så strengt at det aldri er adgang til å transportere kolli som ikke er minst 2,56 x 2,56 meter, kan kolliet for eksempel sikres bedre ved å plasseres på tvers, er dette selvsagt tillatt. Det vi først og fremst tar sikte på å utelukke er at muligheten til å transportere *flere* brede kolli, som beskrives lenger ned, unyttes ved å plassere kolli som kunne vært transportert lovlig hver for seg, på tvers med bredde over 2,55 meter.

Et udelbart kolli med større lengde og større bredde enn tillatt for vegen, vil *både* ha slik lengde at største tillatte vogntoglengde for vegen overskrides, *og* bredde over 2,55 meter. Hvorvidt transporten skjer i henhold til pkt. 2 eller pkt. 3, vil avhenge av tillatt vogntoglengde for vegen. Et kolli som gir vogntoglengde for eksempel 19,00 meter transporteres på 19,50-veg som et kolli som er for bredt men ikke for langt, mens det på en 12,40- eller 15,00-veg er *både* for langt *og* for bredt. Ved transport av ett kolli har dette skillet kun teoretisk betydning, mens det ved transport av flere (brede) kolli vil være avgjørende for om transporten tillates utført uten dispensasjon eller om det kreves dispensasjon med tidsbegrensning.

6.3 Transport av og tillatt plassering for flere udelbare kolli

Transport av mer enn ett udelbart kolli vil være tillatt uten dispensasjon både med spesialtransportvogntog og med kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overstiger de største tillatte dimensjoner. Prinsippene for hvordan slik transport skal foregå vil være de samme, selv om ikke alle kjøretøy vil ha anledning til å transportere alle typer kolli.

Reglene som skisseres i det følgende innebærer at ikke hele vogntogets tilgjengelige lasteflate kan fylles med udelbare kolli. Dette kan selvsagt argumenteres å ikke gi optimal utnyttelse av transportmateriellet, men Vegdirektoratet anser at disse begrensningene er nødvendige av flere grunner. Som drøftet i punkt 5.2.2.1 legger direktiv 96/53/EF føringer for hvordan slik transport kan skje, ved at flere lange kolli ikke kan transporteres med større bredde enn 2,55 meter, og flere brede kolli ikke tillates transportert med større lastlengde enn tillatt (13,61 meter på semitrailervogntog og 15,65 meter på motorvogn med slep- eller påhengsvogn).

6.3.1 Transport av flere udelbare kolli med større lengde enn tillatt for vegen

Transport av flere kolli som hver for seg gir større lengde enn tillatt for vegen vil være tillatt etter § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 2 og nr. 3 bokstav b pkt. 2. Slik transport er altså *ikke* tillatt verken med motorvogn eller med motorvogn med slep- eller påhengsvogn.

Kolliene kan plasseres ved siden av hverandre i bredde inntil 2,55 meter. For vogntog som uten gods har bredde 2,55 meter, betyr dette strengt bare tatt at kolliene ikke kan stikke ut på vogntogets sider. Har tilhengeren noe mindre bredde enn 2,55 meter, tillates godset å stikke ut. Selv om forskriften ikke uttaler dette direkte, må det innfortolkes et krav om at kolliene skal plasseres midt på tilhengeren. På tilhengere som kan ha bredde uten gods inntil 3,00 meter, må transportøren forsikre seg om at kolliene kun tar opp inntil 2,55 meter av tilhengerens bredde.

Gjeldende regelverk inneholder tilsvarende begrensninger. Det kan ikke gis dispensasjon for transport av «flere kolli i bredden eller lengderetningen hvis bredden eller lengden derved overskrides».

6.3.2 Transport av flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen

I motsetning til transport av flere lange, udelbare kolli, kan transport av flere udelbare kolli som hver for seg har minste oppnåelige bredde mer enn 2,55 meter utføres med alle kjøretøy og vogntog som beskrives i § 5-7 nr. 2 og 3 (selvsagt med unntak av vogntogene som har største tillatte bredde med gods 2,55 meter). Flere brede, udelbare kolli kan dermed også transporteres med motorvogn og med motorvogn med slep- eller påhengsvogn, da disse er egnet for transport av brede kolli.

Som nevnt begrenser direktiv 96/53/EF hvor stor lasteflate man har tilgjengelig ved plassering av flere brede, udelbare kolli etter hverandre. I tillegg medfører vårt særegne norske regelverk, hvor det opereres med tre forskjellige tillatte vogntoglengder for vegen, at det må gis tilsvarende begrensninger for hvor langt bakover brede kolli tillates plassert på veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter. Bestemmelsene om transport av flere udelbare kolli vil påpeke at flere brede, udelbare kolli kan plasseres etter hverandre *inntil tillatt lengde for vegen*.

Formuleringen «tillatt vogntoglengde for vegen» innebærer både en henvisning til de alminnelige bestemmelsene om tillatt kjøretøy- og vogntoglengde i § 5-4 nr. 4, og til veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.

For 19,50-vegenes vedkommende får formuleringen den konsekvens at selv om *lastlengden* isolert sett ligger innenfor hva som er tillatt etter direktiv 96/53/EF og § 5-4 nr. 4 bokstav b, er transporten likevel ikke tillatt dersom lastens bakerste punkt ligger mer enn 19,50 meter (motorvogn med slep- eller påhengsvogn)/17,50 meter (semitrailervogntog) bak vogntogets forreste punkt. På en 15,00-veg kan de brede kolliene plasseres etter hverandre så lenge det bakerste punktet på det bakerste kolliet ligger maksimalt 15,00 meter bak vogntogets forreste punkt. Tilsvarende vil gjelde for 12,40-veger. Vogntogets resterende lasteflate skal være tom.

6.3.3 Transport av flere kolli som både har større lengde og bredde enn tillatt for vegen

Bestemmelsene om transport av flere udelbare kolli uten dispensasjon vil omtale «*Flere udelbare lastenheter med større lengde eller bredde enn tillatt for vegen*». Dette utelukker transport av flere udelbare kolli som hver for seg både overstiger største tillatte lengde og bredde for vegen, som dermed kun tillates med dispensasjon med tidsbegrensning. Årsaken er at slike kolli som utgangspunkt skal skråstilles, jf § 5-2 bokstav c annet ledd. Å kreve

dispensasjon med tidsbegrensning for transporten hindrer omgåelse av dette kravet ved at dispensasjonsmyndigheten kan vurdere konkret i hvert tilfelle hvorvidt de omsøkte kolliene kan skråstilles eller ikke. Kun dersom dispensasjonsmyndigheten kommer til at dette ikke er tilfelle, og lasten kan sikres på en tilfredsstillende måte, vil dispensasjon kunne innvilges.

6.3.4 Transport av flere udelbare kolli når alminnelig tillatte vekter overskrides

Paragraf 5-7 om transport uten dispensasjon stiller som absolutt vilkår at de største tillatte vekter etter § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Transport av både ett og flere udelbare kolli uten dispensasjon forutsetter altså at de største tillatte vekter for vegen ikke overskrides. Ved dispensasjon uten tidsbegrensning tillates transport av *ett* udelbart kolli med gitte dimensjoner etter § 5-8 nr. 2, men ikke flere. Dennes bokstav b vil uttale helt klart at det ikke tillates transportert flere udelbare kolli, dersom de alminnelig tillatte vekter overskrides. Unntaket, i den grad det kan kalles et unntak, er tilfellene hvor deler *demonteres* fra hovedkolliet for å redusere kolliets dimensjoner. Fordi § 5-8 nr. 2 ikke tillater at det transporteres mer enn ett udelbart kolli, kan det heller ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning etter § 5-9 for transport av mer enn ett kolli, og heller ikke til samlasting av tilhørende delbart gods, dersom vektene overskrider det som er alminnelig tillatt. Dette er en ren videreføring av gjeldende regelverk og praksis.

6.4 Samlasting av udelbart og delbart gods

6.4.1 Spesialtransportvogntog – vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2

De danske og finske reglene er som vist ganske liberale med hensyn til adgangen til å samlaste udelbart og delbart gods, både på spesialtransportvogntog og vanlige vogntog. Vegdirektoratet kan imidlertid ikke anbefale et like liberalt regelverk i Norge. Dette skyldes særlig at (store deler av) det norske vegnettet er av en helt annen standard enn i våre naboland. Vi anser derfor at vi har et større behov i Norge for å begrense trafikken med store spesialtransportvogntog.

Videre er det dessuten en fare for at en uregulert adgang til å samlaste udelbart og delbart gods på spesialtransportvogntog legger til rette for *økt bruk* av store spesialtransportvogntog. Dersom slik transport uten videre er tillatt, kan transportørene i teorien utføre all sin transport med spesialtransportvogntog, så lenge vogntoget også transporterer minst ett langt eller bredt udelbart kolli. Forskriften stiller strengt tatt ikke noe krav om at det udelbare kolliet, for eksempel et rør, på noe tidspunkt må losses, så lenge man befinner seg på veger som ikke er i veggruppe IKKE. Ved å til enhver tid ha ett langt, smalt udelbart kolli på vogntoget som i seg selv ikke tar opp noe særlig av lasteflaten, kan transportørene benytte et vogntog med total lengde 22,00/20,00 meter og bredde 3,00 meter til transport av delbart gods på alle veger som ikke er i veggruppe IKKE. Transportørene får i og for seg ikke noe større lastvolum enn om de hadde benyttet et vanlig vogntog på 19,50-veg (lastebil på 12,40-veger eller vogntog med kort tilhenger på 15-veger), men de unngår å i det hele tatt måtte anskaffe slike kjøretøy. Dette tilsier at det i alle fall må kreves dispensasjon før samlasting kan tillates.

