



Statens vegvesen

Høring

Vogntog med lengde 24,00 m på modulvogntogvegnette og økt tillatt lengde ved transport av påhengstruck

Høringsnotat

Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 3-4, 5-4 og 5-5 og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil Vedlegg 3

MIME referanse 19/150642-1

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
17. juni 2019

Innhold

1. Innledning	4
2. Vogntog bestående av lastebil med slepvogn med total lengde inntil 24 meter på modulvogntogvegnettet.....	4
2.1 Bakgrunn.....	4
2.2 Gjeldende regelverk.....	5
2.2.1 Alminnelige bestemmelser	5
2.2.2 Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer.....	5
2.2.3 Modulvogntog	6
2.2.4 Tillatte kjøretøy- og vogntogvekter for vogntog med totalvekt over 50 tonn	7
2.2.5 Direktiv 96/53/EF med endringer	7
2.3 Annet nordisk regelverk	8
2.3.1 Danmark	8
2.3.2 Sverige	9
2.3.3 Finland	9
2.4 Vegnett	9
2.5 Vilkår for kjøring	10
2.5.1 Lastlengde og lengde uten gods	10
2.5.2 Spøringskrav	11
2.5.3 Høyde og stabiliseringskontroll.....	12
2.5.4 ABS-bremser	13
2.5.5 Tillatt totalvekt og krav til akselavstand	13
2.5.6 Antall aksler	13
2.5.7 Transport av farlig gods	14
2.6 Endringer i forskriftsteksten	15
2.7 Godkjenning av slepvogner med lengde over 12,00 m	16
2.8 Kontroll og sanksjoner	16
3. Økt tillatt lengde ved transport av påhengstruck	16
3.1 Bakgrunn.....	16
3.1.1 Kort om forslaget	17
3.1.2 Gjeldende regelverk og praksis	18
3.2 Tillatt lengde ved kjøring med påhengstruck.....	21
3.2.1 Økning i tillatt lengde	21
3.2.2 Kjøretøy/vogntoget som vil kunne ha ekstra lengde	22

3.2.3	Veger som vil tillates kjørt med større lengde	22
3.2.4	Om påhengstrucker på modulvogntog	23
3.3	Krav ved kjøring med påhengstruck	23
3.3.1	Generelt	23
3.3.2	Vektoverføring og tillatte aksellaster og totalvekter	24
3.3.3	Kjennemerker.....	25
3.3.4	Lys og refleksmerking	26
3.3.5	Underkjøringshinder	27
3.3.6	Innfesting og sikring av påhengstruck under transport.....	28
3.3.7	Truckens bredde	28
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser	29
4.1	Vogntog bestående av lastebil med slepvogn med total lengde inntil 24 meter på modulvogntogvegnettet	29
4.1.1	Konsekvenser for transportbransjen	29
4.1.2	Konsekvenser for Statens vegvesen.....	29
4.1.3	Konkurransen i det nordiske transportmarkedet.....	29
4.2	Økt tillatt lengde ved transport av påhengstruck.....	30
5.	Konklusjoner og forslag til forskriftstekst	30

1. Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag om to nye bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5, med tilhørende endringer i § 3-4 og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedlegg 3.

Den første endringen gjelder adgang til å benytte vogntog bestående av lastebil med slepvogn med total lengde inntil 24,00 m på modulvogntogvegnettet, og den andre adgang til å ha større vogntoglengde ved transport av påhengstruck.

Vogntog med lengde inntil 24,00 m på modulvogntogvegnettet er omtalt i høringens punkt 2, mens tillatt lengde ved transport av påhengstruck samt hvilke krav som gjelder ved slik kjøring er omtalt i punkt 3. Økonomiske og administrative konsekvenser av begge forslagene er redegjort for i punkt 4, og forslag til endringsforskrifter er gitt i punkt 5.

2. Vogntog bestående av lastebil med slepvogn med total lengde inntil 24 meter på modulvogntogvegnettet

2.1 Bakgrunn

Modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn ble tillatt i Norge som en prøveordning i 2008. I 2014 ble prøveordningen avsluttet, og adgangen til å benytte vogntog hvor hvert av kjøretøyene som inngår ligger innenfor tillatte dimensjoner for enkeltkjøretøy i EU-regelverket. I Norge anses kun tre kombinasjoner som modulvogntog i dag: lastebil påkoblet en dolly med semitrailer (type 1), trekkbil med semitrailer påkoblet en påhengsvogn (type 2), og trekkbil med semitrailer med vekselbeholder/container/ skap påkoblet en semitrailer (type 3, også kalt «link-kombinasjon»).

Flere aktører har overfor Vegdirektoratet gitt uttrykk for at de ønsker å benytte en kombinasjon av lastebil med slepvogn istedenfor modulvogntog type 1, med lengde inntil 24,00 m tilsvarende som i Sverige. Slikt vogntog, som heretter vil omtales som «24-meters vogntog», viser i denne sammenhengen til et vogntog bestående av lastebil N2 eller N3 med en 4- eller 5-akslet slepvogn O3 eller O4 med total lengde mellom 19,50 og 24,00 m.

Forslaget innebærer å tillate slike vogntog med lengde inntil 24,00 m, men med bredde i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 5, som betyr at tillatt bredde er 2,55 m med unntak av for temperaturregulerte kjøretøy som kan ha bredde 2,60 m dersom nærmere angitte vilkår er oppgitt. Dette betyr igjen at med unntak av temperaturregulerte kjøretøy vil vogntog bygget i henhold til svensk regelverk, hvor alminnelig tillatt kjøretøybredde er 2,60 m, ikke kunne påberope seg den foreslåtte regelen. Dette tilsvarer etter hva Vegdirektoratet kan se den danske regelen om «modulvogntog type 4¹».

¹ <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=122004>, se §§ 6 og 17 om MVT type 4

Et 24 meters vogntog kan være et «ekte» modulvogntog, i betydningen at begge enhetene som inngår i vogntoget ligger innenfor sine tillatte lengder i henhold til direktiv 96/53/EF vedlegg I. Et vogntog på for eksempel 20 m kan antakelig være satt sammen av to enheter med lengde under 12 m. Etter hva Vegdirektoratet erfarer er det vanlige imidlertid at bilen er noe kortere og slepvognen er lengre, i hvert fall når lengden begynner å nærme seg 24 meter.

Å kalle et vogntog hvor en av enhetene ikke ligger innenfor det tillatte i 96/53/EF vedlegg 1 for et «modulvogntog» strider mot definisjonen av et «modulvogntog» i § 5-2 bokstav b. En mer hensiktsmessig tilnærming er etter Vegdirektoratets syn å likestille en slik kombinasjon med et modulvogntog, det vil si å la det trafikkere de samme vegene på de samme vilkårene som et modulvogntog gjennom en egen bestemmelse i § 5-5. En kombinasjon av lastebil og slepvogn som hver for seg har lengde maksimalt 12,00 m vil i og for seg ligge innenfor definisjonen. For transportører og kontrollører antar vi at regelverket blir enklere å forholde seg til dersom det gis en felles bestemmelse for alle «24-meters» vogntog uavhengig av lengden på lastebil og slepvogn. I Sverige har slepvognen i 24-meters vogntog lengde mellom 13 og 15 meter, som antakelig betyr at svært få av disse vogntogene vil være «modulvogntog» i forskriftens og direktivets forstand.

2.2 Gjeldende regelverk

2.2.1 Alminnelige bestemmelser

Tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg er regulert i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 5, og de til enhver tid gjeldende veglistene.

Største tillatte vekter og dimensjoner for normaltransport på offentlig veg er gitt i § 5-4. Største tillatte totalvekt for vogntog er i henhold til § 5-4 50 tonn (nr. 3), mens største tillatte totalvekt for henholdsvis treakslet lastebil og slepvogn samt dolly med semitrailer er henholdsvis 26 tonn og 30 tonn (nr. 2). Største tillatte vogntoglengde er i henhold til 19,50 m for vogntog bestående av lastebil med slep- eller påhengsvogn (nr. 4 bokstav a tabell 4). Vogntog skal også kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 5,30 og 12,50 m (nr. 4 bokstav b).

Forskriften tillater også vogntog med større vekter og dimensjoner enn dette, på utvalgte veger og på nærmere angitte vilkår. Dette reguleres i § 5-5 nr. 1 til 3.

2.2.2 Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer

§ 5-5 nr. 1 tillater kjøring med vogntog særlig innrettet for transport av tømmer, bestående av lastebil med slepvogn med lengde inntil 24,00 m og totalvekt inntil 60 tonn, på veger som i veglister for tømmertransport er tillatt for slik lengde og totalvekt. Bestemmelsen setter også vilkår for slik kjøring i bokstav b til g, blant annet følgende:

b. Største tillatte høyde for slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde større enn 19,50 meter:

<i>Slepvogn med</i>	<i>Tillatt høyde</i>
<i>4 aksler</i>	<i>4,00 meter</i>
<i>5 eller flere aksler</i>	<i>4,20 meter</i>
<i>4 eller flere aksler og godkjent elektronisk stabiliseringskontroll</i>	<i>Ingen særlig høydebegrensning</i>

c. Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med vogntoglengde mellom 19,50 og 24,00 meter, skal fra plassering på linje kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter

...

f. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med minst 7 aksler

1. Største tillatte totalvekt ved transport av tømmer fremgår av veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.

2. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 60 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a.

...

4. Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter.

...

g. Tillatt totalvekt for slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt større enn 50 tonn

1. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.

...

3. Slepvoغن skal ha to styrende aksler.

2.2.3 Modulvogntog

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 2 tillater bruk av modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter på veger som er angitt i veglister for modulvogntog, med totalvekt inntil 50 eller 60 tonn.

«Modulvogntog» defineres i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav b som «Kjøretøykombinasjoner bestående av motorvogner N2 og N3, tilhengere O3 og O4 og semitrailere O3 og O4 som er i samsvar med dimensjonene i rådsdirektiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF».

I henhold til § 5-5 nr. 2 bokstav b er anses tre forskjellige kjøretøykombinasjoner som modulvogntog:

1. Motorvogn N2 og N3 påkoblet en «dolly» med en semitrailer O3 og O4 (type 1)

2. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 påkoblet en påhengsvogn O3 og O4 (type 2)
3. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med vekselbeholder/container/ skap påkoblet en semitrailer O3 og O4 (type 3, også kalt «link-kombinasjon»).

I bokstav c gis det forskjellige begrensninger i tillatt totalvekt og hvilke veger som tillates trafikkert med hvilke typer modulvogntog.

Bokstav d setter som krav for totalvekt 60 tonn, at avstanden mellom modulvogntogets første og siste aksel er minst 19,00 meter. Videre angis at på veg med tillatt totalvekt 60 tonn er tillatt totalvekt ved kortere avstand enn 19,00 meter gitt i denne paragraf nr. 3 bokstav a.

Bokstav e stiller en del tilleggskrav som også skal være oppfylt, blant annet at alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser (pkt. 2) og at modulvogntog type 1 og 2 fra plassering på linje kunne kjøres 180° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.

