



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

- Økning av krav til kjøretøyets konstruktive hastighet for å kunne kjøre på motorveg og motortrafikkveg
- Økning av maksimal tillatt hastighet for kjøring med bil som trekker tilhenger

Høring om forslag til endringer i:

- *Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)*
- *Forskrift 29. juni 1990 nr. 492 om forenklet forelegg i vegtrafikksaker*
- *Ny forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)*
(forskriften har vært på høring, planlegges å tre i kraft ila. 2021)
- *Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy*
- *Forskrift 17. september 1993 nr. 855 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen*
- *Forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy*

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøy
5. mars 2021

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Bakgrunn	4
3	Økning av minimumskravet til en motorvogns konstruktive hastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg	5
3.1	Gjeldende regelverk i Norge	5
3.1.1	Aktuelle bestemmelser	5
3.1.2	Begrunnelse for gjeldende regler.....	5
3.2	Regelverket i Sverige og Danmark	6
3.3	Endringsforslaget	6
3.3.1	Forslaget	6
3.3.2	Bakgrunnen for endringsforslaget	7
3.3.3	Vurdering av ny minstehastighet	7
3.3.4	Endring av fartsgrense, bruk av skilt eller forbud mot bestemte kjøretøy?	9
3.4	Nærmere om de enkelte bestemmelsene	10
3.4.1	Trafikkreglene § 4 nr. 2.....	10
3.4.2	Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 10	11
3.5	Økonomiske og administrative konsekvenser	11
4	Øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger uten bremses med aktuell totalvekt på 300 kg eller mer fra 60 til 80 km/t	11
4.1	Gjeldende regelverk i Norge	11
4.1.1	Aktuell bestemmelse	11
4.1.2	Bakgrunn for gjeldende regel	11
4.2	Regelverket i Sverige og Danmark	12
4.3	Endringsforslaget	12
4.3.1	Forslagets innhold	12
4.3.2	Bakgrunnen for endringsforslaget	12
4.3.3	Trafikksikkerhetsvurdering av forslaget	12
4.3.4	Vurdering av hvor mye man bør øke fartsgrensen	12
4.3.5	Forslag til endring i trafikkreglene § 13 nr. 5	13
4.4	Økonomiske og administrative konsekvenser	13
5	Øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger fra 80 til 100 km/t (Tempo 100-ordning).....	13
5.1	Gjeldende regelverk i Norge	13
5.1.1	Aktuell bestemmelse	13

5.1.2	Bakgrunn for bestemmelsen	13
5.2	Regelverket i Danmark, Tyskland og Sverige	13
5.2.1	Nærmere om dansk og tysk Tempo 100-ordning	14
5.3	Endringsforslaget	14
5.3.1	Forslaget	14
5.3.2	Bakgrunnen for endringsforslaget	15
5.3.3	Trafikksikkerhetsvurdering av forslaget	15
5.3.4	Periodisk kontroll	16
5.4	Nærmere om de enkelte bestemmelsene	16
5.4.1	Trafikkreglene § 13 nr. 4 hvor det inntas en ny bokstav d)	16
5.4.2	Ny bilforskrift § 6–9 <i>Godkjenning av tilhenger for kjøring i hastighet over 80 km/t – Tempo 100- ordning</i>	17
5.4.3	Ny bilforskrift vedlegg 2	18
5.4.4	Forskrift om bruk av kjøretøy – nye paragrafer	20
5.4.5	Fremgangsmåte for å oppnå Tempo 100-godkjenning	22
5.4.6	Hva bilfører må ha i orden for å kunne kjøre med Tempo 100-godkjent tilhenger	23
5.4.7	Sanksjoner.....	24
5.5	Økonomiske og administrative konsekvenser	25
5.5.1	Økonomiske konsekvenser	25
5.5.2	Administrative konsekvenser	25
6	Nærmere om periodisk kontroll av tilhenger.....	25
6.1	Innledning	25
6.2	Kontrollpliktige tilhengere	25
6.3	Kontrollintervall	26
6.4	Kontrollorgankategori	26
6.5	Kontrollørgodkjenning.....	26
6.6	Innmelding og utmelding av kontrollregimet.....	27
6.6.1	Innledning	27
6.6.2	Innmelding	27
6.6.3	Utmelding.....	28
6.7	Kontrollpunkter og kontrollmetode	28
Tillegg 1:	Eksempler på tilhengere.....	29
Tillegg 2:	Eksempler på biler	31

1 Innledning

Statens vegvesen foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartementet endringer i tre forhold som alle relaterer seg til hastighetsforskjeller mellom kjøretøy.