På bakgrunn av disse vurderingene har vi for spesialtransportvogntogenes vedkommende valgt å tillate samlasting av udelbart og delbart gods på bakgrunn av *dispensasjon med tidsbegrensning*. I tillegg vil det presiseres at ikke enhver type delbart gods tillates transportert. Kun kolli som hører til det eller de udelbare kolliene vil tillates transportert. I søknad om slik dispensasjon må det spesifiseres hva slags delbart gods det dreier seg om. Det

vil deretter være opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn å avgjøre om det angitte godset hører til eller har logisk sammenheng med hovedkolliet. Typiske eksempler vil være en ekstra skuffe eller pigg til en arbeidsmaskin, i tillegg til det som demonteres av hensyn til transportens høyde eller bredde. En pall med stein, selv om steinene kanskje skal legges med maskinen som transporteres, hører derimot ikke til maskinen og vil ikke kunne få dispensasjon etter denne bestemmelsen. For å unngå usikkerhet i kontrollsituasjoner, må det fremgå klart av dispensasjonen hva slags delbart gods som eventuelt tillates samlastet.

En annen type samlasting som bør nevnes særskilt er muligheten for å gi dispensasjon for transport av en arbeidsmaskin som overskrider tillatt bredde, og en maskin som ikke overstiger tillatt bredde. *Én* slik maskin, og for så vidt også *ett* annet kolli som ikke uten store kostnader eller fare for skade kan deles, tillates transportert uten dispensasjon på vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde og/eller bredde. Ettersom det vil være anledning til å transportere *to* brede anleggsmaskiner jf. punkt 6.3.2, bør det også være anledning til å gi dispensasjon for å transportere en slik mindre maskin (eller ett tilsvarende mindre kolli) sammen med en eller flere brede maskiner.

Ved at det kreves dispensasjon med tidsbegrensning for samlasting med spesialtransportvogntog, unngår man videre at vogntoget kjører «omveier» for å plukke opp eller laste av delbart gods. For at et delbart kolli skal kunne anses å «høre til» hovedkolliet, må det normalt lastes på samme sted som hovedkolliet. Det må ikke nødvendigvis være et absolutt krav at lastested er det samme, men hvor store omkjøringer som skal godtas vil måtte vurderes konkret. At det skal losses på samme sted er selvsagt.

Det er viktig å påpeke at dispensasjonsmyndigheten har adgang til å gi tidsbegrensede dispensasjoner som ikke bare gjelder for én tur. Især i forbindelse med utbyggingsprosjekter kan det være aktuelt å gi en felles, tidsbegrenset dispensasjon for samlasting av udelbart gods og delbart gods som skal benyttes i forbindelse med utbyggingen. Transportørene skal ikke være nødt til å søke dispensasjon for *hver* tur i slike situasjoner. Det er heller ikke rasjonell utnyttelse av arbeidskapasiteten hos dispensasjonsmyndigheten. Dispensasjonene kan da gis til alle vogntog som utfører transport i forbindelse med prosjektet og for hele prosjektets varighet, eller være mer detaljerte både med hensyn til transportør, tidsrom og typen delbare kolli.

Dersom det innvilges dispensasjon med tidsbegrensning for transport av delbart gods sammen med det eller de udelbare kolliene, skal det delbare godset plasseres i henhold til de samme reglene som ved samlasting på vanlige vogntog, altså innenfor tillatt vogntoglengde for vegen og bredde 2,55 meter. Bakgrunnen for disse begrensningene redegjøres for i punkt 6.2.4.3.

6.4.2 På «vanlige» vogntog – kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3

Som beskrevet ovenfor begrenser direktiv 96/53/EF mulighetene for å tillate transport av delbart gods med spesialtransportvogntog. For de vanlige vogntogenes vedkommende er det langt mindre betenkelig å tillate samlasting av udelbart og delbart gods, ettersom disse vogntogene jo allerede har adgang til å transportere delbart gods. Forutsetningen må selvsagt være at det delbare godset ikke overskrider tillatt lastlengde og bredde etter direktivets Vedlegg I. Å tillate transport av delbart gods sammen med det udelbare godset, legger også opp til en mer rasjonell utnyttelse av vogntogenes lastekapasitet. Det kan neppe sies å være rimelig at man, dersom man har en et fullt vogntog, og i tillegg skal ha med seg en flaggstang, skal måtte laste av alt det andre godset bare fordi flaggstangen er 50 cm lengre enn tillatt.

Til forskjell fra samlasting som skjer på spesialtransportvogntog, tillates samlasting av udelbart og delbart gods på vanlige vogntog uten dispensasjon. Det vi først og fremst ønsker å unngå ved samlasting med spesialtransportvogntog er at disse vogntogene benyttes på offentlig veg oftere enn strengt tatt er nødvendig. Dette hensynet gjør seg ikke gjeldende for transporter som skjer med vanlige vogntog. En mulig negativ konsekvens er at enkelte transportører også her vil utnytte muligheten til å bruke et 17,50 meter langt semitrailer-vogntog til alminnelig transport av delbart gods på 12,40- og 15-veg som ikke er i veggruppe IKKE hvis de hele tiden har et langt, udelbart kolli på tilhengeren. Vi antar imidlertid at dette ikke er særlig praktisk all den tid man jo ikke har denne adgangen på veger i veggruppe IKKE. Med de restriksjoner som legges på tilgjengelig lastlengde og bredde går vi også utfra at det er vel så praktisk å faktisk benytte kjøretøy som kan trafikkere den aktuelle vegstrekningen etter de alminnelige bestemmelsene om tillatt lengde for 12,40- og 15-veg i gjeldende vedlegg 1 nr. 4 og ny § 5-4 nr. 4.

6.4.3 Prinsipper for plassering av samlastet delbart gods

Den danske Særtransportbekendtgørelsen tillater som beskrevet at delbart gods transporteres sammen med delbart gods innenfor alminnelig tillatt lastlengde og bredde (og høyde, men ettersom vi ikke har noen generell høydebegrensning i Norge får vi ingen parallell til denne reglen i vårt regelverk). Vegdirektoratet har valgt å formulere våre bestemmelser om samlasting etter samme prinsipp, likevel med enkelte justeringer for å gjøre bestemmelsene enklere både å forstå for brukerne og å håndheve for kontrollørene. Det norske regelverket blir dessuten noe mer komplisert da vi i motsetning til våre naboland opererer med forskjellige tillatte kjøretøy- og vogntoglengder avhengig av hvilken veg man befinner seg på. Som følge av denne inndelingen vil hvor stor tilgjengelig lastlengde man har avhenge av om man befinner seg på en 19,50-veg, en 15,00-veg eller en 12,40-veg.

EØS-rettslig er det egentlig ingenting i vegen for å tillate samlasting innenfor lastlengde 13,61/15,65 meter også på 15,00- og 12,40-veger, ut over at man kanskje kommer i konflikt med det mer generelle prinsippet om konkurransevilkår i den norske transportsektoren samt å begrense bruken av 19,50/17,50 meter lange vogntog på vegstrekninger med lavere tillatt vogntoglengde, har vi valgt å begrense hvor stor del av tilgjengelig lastflate som tillates benyttet.

Som vi skriver i punkt 6.2.4.1, krever reglene om transport av udelbart gods strengt tatt ikke at det udelbare godset på noe tidspunkt losses. Uten en begrensning i hvor stor del av vogntogets lastlengde som tillates brukt, vil en transportør lovlige kunne utføre transport med samme lastvolum som på en 19,50-veg også på 15,00- og 12,40-vegene. En slik praksis undergraver formålet med å klassifisere en veg som 12,40- eller 15,00-veg og er på ingen måte ønskelig.

Bestemmelsene om samlasting vil derfor understreke at delbart gods skal være plassert innenfor tillatt lengde for vegen. Formuleringen skal leses på samme måte som når den benyttes til å regulere hvor langt bak på vogntoget brede udelbare kolli tillates plassert, som beskrevet i punkt 6.2.2.1.

6.5 Returtransport

Et par instanser spilte inn ønske om at det skal være lov til å transportere returgoods så lenge returgodset plasseres innenfor tillatt lastlengde og bredde for vegen. Kommentarene ble avgitt i tilknytning til forslagetets bestemmelser om vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner, men er også aktuelt for andre kjøretøys og vogntogs vedkommende.

Det kan for så vidt argumenteres at en adgang til å utføre returtransport med gods plassert innenfor tillatt lastlengde og bredde for vegen gir en bedre utnyttelse av lastekapasiteten til vogntogene når disse uansett må kjøre tilbake til oppstillingsplassen. Vegdirektoratet ønsker likevel ikke å tillate denne typen transport. Som diskutert i 5.2.1 tillater ikke direktiv 96/53/EF transport av gods som ikke er udelbart i direktivets forstand på vogntog som uten gods er over tillatt lengde og bredde i henhold til direktivets vedlegg I. Videre ser vi ikke for oss at returgodset lastes på nøyaktig samme sted som det udelbare godset losses, og losses av på spesialtransportvogntogets oppstillingsplass. Som beskrevet ønsker vi ikke at de store spesialtransportvogntogene benyttes på offentlig veg i større utstrekning enn nødvendig. Omveien disse vogntogene normalt vil kjøre for å losse returgodset taler derfor mot å tillate returtransport. Med mindre man stiller helt konkrete krav til laste- og lossested vil man dessuten skape en vanskelig grensdragning mellom hva som er og hva som ikke er å anse som returtransporter.