2.2.4 Tillatte kjøretøy- og vogntogvekter for vogntog med totalvekt over 50 tonn

§ 5-5 nr. 3 angir hvilke vekter det kan kjøres med på veger som er tillatt for 60 tonn, når vogntog og slepvogn og dolly med semitrailer har kortere akselavstand enn henholdsvis 19,00 og 8,01 m. Tabellene gjelder både for tømmervogntog og modulvogntog.

2.2.5 Direktiv 96/53/EF med endringer

Direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF og 2015/719/EU fastsetter største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet. Direktivets bestemmelser er implementert i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4.

Direktivet artikkel 4 nr. 1 forbyr medlemsstatene å tillate «*normal trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands transport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i vedlegg I nr. 1.1 [kjøretøy- og vogntoglengde], 1.2 [kjøretøybredde], 1.4-1.8 [lengde for løse påbygg og containere mv., sporingsegenskaper, avstand fra king-pin til semitrailerens bakkant og lastlengde for lastebil med slep- eller påhengsvogn inkludert og ikke inkludert lysåpningen], 4.2 [minsteavstand] og 4.4 [avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitraileren]*».

Største tillatte vogntoglengde for lastebil med slepvogn angitt i Vedlegg I pkt. 1.1 som 18,75 m. Årsaken til norsk regelverk avviker fra direktivet på dette punktet, er at vi har fått tillatelse til å ha noe større lysåpning enn direktivet foreskriver, så lenge lastlengde, ikke inkludert lysåpning, ikke overskrider det som er angitt i direktivet. Største tillatte kjøretøylengde for lastebil og slep- og påhengsvogn er 12,00 m.

I tillegg til spesialtransporter, åpner direktivet for at medlemsstatene kan tillate større kjøretøylengder i to tilfeller. I artikkel 4 nr. 4 gjøres det unntak innenlands transport med «kjøretøyer eller vogntog for godstransport som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren». I hvilke tilfeller dette anses for å være tilfelle, er konkretisert i bokstav a og b:

- a. transportvirksomheten utføres på en medlemsstats territorium av spesialkjøretøyer eller spesialvogntog under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater, f.eks. transport knyttet til skogsdrift og skogbruk
- b. medlemsstater som tillater at transportvirksomhet utføres på deres territorium av kjøretøyer eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg I, tillater også at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg I, brukes i slike kombinasjoner at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert transportforetak har like konkurransevilkår (modulær framgangsmåte).

Unntaket i bokstav a er bakgrunnen for våre norske regler om transport av tømmer, mens bokstav b gjelder modulvogntog. Forskjellen mellom unntakene er at bokstav a gjelder spesialkjøretøyer som kun er innrettet for transportere bestemte godstyper, som for eksempel nettopp tømmervogntog, mens bokstav b tillater modulvogntog, og eventuelle andre avvikende kombinasjoner når modulvogntog kan benyttes på de samme vegene og vilkårene.

2.3 Annet nordisk regelverk

2.3.1 Danmark

I dansk regelverk er tillatte typer modulvogntog og kravene til disse regulert i Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog². I tillegg til de tre typene modulvogntog som i dag tillates i Norge, tillater dansk regelverk også bruk av en fjerde type vogntog, bestående av lastebil med slepvogn. Dette vogntoget kalles for «MVT type 4» (§ 6), og kan ha lengde inntil 24,00 m (§ 17). Forskriften gir ingen bestemmelser om tillatt bredde. Vegdirektoratet tolker dette som at de alminnelige breddebestemmelsene i Dimensjonsbekendtgørelsen³ §§ 3 og 4 gjelder tilsvarende. Disse reglene implementerer breddebestemmelsene i direktiv 96/53/EF med endringer og tilsvarer våre norske bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–4 nr. 5.

I henhold til Bekendtgørelse om køretøjer i forsøg med modulvogntog § 7 kreves minst 8 aksler for å kunne ha totalvekt 60 tonn, og minst 7 aksler for totalvekt 54 tonn (nr. 1). For totalvekt 54 tonn eller høyere kreves også avstand fra første til siste aksel minst 19,00 m (nr. 2). I tillegg gis det en regel om at tilhengerens totalvekt ikke skal overstige 1,5 ganger bilens *tillatte* totalvekt i nr. 4.

² <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=122004>

³ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=185300>

2.3.2 Sverige

Tillatte vektor og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg er i svensk regelverk regulert i Trafikförordningen⁴ 4. kapittel. I henhold til § 17 er største tillatte vogntoglengde 24,00 m, og 25,25 m for modulvogntog. I motsetning til i Norge og Danmark er ikke bruken av vogntog med slike lengder begrenset til særskilte vegnett.

Svensk regelverk skiller seg fra norsk regelverk for lange vogntog på flere punkter. I henhold til trafikförordningen § 15 er største tillatte kjøretøybredde 2,60 m, også for kjøretøy som ikke er temperaturregulerte. For totalvekt 60 tonn kreves avstand fra første til siste aksel 18,00 m jf. Trafikförordningens vedlegg 1. Slepvoan må ha avstand minst 7,20 m for å kunne ha totalvekt 36 tonn. Svensk regelverk inneholder ingen høydebegrensning for vogntog med en tilhenger. Regelverket stiller heller ikke krav om minimum antall aksler for å kunne ha totalvekt over 50 tonn, så lenge tillatte aksellaster overholder og kjøretøy og vogntog har tilstrekkelig avstand fra første til siste aksel.

2.3.3 Finland

I finsk regelverk er tillatte vektor og dimensjoner regulert i Förordning om användning av fordon på väg⁵ kapittel 4 og 4a. Tillatt vogntoglengde for lastebil med slepvoan er i § 24 bokstav d angitt som 25,25 m, da slike vogntog har samme tillatte lengde som modulvogntog. Største tillatte kjøretøybredde er 2,60 m jf. § 25. Største tillatte totalvektor er gitt i § 23, som angir at vogntog med 7, 8 og 9 aksler kan ha totalvekt henholdsvis 60, 68 og 76 tonn.

2.4 Vegnett

Forslaget innebærer at vogntogene skal kunne benyttes på modulvogntogvegnettet, og ikke på tømmervegnettet eller veger som bare er tillatt for 19,50 m. Dette skyldes delvis EØS-rettslige begrensninger og delvis vogntogenes egenskaper.

Vegdirektoratet har etter en nøye vurdering av handlingsrommet i 96/53/EF artikkel 4 nr. 4 kommet til at det er adgang til å tillate slike vogntog på det samme vegnettet som modulvogntogene. Årsaken er kort forklart at for at vi i Norge skal kunne tillate større lengder enn gitt i direktivet (18,75 m for lastebil med slepvoan, som vi i Norge kan øke til 19,50 m så lenge den ekstra lengden er lysåpning), må transportører fra andre medlemsstater, som er bundet av 96/53/EF når de kjører til og fra Norge, kunne konkurrere på like vilkår i Norge ved å koble sammen enheter til modulvogntog. Dermed kan vi bare tillate slike lengder på vegnettet hvor vi tillater modulvogntog. For ordens skyld vil vi påpeke at direktivet ikke gir adgang til å tillate 24-meters vogntog på veger som er åpnet for tømmertransport med lengde 24 m. Dette vegnettet er hjemlet i et annet unntak i direktivet som bare tillater større lengder der det er snakk om spesialkjøretøyer som bare kan

⁴ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276, 4. kapittel.

⁵ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1992/19921257>

transportere spesifikke typer gods, som igjen betyr at vi ikke kan tillate at vogntog med skap eller som transporterer containere kan ha tilsvarende lengde.

I tillegg til EØS-rettslige begrensninger er også enkelte rent praktiske forhold til hinder for å tillate 24-meters vogntog utenfor modulvogntogvegnettet. Mye av, men ikke hele begrunnelsen for at modulvogntogene kun tillates å trafikkere et begrenset vegnett, er at disse har dårligere sporingsegenskaper enn alminnelige vogntog. Vegdirektoratet vil også påpeke at sporingskravene til modulvogntog og tømmervogntog er forskjellige. Begge kravene forutsetter kjøring mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m, men et modulvogntog bestående av lastebil og dolly med semitrailer skal kunne kjøres 180 grader mens et tømmervogntog skal kunne kjøres *en runde*. Dermed er det stor forskjell på vogntogenes sporingsegenskaper. Et typisk norsk tømmervogntog med lengde opp mot 24,00 meter tar ikke så mye større plass i svinger og kryss enn et vanlig semitrailervogntog på 17,50 m. Et modulvogntog vil derimot kunne legge beslag på hele arealet som tillates i henhold til sporingskravet for slike.

Etter hva Vegdirektoratet kjenner til har svenske 24-meters vogntog dårligere sporingsegenskaper enn tømmervogntog, selv om de har de samme kjøretøy- og vogntoglengdene. Dette skyldes blant annet at slepvognene i slike vogntog har lengre avstand fra første til siste aksel og at tilhengerfestet er plassert annerledes. Dermed kan de ikke uten videre tillates å trafikkere andre veger enn de som er åpnet for modulvogntog.

Utenfor tømmervegnettet vil disse hensynene gjøre seg enda sterkere gjeldende, siden vegen der er dimensjonert for at vogntogene har lengde maksimalt 19,50 m og at de oppfyller et langt strengere sporingskrav.

2.5 Vilkår for kjøring

24-meters vogntogene har fellestrekk med både modulvogntog og tømmervogntog. Vegdirektoratet foreslår vilkår for kjøring og kjøretøymessige krav som er en kombinasjon av vilkår for og krav til modulvogntog og kravene som stilles til tømmervogntog.

2.5.1 Lastlengde og lengde uten gods

I dag stilles det ikke krav om minimum lastlengde verken for modulvogntog eller for tømmervogntog. Det kan spørres om det bør stilles krav om lastlengde over 15,65 m for at vogntoget skal falle inn under bestemmelsen om 24-meters vogntog. Et slikt krav vil i så fall medføre at et alminnelig vogntog bestående av lastebil og slepvogn som utfører transport med lengde 19,50 m ikke vil kunne benyttes som 24-meters vogntog.

De svenske bestemmelsene om tillatte lengder regulerer bare lastlengde på modulvogntog, altså i det øyeblikket man blir *lengre* enn 24,00 m. Heller ikke de danske reglene om 24-meters «modulvogntog» sier noe om lastlengder. Vi anser derfor at det heller ikke er behov for å regulere tillatte lastlengder for 24-meters vogntog i det norske regelverket. Til en viss

grad vil dette dessuten regulere seg selv ved at kravene til minsteavstand for vekter over 50 t vil gjelde.

Selv om det ikke gjelder noe krav til lastlengde for tømmervogntog i norsk regelverk, kreves det lengde uten gods minst 21,50 m for at vogntoget skal kunne ha totalvekt over 50 tonn. Det stilles ikke noe tilsvarende krav for modulvogntog, men dette antas til en viss grad å regulere seg selv siden de i de aller fleste tilfeller består av standard kjøretøyer som ikke får noe særlig utstikkende gods. Normalt har modulvogntogene skap eller container slik at utstikkende gods ikke er aktuelt. I de tilfellene hvor det bygges hybrider som også skal benyttes utenfor modulvogntogvegnettet har disse justerbart drag.