For det første foreslås det å øke kravet til en motorvogns maksimale konstruktive hastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg fra 40 til 60 km/t, jf. trafikkreglene § 4 nr. 2. Videre foreslås det at tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger uten brems med en aktuell totalvekt på 300 kg eller mer skal økes fra 60 til 80 km/t, jf. trafikkreglene § 13 nr. 5. Det tredje forholdet er at tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger med brems, eller tilhenger uten brems med aktuell totalvekt under 300 kg, økes fra 80 til 100 km/t, jf. trafikkreglene § 13 nr. 4. For sistnevnte foreslås det at det etableres en egen ordning – Tempo 100-ordning – for å kjøre i hastighet over 80 km/t.

Høringsnotatet vil bli delt inn slik at de ovenfor nevnte temaene behandles i henholdsvis punkt 3, 4 og 5. I punkt 6 gis det en mer detaljert beskrivelse av forhold knyttet til periodisk kontroll av tilhengere som omfattes av Tempo 100-ordningen.

2 Bakgrunn

Hvilken hastighet et kjøretøy holder vil påvirke flere aspekter ved trafiksikkerheten, og et element i dette er forskjellen i kjørehastighet mellom de ulike kjøretøyene i trafikken. Isolert sett vil likest mulig hastighet på kjøretøyene være å foretrekke da dette vil gi en bedre trafikkflyt og fremkommelighet, men det vil i tillegg kunne føre til en reduksjon i antall forbikjøringer og risikoen for påkjørsler bakfra. Av ulike grunner er det likevel nødvendig å akseptere at visse saktegående kjøretøy kan benytte vegnettet.

Tilsvarende er det ut fra andre trafiksikkerhetsvurderinger nødvendig å ha særskilte grenser for maksimal hastighet for noen typer kjøretøy/kjøretøykombinasjoner, f.eks. tyngre kjøretøy og kjøretøy som trekker tilhenger.

Gjeldende regler ble etablert da høyeste fartsgrense i Norge var 90 km/t, mens den i dag er 110 km/t. Dette har ført til at det i dag potensielt er en hastighetsforskjell på opptil 70 km/t mellom et saktegående kjøretøy og et kjøretøy som holder fartsgrensen på 110 km/t på en motorveg. Når det gjelder kjøring med tilhenger, har den tekniske utviklingen på både bil og tilhenger medført at man kan opprettholde god sikkerhet selv om maksimal tillatt hastighet økes med 20 km/t.

Endringsforslagene har til hensikt å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt, forbedret fremkommelighet og økt trafiksikkerhet.

3 Økning av minimumskravet til en motorvogns konstruktive hastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg

3.1 Gjeldende regelverk i Norge

3.1.1 Aktuelle bestemmelser

Kravene til et kjøretøys minstehastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg er angitt i trafikkreglene § 4 nr. 2.

Trafikkreglene § 4 nr. 2:

2. På motorveg og motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg og motortrafikkveg må det bare foregå trafikk med motorvogn, eller vogntog, som lovlig kan kjøres med minst 40 km i timen på vannrett veg. Vegdirektoratet eller den det gir fullmakt kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra dette.

Moped må ikke kjøres på motorveg eller motortrafikkveg.

Motorveger og motortrafikkveger er veger som er skiltet med skilt 502 Motorveg og 503 Motortrafikkveg.



Kjøring i strid med trafikkreglene § 4 er også et trafikklovbrudd som kan bøtelegges ved forenklet forelegg. Dersom det gjøres endringer i trafikkreglene § 4 må det derfor gjøres tilsvarende endringer i Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 10.

Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 10

trafikkreglene § 4, kjøring med motorvogn eller vogntog som ikke lovlig kan kjøre i minst 40 km/t eller med moped på motorveg eller motortrafikkveg kr 1 800,-

3.1.2 Begrunnelse for gjeldende regler

Bakgrunnen for kravet om en minstehastighet er et ønske om effektiv avvikling av stortrafikk på motorveg og motortrafikkveg. Man søker også å redusere de negative konsekvensene for trafiksikkerheten som en blanding av saktegående og hurtiggående kjøretøy medfører, herunder antallet farlige forbikjøringer og risikoen for påkjørsler bakfra.

3.2 Regelverket i Sverige og Danmark

I Sverige stiller Trafikforordningen kapittel 9 § 1 krav at motorvogn er konstruert for og kan kjøres med en hastighet på minst 40 km/t for å kunne kjøre på motortrafikkveger og motorveger. Den maksimale tillatte kjørehastigheten på motorveger i Sverige ligger på 120 km/t, mens maks tillatt hastighet på motortrafikkveger er 110 km/t.

I Danmark stiller Færdselsloven § 44 nr. 1 krav om at motorvogn må kunne kjøres med en hastighet på minst 50 km/t for å kjøre på motorveger og motortrafikkveger. Fartsgrensen på motortrafikkveger og motorveger er henholdsvis 90 og 130 km/t. Dog er nesten halvparten av alle motorvegstrekkninger begrenset til 110 km/t, og ganske få til 90 eller 80 km/t.

Differansen mellom høyeste og laveste hastighet blir som følgende i Norge, Sverige og Danmark:

	Motorveg			Motortrafikkveg		
	Fartsgrense	Minste konstruktive hastighet	Differanse	Fartsgrense	Minste konstruktive hastighet	Differanse
DK	130 km/t	50 km/t	80 km/t	90 km/t	50 km/t	40 km/t
SE	120 km/t	40 km/t	80 km/t	110 km/t	40 km/t	70 km/t
NO	110 km/t	40 km/t	70 km/t	90 km/t	40 km/t	50 km/t
NO (ny)	110 km/t	60 km/t	50 km/t	90 km/t	60 km/t	30 km/t

Sammenlignet med øvrige nordiske land har ikke Norge store hastighetsforskjeller på motor- og motortrafikkveger. Når det gjelder motorveg, så ser man at Norge har lavest hastighetsdifferanse enn både Sverige og Danmark. Begge har en differanse på 80 km/t, i motsetning til Norge på 70 km/t.

Når det gjelder motortrafikkveger er det Danmark som ligger an til å ha lavest hastighetsdifferanse på 40 km/t. Deretter følger Norge med sine 50 km/t. Sverige har høyest hastighetsdifferanse, hvor det er 70 km mellom høyeste og laveste hastighet på motortrafikkveger.

Vi vil bemerke i relasjon til ovennevnte oversikt, at ikke alle vegstrekkningene har den høyeste fartsgrensen som er mulig for den aktuelle kategorien. Det kan for eksempel være skiltet ned til 90 km/t. Hva hastigheten på den enkelte motorveg eller motortrafikkveg ligger på, er avhengig av rekke forhold. Dette kan blant annet være konkrete omstendigheter på vegen eller andre trafikksikkerhetsfaktorer som gjør at det må skiltes med lavere hastighet.

3.3 Endringsforslaget

3.3.1 Forslaget

Forslaget går ut på å heve minimumshastigheten som gjelder ved kjøring på motorveg og motortrafikkveg fra 40 km/t til 60 km/t. Det nye minstekravet vil derfor være motorvogn, eller vogntog, som lovlig kan kjøres med minst 60 km/t på vannrett veg.

3.3.2 Bakgrunnen for endringsforslaget

Forslaget om å heve minimumshastigheten for kjøring på motorveg og motortrafikkveg er aktualisert som en følge av at den høyeste tillatte fartsgrense på motorvegen har økt til 110 km/t. Stor differanse mellom høyeste og laveste tillatt hastighet på veien medvirker både til dårlig trafikkflyt og en økt ulykkesrisiko, herunder i forbindelse med farlige forbikjøring og påkjørsler bakfra. Dette er særlig i relasjon til saktegående kjøretøy som ferdes på motor- og motortrafikkveger.