En instans (eller flere) var først og fremst opptatt av at man må ha anledning til å transportere ledsagerbilen på tilbaketuren. Dette vil være tillatt uten dispensasjon, forutsatt at vegen ikke er i veggruppe IKKE, gjennom den foreslåtte regelen i § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 3 om at én lastenhet som kun oppfyller kravet til ikke å kunne deles, likevel tillates transportert på vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner. Annen returtransport av for eksempel stykkgoods vil ikke være tillatt.

Kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3, altså kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner etter § 5-4, tillates for så vidt å utføre «returtransport», forutsatt at kjøretøyet/vogntoget, *med gods*, ikke overstiger de alminnelig tillatte dimensjonene for vegen. På veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter kan motorvogn med slep- eller påhengsvogn utføre returtransport med lastlengde 15,65 meter, mens det, med mindre det kan trekkes sammen tilstrekkelig til å komme innenfor 15,00 eller 12,40 meter, ikke transportere returgoods på veger med slik tillatt vogntoglengde. Det samme gjelder semitrailervogntog. Motorvogner som uansett ikke kan ha lengde verken uten eller med gods over 12,00 meter, kan selvsagt også transportere returgoods. Egentlig dreier det seg ikke om returtransport, fordi transporten utføres etter de alminnelige bestemmelsene om tillatte dimensjoner.

7. Forslag til § 5-7

7.1 § 5-7 innledende tekst

Angis innledningsvis at transportene kan foregå på veger i som ikke er i veggruppe IKKE. Dette er egentlig kun en ren videreføring av den innledende teksten til tabellen i gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b. Det kan dermed kjøres med dimensjonene som angis i tabellen på alle veger som er i veggruppe A og B, uavhengig av om vegen har tillatt vogntoglengde 19,50 meter, 15,00 meter eller 12,40 meter.

7.2 § 5-7 nr. 1 Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Både materielt innhold og ordlyd er mer eller mindre tilsvarende som i forslaget fra 2012. Det angis at motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan trafikkere offentlig veg med dimensjoner som angitt i tabellen. Etter ønske fra en høringsinstans har Vegdirektoratet presisert at slike motorvogner ikke kan transportere gods dersom deres vekter og/eller dimensjoner overstiger det som er alminnelig tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.

7.3 § 5-7 nr. 2 Vogntog spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods

Paragraf 5-7 nr. 2 tilsvarer 2012-forslagets § 5-6 nr. 2. Mens nr. 2 bokstav a både i materielt innhold og ordlyd er mer eller mindre samsvarende med den tilsvarende bestemmelsen i 2012-forslaget, vil bokstav b avvike fra 2012-forslaget på flere punkter.

7.3.1 § 5-7 nr. 2 innledende tekst og bokstav a

Bestemmelsen angir innledningsvis at vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner etter § 5-4, tillates brukt med større dimensjoner enn tillatt etter denne bestemmelsen og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, både ved kjøring uten gods og ved transport av udelbart gods. Deretter angis de største tillatte dimensjoner med og uten gods i tabellen.

7.3.2 § 5-7 nr. 2 bokstav b – transport av ett og flere udelbare kolli

Bokstav b er sterkt omarbeidet fra 2012-forslaget. Vegdirektoratet mottok tilbakemeldinger både om at forskriftsteksten var vanskelig å forstå og at instansene enten ikke ønsket at det skulle stilles krav til kollienes størrelse, eller mente de foreslåtte kravene ga urimelige utslag for transportørene. Vegdirektoratet har derfor justert både ordlyden og innholdet.

7.3.2.1 § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 1 – transport av ett udelbart kolli

Dette punktet gir hovedregelen om transport med vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner for vegen, nemlig at det tillates transport av ett kolli som enten er for langt, for bredt eller både for langt og for bredt til å transporteres etter de alminnelige bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner. Vi har valgt formuleringen «[Innenfor dimensjonene med gods som oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert ...] Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen». I motsetning til forslaget av 2012 stilles det ikke vilkår om at det må være samsvar mellom hvilken tillatt dimensjon *vogntoget* og *kolliet* overstiger, altså at et vogntog som både overstiger tillatt lengde og bredde kun kan transportere kolli som også overstiger både tillatt lengde og bredde. Et vogntog som både er lengre og bredere enn alminnelig tillatt kan dermed også transportere et udelbart kolli som *enten* er for langt *eller* for bredt.

Reglene for spesialtransportvogntogene avviker en del fra forslaget fra 2012, ved at det ikke lenger kreves at godset minst må overstige den dimensjonen vogntoget overstiger. En tilhenger som både er lang og bred kan altså brukes til transport av gods som bare er langt, bare er bredt, eller til ett kolli som verken er langt eller bredt dersom det andre vilkåret i definisjonen av «udelbart gods» er oppfylt.

Vi antar at dette i stor grad ivaretar innvendingene fra Statens vegvesen Region øst og Norges Lastebileier-Forbund. Årsaken til endringen på dette punktet er som beskrevet både at vi anser at direktiv 96/53/EF ikke er til hinder for slike bestemmelser, og at vi ønsker å legge til rette for en mer rasjonell utnyttelse av spesialtransportvogntogene.

Å tillate at spesialtransportvogntog som både overstiger tillatt lengde og bredde benyttes til transport av kolli som enten er lange eller brede, gir ikke transportørene som har slike vogntog noe konkurransefortrinn. Ved at de store spesialtransportvogntogene kun tillates brukt til transport av udelbart gods (dog med en begrenset mulighet for samlastning ved dispensasjon med tidsbegrensning, jf. punkt 6.4.1), oppnår transportørene som benytter slike vogntog ingen fordel med hensyn til transport av delbart gods, som er feltet direktiv 96/53/EF søker å regulere.

Videre er det heller ikke særlig rasjonelt å kreve at transportørene skal ha ett vogntog til lange men ikke brede kolli, ett vogntog til brede men ikke lange kolli og eventuelt ett til kolli som er både lange og brede. Et slikt krav ville også medføre mye tomkjøring da det lange *og* brede vogntoget må kjøres tilbake til oppstillingsplass, og et vogntog som kun er langt kjøres tilbake til samme byggeplass, anlegg eller lignende for å hente et byggeelement eller en arbeidsmaskin som er lang med ikke bred.

Etter dette har Vegdirektoratet altså valgt å foreslå at vogntog som uten gods har lengde og/eller bredde over det som er tillatt etter gjeldende vedlegg 1 nr. 4 og 5 og ny § 5-4 nr. 4 og 5, skal kunne transportere enten ett langt, udelbart kolli med lengde inntil 22,00/20,00 meter, ett bredt, udelbart kolli med bredde inntil 3,25 meter, ett langt *og* bredt udelbart kolli med lengde og bredde inntil 22,00/20,00 og 3,25 meter, eller et «udelbart kolli» som verken er (for) langt eller bredt. Reglene samsvarer på denne måten mer eller mindre med *gjeldende* regelverk på området.

7.3.2.2 § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 2 – transport av flere udelbare kolli

I likhet med i 2012-forslaget foreslår Vegdirektoratet å tillate transport av mer enn ett udelbart kolli uten dispensasjon på vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner for vegen. Etter gjeldende regelverk tillates ikke slik transport, og det kan heller ikke gis dispensasjon etter de alminnelige dispensasjonsbestemmelsene. Forslaget innebærer altså en betydelig liberalisering i forhold til gjeldende regelverk.

Dersom det skal transporteres mer enn ett udelbart kolli, skal kolliene være plassert i henhold til prinsippene som angis i punkt 6.3.1 og 6.3.2. Flere lange kolli kan altså plasseres ved siden av hverandre i bredde inntil 2,55 meter, selv om tilhengerens bredde uten gods er større enn dette. Flere brede udelbare kolli kan plasseres etter hverandre inntil tillatt vogntoglengde for vegen. På 19,50-veg kan kolliene altså plasseres slik at bakerste punktet er høyst 19,50/17,50 meter bak vogntogets forreste punkt, selv om vogntoget uten gods har lengde 22,00 meter. På 15,00- og 12,40-veger kan de brede kolliene på samme måte plasseres med bakerste punkt maksimalt 15,00 og 12,40 meter bak vogntogets forreste punkt.

Det tillates ikke transport av mer enn ett kolli som både har større lengde og bredde enn tillatt for vegen uten dispensasjon. Dette skyldes at slike kolli normalt kan skråstilles, og dermed kan transporteres uten at største tillatte bredde overstiges. Er kolliene ikke egnet for skråstillelse, kan det søkes dispensasjon med tidsbegrensning for transporten.