Når det gjelder lengde uten gods, mener Vegdirektoratet det er mer naturlig å likestille 24-meters vogntog med tømmervogntog. I praksis godtas det på 24 m tømmervogntog at godset stikker ut inntil 2,50 m bak tilhengeren, siden kravet er at vogntoget i seg selv skal ha lengde minst 21,50 m.

Regelen for tømmervogntog er at «Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter». Denne regelen er imidlertid ikke helt overførbar til 24-meters vogntog, fordi disse også vil være aktuelle å benytte ved transport av volumgods som kan bety lavere totalvekt enn 50 tonn. Adgangen til å benytte 24-meters vogntog er i utgangspunktet etterspurt av bransjer som transporterer forholdsvis vektintensivt gods og ønsker å benytte vogntogene på grunn av den ekstra vektkapasiteten heller enn volumet. Innføringen av adgang til å benytte slike vogntog vil imidlertid også innebære at vogntogene kan benyttes til å transportere volumgods hvor totalvekten ikke overstiger 50 tonn. For å sikre at det faktisk benyttes transportmateriell som er *egnet* til å utføre transporter med lengde 24,00 m, særlig i en overgangsperiode før alle aktører nødvendigvis får anskaffet lengre slepvogner, må det stilles et krav om lengde uten gods knyttet opp mot total lengde fremfor totalvekten.

For å få en regel som i praksis tilsvarende regelen for 24 m tømmervogntog, mener Vegdirektoratet derfor det vil være mest hensiktsmessig å eksplisitt regulere hvor mye gods tillates å stikke ut bak slepvogner. Et tømmervogntog med lengde 24,00 m må ha lengde uten gods minst 21,50 m. Vegdirektoratet foreslår tilsvarende å sette grensen for hvor mye gods som kan stikke ut bak et 24 m vogntog til 2,50 m. Ved bruk av vogntog med kortere total lengde enn 21,50 m, vil da tillatt vogntoglengde med gods være tilsvarende lavere enn 24,00 m siden gods som stikker ut bak tilhengeren er begrenset til maksimalt 2,50 m.

2.5.2 Sporingskrav

§ 5-5 nr. 2 bokstav e pkt. 3 gir nå to sporingskrav for modulvogntog, ett for modulvogntog type 1 (lastebil med dolly og semitrailer) og type 2 (trekkbil med semitrailer og påhengsvogn) og ett for type 3 (link-kombinasjon). Siden 24-metersvogntog foreslås tillatt på bakgrunn av at det er noenlunde likt som et modulvogntog type 1, ville det som utgangspunkt også være naturlig å underlegge dem det samme sporingskravet, som er at vogntoget skal kunne kjøres 180 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og

2,00 m. Dette betyr også at 24-meters vogntog kan benytte hele modulvogntogvegnettet. Vegdirektoratet mener imidlertid det er mer hensiktsmessig å stille det samme sporingskravet som til tømmervogntog med lengde inntil 24,00 m, altså at vogntoget skal kunne kjøres 360 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m. Dette sikrer god fremkommelighet. Vegdirektoratet antar også at de fleste tilhengerne som skal inngå i slike vogntog uansett vil bygges for å oppfylle dette kravet.

Vegdirektoratet er kjent med at i en del tilfeller har slepvoignene som inngår i 24-meters vogntog såpass stor avstand fra første til siste aksel at vogntoget ikke vil oppfylle sporingskravet som gjelder på modulvogntogvegnettet. I disse tilfellene er det heller ikke aktuelt å tillate disse vogntogene brukt på modulvogntogvegnettet.

2.5.3 Høyde og stabiliseringskontroll

§ 5-5 nr. 2 stiller ingen høydebegrensning eller krav om stabiliseringskontroll for kjøretøy som inngår i modulvogntog. Vegdirektoratet mener at det for de 24-meters vogntogenes vedkommende bør settes en høydebegrensning der slepvogner ikke er utstyrt med stabiliseringskontroll.

Helt siden tillatt lengde for transport av tømmer ble økt til 22 m på midten av 1980-tallet, har tømmervogntogene lengde over 19,50 m hele tiden hatt høydebegrensning 4,00 m på slepvogner. Denne regelen ble høsten 2015 endret slik at begrensningen ikke gjelder dersom slepvogner er utstyrt med elektronisk stabiliseringskontroll (ESC). Beregninger har vist at så lenge slepvogner er utstyrt med ESC, kan slepvogner ha høyde over 4,00 m uten at dette får nevneverdige konsekvenser for stabiliteten.

Fra 2011 er ESC gjort obligatorisk for alle nye tunge tilhengere med 2 og 3 aksler⁶. Ettersom slepvogner i 24-metersvogntog har 4 aksler, er de ikke underlagt dette kravet. Derfor stilles et brukskrav om ESC for at slepvogner i tømmervogntogene skal kunne ha høyde over 4,00 m (4,20 m for 5 aksler). Tilsvarende vil 4-akslede slepvogner i 24-meters vogntog ikke være underlagt et godkjenningmessig krav. Vegdirektoratet mener derfor det bør gis en tilsvarende regel om høydebegrensning og stabiliseringskontroll for slepvogner i 24-meters vogntog som for slepvogner i tømmervogntog.

Når slepvogner kan ha samme totalvekt som i et tømmervogntog er det etter Vegdirektoratets syn naturlig å sette tilsvarende høydebegrensning, med fritak dersom slepvogner har stabiliseringskontroll. I motsetning til tømmertransport vil godset på slike vogntog ikke alltid være like vektintensivt som tømmer, i tillegg til at godset ikke alltid vil være like ensartet med hensyn til tetthet som gir bedre muligheter til å stable for lavt tyngdepunkt. Vegdirektoratet mener derfor at et krav om stabiliseringskontroll/høydebegrensning kan begrenses til slepvogner med totalvekt over 30 tonn.

⁶ Jf. forordning 2009/661 art. 12 nr. 2 bokstav c

I praksis blir ikke dette nevneverdig annerledes enn for kjøretøy som inngår i modulvogntog siden hver av tilhengerne i modulvogntog har maksimalt 3 aksler og dermed allerede har et slikt krav ved godkjenning.

2.5.4 ABS-bremser

§ 5-5 nr. 2 bokstav e pkt. 2 krever at alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser. Det stilles ikke noe tilsvarende krav til tømmervogntog.

Spørsmålet er om det bør stilles et slikt krav til 24-meters vogntog. § 4-2 nr. 5 krever at tilhenger over 3 500 kg har ABS-bremser dersom den trekkes av bil med ABS-bremser. Dersom lastebilen i et 24-meters vogntog har ABS-bremser er det automatisk krav til at slepvogntog også har slike bremses. Etter hva Vegdirektoratet kjenner til benyttes det ikke lastebiler i tømmervogntog i dag som ikke har ABS-bremser. Vegdirektoratet mener derfor 24-meters vogntog kan likestilles med tømmervogntog, slik at det ikke stilles eksplisitt krav om ABS-bremser.

2.5.5 Tillatt totalvekt og krav til akselavstand

Største tillatte totalvekt vil på samme måte som for modulvogntog være 60 tonn på veger som er åpnet for slik totalvekt. Dersom tillatt totalvekt er begrenset til 50 tonn, enten permanent eller i vinterhalvåret, gjelder disse begrensningene også for 24-meters vogntog.

På samme måte som modulvogntogene skal vogntoget ha avstand fra første til siste aksel være minst 19,00 m for å kunne ha totalvekt 60 tonn, og avstand fra siste aksel på lastebilen til forreste aksel på slepvogntog (minsteavstand) minst 3,70 m for å kunne ha totalvekt over 50 tonn. Største tillatte totalvekt for slepvogntog vil i likhet med slepvogntog i tømmervogntog og dolly med semitrailer i modulvogntog være 36 tonn. Vi bemerker at 1,5-gangsregelen i § 4-2 nr. 4 også vil gjelde for 24-meters vogntog.

Paragraf 5-5 nr. 3 regulerer hvilke akselavstander som kreves for at tømmervogntog og modulvogntog skal kunne ha totalvekt over 50 tonn (bokstav a), og for at slepvogntog i tømmervogntog og dolly med semitrailer i modulvogntog skal kunne ha totalvekt over 30 tonn (bokstav b). Disse bestemmelsene vil gjelde tilsvarende for 24-meters vogntog og slepvogntog i slikt vogntog. Kravet om at slepvogntog skal ha to styrende aksler for å kunne ha totalvekt over 30 tonn vil gjelde for 24-meters vogntog på samme måte som for tømmervogntog.

2.5.6 Antall aksler

Det stilles krav til antall aksler for 24-meters tømmervogntog, men ikke for modulvogntog.

På grunn av reglene om kjøretøyvekt i § 5-4 nr. 2 og § 5-5 nr. 3 bokstav b og 1,5-gangsregelen i § 4-2 nr. 4 må man enten benytte 3-akslet lastebil og slepvogntog med minst 4 aksler eller 4-akslet lastebil med 3-akslet slepvogntog for å kunne få totalvekt 60 tonn. Sistnevnte vil neppe forekomme i praksis.

3-akslet lastebil og 3-akslet slepvogn har ifølge § 5-4 nr. 2 tabell 2 tillatt totalvekt henholdsvis 26 og 28 tonn, som gir en samlet totalvekt på 54 tonn. Vegdirektoratet antar at aktørene som ønsker totalvekt over 50 tonn ønsker å kunne utnytte muligheten for totalvekt 60 tonn, og dermed vil benytte 4-akslet slepvogn. Vegdirektoratet mener derfor at et krav om at 24-meters vogntog som skal ha totalvekt over 50 tonn skal ha minst 7 aksler på samme måte som tømmervogntogene gir det enkleste og mest oversiktlige regelverket.

For det tilfelle at enkelte aktører ønsker mulighet til å ha totalvekt mellom 50 og 54 tonn med vogntog med 6 aksler, ber vi om deres tilbakemelding om dette.

2.5.7 Transport av farlig gods

Vegdirektoratet opphevet med virkning fra 4. januar 2017 totalforbudet mot transport av farlig gods på modulvogntog. Endringen innebærer at transport av farlig gods i små forpakninger, som er unntatt fra ADR-regelverket, er tillatt på modulvogntog. Øvrig transport av farlig gods er omfattet av forbudet mot transport med to tilhengere i ARD pkt. 8.1.1 og dermed fortsatt forbudt på modulvogntog. Helt eller delvis opphevelse av dette forbudet forutsetter at det inngår multilaterale avtaler om transport av farlig gods på modulvogntog som stykkgoods og i bulk/tank. Avgjørelsen av om slike avtaler skal inngås ligger til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

Utgangspunktet er at reglene for transport av farlig gods skal være de samme for 24 meters vogntog som for et modulvogntog type 1. Vegdirektoratet ønsker ikke å gjøre det mulig å omgå forbudet mot transport på modulvogntog ved å isteden benytte et 24 meters vogntog, som bare har én tilhenger.