Det er gjort søk i ulykkesstatistikken for å finne eventuelle ulykker som skyldes store hastighetsforskjeller på motorvegen. I perioden 2011–2016 ble det registrert sju påkjøring-bakfra-ulykker med traktor på motorveg (alle på E6). De involverte trafikantene ble lettere eller alvorlig skadd. Statistikken på dette området er imidlertid mangelfull, men i mai 2017 kjørte en varebil inn i en traktor på E6, og føreren ble sendt til sykehus med lettere skader.

Ulykkesanalysegruppene til Statens vegvesen har også analysert en dødsulykke på E6 i 2015, der en varebil kjørte inn i en hjulgående gravemaskin med tilhenger. I analysen oppgis stor hastighetsforskjell som en av årsakene til at ulykken skjedde, og at den fikk et dødelig utfall.

Den økte ulykkesrisikoen forbundet med hastighetsforskjeller tilsier at kravet til minste hastighet på motorveg bør økes til 60 km/t. Saktegående kjøretøy bør ikke ferdes på slike veger, men i stedet benytte alternative traseer.

Selv om fartsforskjellene i Norge ikke avviker mye fra de øvrige nordiske landene vil vi likevel anbefale å heve minimumshastigheten til 60 km/t. Ved en endring til 60 km/t vil man få bort de fleste saktegående traktorer og motorredskap, men det vil fortsatt være noen traktorer og andre kjøretøy som kan kjøre i minst 60 km/t på motor- og motortrafikkvegene. På veier hvor denne hastigheten fortsatt kan utgjøre et problem, vil Statens vegvesen fremdeles ha en mulighet til å sette opp forbudsskilt som omfatter alle traktorer.

Gjennom forslaget om å øke minimumshastigheten i trafikkreglene til 60 km/t for at en motorvogn eller vogntog skal kunne brukes på motor- og motortrafikkveg, bortfaller også behovet for det særlige forbudet mot moped på disse vegene. I gjeldende regel er moped særskilt nevnt da disse har en konstruktiv hastighet på 45 km/t.

3.3.3 Vurdering av ny minstehastighet

Det foreslås å endre minstehastigheten for å kunne kjøre på motorveg og motortrafikkveg til 60 km/t. Dette vil først og fremst innebærer at traktorer og motorredskaper som bare kan kjøre mellom 40 km/t og 59 km/t på vannrett vei, ikke lenger kan benyttes på motorveger eller motortrafikkveger.

Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) viser i § 2–4 til et skille på konstruktiv hastighet på 40 km/t for traktorer. Tilsvarende er det i forskrift om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor (traktorforskriften) § 4 innført et skille på 40 km/t.

Mange traktorer er imidlertid tilpasset førerkortbestemmelsene. Etter førerkortforskriften §§ 3-11 første ledd og 3-18 andre ledd kan man med førerrett i klasse BE og T maksimalt føre traktor og motorredskap med en konstruktiv hastighet på inntil 40 km/t. Denne førerretten kan etter § 3-18 andre og tredje ledd utvides til klasse T kode 141 og 148, som omfatter traktor eller motorredskap med konstruktiv hastighet på inntil 50 km/t. Man må imidlertid ha førerkort i klasse CE for å kunne kjøre traktor og motorredskap, med eller uten henger, med tillatt totalvekt over 25 000 kg og hastighet over 50 km/t.

En minstehastighet på 60 km/t medfører derfor at det vil være få traktorer registrert i Norge som kan fortsatt kan benyttes på motorveg eller motortrafikkveg. Førerkortbestemmelsene vil også innebære at det for mange vil være nødvendig med førerkort for vogntog (CE) for å kjøre «vanlig» traktor på motorveg eller motortrafikkveg jf. førerkortforskriften § 3-12 andre ledd.

Konsekvensene vil i forlengelsen av dette være at bønder, skogbrukere og entreprenører som i dag kjører med en hastighet som er begrenset til 50 km/t på motorveg, ikke lenger kan gjøre dette. Disse vil derfor i utgangspunktet være avhengig av å benytte alternative traseer. Eventuelt vil man måtte benytte traktor eller motorredskap som kan kjøre i minst 60 km/t, men dette vil også kunne innebærer at man må utvide førerretten.