7.3.2.4 § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 3 – transport av ett kolli som ikke er «udelbart» i henhold til definisjonen i § 5-2 bokstav c

Paragraf 5-7 nr. 2 gir i utgangspunktet kun adgang til å transportere «udelbart» gods. Etter definisjonen i § 5-2 bokstav c, må et kolli for å anses som udelbart oppfylle to krav – det må ikke uten store kostnader eller fare for skade kunne deles, og det må være enten så langt, så bredt eller så tungt at det ikke kan transporteres innenfor de alminnelige bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner. Nr. 2 pkt. 3 ivaretar bransjens ønske om å ha mulighet til å benytte en stor spesialtransporttilhenger til å transportere især maskiner som i seg selv verken medfører overstigelse av tillatt vogntoglengde eller bredde for vegen. Bestemmelsens ordlyd viser tilbake til definisjonen av udelbart gods ved at kolliet må oppfylle ett av de to vilkårene for å anses som udelbart, nemlig at det ikke skal kunne deles uten store vansker, kostnader eller fare for skade. Selv om formålet først og fremst er å ivareta behovet for å kunne transportere mindre anleggsmaskiner, vil også andre typer gods som tilfredsstillende dette vilkåret kunne transporteres etter bestemmelsen. Regelen vil ikke gjentas i nr. 3 bokstav b ettersom slik transport jo lovlig kan utføres innenfor de alminnelige bestemmelsene om tillatt lengde og bredde.

Som beskrevet i punkt 5.2.1 må vilkåret for slik transport være at det kun transporteres *ett* slikt kolli. Noe annet vil legge til rette for at store spesialtransportvogntog benyttes til transporter som også kan utføres med vanlige vogntog.

7.3.2.5 § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 4 – demonterte deler

Punkt 4 er en konkret regel om at det fortsatt anses som transport av ett udelbart kolli selv om deler av kolliet demonteres for å redusere transportens bredde eller høyde, for å gjøre transporten mer stabil eller lette lastsikringen. Regelen er kun en videreføring av gjeldende praksis, som til nå ikke har fremgått av regelverket. Et par høringsinstanser ga i sine kommentarer til forslaget av 2012 ønske om at dette skulle fremgå direkte av forskriftsteksten. Vi har derfor valgt å tilføye pkt. 4 for å unngå usikkerhet og ulike fortolkninger av bestemmelsen i kontrollsituasjoner, særlig fordi det, som beskrevet i neste punkt ikke vil være adgang til å samlaste delbart og udelbart gods på spesialtransportvogntog.

7.4 § 5-7 nr. 3 Vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner etter § 5-4

7.4 1 § 5-7 innledende tekst og bokstav a

Den innledende teksten samsvarer mer eller mindre med 2012-forslaget, dog med noen redaksjonelle endringer gjort i oppsummeringen av 2012-høringen for å unngå gjentakelser. Det foreslås ingen endringer i tabellen over tillatte lengder og bredder uten gods i forhold til 2012-forslaget. Vi bemerker at noen instanser mente det ikke var behov for å skille mellom «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods» og «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4». Dette innspillet ble behandlet i oppsummeringen av 2012-forslaget, hvor konklusjonen ble at det er behov for å skille mellom disse to vogntogtypene fordi førstnevnte er innrettet for transport av for eksempel stolper, mens sistnevnte er beregnet på kolli som både er lange og brede. Vegdirektoratet har derfor valgt å beholde begge linjene.

7.4.2 § 5-7 nr. 3 bokstav b til d

§ 5-7 nr. 3 bokstav b til regulerer de samme forholdene som 2012-forslagets § 5-6 nr. 3 bokstav b, men er gitt en ganske annerledes utforming. For å gjøre regelverket så klart som mulig har vi valgt å gi tre separate regelsett for transport av udelbart gods med uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog (bokstav b), med motorvogn med slep- eller påhengsvogn (bokstav c) og med motorvogn (bokstav d). Hver bokstav vil gi regler for transport av ett udelbart kolli, flere udelbare kolli og samlastning av udelbart og delbart gods på den/de kjøretøy- eller vogntogtypene som reguleres. Denne inndelingen vil gjøre det enklere for brukerne av regelverket å finne regelsettet som gjelder «sitt» kjøretøy eller vogntog.

7.4.3 § 5-7 nr. 3 bokstav b – Transport av ett og flere udelbare kolli og samlastning av udelbart og delbart gods på uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog

Bestemmelsen omfatter både transport med uttrekkbar semitrailer særlig beregnet på transport av lange kolli som for eksempel stolper, motorvogn med slep- eller påhengsvogn innrettet for samme type transport, og «vanlige» semitrailere som er uttrekkbare og semitrailere som ikke er uttrekkbare, altså de fire første linjene i tabellen i bokstav a. Selv om reglene i utgangspunktet er utformet med henblikk på semitrailervogntog er de også egnet til å regulere motorvogn med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn særlig innrettet for transport av langt, udelbart gods, fordi slike vogntog benyttes på samme måte som tilsvarende semitrailervogntog. I tillegg har alle disse vogntogtypene tillatt lengde med gods 20,00 meter, mens motorvogn med vanlig slep- eller påhengsvogn ikke tillates å ha lengde med gods over 19,50 meter. Enkeltkjøretøyene i slikt vogntog skal heller ikke ha lengde over 12,00 meter med gods.

7.4.3.1 § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 1 – transport av ett udelbart kolli

På samme måte som i § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 1 tillates transport av ett udelbart kolli som enten er for langt, for bredt eller både for langt og for bredt til å transporteres etter de alminnelige bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner. «Større lengde enn tillatt for vegen» og «større bredde enn tillatt for vegen» skal forstås som beskrevet i punkt 6.2.

7.4.3.2 § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 2 – transport av flere udelbare kolli

Transport av flere udelbare kolli som enten overstiger største tillatte lengde *eller* største tillatte bredde kan skje uten dispensasjon. På samme måte som på spesialtransportvogntogene tillates flere lange, udelbare kolli plassert i bredde inntil 2,55 meter, og flere brede, udelbare kolli plassert etter hverandre inntil største tillatte vogntoglengde for vegen. Selv om det ikke fremgår av forskriftsteksten, tillates lange eller brede udelbare kolli også plassert i høyden i den utstrekning dette er forsvarlig. Transport av flere kolli som både overstiger tillatt lengde og tillatt bredde for vegen er ikke omtalt og kan således bare skje med dispensasjon med tidsbegrensning. Vi viser for øvrig til punkt 6.3.

7.4.3.3 § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 3 – Samlastning av udelbart og delbart gods

I tillegg til transport av ett og flere udelbare kolli vil det også være adgang til å samlaste udelbart og delbart gods på vogntog som omtalt i denne bestemmelsen. Det delbare godset skal plasseres innenfor tillatt bredde og vogntoglengde for vegen.

Dersom det samlastes ett eller flere lange, udelbare kolli og delbart gods, skal den samlede bredden av udelbare og delbare kolli ikke overstige tillatt bredde for vegen. Dersom det samlastes ett eller flere brede kolli og delbart gods, skal ingen av kolliene, verken de udelbare eller delbare, ligge lenger bak vogntogets forreste punkt enn tillatt lengde for vegen.

Hvorvidt tillatt lengde for vegen på en 19,50-veg er 19,50 eller 17,50 meter, avhenger av om tilhengeren er betegnet som en slep- eller påhengsvogn eller en semitrailer i vognkortet. Fordi vi viser til tillatt vogntoglengde og ikke til tillatt lastlengde, er 17,50/19,50 meter bak forreste punkt på vogntoget den absolutte grensen for hvor delbart gods kan plasseres, selv om lastlengden blir mindre enn 13,61/15,65 meter. Samtidig er det heller ikke adgang til å fordele det delbare godset over større lastlengde enn dette. Disse begrensningene må man være særlig bevisst dersom det benyttes uttrekkbare tilhengere. På 15,00- og 12,40-veger er den tilsvarende grensen 15,00 og 12,40 meter bak vogntogets forreste punkt.

7.4.4 § 5-7 nr. 3 bokstav c – Transport av ett og flere udelbare kolli og samlasting av udelbart og delbart gods på motorvogn med slep- eller påhengsvogn

Mens spesialtransportvogntog og semitrailervogntog kan transportere udelbare kolli som både er for lange og for brede, kan motorvogn med slep- eller påhengsvogn kun transportere kolli med større bredde enn tillatt for vegen. Vogntoget kan dermed verken transportere kolli som har større lengde eller både har større lengde og bredde enn tillatt for vegen. Regelen er ikke ment som en innskrenkning i adgangen til å transportere udelbare kolli, den skyldes rett og slett at slike vogntog ikke er egnet til å transportere lange kolli. Bestemmelsene om transport av ett og flere udelbare kolli gjenspeiler dette.

7.4.4.1 § 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 1 – transport av ett udelbart kolli

Paragraf 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 1 regulerer transport av ett udelbart kolli på vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn. Her tillates transport av ett bredt kolli enten på motorvognen *eller* på tilhengeren. Et vogntog med lengde inntil 19,50 meter kan trafikkere alle veger i vegggruppe A og B, men kun med ett udelbart kolli på bilen og tom tilhenger eller omvendt. Kolliet kan i praksis ha lengde maksimalt 12,00 meter, og kun dersom det plasseres på tilhengeren. Ved plassering på motorvogn skal motorvognens totale lengde, kolliet inkludert, ikke overstige 12,00 meter. Denne regelen er et utslag av prinsippet om at kolli med større lengde enn dette (enten det er bredt eller ikke) *skal* transporteres på semitrailer.

7.4.4.2 § 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 2 – transport av flere udelbare kolli

Ved transport av flere udelbare kolli som hver for seg har større bredde enn tillatt for vegen, kan kolliene plasseres både på motorvogn og tilhenger inntil tillatt vogntoglengde for vegen. På 19,50-veg kan vogntoget altså fylles helt opp, mens man på 15,00- og 12,40-veg kun kan plassere kolliene etter hverandre inntil 15,00 og 12,40 meter bak vogntogets forreste punkt. Vi viser for øvrig til punkt 6.3.