Med virkning fra 1. januar 2019 er forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods (landtransportforskriften, også kjent som ADR-forskriften) tilføyd en ny § 18a om bruk av ekstra store kjøretøykombinasjoner. Bestemmelsen lyder som følger:

Kjøretøy som transporterer farlig gods og som skal ha godkjenning etter ADR del 9 som et FL, AT, EX/II eller EX/III-kjøretøy, skal ikke inngå i modulvogntog eller andre vogntog som overstiger de vekter og dimensjoner som er angitt i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5-4.

I høringen foreslo DSB også følgende veiledningstekst:

«Modulvogntog anses for være en transportenhet med mer enn en tilhenger, og er forbudt å benytte til transport av farlig gods i henhold til ADR 8.1.1. Norge har imidlertid underskrevet en multilateral avtale (se ADR 1.5.1) som gir et generelt unntak fra forbudet. Bestemmelsen i denne paragrafen medfører at tank- og eksplosivkjøretøyer, på tross av den multilaterale avtalen, ikke kan inngå i modulvogntog. Det vil være tillatt å transportere farlig gods i klasse 2 til 9 som stykkgoods på slike vogntog.

Forbudet mot tank- og eksplosivkjøretøyer vil også gjelde for eventuelle forsøksordninger med ekstra store vogntog som ikke er modulvogntog.»

DSB tok i sin høring altså høyde for at også andre vogntog enn dagens modulvogntog skal kunne ha totalvekt over 50 tonn:

«I forslag til ny § 18 a inkluderes også begrensning på tanktransport for store vogntog, på lik linje som for modulvogntog. Det skal settes i gang et prøveprosjekt i Statens Vegvesen som tillater større kjøretøyer enn dagens 50 tonn. Disse vil bare ha 1 henger og er dermed ikke omfattet av forbudet i ADR. Men mengde gods vil være større enn på dagens vogntog, og for å opprettholde samme sikkerhetsnivå ved tanktransport blir disse vogntogene også inkludert i bestemmelsen.» Ordlyden i landtransportforskriften fanger også opp transport av farlig gods på 24-meters vogntog, jf. henvisningen til *«andre vogntog som overstiger de vekter og dimensjoner som er angitt av forskrift ... om bruk av kjøretøy § 5-4.»*

Om bakgrunnen for forslaget og konsekvensene av dette viser vil til høringen på DSBs nettsider⁷.

2.6 Endringer i forskriftsteksten

Bestemmelsene om 24 m vogntog på modulvogntogvegnettet vil fremgå av § 5-5 nytt nr. 7. Bestemmelsen vil angi at bruk av slike vogntog er tillatt på modulvogntogvegnettet, og deretter angi vilkårene for kjøring som beskrevet i de foregående punktene i bokstav a til i.

I tillegg må det gjøres et par tekstlige endringer i § 5-5 nr. 3 slik at vektene som angis der også gjelder for 24 m vogntog. Den innledende teksten i § 5-5 nr. 3 angir i dag at *«I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1 og 2»*. Å føye til «24 meters vogntog på modulvogntogvegnettet» til denne oppramsingen kan gi inntrykk av at vektene kun gjelder for modulvogntogvegnettet. Vegdirektoratet mener derfor teksten heller bør være *«I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1, 2 og 7»*. Når det først er slått fast innledningsvis at nr. 3 kun gjelder for transport som beskrevet i nr. 1, 2 og 7, kan teksten til tabellene i bokstav a og b dessuten forenkles til «Tillatt totalvekt for vogntog» og «tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy», uten at dette får betydning for innholdet. I selve tabell a er det imidlertid nødvendig å føye til 24 m vogntog slik at disse også er omfattet av kravet til minsteavstand for å kunne ha vekter over 50 tonn. I rubrikken for minsteavstand vil det derfor stå *«Tømmervogntog og 24 m vogntog og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer, med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander»*.

I tillegg må § 5-4 nr. 4 tabell 4 om tillatte kjøretøylengder for tilhenger justeres slik at også slepvogn som skal inngå i 24-meters vogntog kan ha lengde over 12,00 m. I dag omtaler rubrikken for tilhenger «Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i 24,00 mømmervogntog». Vegdirektoratet foreslår å fjerne «tømmer» slik at unntaket vil gjelde

⁷ <https://hoering.dsb.no/Hoering/15>

slepvoan til bruk i 24,00 m *vogntog*, som både omfatter tømmervogntog og 24 meters vogntog ved bruk på modulvogntogvegnettet.

2.7 Godkjenning av slevogner med lengde over 12,00 m

Hvilke dimensjoner kjoretøy kan godkjennes for, følger av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, som blant annet implementerer forordning 1230/2012 om masser og dimensjoner. Hovedregelen er at kjoretøy kan godkjennes med de dimensjoner som er tillatt ved bruk på veg gjennom direktiv 96/53/EF. I henhold til forordningens vedlegg I del D nr. 1.1.1.a er det kun adgang til å godkjenne slev- og påhengsvogner med lengde inntil 12,00 m.

Forordning 123/2012 artikkel 6 gir også anledning til å gi enkeltgodkjenning eller nasjonal typegodkjenning til kjoretøy med større dimensjoner enn det som er angitt i punkt 1.1 i del B, C og D i vedlegg I. I norsk regelverk finner vi et slikt unntak i bilforskriftens Vedlegg 3 som tillater at tilhengere som skal inngå i tømmervogntog godkjennes med større lengde enn 12,00 meter og dårligere sporingsegenskaper enn direktivet og forordningen foreskriver.

For at det skal være anledning til å godkjenne slevogner som skal inngå i 24-meters vogntog, foreslår Vegdirektoratet derfor å innta et tilsvarende unntak i bilforskriften for slike som for tilhengere i tømmervogntog.

2.8 Kontroll og sanksjoner

Det eneste kravet som vil være unikt for 24-meters vogntog er forbudet mot transport av farlig gods ved totalvekt over 50 tonn. Ut over dette gjenfinnes alle bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner, kjoretøymessige krav og tillatte vegnett i bestemmelsene for enten tømmervogntog eller modulvogntog. Ut over at kontrollørene må ha oversikt over hvilke krav som gjelder spesifikt for de 24-meters vogntogene vil kontrollene ikke skille seg nevneverdig fra kontroll av tømmer- og modulvogntog.

3. Økt tillatt lengde ved transport av påhengstruck

3.1 Bakgrunn

Kjøring med påhengstruck bak på lastebil eller tilhenger er ikke forbudt i henhold til gjeldende regelverk, men bare dersom kjoretøyet / vogntogets lengde, trucken medregnet, ikke overskrider det alminnelig tillatte. Kjøring med påhengstruck er altså tillatt, men trucken vil legge beslag på en del av vogntogets lasteflate.

I forbindelse med forarbeidene til revisjonen av forskrift om bruk av kjoretøy kapittel 5, som gir regelverket om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg i Norge, mottok Vegdirektoratet innspill fra Norsk landbrukssamvirke med ønske om at kjøring med

påhengstruck skulle tillates også med større lengde enn største tillatte vogntoglengde for vogntog innrettet for transport av levende kylling.

Vegdirektoratet valgte etter en nærmere vurdering å ikke foreslå å endre regelverket på dette punktet da revidert kapittel 5 ble sendt på høring i juli 2012. Årsaken var at en slik åpning i utgangspunktet ikke er mulig på grunn av våre EØS-rettslige forpliktelser gjennom direktiv 96/53/EF. Direktivet inneholder riktignok enkelte unntaksmuligheter, men til nå har det aktuelle unntaket kun har vært brukt til å tillate transport av tømmer med lengde inntil 24,00 m. Dersom bruken av unntaket først skal utvides til også å omfatte kyllingtransport, hvor det i og for seg er klart at vogntogene oppfyller kravet om å være innrettet slik at de kun kan transportere en spesifikk godstype, må dette inngå som ledd i en bredere vurdering av om hvilke transporttyper som kan anses å falle inn under unntaksbestemmelsen og som vil være hensiktsmessige å tillate med større dimensjoner i Norge.

De senere årene har Vegdirektoratet mottatt en rekke søknader fra bedrifter som ønsker dispensasjon fra bestemmelsene om tillatt lengde for å kunne kjøre med vogntog hvor påhengstruckens lengde kommer i tillegg til det som er tillatt i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy. Norges Lastebileier-Forbund med flere etterspør også en åpning for slik kjøring.

Danmark innførte i 2012 regler som tillater kjøring med påhengstruck for alle vogntog på nærmere angitte vilkår. Reglene ble ikke innført under henvisning til unntaksmulighetene i direktiv 96/53/EF. Som det vil redegjøres for i det følgende, anser Vegdirektoratet at vi i Norge kan innføre en tilsvarende adgang, om nødvendig med nasjonale tilpasninger for å imøtekomme særskilte utfordringer på det norske vegnettet.

3.1.1 Kort om forslaget

I det følgende vil Vegdirektoratet foreslå å tilføye forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 en bestemmelse som regulerer kjøring med vogntog hvor påhengstruck gir vogntoget total lengde ut over det alminnelig tillatte. Trucken vil tillates å stikke ut 1,50 m bak. Forslaget vil i denne omgang kun gjelde kjøring på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 m.

Vegdirektoratet understreker at forslaget om økt tillatt lengde ikke i seg selv er ment å gripe inn i kjøretøytekniske krav eller krav som følger av andre relevante regelverk. Krav til blant annet last på styrende aksler, at kjennemerker skal være synlige, hvordan lys skal være plassert, underkjøringshinder o.a. må i utgangspunktet oppfylles på samme måte som når kjøringen skjer med lenger *innenfor* det som tillates i § 5-4 nr. 4. Vi ser likevel at enkelte forhold bør reguleres i forskrift om bruk av kjøretøy uavhengig om kjøretøy-/vogntoglengden overskrider det tillatte i § 5-4 nr. 4 eller ikke.

Vegdirektoratet ser det derfor som hensiktsmessig å samtidig foreslå bestemmelser som avhjelper det faktum at trucken vil dekke til lastebilen eller tilhengerens lys og kjennemerker. Videre vil vi også foreslå enkelte særskilte bestemmelser for å sikre at transporten foregår på en betryggende måte.

3.1.2 Gjeldende regelverk og praksis

3.1.3 Norsk regelverk

Regelverket om tillatte vektorer og dimensjoner for offentlig veg er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 og de til enhver tid gjeldende veglister. Forskriften regulerer blant annet tillatt lengde for enkeltkjøretøy og vogntog, tillatt lastlengde for vogntog og krav til sporing. Bestemmelsene om tillatte lengder finnes i § 5–4 nr. 4.

I henhold til tabellen i nr. 4 bokstav a er tillatt lengde for lastebil, slepvogn og påhengsvogn 12,00 m, tillatt vogntoglengde for lastebil med slep- eller påhengsvogn 19,50 m. Av bokstav b pkt. 4 og 5 følger det at tillatt lastlengde målt fra forreste punkt bak førerhuset til bakerste punkt på tilhengeren er 17,15 m og 15,65 m medregnet og ikke medregnet lysåpning. Av pkt. 1 første ledd følger det at vogntoget skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter.