Statens vegvesen har tidligere undersøkt i hvilken utstrekning regionene kjenner til om det er bestemte motorveger eller motortrafikkveger hvor en minstehastighet på 60 km/t vil utgjøre et problem for landbruksnæringens tilgang til jordbruksarealer. Det er ikke antatt å utgjøre et problem når det gjelder motorveger. På enkelte motortrafikkveger kan dette derimot tenkes å utgjøre et problem fordi det ikke eksisterer alternative traseer, og det er derfor særlig ønskelig med tilbakemeldinger fra høringsinstansene om dette.

Et alternativ til ny minstehastighet kunne også vært 50 km/t. En slik minstehastighet ville i utgangspunktet innebære at man med førerrett i klasse T med kode 141 og 148, fortsatt kan kjøre på motorveg og motortrafikkveg med traktor og motorredskap som kan kjøres i minst 50 km/t på vannrett vei. De alle mest saktegående av traktorene og motorredskapene som i dag kan kjøre på motorveg og motortrafikkveg ville derimot forsvinne.

Statens vegvesen anser likevel en endring av minstehastigheten til 60 km/t som mer hensiktsmessig enn til 50 km/t. Ved en endring til 50 km/t, vil hastighetsforskjellene fremdeles være store, og det vil fremdeles være et stort antall traktorer og motorredskaper som kan kjøre i minst 50 km/t som kan benytte alle motorveger og motortrafikkveger.

For at endringene skal være godt egnet til å forbedre trafikkflyt, fremkommelighet og trafiksikkerhet, ved at hastighetsforskjellene på motorveg og motortrafikkveg utjevnes og antallet saktegående kjøretøy reduseres i betydelig grad, foreslås det at minstehastigheten endres til 60 km/t.

3.3.4 Endring av fartsgrense, bruk av skilt eller forbud mot bestemte kjøretøy?

En ny minstehastighet på motorveg og motortrafikkveg kan oppnås på tre ulike måter; enten ved å totalforby bestemte saktegående kjøretøygrupper, ved bruk av skilt eller en generell økning av minimumshastigheten i trafikkreglene § 4 nr. 2.

Bruk av skilt

Statens vegvesen kan i dag anvende skilt 306.3 (Forbudt for traktor og for motorredskap konstruert for fart mindre enn 40 km/t) når hensynet til trafiksikkerhet eller trafikkavvikling gjør det nødvendig å forby trafikk med traktor og saktegående motorredskap. Dette vil først og fremst være aktuelt på vegstrekninger med høyt fartsnivå og stor trafikk.

Dette skiltet omfatter imidlertid alle traktorer, uavhengig av konstruktiv hastighet. For motorredskaper gjelder forbudet derimot kun når det har en konstruktiv hastighet lavere enn 40 km/t, og disse kjøretøyene ville uansett ikke kunne kjøres på motorveg eller motortrafikkveg etter någjeldende bestemmelse i trafikkreglene § 4 nr. 2.

Dette skiltet er derfor ikke godt egnet for bruk på motorveg eller motortrafikkveg, med mindre det spesifikt er ønskelig å forby alle traktorer. Det er heller ikke nødvendigvis hensiktsmessig å forby alle traktorer fra å kjøre på høyhastighetsveger, da det også finnes traktorer som kan kjøre i over 60 km/t. Dersom en utjevning hastighetene motorveger og motortrafikkveger skal oppnås ved bruk av skilt, bør det derfor eventuelt lages en nytt type skilt som er bedre tilpasset dette formålet.

Fordelen med å anvende skilt på denne måten er at Statens vegvesen lokalt vil kunne foreta en selvstendig vurdering av behovet for et slikt forbudsskilt på utvalgte strekninger, og på den måten samtidig ta hensyn til hvorvidt det finnes alternative traser som kan benyttes av landbruksnæringen som har behov for tilgang til jordbruksarealer.

Ulempen med å bruke skilt for å øke minimumshastigheten på motorveg motortrafikkveg er imidlertid at det kan bli nødvendig å sette opp et langt større antall skilt enn hva som er ønskelig og hensiktsmessig. Derfor foreslås det ikke å anvende skilt dersom man ønsker en generell økning av minimumshastigheten, og i hovedsak bare tillate saktegående traktorer der hvor dette er nødvendig for å få tilgang til jordbruksarealer.