7.4.4.3 § 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 3 – Samlasting av udelbart og delbart gods

Muligheten til å samlaste udelbart og delbart gods på motorvogn med slep- eller påhengsvogn innebærer kanskje den største liberaliseringen av regelverket om samlasting. I forlengelsen av

muligheten til å transportere ett udelbart kolli på enten tilhengeren eller motorvognen, og flere udelbare kolli på både motorvognen og tilhengeren innenfor tillatt vogntoglengde for vegen, ligger muligheten til å transportere udelbart gods på det ene kjøretøyet og delbart gods på det andre. Vi antar for øvrig at denne muligheten er mest interessant på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, hvor tilhengeren kan fylles som normalt samtidig som udelbart gods transporteres på motorvognen eller omvendt.

På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter blir reglene noe mer kompliserte. Verken udelbart eller delbart gods tillates plassert mer enn 15,00 og 12,40 meter bak vogntogets forreste punkt, noe som antakelig gjør det vanskelig å transportere udelbart gods på tilhengeren. Dersom man velger å trekke en tilhenger etter motorvogn lastet med ett (eller for så vidt flere) brede, udelbare kolli blir det lite lasteflate «til overs» til delbart gods på slike veger. På 12,40-veg er det neppe særlig interessant da det forreste punktet på tilhengerens lasteflate ofte vil ligge opp mot 12,40 meter bak vogntogets forreste punkt. På 15,00-veg får man noe mer lastekapasitet, men vi er usikre på hvor interessant det er for transportøren å trekke en tilhenger som han bare kan fylle opp den forreste delen av.

7.4.5 § 5-7 nr. 3 bokstav d – Transport av ett og flere udelbare kolli og samlasting av udelbart og delbart gods på motorvogn

På motorvogn kan det kun transporteres udelbart gods med større bredde enn tillatt for vegen. Transport med større lengde enn tillatt for vegen er ikke omtalt i det hele tatt, ettersom lengde med og uten gods er begrenset til 12,00 meter som ikke overstiger den alminnelig tillatte lengden for motorvogn etter § 5-4, verken på 19,50-, 15,00- eller 12,40-veger. Som følge av dette er § 5-7 nr. 3 bokstav d gitt en litt enklere ordlyd enn bokstav b og c. Etter pkt. 1 tillates transport av ett udelbart kolli med større bredde enn tillatt for vegen. Flere kolli med slik bredde tillates etter pkt. 2, selv om det er usikkert om dette et reelt alternativ med motorvognenes relativt begrensede lasteflate. Etter pkt. 3 tillates samlasting av udelbart og delbart gods så lenge det delbare godset er plassert innenfor tillatt bredde for vegen.

7.5 Øvrige kommentarer til § 5-7

7.5.1 § 5-7 Nr. 4

Paragraf 5-7 nr. 4 om at motorvogn som skal trekke tilhenger med større bredde enn 2,55 meter, må ha egen bredde minst 2,30 meter. Bestemmelsen tilsvarende 2012-forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 7 og nr. 3 bokstav b pkt. 6, som er skilt ut som et eget punkt for å unngå unødvendige gjentakelser.

7.5.2 § 5-7 – Hva skjedde med sporingskravet?

Forslaget av 2012 inneholdt sporingskrav for transporter av udelbart gods med større dimensjoner enn alminnelig tillatt. I forskriftsteksten som foreslås her er sporingskravet tatt ut. Årsaken er ikke at sporingskravet foreslås strøket, men at det er flyttet til § 5-11, som tilsvarende gjeldende vedlegg 2 nr. 3, for å gjøre det helt klart at manglende oppfyllelse av sporingskravet ikke utløser krav om dispensasjon, men om *ledsagelse*. Når transporten ikke oppfyller sporingskravet, inntreffer krav om ledsagelse selv om transportens lengde og bredde i seg selv ikke utløser et slikt krav. Kravet er også omformulert slik at det kun gjelder transporter med lengde over 20,00 meter, altså transporter hvor man nyttiggjør seg av økningen i tillatt lengde fra 20,00 til 22,00 meter. På denne måten unngår vi at transporter som etter *gjeldende*

regelverk ikke er underlagt krav til ledsagelse, blir omfattet av dette kravet etter nytt regelverk på grunn av sine sporingsegenskaper. *Vi gjør oppmerksom på at dette punktet kun er tatt med at informasjonshensyn, ettersom spørsmålet allerede er konkludert i oppsummeringen av revidert kapittel 5. Kommentarer kan ikke påregnes behandlet.*

7.5.3 Vogntog «særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods»

Vegdirektoratet foreslo i høringen av 2012 å bytte ut betegnelsene «plattformtilhenger» og «svanehalssemitrailer» med «tilhenger/semitrailer særlig innrettet for transport av udelbart gods». Som det fremgår av forslag til forskriftstekst i nærværende høring har vi valgt å benytte betegnelsen «særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods». Et par instanser har etterspurt kriterier for hvordan vogntog skal være utformet for å kunne anses som ««spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods». Forholdet er gitt bred omtale i oppsummeringen av 2012-høringen. Svært kort fortalt dekker formuleringene i tabellen i § 5-7 nr. 2 bokstav a vogntogene som *etter gjeldende regelverk* kan få dispensasjon uten tidsbegrensning, altså vogntogene som beskrives i tabellen gjeldende vedlegg 2 bokstav a og de tre første linjene i tabellen i samme pkt. bokstav b. Forskjellen er at i fall det i fremtiden konstrueres andre typer tilhengere som er ment å transportere de samme typene kolli som dagens plattformtilhengere og svanehalssemitrailere er konstruert for å transportere, kan også disse få dispensasjon uten tidsbegrensning og utføre transport uten dispensasjon.

7.5.4 Tillatte dimensjoner med gods

Enkelte høringsinstanser ga uttrykk for at største tillatte lengde burde økes ut over til 22,00 meter som foreslått. Vegdirektoratet har vurdert dette innspillet i oppsummeringen av 2012-høringen og kommet til at største tillatte lengde ved transport av udelbart gods uten dispensasjon ikke kan økes ut over til de foreslåtte 22,00 meter. Årsaken er at vi ikke har vurdert forsvarligheten av å øke tillatt lengde ut over dette. Før det eventuelt kan foreslås å øke største tillatte lengde for transport av udelbart gods uten dispensasjon må de konsekvensene med hensyn til trafikkavvikling, fremkommelighet og trafikksikkerhet utredes. Det samme gjelder konsekvensene ved at man mister kontrollen og oversikten som ligger i at dispensasjonene i utgangspunktet gis for hver tur. *Kommentarer som gir uttrykk for ønske om økninger i tillatt lengde ut over hva som ble foreslått i forslaget av 2012, vil ikke bli behandlet i denne høringen.*

8. Forslag til § 5-8 nr. 2 bokstav b

I motsetning til forslaget av 2012, inneholder ikke nærværende høring forslag til bestemmelse om transport av flere udelbare kolli med dispensasjon uten tidsbegrensning. I høringen av 2012 ble det foreslått å regulere transport av flere udelbare kolli med dispensasjon uten tidsbegrensning når transporten likevel ikke overstiger alminnelig tillatte vektene for vegen. Årsaken er at transporter som ikke overstiger de alminnelig tillatte vekter for vegen, *alltid* anses for å falle inn under bestemmelsene om kjøring uten dispensasjon, selv om kjøretøyet eller vogntoget som utfører transporten også innehar dispensasjon uten tidsbegrensning dersom dimensjonene ikke overstiger det som er tillatt for slik transport og kjøringen foregår på veger som ikke er i veggruppe IKKE. Det samme gjelder for øvrig kjøring uten gods med slike vogntog når vogntogets egenvekter ikke overskrider de alminnelig tillatte vektene for vegen.

9. Forslag til § 5-9 nr. 2

9.1 Innledende kommentarer

Paragraf 5-9 nr. 2 er gitt en noe annerledes utforming enn i 2012-forslaget. Denne gangen har vi valgt en litt annen tilnærming, ved at bokstav a regulerer alle former for dispensasjon med tidsbegrensning for dimensjoner, mens bokstav b regulerer alle former for dispensasjon med tidsbegrensning for vekt. Det påpekes dermed kun én gang at det kan gis dispensasjon for overskridelse av de alminnelig tillatte dimensjoner og dimensjonene som tillates uten dispensasjon, og én gang at det kan gis dispensasjon for overstigelse av de alminnelig tillatte vekter og vekter som tillates med dispensasjon uten tidsbegrensning. Det har likevel vært nødvendig å skille ut motorredskap og mobilkran etc. i egne punkter da reglene blir litt annerledes for disse kjøretøytypene.

Fordi det også har vært nødvendig å ta inn henvisninger til plassering av flere udelbare kolli og samlasting, har vi søkt å unngå oppramsing av hvilke dispensasjoner som kan gis til hvilke typer kjøretøy. Prinsippene er imidlertid de samme, det kan gis dispensasjon for større vekter og dimensjoner enn tillatt etter § 5-4 på veger i veggruppe IKKE, og for større vekter og dimensjoner enn tillatt etter §§ 5-7 og 5-8, likevel ikke slik at alle typer kjøretøy kan få dispensasjon for både større vekter og dimensjoner. Sistnevnte begrensning ligger i større grad implisitt i forskriftsteksten i nærværende forslag enn i 2012-versjonen.