Tillatt lengde for semitrailer er i bokstav b pkt. 2 og 3 gitt som 12,00 m fra king-pin til semitrailerens bakerste punkt pluss 2,04 m fra king-pin til et vilkårlig punkt på semitrailerens forkant. Tillatt vogntoglengde for vogntog bestående av trekkvogn med semitrailer er i henhold til bokstav a tabell 4 17,50 m. Spøringskravet anses for oppfylt dersom semitrailerens akselavstand ikke overstiger $\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$ jf. bokstav b pkt. 1 annet ledd.

Det kan diskuteres om påhengstruck er å anse som gods eller som en del av det transporterende kjøretøyet. Med hensyn til tillatte lengder er denne distinksjonen imidlertid av underordnet betydning ettersom § 5–3 nr. 3 bokstav b uansett understreker at «angivelse av kjøretøyet eller vogntogets lengde og bredde i dette kapitlet er gods medregnet dersom ikke annet fremgår av annen bestemmelse».

3.1.4 Regelverk i andre land

Danmark

Tillatte vektorer og dimensjoner for kjøretøy på offentlig veg er regulert i Dimensionsbekendtgørelsen⁸. Tillatte kjøretøy- og vogntoglengder samsvarer med direktiv 96/53/EF (§ 10). I § 11 presiseres det at «Længden af et køretøj eller vogntog måles over de dele, der rager længst fremefter og bagud, ved sammenkoblede køretøjer under fuld udstrækning af koblingen, med de undtagelser, der fremgår af bekendtgørelse om detailforskrifter for køretøjer». I 2012 ble § 11 tilføyd nytt stk. 4 som sier at "Ved måling af længde, jf. stk. 1, ses bort fra påhengstruck, der ikke rager længere bagud end 1,50 m". I tillegg ble det i nytt stk. 3 gitt en del alminnelige krav for transport av påhengstruck som gjelder uavhengig av lengde.

Sverige og Finland

Svensk og finsk regelverk gir ingen spesifikke regler om påhengstrucker. Det er likevel klart at truckene ikke tillates å gi større vogntoglengde enn de ellers tillatte lengdene. Dersom

⁸ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=137554>

truckene anses som del av det transporterende kjøretøyet er de uten videre medregnet i tillatte lengder, anses de som gods har landene bestemmelser som sier at gods er medregnet i de ellers tillatte lengdene. Sveriges Trafikförordning 4. kap 17 § første punktum sier at «Ett annat motordrivet fordon än en buss med eller utan ett därtill kopplat fordon får inte föras på andra vägar än enskilda om fordonet eller fordonståget, **lasten inräknad**, är längre än 24,0 meter». Finlands Förordning om anvending av fordon på väg 45 § nr. 2 sier at «**Lasten får, inom ramen för fordonets eller fordonskombinationens tillåtna längd på väg**, skjuta ut högst en meter över den yttersta punkten av fordonets framdel och högst två meter över den yttersta punkten av fordonets bakdel».

Nederland

Den nederlandske kjøretøyforskriften⁹ inneholder konkrete bestemmelser om kjøring med påhengstruck. I henhold til artikkel 5.18.12 tillates gods å stikke ut inntil 1,00 m bak kjøretøyet, men påhengstruck kan stikke ut inntil 1,20 m, og inntil 1,50 m dersom det kan dokumenteres at dette ikke medfører overskridelse av tillatte aksellaster og last på tilhengerfeste samt at reglene om last på styrende aksler overholdes. Videre kreves som utgangspunkt at underkjøringshinder skal være plassert maksimalt 60 cm fra det utstikkende godsets bakkant når undersiden av lasten er høyere enn 0,55 m over vegbanen. For kjøretøy tatt i bruk før 1. januar 2018 kreves slikt underkjøringshinder når undersiden av trucken er mer enn 0,50 m over vegbanen. For kjøretøy tatt i bruk etter denne datoen kreves underkjøringshinder dersom undersiden av trucken er mer enn 0,65 m over vegbanen, forutsatt at kanten er retningsstabil slik at den kan fungere som et underkjøringshinder.

3.1.5 EU-regelverk og utfordringer

Regelverk i henhold til direktiv 96/53/EF med endringer

Direktiv 96/53/EF¹⁰ med endringer gir bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner i internasjonal transport, og om tillatte dimensjoner i innenlands transport med de kjøretøy som faller innenfor direktivets virkeområde.

Direktivets artikkel 4 nr. 1 forbyr medlemsstatene å tillate normal trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands transport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i vedlegg I nr. 1.1 (kjøretøy- og vogntoglengde), 1.2 (kjøretøybredde), 1.4–1.8 (lengde for løse påbygg og containere mv., sporingsegenskaper, avstand fra king-pin til semitrailerens bakkant og lastlengde for lastebil med slep- eller påhengsvogn inkludert og ikke inkludert lysåpningen), 4.2 (minsteavstand) og 4.4 (avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitraileren). I henhold til nr. 2 kan medlemsstater som ønsker det, tillate at innenlands transport foregår med større vekter og dimensjoner enn angitt i vedlegg I pkt.

⁹ Regeling voertuigen

<https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0025798&hoofdstuk=5&afdeling=18¶graaf=1&sub-paragraaf=A&artikel=5.18.12&z=2018-05-20&q=2018-05-20>

¹⁰ Rådsdirektiv 96/53/EF av 25. juli 1996 om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/da/TXT/?qid=1474463454870&uri=CELEX:01996L0053-20150526>

1.3 (høyde), 2 (totalvekter), 3 (aksellaster), 4.1 (andel av totalvekten som må hvile på drivende hjul) og 4.3 (totalvekt som funksjon av avstand fra første til siste akse).

Våre nasjonale lengdebestemmelser samsvarer stort sett med lengdene gitt i direktivets Vedlegg I. Største tillatte lengder for lastebil, slepvogn og påhengsvogn samt tillatt lengde for semitrailer er de samme i direktivet og i § 5-4 nr. 4. Tillatt vogntoglengde for lastebil med slep- eller påhengsvogn og for semitrailervogntog er henholdsvis 18,75 m og 16,50 m. Forskjellen skyldes at vi i Norge har fått aksept for å tillate større lysåpning enn ellers i EU på grunn av kurvatur og topografi på vegnettet og høydeforskjell ved kjøring av og på ferger. At differansen i vogntoglengden *skal* være lysåpning gjenspeiles i at tillatt lengde for semitrailer (12,00 + 2,04 m) og tillatt lastlengde for lastebil med slep- eller påhengsvogn ikke medregnet lysåpning (15,65 m) er de samme i norsk regelverk som i direktivet, mens tillatt lastlengde *medregnet* lysåpning er 17,15 m i Norge mot 16,40 m i direktivet.

Handlingsrom innenfor direktivets bestemmelser

Som vist er vi i Norge, med unntak av de unntakene direktivet selv gir, avskåret fra å gi bestemmelser som tillater større lengder enn det som er gitt i direktivets Vedlegg I. Dette betyr i utgangspunktet at vi heller ikke har adgang til å tillate transport av påhengstruck med større total lengde enn det som tillates i § 5-4 nr. 4.

Direktiv 96/53/EF inneholder to unntaksbestemmelser som kan gi mulighet til å tillate kjøring med større lengde enn ellers tillatt som følge av at det transporteres påhengstruck. Artikkel 4 nr. 4 gjør unntak for kjøretøy og vogntog «som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren». I bokstav a) og b) spesifiseres i hvilke to tilfeller hvor dette kravet anses som oppfylt. Bokstav a) gjelder der kjøretøyene/vogntogene som benyttes er innrettet slik at de kun kan benyttes til å transportere en bestemt type gods, og bokstav b) der utenlandske transportører kan oppnå like stor lastekapasitet ved å benytte modulvogntog.

Unntaket i bokstav a) gjelder spesialkjøretøy og -vogntog som ikke opererer i konkurranse med transportører fra andre land. Dette unntaket gir også mulighet til å tillate kjøring med større lengde på grunn av påhengstruck, men bare for helt konkrete transporttyper som skjer med kjøretøy og vogntog innrettet slik at de kun er egnet til å transportere en spesifikk type gods. Å benytte seg av denne unntaksmuligheten vil tilfredsstille behovene til noen aktører, men ikke til transportbransjen som helhet. Dessuten har vi nasjonalt kun benyttet dette unntaket til å tillate én bestemt transporttype, tømmertransport med større lengde. Vegdirektoratet har tidligere påpekt at dersom vi først skal ta denne unntaksmuligheten i bruk for flere transporttyper, må det foretas helhetlig vurdering av hvilke transporttyper som i så fall skal omfattes og hvilke veger de skal tillates å trafikkere.

Unntaket i bokstav b) kan tolkes som å gi adgang til å tillate kjøring med påhengstruck med større vogntoglengde enn 17,50/19,50 meter på veger som er åpnet for *modulvogntog*. Vegdirektoratet antar imidlertid at de aller fleste aktørene som ønsker å benytte påhengstrucker, ønsker å kjøre ikke bare på modulvogntogvegnettet, men også på 19,50-veger som ikke inngår i dette vegnettet. Å begrense adgangen til å ha med påhengstruck til

modulvogntogvegnettet vil medføre at transportørene ikke har mulighet til å ha med påhengstruck på en stor andel av oppdragene hvor det er behov for slik truck. Selv med kommende utvidelser av modulvogntogvegnettet vil det neppe være mulig å innlemme alle strekninger hvor det er behov for å kunne kjøre med påhengstruck.

Vegdirektoratet viser til Danmark¹¹ hvor regelverket nylig er endret for å tillate kjøring med påhengstruck som gir større total lengde enn alminnelig tillatt. Nærmere bestemt sier den aktuelle bestemmelsen at påhengstruck, dersom den oppfyller nærmere angitte vilkår, ikke skal måles med i vogntogets lengde såfremt den ikke stikker ut lenger bak vogntoget enn 1,50 meter. Vi anser at når man i Danmark har fått aksept for at å tillate at et vogntog som i seg selv har dimensjoner innenfor det tillatte i henhold til direktiv 96/53/EF får større total lengde ved transport av påhengstruck, kan vi i Norge tillate det samme uten å komme i konflikt med direktivets bestemmelser.

En grunnleggende forutsetning for at dette skal være tillatt er at trucken ikke medfører at det alminnelige sporingskravet i direktiv 96/53/EF, at vogntoget skal kunne snu mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 m, overskrides. Dette vil normalt ikke være noe problem ettersom trucken bygger ut om lag en meter og er en god del smalere enn vogntoget. I oppsummeringen av den danske høringen uttaler Trafik- og Byggestyrelsen (TBST) at *«Medbringertrucken vil normalt være smallere end køretøjet det er påmonteret, hvorfor det er TBSTs opfattelse, at krav om større areal i forbindelse med svingning vil være yderst begrænset»*. Vegdirektoratet har også gjennomført simuleringer i TrailerWin som viser at trucken får nevneverdig innvirkning på vogntogets svingsegenskaper. Såfremt truckens bredde er begrenset vil den ekstra lengden heller ikke gi nevneverdige utslag i sveipet.