Forbud mot bestemte kjøretøy

Et generelt forbud i forskriftene – slik det i dag er for mopeder – mot bruk av traktorer og motorredskaper på motor- og motortrafikkveger vil kunne være hensiktsmessig dersom man ønsker å nekte alle traktorer og motorredskaper adgang til høyhastighetsvegene uavhengig av konstruktiv hastighet.

Ulempen med en slik løsning er imidlertid at dette også utelukker kjøretøy i denne gruppen som kan kjøre i høyere hastigheter. Derfor foreslås det ikke å innføre et generelt forbud mot bestemte kjøretøy på motorveg og motortrafikkveg.

Endring av minimumshastigheten

Det foreslås en generell økning av minimumshastigheten for å kunne kjøre på motorveg og motortrafikkveg til 60 km/t i trafikkreglene § 4 nr. 2. Dette vil føre til at alle saktegående motorvogner vil forsvinne fra alle motorveger og motortrafikkveger. Alle andre motorvogner og vogntog, som kan kjøre i ny minstehastighet vil derimot fortsatt ha muligheten til å benytte motorveger og motortrafikkveger.

Fordelen med en slik økning av minimumshastigheten er at det vil omfatte alle saktegående motorvogner, og ikke bare traktorer. Da vil alle de mest saktegående motorredskapene også forsvinne fra høyhastighetsvegene, mens det fremdeles tillates bruk av traktorer og motorredskaper som kan kjøre i ny minstehastighet.

Ved en økning av minimumshastigheten vil det i utgangspunktet heller ikke lenger være behov for å benytte skilt 306.3 på motorveger og motortrafikkveger, men Statens vegvesen vil fortsatt ha anledning til å sette opp skilt 306.3 på øvrige veger når hensynet til trafiksikkerhet eller trafikkavvikling gjør det nødvendig å forby trafikk med traktor og saktegående motorredskap.

Ulempen med en slik generell økning av minimumshastigheten til 60 km/t på både motorveg og motortrafikkveg er imidlertid at dette kan være problematisk for landbruksnæringens tilgang til jordbruksarealer dersom det er strekninger hvor det ikke eksisterer alternative traserer. Det er antatt at denne problemstillingen vil være begrenset til motortrafikkveger, men omfanget er usikkert.

Et alternativ vil i så fall kunne være at dagens minimumshastighet på 40 km/t beholdes for kjøring på motortrafikkveg, men at det i trafikkreglene § 4 nr. 2 tilføyes en ny bestemmelse om en minstehastighet på 60 km/t for kjøring på motorveg. En slik løsning antas å være mindre problematisk for jordbruksnæringen, og behovet for å utjevne den eksisterende forskjellen mellom høyeste og laveste tillatt hastighet vil også være størst der.

Da vil det også fortsatt være mulig å sette opp skilt 306.3 på motortrafikkveger når hensynet til trafiksikkerhet eller trafikkavvikling gjør det nødvendig å forby trafikk med traktor, og dette ikke er til hinder for tilgangen til jordbruksarealer.

3.4 Nærmere om de enkelte bestemmelsene

Det vil i de følgende punktene gis en nærmere forklaring av de enkelte bestemmelsene som må endres i forbindelse med forslaget.

3.4.1 Trafikkreglene § 4 nr. 2

Forslaget innebærer at hastigheten endres fra 40 til 60 km i timen i bestemmelsens første ledd.

I bestemmelsens andre ledd er det i dag forbud mot kjøring med moped på motorveg og motortrafikkveg. Mopeder kan godkjennes med konstruktiv hastighet inntil 45 km/t, men det kan også finnes eldre mopeder som er godkjent med konstruktiv hastighet inntil 50 km/t.

Ettersom det nå foreslås å øke kravet til konstruktiv hastighet til 60 km/t, finnes det uansett ingen mopeder som lovlig kan kjøre på motorveg eller motortrafikkveg. Det er derfor ikke lenger behov for et særskilt forbud mot mopeder. Det foreslås derfor at bestemmelsens andre ledd oppheves, men uten at dette er ment å innebære noen realitetsendring.