Konsekvensen av denne inndelingen er at hjemmelen for å gi dispensasjon for transport av udelbart gods som både overstiger tillatte vekter og dimensjoner (enten etter § 5-4 på veggruppe IKKE eller § 5-8 på veggruppe A og B) finnes både i bokstav a (dimensjoner) og bokstav b (vekt). Ut over at det faktisk må innvilges dispensasjon etter begge disse bestemmelsene antar vi at delingen ikke byr på nevneverdige utfordringer. For søkers bør ikke denne delingen ha noe å si da man i VegSak⁴ uansett må krysse av for om søknaden gjelder vekt og/eller dimensjoner.

9.2 § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 1 og bokstav b pkt. 1 – Dispensasjon med tidsbegrensning for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Innholdsmessig samsvarer § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 1 mer eller mindre med samme § 5-9 nr. 2 bokstav a i 2012-forslaget. Ut over at bestemmelsen er omgjort til en hel setning, omtaler bestemmelsen nå også mobilkran, betongpumpebil og liftbil, slik at disse kan få dispensasjon med tidsbegrensning for de samme vekter og dimensjoner som motorredskap. Beslutningen om å innta mobilkran etc. i § 5-9 nr. 2 bokstav a ble tatt i oppsummeringen av 2012-høringen og foreslås dermed ikke som en endring i nærværende høring.

Regelen for motorredskap og mobilkran etc. er som i 2012-forslaget at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for veggruppe IKKE for de samme dimensjoner som slike kjøretøy kan trafikkere veggruppe A og B med på dispensasjon uten tidsbegrensning. Formålet er å unngå at kjøretøy som har slik dispensasjon, eller som kan trafikkere de samme strekningene uten dispensasjon (under forutsetning av at vektene ikke overskrider det som er alminnelig tillatt) også kan forflyttes på veggruppe IKKE. Bestemmelsen kan ikke benyttes til å gi dispensasjon for større dimensjoner enn dette, da skal kjøretøyene transporteres som udelbart gods på spesialtransportvogt.

⁴ Statens vegvesens elektroniske system for søknad om og behandling av dispensasjoner for spesialtransport

9.3 § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 2 til 4 – Dispensasjon for dimensjoner til kjøretøy og vogntog som omtalt i §§ 5-7 nr. 2 og 3 og 5-8 nr. 2

9.3.1 Bokstav a pkt. 2

Paragraf 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 2 angir at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til «til kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 og 3 for overskridelse av dimensjonene som gitt i §§ 5-7 og 5-8 for veggruppe A og B og § 5-4 nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE».

Setningen gir for det første hjemmel til å gi dispensasjon til alle transporter som kan skje uten dispensasjon på veggruppe A og B for kjøring på veger i veggruppe IKKE. For det andre gis det hjemmel til å gi dispensasjon for større lengde og bredde enn det som er tillatt uten dispensasjon etter § 5-7, på alle veger.

Vogntogene som omtales i §§ 5-7 nr. 2 og 5-8 nr. 2 er samme type vogntog, slik at det strengt tatt er tilstrekkelig å henvise til § 5-7 nr. 3. Vi har likevel valgt å henvise også til § 5-8 nr. 2 fordi det ellers kan virke som om det ikke er anledning til å gi dispensasjon for overstigelse både av tillatte dimensjoner for vogntog som har dispensasjon uten tidsbegrensning.

9.3.2 Bokstav a pkt. 3 og 4

I 2012-forslaget var tanken at det lå implisitt i henvisningene at transport av flere udelbare kolli og samlasting som var tillatt uten dispensasjon, også kunne få dispensasjon med tidsbegrensning om nødvendig, enten fordi de udelelige kolliene var lengre og/eller bredere enn tillatt uten dispensasjon på veger i veggruppe A og B, eller lengre og/eller bredere enn alminnelig tillatt etter de alminnelige bestemmelsene etter (ny) § 5-4 nr. 4 og 5 på veggruppe IKKE. Det samme gjaldt (den implisitte) adgangen til samlasting – dersom det var adgang til å samlaste delbart gods sammen med udelbare kolli innenfor dimensjonene som var tillatt uten dispensasjon, kunne det tillates samlasting når det ble gitt dispensasjon til udelbare kolli med større dimensjoner enn dette.

Vegdirektoratet er usikre på om dette poenget kom tilstrekkelig godt frem i 2012-forslaget. Vi har derfor valgt å uttale direkte at det både kan transportere flere udelbare kolli og samlastes udelbart og delbart gods også når transporten skjer med dispensasjon uten tidsbegrensning. Forutsetningen er at de alminnelig tillatte vektene som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Dersom vektene overskrides er det kun adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av *ett* udelbart kolli.

Fordi reglene for dette er litt forskjellig avhengig av om det dreier seg om vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner (§ 5-7 nr. 2) eller kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overstiger disse dimensjonene (§ 5-7 nr. 3), reguleres disse separat i § 5-9 nr. 2 bokstav a henholdsvis pkt. 3 og pkt. 4. I begge punktene henvises det til at reglene om transport av flere udelbare kolli gjelder tilsvarende ved dispensasjon med tidsbegrensning. I pkt. 4, som altså regulerer kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overstiger de største tillatte dimensjoner, påpekes det at reglene om samlasting også gjelder tilsvarende ved dispensasjon med tidsbegrensning.

Samlasting av udelbart og delbart gods på vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner kan kun skje med dispensasjon med tidsbegrensning. Hjemmel til å gi slik dispensasjon finnes i § 5-9 nr. 2 bokstav b pkt. 3 annet punktum. Slik dispensasjon kan kun gis for transport av *tilhørende delbare kolli* jf. pkt. 6.4.1. Paragraf 5-9 vil dermed ikke gi

hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for annen samlastning på slike vogntog. Eventuelle søknader om dispensasjon for samlastning av annet delbart gods må vurderes av Statens vegvesen Region øst som unntak i enkelttilfelle med hjemmel i ny § 5-15 nr. 4. Vilkåret for at slik dispensasjon kan gis er at det foreligger «særlig tungtveiende omstendigheter». Hvorvidt slike omstendigheter foreligger eller ikke, må vurderes konkret av dispensasjonsmyndigheten i hvert tilfelle.

Paragraf 5-7 nr. 2 og 3 tillater kun transport av *ett* udelbart kolli dersom kolliet medfører at både største tillatte lengde og bredde for vegen overskrides. Begrensningen er som påpekt i punkt 7.3.2.2 en følge av at plater og lignende kolli skal skråstilles og dermed holdes innenfor tillatt bredde dersom det er mulig. Hjemmelen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere kolli som både overstiger største tillatte lengde og bredde er gitt i § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 3 tredje punktum og pkt. 4 annet punktum. Selv om det ikke fremgår direkte av forskriftsteksten, må det innfortolkes et vilkår om at kolliene skal være av en slik art at de faktisk ikke kan skråstilles. Vi understreker også at dette *ikke* er en hjemmel til å gi dispensasjon til å transportere to eller flere udelbare kolli som hver for seg overstiger største tillatte bredde *etter hverandre* med større total lengde enn tillatt for vegen. Bestemmelsen skal kun gi hjemmel til å plassere flere lange og brede kolli *i høyden*.

9.4 § 5-9 nr. 2 bokstav b pkt. 2 – Dispensasjon for vekt til vogntog som omtalt i § 5-8 nr. 2

I § 5-9 nr. 2 bokstav b pkt. 2 gis hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for vekt til vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner som er særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods, altså de samme vogntogene som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning.

Dispensasjon kan gis for større vekter enn tillatt med dispensasjon uten tidsbegrensning etter § 5-8 nr. 3 på veger i veggruppe A og B, og for større vekter enn tillatt etter § 5-4 nr. 1 til 3 for veger i veggruppe IKKE. Hvilke vekter det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for vil som i 2012-forslaget fremgå av de følgende bestemmelsene i § 5-9.

Ettersom det ikke er adgang til å transportere mer enn ett udelbart kolli med dispensasjon uten tidsbegrensning, kan det heller ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av mer enn ett kolli, og heller ikke til samlastning. Demontering av deler som tillates ved dispensasjon uten tidsbegrensning, vil også være tillatt dersom transporten skjer med dispensasjon *med* tidsbegrensning.

10. Bestemmelser dersom kjøring kun kan skje på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter

Som drøftet i punkt 4 gir gjeldende regelverk rom for å tolke gjeldende regelverket dithen at trafikk i henhold til gjeldende §§ 5-7 og 5-6 nr. 1 og vedlegg 2 pkt. 2 kun kan skje på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Vegdirektoratet konkluderer i punkt 4.2.6 at de nye bestemmelsene ikke kan inneholde rom for en slik tolkning, og at det nye regelverket derfor eksplisitt skal tillate kjøring på alle veger i veggruppe A og B uavhengig av tillatt vogntoglengde for vegen, selvsagt med de begrensninger for vekt som følger av de alminnelige bestemmelsene i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt med hjemmel i § 5-

3 nr. 2 bokstav b og eventuelle dispensasjoner uten tidsbegrensning. Forslag til nye bestemmelser som beskrevet i punkt 7 til 9 og forskriftsteksten som gjengis i punkt 12 er basert på denne forståelsen av regelverket.

For ordens skyld vil vi også gi en svært kortfattet beskrivelse av hvordan regelverket ville blitt seende ut dersom den andre forståelsen velges.