3.2 Tillatt lengde ved kjøring med påhengstruck

3.2.1 Økning i tillatt lengde

Som vist er det ikke forbudt å kjøre med lastebil eller vogntog med påhengstruck i dag, men i henhold til bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy skal den totale lengden medregnet trucken ikke overskride det som er tillatt i henhold til § 5-4 nr. 4.

I Danmark tillates påhengstruck å tilføre en ytterligere lengde på inntil 1,50 m. Selv om innspillet fra Norsk Landbrukssamvirke kun skisserte et behov for inntil 1,20 m ekstra lengde, ser Vegdirektoratet det som mest hensiktsmessig å tillate samme lengde som i Danmark. Vi understreker for øvrig at selv om trucken tillates å tilføre inntil 1,50 m ekstra lengde, skal kjøretøy- og vogntoglengde uten trucken ikke overstige det som tillates i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4. Man vil altså ikke kunne ha vogntoglengde 21 m dersom trucken kun tilfører 1,20 m ekstra lengde. Det samme gjelder tillatte lastlengder.

Dersom det finnes trucker som har behov for større lengde enn 1,50 m, ber vi om bransjens tilbakemeldinger om dette.

¹¹ <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=174745&exp=1>

3.2.2 Kjøretøy/vogntoget som vil kunne ha ekstra lengde

Vegdirektoratet foreslår å tillate økt lengde ved kjøring med påhengstruck bakpå både singel lastebil (N2 og N3), lastebil som inngår i vogntog og både slepvogn, påhengsvogn og semitrailer (O3 og O4).

Ikke alle kjøretøy og kombinasjoner er like godt egnet, blant annet på grunn utfordringer av vektfordeling og vekt på drivende aksler, men ettersom det ikke gjelder noe generelt forbud mot å transportere truck bakpå slike kjøretøy og vogntog i dag, ikke som hensiktsmessig å forby transport med større lengde. På samme måte som i dag må transportørene altså selv vurdere om det vil være mulig å utføre transporten uten å komme i konflikt med eller gjeldende krav.

Transport av truck på lastebil som også trekker tilhenger vil kunne by på enkelte utfordringer. Med mindre kjøretøyene er konstruert for slik transport, kan det være fare for at bil/henger/truck går i hverandre. Trucken henger også nærme tilhengerdraget, noe som vil kunne gjøre det vanskelig å kjøre av og på ferger ved flo og fjære. Hengerfeste-fabrikantene setter gjerne også en begrensning i maks vinkel på draget, som vil kunne skape utfordringer i disse situasjonene. Dette er imidlertid forhold som transportør og sjåfør må ta hensyn til ved planlegging og gjennomføring av transportene. Vegdirektoratet ser derfor ingen grunn til å nekte vogntog hvor trucken henger på lastebilen å ha økt lengde. Slik kjøring er dessuten tillatt i dag innenfor de tillatte lengdene i § 5-4 nr. 4.

Vegdirektoratet er usikre på hvorvidt det egentlig er aktuelt å benytte en lastebil med lengde opp mot 12,00 m med bakmontert truck.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 2 krever at *«Godsets vekt skal være mest mulig jevnt fordelt på hjul på samme aksel og hensiktsmessig fordelt mellom akslene. Minst 20 % av kjøretøyets aktuelle totalvekt skal hvile på styrende hjul»*. Dette kravet vil også gjelde ved transport av påhengstruck på både lastebil og alle typer tilhenger.

3.2.3 Veger som vil tillates kjørt med større lengde

Vegdirektoratet foreslår kun at tillatt lengde skal økes på veger som i henhold til de til enhver tid gjeldende veglistene har tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

På veger hvor tillatt vogntoglengde er satt til 12,40 m eller 15,00 m, er grensen satt på grunn av svært begrenset fremkommelighet på vegen. Vegdirektoratet anser det derfor ikke som tilrådelig å tillate økt lengde ut over den lengde som allerede tillates for lastebil på slike veger. Vegdirektoratet ber likevel om instansenes syn på hvorvidt høringsinstansene også ser behov for å tillate kjøring med singel lastebil med bakhengt truck med større lengde på veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 m. Ettersom typiske vogntog for godstransport uansett ikke kan trafikkere veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00

meter, blir det i så fall bare spørsmål om det eventuelt også skal tillates at singel lastebil har lengde inntil 13,50 m inkludert påhengstruck på disse vegene.

Vegdirektoratet er som nevnt usikre på i hvilken grad det er behov for å tillate økt lengde for single lastebiler som transporterer påhengstruck. Dersom høringsinstansene mener det er behov for å også tillate kjøring med singel lastebil påmontert påhengstruck med total lengde inntil 13,50 m på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 m, ber vi om deres begrunnede tilbakemelding om dette.

3.2.4 Om påhengstrucker på modulvogntog

I Danmark ga flere av høringsinstansene uttrykk for at de ønsket at det også skulle tillates større lengde ved kjøring med påhengstruck på modulvogntog. Som svar på dette uttaler TBST at de av hensyn til trafiksikkerheten ikke ønsker dette «*da lange vogntog øger overhalingstiden og den tid vogntoget opholder sig i f.eks. kryds og rundkørsler*». TBST påpeker at det ikke vil være forbudt å ha med påhengstruck på modulvogntog, men at den totale lengden inkludert trucken ikke skal overskride de lengdene som tillates for slike vogntog.

Vegdirektoratet mener denne begrunnelsen gjør seg gjeldende i like stor grad i Norge, ikke minst sett hen til de særlige utfordringene som finnes på det norske vegnettet med tanke på vegbredde, kurvatur og stigningsgrad. For det tilfelle at modulvogntog skal tillates brukt med større lengde enn dagens 25,25 m på grunn av påhengstruck må kriteriene for åpning av strekninger for modulvogntog i så fall endres for å ta høyde for dette.

Vegdirektoratet foreslår derfor ikke å tillate kjøring med påhengstruck på modulvogntog dersom dette medfører større lengde enn 25,25 m. I likhet med danske myndigheter understreker vi at det i henhold til gjeldende regelverk ikke er forbudt å ha med påhengstruck på modulvogntog dersom lengden ikke overskrider 25,25 meter.

Som omtalt i del 2 av denne høringen foreslår Vegdirektoratet å tillate vogntog bestående av lastebil med slepvogn med lengde inntil 24,00 m på modulvogntogvegnettet. Heller ikke disse vogntogene vil kunne transportere påhengstruck med større total lengde enn 24,00 m. Det samme vil gjelde tømmervogntog og eventuelle andre transporter som kan foregå med større lengde enn tillatt i henhold til § 5-4 nr. 4.

3.3 Krav ved kjøring med påhengstruck

3.3.1 Generelt

Som vist inneholder det danske regelverket om påhengstrucker er en rekke brukskrav som må være oppfylt for at kjøringen skal være lovlig:

- Trucken skal være montert etter fabrikantens anvisninger.
- Kjøretøyet skal ha underkjøringshinder som skal være plassert maksimalt 40 cm foran truckens bakerste punkt og maksimalt 55 cm over bakken, men dersom underkanten av truckens bakerste punkt er maksimalt 55 cm over bakken kan trucken anses for å utgjøre underkjøringshinderet.

- Trucken skal stå i transportstilling (det bakerste hjulet på tvers av kjøreretningen)
- Trucken skal være utstyrt med refleks og refleksplanke i henhold til reglene for det transporterende kjøretøyet
- Trucken skal være utstyrt med lys til markering og signalgivning, som er tilkoblet det transporterende kjøretøyets lys
- Eventuelle varsellys og markingslys («afmærkningslykte») skal være skrudd av og eventuell merking som saktegående kjøretøy skal være tildekket

Disse reglene gjelder for *a//* kjøring med påhengstruck, ikke bare i tilfellene hvor disse tillates å gi større lengde enn alminnelig tillatt. Kjøring med påhengstruck er allerede tillatt i Norge i dag såfremt kjøretøyet/vogntogets lengde inklusive trucken ikke overstiger de tillatte lengder i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4 og og ellers gjeldende tekniske og bruksmessige bestemmelser overholdes. Vegdirektoratet ser det imidlertid som hensiktsmessig å gi felles regler for transport av påhengstruck som vil gjelde uavhengig av om lengden overskrider det tillatte i § 5-4 nr. 4.

I det følgende vil vi beskrive disse reglene samt enkelte andre forhold som også er av betydning ved transport av påhengstruck.

3.3.2 Vektoverføring og tillatte aksellaster og totalvekter

I henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 2 skal godsets vekt være mest mulig jevnt fordelt på samme aksel og hensiktsmessig fordelt mellom akslene og minst 20 % av kjøretøyets aktuelle totalvekt hvile på styrende hjul. En adgang til å overskride alminnelig tillatt vogntoglengde ved kjøring med påhengstruck vil ikke innebære en adgang til å fravike disse kravene. Dersom påhengstrucken forflytter vogntogets tyngdepunkt slik at kravet til vekt på styrende aksler ikke lenger er oppfylt, vil det ikke være tillatt å kjøre med påhengstruck selv om kjøringen isolert sett ikke er i strid med *lengde*bestemmelsene. Etter hva Vegdirektoratet erfarer er dette først og fremst en utfordring når trucken henger på bilen.

Vegdirektoratet har vurdert om det er nødvendig å stille krav i forskriften om at det ved transport av påhengstruck på påhengsvogn må være nøytralt eller positivt trykk på tilhengerfestet. Vi har kommet til at dette ikke er nødvendig da et slikt krav uansett følger av vegtrafikkloven § 23 om at kjøretøyet må være forskriftsmessig og forsvarlig lastet. Dette stiller seg ikke annerledes enn ved annen transport av gods, hvor det ikke finnes noe generelt forbud mot å plassere all lasten bakerst i tilhengeren, selv om dette selvsagt ikke er gunstig. I det øyeblikket lastens plassering gjør kjøringen uforsvarlig, er kjøringen imidlertid i strid med kravet i vegtrafikkloven § 23. Vi gjør ellers oppmerksom på at for å kunne oppnå nøytralt eller positivt trykk på tilhengerfestet, må påhengsvognen ha mulighet for løft på fremre aksel.

Ved transport på slepovogn vil en påhengstruck vil i stor grad fjerne vekt fra styrende hjul på slepevognen. Styrende hjul på slepevognen skal også ha 20 % av aktuell totalvekt av slepevognen. På grunn av den lave egenvekten en slepevogn ofte har, vil det være stor fare for at denne ikke vil oppfylle kravet om 20 % av aktuell totalvekt på styrende hjul når den er

påmontert påhengstruck og er uten last. Vegdirektoratet antar at dette er en av årsakene til at transportørene velger å montere trucken på lastebilen istedenfor slepvognen.