10.1 § 5-7 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon

Paragraf 5-7 blir omtrent tilsvarende som skissert, men vil innledningsvis påpeke at kjøring kun er tillatt på veger som ikke er i veggruppe IKKE og som har tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Bestemmelsene om transport av flere udelbare kolli og samlasting kan stå som de står fordi «tillatt lengde for vegen» da vil vise til tillatt vogntoglengde for de forskjellige kjøretøy- og vogntogtypene på 19,50-veg.

10.2 § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

I § 5-8 må det gjøres enkelte justeringer, både i nr. 1 om motorredskap og mobilkran etc., og i nr. 2 om vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner.

Nr. 1 må, istedenfor å angi at dispensasjonen gjelder veger i veggruppe A og B, vise til at dispensasjonen gjelder for veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. I tillegg må det tas inn en setning om at dispensasjonen også gjelder på A- og B-veger med annen tillatt vogntoglengde dersom kjøretøyets lengde og bredde ikke overstiger det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5, altså lengde 12,00 og bredde 2,55 meter.

Nr. 2 må angi at dispensasjon uten tidsbegrensning kan gis for kjøring på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Vi antar at det ikke er behov for en tilsvarende tilføyelse som i nr. 1 da vogntog særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods så godt som alltid vil ha dimensjoner med gods over hva som er alminnelig tillatt etter § 5-4.

10.3 § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

De største forskjellene vil bli å finne i § 5-9 nr. 2. Her må det, i tillegg til hjemler til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for trafikk og transport på veger i veggruppe IKKE og kjøring med større vekter og dimensjoner enn tillatt etter §§ 5-7 og 5-8 for veger i veggruppe A og B, også tas inn hjemler for å gi dispensasjon for kjøring på veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter. Bestemmelsene blir nødvendigvis noe mer omfangsrike enn i «alle A- og B-løsningen».

10.3.1 Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Paragraf 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 1 må kun tilføyes at dispensasjon kan gis for veger i veggruppe IKKE og veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Den samme begrensningen i hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for vil gjelde på A- og B-15,00 og 12,40-vegene som på veger i veggruppe IKKE.

Bokstav b pkt. 1, som regulerer adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for vekt til motorredskap og mobilkran etc., må det tilføyes en ny setning om at det for veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter, kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning for overskridelse av tillatte vekter som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister

gitt i medhold av § 5-3 nr. 2, inntil de veker som fremgår av § 5-8 nr. 3. Dette fordi man her, i motsetning til på veggruppe IKKE, kan lese i veglisten hva slags brumateriell som befinner seg på strekningen.

10.3.2 Kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 og 3

I § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 2 må det presiseres at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for overstigelse av dimensjoner som gitt i § 5-4 nr. 4 og 5 både for veger i veggruppe IKKE og veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter. Bokstav b nr. 2 må på samme måte uttale at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for til vogntog som omtalt i § 5-8 nr. 2 for overstigelse av vektene som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 veger i veggruppe IKKE og veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter.

I § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 3 og 4 må det antakelig også presiseres hva som er tillatt ved transport av flere (brede) udelbare kolli og samlastning av udelbart og delbart gods, med henvisning til tillatt vogntoglengde for vegen.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet antar at innføringen av adgang til å transportere flere udelbare kolli og til å samlaste udelbart og delbart gods ikke får nevneverdige negative konsekvenser. Forslaget vil gi en viss reduksjon i antall dispensasjonssøknader som må behandles, da en del typer transport som i dag krever dispensasjon for hver tur, vil være tillatt uten dispensasjon. For øvrig viser vi til redegjørelsen for administrative og økonomiske konsekvenser i høringen av 2012.

Forslaget får også konsekvenser for vegeierne ved at regelverket nå helt klart gir uttrykk for at det *er* tillatt å utføre transporter med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter uten dispensasjon på alle veger i veggruppe A og B. Vegeiere som ønsker at slike transporter skal være underlagt krav om dispensasjon med tidsbegrensning på sine veger, må omklassifisere disse vegene til veggruppe IKKE.

11.1 Konsekvenser for transportørene

Et regelverk hvor det fremgår langt klarere enn i dag hva som er tillatt uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning og med dispensasjon med tidsbegrensning vil være enklere å benytte både for transportører og kontrollører.

Ett av formålene med revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 har vært å redusere byråkratiet forbundet med gjennomføring av spesialtransporter. Å fjerne krav om dispensasjon for transport av flere udelbare kolli bidrar til dette.

Innføringen av adgang til å samlaste udelbart og delbart gods *uten* dispensasjon innebærer en betydelig liberalisering av dagens regler som Vegdirektoratet antar vil oppfattes som svært gunstig for aktører som utfører spesialtransport med de aktuelle typene kjøretøy. For transportører ellers kan forslaget muligens medføre en reduksjon i antall transportoppdrag, ved at det ikke lenger vil være behov for å fremskaffe et eget transportkjøretøy til det delbare godset. Ettersom transportbransjen generelt synes positive til adgangen til samlastning i sine

kommentarer til høringen av 2012 antar vi imidlertid at de negative konsekvensene blir minimale.

Begrensningene i tillatt plassering av flere udelbare kolli og delbart gods, især med hensyn til plassering i lengderetningen, legger et større ansvar på transportør og sjåfør om å forsikre seg om at kolliene er lovlig plassert.

11.2 Konsekvenser for kontrollørene

Vegdirektoratet anser at det vil fremgå langt klarere av de foreslåtte reglene hvilke hva som er tillatt uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning og med dispensasjon med tidsbegrensning, og kan i beste fall forenkle kontrollen av spesialtransporter for Statens vegvesens utekontrollører.

Det nye regelverket om transport av flere udelbare kolli og samlastning av delbare og udelbare kolli får enkelte konsekvenser for Statens vegvesens utekontrollører (og for så vidt også politiet i den grad de utfører tilsvarende kontroller av spesialtransporter) ved at flere forhold må kontrolleres enn etter gjeldende regelverk. Begrensningene for tillatt plassering både av flere udelbare kolli og ved samlastning udelbart og delbart gods uten dispensasjon medfører at kontrollørene nå må sjekke at udelbare og delbare kolli er plassert i henhold til de nye reglene.

Kontrollen kompliseres også noe ved kontroll av transporter som skjer med dispensasjon med tidsbegrensning. Samlastning av udelbart og delbart gods på spesialtransportvogntog reguleres gjennom dispensasjoner med tidsbegrensning, hvor det også skal fremgå av dispensasjonen hvilke delbare kolli som tillates transportert. Kontrolløren må undersøke at det er gitt dispensasjon for eventuelle medbragte delbare kolli, og at de delbare kolliene i så fall samsvarer med beskrivelsen i dispensasjonen.

Gjeldende trafikkkontrollinstruks må oppdateres på disse punktene.

11.3 Konsekvenser for Statens vegvesen som dispensasjonsmyndighet

Forslaget om å fjerne krav om dispensasjon for enkelte transporter forventes å gi en viss reduksjon i antall dispensasjonssøknader som må behandles av Statens vegvesens regioner.

Det fremgår ikke klart av dagens forskriftstekst at det er anledning til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for samlastning av udelbart og delbart gods. Det er en viss mulighet for at antallet søknader om dispensasjon med tidsbegrensning for slik transport med vogntog som uten gods overskrider tillatt lengde og/eller bredde vil øke når det fremgår klart av forskriftsteksten at det er mulig å få slik dispensasjon. Vegdirektoratet antar likevel at denne økningen ikke vil være av betydning.

Dagens versjon av VegSak er ikke lagt opp slik at det er mulig å søke dispensasjon for samlastning. Videre er systemet heller ikke i stand til å håndtere dispensasjoner med tidsbegrensning som skal gjelde for et lengre tidsrom, disse må i dag legges inn som dispensasjoner uten tidsbegrensning med en nærmere beskrivelse av tidsrom, hvilke veger som tillates trafikkert og hva slags gods som tillates transportert som vilkår for dispensasjonen. VegSak bør derfor oppdateres til å kunne ta imot denne typen søknader, især når det legges opp til at man kan søke dispensasjon for samlastning for eksempel for et helt byggeprosjekt. På kort sikt kan man fortsatt benytte gjeldende versjon og legge inn vilkår om

samlasting i kommentarfeltet. Den totale revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg vil mest sannsynlig kreve ytterligere endringer av VegSak. Det vil være naturlig å gjøre endringer i systemet for å muliggjøre samlastings- og periodedispensasjoner samtidig med de øvrige endringene.

11.4 Konsekvenser for vegeier

I punkt 4 drøftes hvorvidt transporter med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter skal kunne foregå på alle veger i veggruppe A og B, eller kun veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i disse veggruppene. Dagens forskrift gir som drøftet rom for å tolke regelverket dithen at to vilkår må være oppfylt for at transporten skal være tillatt uten dispensasjon, altså at vegen *både* ikke skal være i veggruppe IKKE, *og* ha alminnelig tillatt vogntoglengde 19,50 meter. I de nye reglene vil det fremgå helt klart at det eneste vilkåret som stilles er at vegen ikke er i veggruppe IKKE. Dette innebærer egentlig at transporter som ikke overstiger de alminnelig tillatte vektene også er tillatt på veger som ikke er klassifisert, men Vegdirektoratet understreker i oppsummeringen av 2012-høringen at slike veger er å anse som veggruppe IKKE ettersom veglisten ikke gir noen informasjon om verken bruer eller fremkommelighet på strekningen og dermed må vurderes konkret i hvert tilfelle.