Henger den på semitrailer styres vektoverføringen i svingskiven, og henger den på slepvogn bærer slepvognen uansett sin egen vekt slik at det ikke flyttes vekt vekk fra styrende hjul. Det vil selvsagt heller ikke være tillatt å overskride tillatt aksellast jf. § 5-4 nr. 1 og gjeldende vegliste for vegen. Det samme gjelder tillatt totalvekt kjøretøy og vogntog i henhold til § 5-4 nr. 2 og 3 og gjeldende veglister for vegen.

3.3.3 Kjennemerker

Forskrift om bruk av kjøretøy § 2-9 krever at bil skal ha kjennemerke foran og bak og at registreringspliktig tilhenger skal ha kjennemerke bak. Fjerde ledd understreker at kjennemerke skal være godt synlig og ikke være dekket av uvedkommende gjenstander. Dette kravet skal også være oppfylt ved kjøring med påhengstruck, uavhengig av om kjøretøy eller vogntog med påhengstruck har lengde innenfor det alminnelig tillatte eller overstiger denne. Imidlertid *vil* en påhengstruck, særlig dersom denne skal transporteres slik det er beskrevet i det danske regelverket hvor det kreves underkjøringshinder med mindre truckens underkant er maksimalt 55 cm over vegbanen, i praksis dekke til det transporterende kjøretøyets bakre kjennemerke.

Den danske Færdselsloven¹² § 82 annet punktum krever at «Gods skal anbringes således, at den tegngivning, der nævnes i § 32, stk. 2 [blinklys] og 4 [stopplis], eller påbudt lygte eller nummerplade ikke skjules». Montering av kjennemerke er regulert i Bekendtgørelse om registrering af køretøjer¹³ § 69. Paragrafens stk. 1 og 2 uttaler at «Nummerpladen monteres uden på køretøjet og således, at nummerpladen er synlig og let læselig foran eller bag køretøjet» og «Nummerpladen monteres i en lodret eller næsten lodret stilling og i et plan, der er vinkelret på køretøjets længdeakse». Tilsynelatende er det ingenting som forbyr å montere kjennemerket så høyt at det ikke vil tildekkes av trucken. Slik montering er etter hva Vegdirektoratet erfarer også ganske utbredt på danske tilhengere som er innrettet for å transportere påhengstruck.

I tillegg er det i samme forskrift § 68 stk. 4 gitt en særskilt bestemmelse som krever at «Hvis den bagerste nummerplade er helt eller delvis dækket af gods eller lignende, skal køretøjet føre en ekstra nummerplade. Den skal monteres bag på godset eller på en særlig anordning, så nummerpladen umiddelbart kan læses.» Det ekstra/"tredje" kjennemerket utstedes av SKAT og skal være hvitt med røde tegn.

I Finland kan det også utstedes ekstra kjennemerke til bruk dersom en «midlertidig innretning» dekker til kjennemerket foran eller bak¹⁴.

¹² <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=158005>

¹³ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=164663>

¹⁴ http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/registrering/registreringsskyltar/extra_registreringsskylt

Norsk regelverk tillater ikke at det tildeles et tredje kjennemerke som kan plasseres på trucken. Den nærmeste vi kommer er forskrift om bruk av kjøretøy § 3–4 nr. 7 bokstav c som krever at når sykler transporteres i stativ bakpå personbil, skal lysbjelken være merket med «*kjennmerkets bokstav- og tallkombinasjon i sort med tilnærmet samme størrelse som på kjennemerket*». Vegdirektoratet ser det heller ikke som hensiktsmessig å gi en regel som tillater utstedelse av et tredje kjennemerke, blant annet fordi trucken verken er del av kjøretøyet eller låst til transport på ett bestemt kjøretøy.

Vår anbefalte løsning er derfor å tilføye i forskrift om bruk av kjøretøy § 3–4 en egen bestemmelse med krav om at trucken skal merkes med «kjennmerkets bokstav- og tallkombinasjon» på samme måte som reglene for sykkelstativ. Bestemmelsen vil også regulere hvilke krav som stilles når trucken dekker lysene til det transporterende kjøretøyet.

3.3.4 Lys og refleksmerking

I det danske regelverket kreves det blant annet at trucken skal være utstyrt med refleks og refleksplanke i henhold til reglene for det transporterende kjøretøyet og ha lys til markering og signalgivning som er tilkoblet det transporterende kjøretøyets lys. Videre kreves det at eventuelle varsellys og markeringslykter skal være skrudd av og eventuell merking som saktegående kjøretøy skal være tildekket.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 3–2 nr. 1 krever at «Gods skal være plassert slik at føreren har tilstrekkelig utsyn og ikke hindres i å manøvrere forsvarlig. Verken påbudt lys eller kjennemerke må være tildekket.» Denne regelen gjelder også ved kjøring med påhengstruck, uavhengig av om lengden er innenfor det som tillates i henhold til § 5–4 nr. 4 eller om det gis særlige bestemmelser om større tillatt lengde. Dersom trucken dekker til det transporterende kjøretøyets lys, er transporten i utgangspunktet ikke tillatt.

Påhengstrucker vil ofte ha reflekser og lysutrustning bak som tilfredsstillt kravene til det transporterende kjøretøyet og kan kobles til dette. I disse tilfellene anses transporten ikke for å være i strid med bestemmelsen i § 3–2 nr. 1. For det tilfelle at trucken ikke har slike lys, foreslår Vegdirektoratet å kreve at den utstyres med lysbjelke som tilfredsstillt de samme kravene og fungerer på samme måte.

Lys eller reflekser som helt eller delvis dekkes til av trucken, får trucken innenfor påbudt synsvinkel, og må dubliseres på trucken. Dette reguleres ikke direkte i regulativet ECE 48, men det som står om lys montert på bevegelige karosserideler og om vanskelig karosseriform kan overføres. Videre er det tillatt med ekstra antall lykter både etter regulativ og kjøretøyforskriften kapittel 28. Ved bevegelige deler er det krav om dublering slik at det alltid er komplett sett lys synlig. Det er også tillatt å bruke ekstra par med lys for å tilfredsstillt krav til synsvinkel på vanskelig karosseriform.

Etter regulativet sammen med norske tekniske bestemmelser er det blink-, bak-, og stopplys som må dubleres. Riktige reflekser for bil eller tilhenger der disse dekkes av trucken. Etersom markeringen av kjøretøyets bredde tas vare på av de ordinære

markeringsslysene "end outline marker lamps" er det ikke behov for å begynne å ha såkalte med "snabellys" på trucken.

For å sikre god trafikkforståelse, er det dessuten viktig at blinklysene står så langt ut til sidene som praktisk mulig. Sideveis plassering av stopp- og baklys er ikke kritisk.

Hvis trucken flyttes mellom flere forskjellige kjøretøy, vil de dermed kunne gjelde forskjellige krav til reflekser. Bak på bil skal påbudte reflekser ikke være trekantede, mens de på tilhenger skal være trekantede. De valgfrie refleksbjelkene har også ulik utforming på bil og tilhenger.

3.3.5 Underkjøringshinder

Den danske bestemmelsen stiller krav om at det transporterende kjøretøyet skal ha underkjøringshinder som skal være plassert maksimalt 40 cm foran truckens bakerste punkt og maksimalt 55 cm over bakken, men dersom underkanten av truckens bakerste punkt er maksimalt 55 cm over bakken kan trucken anses for å utgjøre underkjøringshinderet. Disse kravene samsvarer noenlunde med de alminnelige kravene til plassering av underkjøringshinder slik de fremgår av UNECE regulativ 58.02 jf. forordning (EU) 2009/661 med endringer. I regulativets punkt 16 stilles blant annet følgende krav:

- Underkjøringshinderets underkant skal være maksimalt 55 cm over bakken selv når kjøretøyet er uten last
- Bredden av underkjøringshinderet skal ikke overskride bredden av den bredeste av bakakslene, og ikke være mer enn 10 cm kortere enn denne akselen på hver side
- Avstanden fra kjøretøyet bakkant til underkjøringshinderets bakkant skal ikke være større enn 40 cm, inkludert eventuelle løftelemmer, med unntak av utstyr som er mer enn 2 m over bakken i ulastet tilstand

Vegdirektoratet foreslår å kun delvis innta den danske regelen i norsk regelverk. En påhengstruck vil normalt ha bredde ca. 190 cm, altså smalere enn bakakselen på bilen. Et uttrekkbart underkjøringshinder vil som regel være bredere enn trucken og dermed kunne skape farlige situasjoner. Et eventuelt uttrekkbart underkjøringshinder under trucken bør i så fall ikke være bredere enn selve trucken. Vi anser det derfor som hensiktsmessig å kreve at når kjøretøyet eller vogntogets lengde inkludert påhengstrucken overstiger det som er tillatt i henhold til § 5-4 nr. 4, skal den delen av trucken som er sterk nok til å fungere som underkjøringshinder, være maksimalt 55 cm over bakken. Høyden bør altså måles ved undersiden av trucken, og ikke ved hjulets underkant. Hjulet vil også kunne være plassert adskillig lavere enn 55 cm over bakken.

Som utgangspunkt anser vi det som transportørens ansvar å benytte trucker med en hensiktsmessig utforming av kjøretøy og truck med tanke på overheng og å slå ned i bakken ved kjøring med trucken maks 55 cm over bakken. Dersom det finnes påhengstrucker som ikke er beregnet for transport i slik høyde, eller kjøretøy som på grunn av sin bruk eller konstruksjon gjør det vanskelig å transportere trucken slik, ber vi om høringsinstansenes tilbakemelding om dette.

Vegdirektoratet ønsker også høringsinstansenes syn på hvorvidt regelen bør gjelde for all kjøring med påhengstruck, altså også der de alminnelig tillatte lengdene i § 5-4 nr. 4 ikke overskrides.

For øvrig vil kravet til underkjøringshinder for det transporterende kjøretøyet gjelde på vanlig måte. Trucken vil altså ikke kunne erstatte underkjøringshinder på det transporterende kjøretøyet.

3.3.6 Innfesting og sikring av påhengstruck under transport

Dansk regelverk angir et særlig krav om at trucken skal være festet i henhold til fabrikantens krav (og slik at den ikke kan falle av). Vegdirektoratet har kommet til at det ikke er behov for å gi tilsvarende krav i norsk regelverk. Årsaken er at lastsikringskravene i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 3-2 og 3-3 i praksis gir tilsvarende krav.

§ 3-2 nr. 3 krever at *«gods skal være sikret slik at det ikke utgjør en trussel for helse, eiendom eller miljøet. Sikringen skal hindre at godset verken kan ... b. falle av kjøretøyet eller slepe på vegen»*. Videre stilles det krav til hvilke krefter sikringen skal tåle i § 3-3 nr. 2 og 3. I nr. 4 kreves det at lastsikringsutstyr skal oppfylle nærmere angitte standarder, og dersom annet utstyr benyttes, skal det dokumenteres at utstyret tåler kreftene som beskrives i nr. 3. Dokumentasjon på at trucken er festet i henhold til fabrikantens instruksjoner, vil oppfylle dette kravet til dokumentasjon. Dersom trucken festes med spesielle låsesystemer med hylser og låsing, må det i så fall dokumenteres at disse systemene oppfyller lastsikringskravene.