Ved at regelverket nå helt klart gir uttrykk for at det *er* tillatt å utføre transporter med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter uten dispensasjon på alle veger i veggruppe A og B, legges ansvaret for å sørge for at vegen er klassifisert på riktig måte samtidig helt klart på vegeier. Vegeier må i langt større grad enn i dag må være bevisst på hvilken veggruppe deres veger plasseres i. Klassifiseres vegen som veggruppe A eller B, vil transporter med lengde og bredde 22,00 x 3,25 meter lovlig kunne trafikkere strekningen, selv om alminnelig tillatt vogntoglengde er satt til 12,40 eller 15,00 meter. Dersom vegeier *ikke* ønsker at dette skal være tillatt, *må* vegen plasseres i veggruppe IKKE. Sagt på en annen måte – den som klassifiserer vegen er ansvarlig for å sette merkelappen IKKE på veger hvor vogntog med lengde og bredde 22,00 og 3,25 meter ikke kommer frem, *især* i tilfellene hvor alminnelig tillatt vogntoglengde for vegen er satt lavere enn 19,50 meter. Dette betyr ikke nødvendigvis at alle veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter *må* settes i veggruppe IKKE, men at vegeier er nødt til vurdere om de ønsker store spesialtransporter på sine veger uten at transporten er vurdert konkret eller ikke, og eventuelt omklassifisere veger som ikke har merkelappen IKKE i dag.

Vegdirektoratet er som omtalt i punkt 4 klar over at muligheten for å fortolke gjeldende regelverk på forskjellige måter har medført at en del vegeiere har klassifisert sine veger som 12,40 A eller B eller 15,00 A eller B, uten å ha hatt til hensikt at spesialtransport med langt større lengde og bredde enn dette skal kunne skje uten dispensasjon med tidsbegrensning for hver tur. Dersom vegeier ønsker at dette skal være tilfelle også etter at forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 trer i kraft, ***må vegen omklassifiseres til veggruppe IKKE*** i gjeldende vegliste for vegen. Slik omklassifisering av vegene vil nødvendigvis medføre noe arbeid for vegeier eller den som på vegeiers vegne fastsetter veggruppe for vegen.

12. Forslag til forskriftstekst

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 2014 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

§ 5-7 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på veger som ikke er i veggruppe IKKE.

1. 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. Det er ikke tillatt at motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil benyttes til transport av gods på offentlig veg dersom lengde, bredde, aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen nedenfor angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25

2. Vogntog spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods, som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tillatte lengder og bredder med og uten gods er angitt i tabellen i bokstav a.

a. Tabell

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn 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	22,00	3,25	22,00	3,00

Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

b. Innenfor dimensjonene med gods som oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert:

1. Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen
2. Flere udelbare lastenheter med større lengde eller større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen, skal lastenhetenes totale bredde ikke overstige 2,55 meter. Dersom det transporteres flere lastenheter med større bredde enn 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatt vogntoglengde for vegen.
3. Én lastenhet som ikke kan deles uten store vansker, kostnader eller fare for skade, hvor lastenhetens dimensjoner er innenfor tillatt vogntoglengde og bredde for den aktuelle vegen.
4. Ved transport etter nr. 1 til 3 tillates likevel transportert deler som demonteres fra hovedkolliet for å redusere transportens bredde eller høyde eller for å bedre trafiksikkerheten.

3. Transport av udelbart gods med motorvogn N2 og N3 og tilhenger O3 og O4, når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Tillatte kjøretøytyper og tillatte lengder og bredder med og uten gods er angitt i bokstav a.

a. Tabell

Motorvogn/vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig slep- eller påhengsvogn O3 og O4	19,50	3,25	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3	12,00	3,25	12,00	2,55

- b. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog
1. Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen
 2. Flere udelbare lastenheter med større lengde eller bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt or vegen, skal lastenhetenes totale bredde ikke overstige 2,55 meter. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatt vogntoglengde for vegen.
 3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatt vogntoglengde for vegen.
- c. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn med slep- eller påhengsvogn:
1. Én udelbar lastenhet med større bredde enn tillatt for vegen på enten motorvognen eller tilhengeren. Kjøretøyets totale lengde med gods skal ikke overstige 12,00 meter.
 2. Flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen på motorvogn og tilhenger. Kollienes totale lengde skal ikke overstige største tillatte vogntoglengde for vegen.
 3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatt vogntoglengde for vegen.
- d. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn:
1. Én udelbar lastenhet med større bredde enn tillatt for vegen
 2. Flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen
 3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter.

4. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

§ 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

1. Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veggruppe A og B kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	Ingen lengdebegrensning	3,25

Mobilkran, betongpumpebil og liftbil med dimensjoner som ikke utløser krav til ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-11 nr. 3, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler på henholdsvis 15,00 og 7,00 meter. Når lengden er over 14,00 meter må det dokumenteres fra fabrikanten at sporingskravet er oppfylt før dispensasjon kan utstedes.

2. Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veger i veggruppe A og B kan gis til:
- Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods som er konstruert for større aksellaster, last fra akselkombinasjoner, totalvekt, lengde eller bredde enn tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 - Transport av udelbart gods på vogntog som omhandlet i bokstav a.
 - Tabellen nedenfor angir hvilke kjøretøy og vogntog det er tillatt å bruke, og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn 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	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

- Dersom største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt overstiger det som angitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates kun transport av ett udelbart kolli. Transport av deler som demonteres fra det udelbare kolliet for å redusere kolliets bredde eller høyde eller for å bedre sikkerheten, tillates likevel transportert innenfor de totalvekter som er tillatt etter dispensasjonen.

3. Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt for dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

- Tabell for tillatt aksellast

[aksellasttabell]

- Tillatt totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg
Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstand og etter de innbyrdes akselavstander i de enkelte akselkombinasjoner slik det fremkommer i

totalvektstabellen i bokstav a.

Totalvekten beregnes ved å gange med:

1,3 for veggruppe A – maksimalt 65 tonn totalvekt

1,2 for veggruppe B – maksimalt 60 tonn totalvekt

De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn. Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.

Ved større akselavstand enn 16 meter regnes den totalvekten som svarer til 16 meter.

[totalvektstabell]

c. Flere enn tre etterfølgende aksler

Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med innbyrdes avstander på 1,20 meter eller mer og av vogntoget som helhet skal hver for seg regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i bokstav b.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 til 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegstrekningens bruksklasse i tabellen i bokstav a.

d. Dispensasjonen gjelder for veger i veggruppe A og B.

4. 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.

§ 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

1. Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. Ved særlig tung transport kan det kreves at bruene passerer sentrisk og med fart ikke over 15 km/t. Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet. Transportøren skal kontakte Statens vegvesen eller politiet for å avtale tid for transporten.

2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende:

a. Dimensjoner

1. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av dimensjonene som gitt i § 5-4 nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE, inntil de dimensjoner som angis for slike kjøretøy i § 5-8 nr. 1.
2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 og 3 for overskridelse av dimensjonene som gitt i §§ 5-7 og 5-8 for veggruppe A og B og § 5-4 nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE.
3. For vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 gjelder bestemmelsene om transport av flere udelbare lastenheter i § 5-7 tilsvarende så fremt tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Innenfor disse vektene kan det også gis dispensasjon for transport av tilhørende delbart gods som har logisk sammenheng med det eller de udelbare kolliene. Dispensasjon kan også gis for

transport av flere udelbart kolli som hver for seg overstiger både største tillatte lengde og bredde for vegen.

4. For kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3 gjelder bestemmelsene om transport av flere udelbare lastenheter og samlastning i § 5-7 tilsvarende, så fremt tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Dispensasjon kan også gis for transport av flere udelbart kolli som hver for seg overstiger både største tillatte lengde og bredde for vegen.

b. Vekt

1. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av vekter som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a for veger i veggruppe IKKE, likevel ikke for slike vekter som utløser krav om følge over den enkelte bru.
2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til vogntog som omtalt i § 5-8 nr. 2 for overstigelse av vektene som gitt i § 5-8 for veger i veggruppe A og B og § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a for veger i veggruppe IKKE.

3. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende aksellaster:

a. Veggruppe A og B

[aksellasttabell]

b. Veggruppe IKKE

Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilke aksellaster det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.

4. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende totalvekter:

a. Veggruppe A og B

Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstanden og etter de innbyrdes akselavstander i den enkelte akselkombinasjoner. Totalvektstabellen finnes i § 5-8 nr. 3 bokstav c. For dispensasjon med tidsbegrensning kan totalvekten beregnes ved å gange med forholdstallene:

1,6 for veggruppe A – største tillatte totalvekt 80 tonn

1,3 for veggruppe B – største tillatte totalvekt 65 tonn

b. Veggruppe IKKE

Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilken totalvekt det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.

5. Dessuten gjelder følgende:

- a. De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn. Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.
- b. Ved større akselavstand enn 16,00 meter regnes den akselavstand som svarer til 16,00 meter.

- c. Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med større innbyrdes avstander enn 1,20 meter og av vogntoget som helhet skal hver for seg og samlet regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i nr. 4.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 – 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige $\frac{1}{3}$ av angitt trippelboggilast for vegens bruksklasse i tabellen i nr. 3 bokstav a.

6. 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.

II

Denne forskrift trer i kraft...