3.3.7 Truckens bredde

Dansk regelverk setter ingen begrensning i tillatt bredde for påhengstruck. Truckene kan dermed ha bredde inntil 2,55 m. Vegdirektoratet har vurdert om det norske regelverket bør sette en øvre grense for hvilken bredde påhengstrucker kan ha når kjøretøy- eller vogntoglengde inkludert trucken overskrider det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4. Vi anser som utgangspunkt ikke at det er behov for å regulere dette konkret. Vi er kjent med at truckene som benyttes i kyllingtransport har bredde ca. 220 cm. Disse utgjør ca. 20 % av alle trucker. De øvrige har bredde rundt 190 cm. I den grad det forekommer trucker med større bredde enn 2,20 m antar vi at det kun dreier seg om et svært lite antall. Dersom det på sikt skulle utvikle seg en trend i retning av bredere trucker kan det være aktuelt å vurdere spørsmålet om breddegrense på nytt.

Truckene bør heller ikke være bredere enn det transporterende kjøretøyet. Ettersom kjøretøyene som transporterer slike trucker i all hovedsak er enten motorvogn N3 eller tilhenger O4, vil de ha bredde opp mot 2,55 m. Vegdirektoratet anser det derfor ikke som nødvendig med en forskriftsbestemmelse som presiserer at trucken ikke kan være bredere enn det transporterende kjøretøyet.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Vogntog bestående av lastebil med slepvogn med total lengde inntil 24 meter på modulvogntogvegnettet

4.1.1 Konsekvenser for transportbransjen

Siden denne typen kjøretøy ikke er tillatt brukt i dag, må bransjen investere i nytt utstyr for å kunne nyttiggjøre seg av adgangen. Selve adgangen til å benytte 24 m vogntog istedenfor modulvogntog antas ikke å gi nevneverdige økonomiske konsekvenser. Aktører som i dag ikke kan eller ikke ønsker å benytte modulvogntog fordi dolly med semitrailer er uegnet for den typen transport de utfører, vil kunne få en gevinst.

Potensiell økt konkurranse fra svenske og danske aktører kan få negative økonomiske konsekvenser for norske transportører. Vegdirektoratet vil som nevnt ikke spekulere i om og i hvilken grad svenske og danske aktører vil ønske å utføre transporter i Norge.

4.1.2 Konsekvenser for Statens vegvesen

Forslaget antas ikke å få konsekvenser av betydning for Statens vegvesen. Kontrollørene må få opplæring i de nye bestemmelsene. Godkjenning av tilhengerne vil potensielt medføre noe mer arbeid, men ettersom de aller fleste tunge kjøretøy uansett enkeltgodkjennes i Norge vil det uansett ikke utgjøre noen særlig forskjell om de enkeltgodkjennes i henhold til alternative lengde- og sporingskrav eller etter de vanlige kravene for slepvogner. Godkjenning av slepvogner som skal inngå i 24-meters vogntog vil ikke være mer ressurskrevende enn å godkjenne en tilhenger til et 24-meters tømmervogntog.

4.1.3 Konkurransen i det nordiske transportmarkedet

Vegdirektoratet har grunn til å tro at det er ulike oppfatninger i bransjen om hvorvidt det er ønskelig å tillate bruk av 24-meters vogntog som på modulvogntogvegnettet, da dette potensielt vil kunne innebære økt konkurranse fra svenske transportører. Vi har ikke oversikt over hvor stor andel av bransjen som ønsker en slik åpning, og ønsker ikke å spekulere i hvordan en slik endring faktisk vil påvirke konkurransesituasjonen i modulvogntogmarkedet. Vi nøyer oss med å bemerke at vi registrerer at de aktørene som til nå har meldt inn ønske om å kunne benytte lastebil med slepvogn istedenfor trekkbil med dolly og semitrailer i all hovedsak er bedrifter som transporterer sitt eget gods (flis, avfall o.l.).

Konkurransen vil være begrenset til temperaturkontrollerte kjøretøy som i henhold til § 5-4 nr. 5 bokstav b kan ha bredde 2,60 m også i Norge. Vegdirektoratet kan imidlertid ikke utelukke at svenske aktører investerer i materiell med bredde 2,55 m for å kunne kjøre i Norge.

4.2 Økt tillatt lengde ved transport av påhengstruck

Ut over at Instruks for trafikk kontroll må oppdateres, antas forslaget ikke å ha nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser for Statens vegvesen. Kontroll av selve trucken vil måtte gjennomføres på mer eller mindre samme måte som i dag. Forslaget vil også gi tydeligere regler som sikrer like vurderinger i kontrollsituasjoner.

«Hjemmelaget» kjennemerke i tråd med forslag til ny § 3–4 nr. 8 kan potensielt være vanskelig å lese for ANPR. I og med at det allerede foregår en del transport av trucker bakpå lastebil og tilhenger antas problemet ikke å bli nevneverdig større enn i dag.

For bransjen vil forslaget gi en økonomisk fordel siden det frigjør den lasteflaten eller lastlengden truckene i dag legger beslag på.

Dersom enkelte deler av bransjen i dag benytter trucker som ikke oppfyller de foreslåtte kravene for å kunne ha økt kjøretøy- og vogntoglengde, særlig med hensyn til transporthøyde, må de eventueltanskaffe nye trucker som oppfyller disse kravene dersom de ønsker å kjøre med påhengstruck uten å miste lasteflate. Kjøretøy og trucker vil frotsatt kunne benyttes, men da altså ikke med større lasteflate enn i dag.

Ut over dette kan vi ikke se at forslaget har nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

5. Konklusjoner og forslag til forskriftstekst

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy (24 meters vogntog på modulvogntogvegnettet og økt tillatt lengde ved kjøring med påhengstruck)

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 20xx med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer (*endringer i uthevet kursiv*):

§ 3–4 nr. 8 skal lyde:

8. Transport av påhengstruck

- a. Dersom bakmontert påhengstruck skjuler det transporterende kjøretøyets kjennemerker, skal det merkes med bokstav- og tallkombinasjon som viser kjøretøyets identitet. Merkingen skal oppfylle kravene i nr. 7 bokstav c.*
- b. Dersom bakmontert påhengstruck skjuler det transporterende kjøretøyets lys, skal trucken være utstyrt med retningslys, stopplys, baklys og rød refleks.*

Gjeldende § 3–4 nr. 8 blir nytt nr. 9.

§ 5-4 nr. 4 bokstav a tabell 4, linje for tilhenger, skal lyde:

Kjøretøy/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19,50 m-veger	15 m-veger	12,40 m-veger
Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i 24,00 m tømmervogntog	12,00	12,00	12,00

§ 5-5 nr. 3 skal lyde:

I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog ~~særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog~~ med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1, 2 **og 7**.

a. Tillatt totalvekt for vogntog ~~særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog~~

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00-3,69 m	Mindre enn 16,00	Som for Bk10/50
	16,00 eller større	50
Tømmervogntog og 24 m vogntog og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer, med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	15,60 eller mindre	50
	15,61-16,00	51
	16,01-16,20	52
	16,21-16,60	53
	16,61-17,00	54
	17,01-17,40	55
	17,41-17,80	56
	17,81-18,20	57
	18,21-18,60	58
	18,61-18,99	59
19,00 eller større	60	

b. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy som inngår i vogntog ~~særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog~~

	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
Slepvogn ¹ og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	mindre enn 5,80 m	30
	5,80 m-6,35 m	32
	6,36 m-6,90 m	33
	6,91 m-7,45 m	34
	7,46 m-8,00 m	35
	8,01 m eller større	36

¹ Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slepvognen ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 30 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel.

§ 5-5 ny nr. 7 skal lyde

7. Særlige bestemmelser om vogntog med lengde 24,00 m på veger som er tillatt for modulvogntog

- a. På veger som er tillatt for modulvogntog i veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates også vogntog bestående av lastebil N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 med lengde inntil 24,00 m.
- b. Slepvgogn med totalvekt over 30 tonn skal ha godkjent stabiliseringskontroll. Hvis ikke er største tillatte høyde 4,00 m.
- c. Vogntoget skal fra plassering på linje kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.
- d. Gods kan stikke ut maksimal 2,50 m bak slepvognens bakerste punkt.
- e. Vogntoget skal ha minst 7 aksler.
- f. Største tillatte totalvekt er 60 tonn. For totalvekt 60 tonn, skal avstanden mellom vogntogets første og siste aksel være minst 19,00 meter. På veg med tillatt totalvekt 60 tonn er tillatt totalvekt ved kortere avstand enn 19,00 meter gitt i denne paragraf nr. 3 bokstav a.
- g. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i vogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.
- h. Der største tillatte totalvekt i vegliste for modulvogntog er begrenset til 50 tonn, gjelder begrensningen tilsvarende for vogntog med lengde inntil 24,00 m.

§ 5-5 nytt nr. 8 skal lyde:

8. Særlige bestemmelser om transport av påhengstruck

På veger som i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a har tillatt vogntoglengde 19,50 m, tillates overskridelse av tillatt kjøretøy- og vogntoglengde som gitt i § 5-4 bokstav a tabell 4 med inntil 1,50 m for lastebil N2 og N3 og tilhenger O3 og O4 og vogntog bestående av slike kjøretøy ved transport av påhengstruck. Ved slik transport skal påhengstruck ikke regnes med i tillatte lengder som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav b nr. 2, 4 og 5.

Når lengden overskrider det som er tillatt i § 5-4 nr. 4, skal høyden målt fra vegbanen til medbrinertruckens bakerste punkt, ikke medregnet hjulet, ikke overstige 0,55 m.

II

Denne forskrift trer i kraft ...

Forskrift om endring av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)

Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 20xx med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, § 14, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1 og EØS-avtalen vedlegg II kap. I nr. 45zzu (forordning (EU) nr. 1230/2012 som endret senest ved forordning (EU) 2017/1151

I

I forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) gjøres følgende endring:

Vedlegg 3 Alternative krav ved enkeltgodkjenning, i rubrikk for Kravområde 48A Masser og dimensjoner, tilføyes følgende linje:

<i>Krav- område</i>	<i>Basis- rettsakt</i>	<i>Alternative norske bestemmelser / alternative standarder</i>	<i>Administrative bestemmelser (alternativ til hvordan oppfyllelse av kravet vurderes/ alternativ dokumentasjon)</i>	<i>Gjelder kjøretøygruppe</i>									
				<i>M₁</i>	<i>M₂</i>	<i>M₃</i>	<i>N₁</i>	<i>N₂</i>	<i>N₃</i>	<i>O₁</i>	<i>O₂</i>	<i>O₃</i>	<i>O₄</i>
			Tilhenger som skal inngå i andre vogntog enn tømmervogntog med lengde 24,00 m kan godkjennes med større lengde enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. Tilhengeren må være konstruert slik at vogntoget fra plassering på linje skal kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.									X	X

II

Denne forskrift trer i kraft ...