3.4.2 Forskrift om forenklet forelegg i vegtrafikksaker § 1 nr. 10

Forslaget innebærer at bestemmelsen må tilpasses de foreslåtte endringene i trafikkreglene § 4 ved at hastigheten i endres fra 40 til 60 km i timen og at den særskilte omtalen av moped fjernes.

3.5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen kan ikke se at forslaget vil få nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser for Statens vegvesen, men det vil kunne føre til økonomiske konsekvenser for dem som ikke lenger kan benytte motorveger og motortrafikkveger jf. punkt 3.3.3.

4 Øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger uten bremses med aktuell totalvekt på 300 kg eller mer fra 60 til 80 km/t

4.1 Gjeldende regelverk i Norge

4.1.1 Aktuell bestemmelse

Trafikkreglene § 13 nr. 5

5. Motorvogn som har tilhenger uten bremses, må ikke kjøres fortere enn 60 km i timen når tilhengeren har aktuell totalvekt 300 kg eller mer.

4.1.2 Bakgrunn for gjeldende regel

Ved den gjeldende hastighetsbegrensning på 60 km/t for tilhengere med aktuell vekt på 300 kg eller mer, har man forsøkt å begrense økningen i energimassen, og tilsvarende energien som kreves i forbindelse med nedbremsing. Ved kjøring med tilhenger uten bremses må bilens bremses gjøre hele bremsearbeidet.

Den någjeldende hastighetsbegrensningen på 60 km/t har imidlertid eksistert siden 1960-tallet, og ble ikke øket da kjørefarten for tilhengere med bremses økte fra 70 til 80 km/t i 1980. Denne begrensningen har sammenheng med hvor gode bremses den typiske bilen på norske veier hadde på dette tidspunktet.

Et kjøretøy i bevegelse har en bevegelsesenergi, også kalt kinetisk energi. Formelen for kinetisk energi uttrykkes slik: $E = \frac{1}{2} mv^2$. Her står m for masse, og v for fart angitt i meter per sekund. Ved en økning av hastighet, øker den kinetiske energien med kvadratet av hastighetsøkningen. Dette betyr at ved en oppregulering av tillatt hastighet med 20 km/t, øker energimassen 1,8 ganger. En økning av energimassen krever dermed større kraft til nedbremsing.

4.2 Regelverket i Sverige og Danmark

I Sverige er høyeste tillatte hastighet for motorvogn med tilhenger, uavhengig av om denne har bremses eller ikke, 80 km/t. Tilhenger uten bremses kan ha en totalvekt på maks 750 kg. I Danmark har de en regel om at motorvogn med tilhenger, uavhengig av om denne har bremses eller ikke, kan ha en maksimal hastighet på 80 km/t på motorveger, og 70 km/t på veier. Det er ingen vektbegrensninger for tilhengere uten bremses. I tillegg har Danmark en Tempo 100-ordning for tilhengere med bremses, se nærmere omtale at denne i punkt 5.2.1.

4.3 Endringsforslaget

4.3.1 Forslagets innhold

Det foreslås å øke tillatt kjørehastighet ved trekking av tilhenger uten bremses med aktuell totalvekt 300 kg eller mer, fra 60 km/t til 80 km/t.

4.3.2 Bakgrunnen for endringsforslaget

Gjennom et forslag om økning av den maksimale tillatte hastigheten for bil som trekker tilhenger uten bremses, ønsker man å utjevne hastighetsforskjellen mellom kjøretøy. Dette er viktig for å redusere antallet forbikjøringer og potensielle påkjørsler bakfra som kan utløses ved at enkelte kjøretøy holder en lavere hastighet enn fartsgrensen på stedet.

Hastighetsbegrensningen som i dag er på 60 km/t for tilhengere uten bremses med en aktuell totalvekt på 300 kg eller mer, medvirker til hastighetsforskjeller på vanlig landeveger, motortrafikkveger og motorveger. Økningen av topphastigheten på motorvegen til 110 km/t har også bidratt til å forsterke denne differansen ytterligere på disse veiene.

4.3.3 Trafikksikkerhetsvurdering av forslaget

Hastighetsforskjellen mellom øvrig trafikk på veier med fartsgrense 70 og 80 km/t og tilhengere som er begrenset til 60 km/t fører gjerne til forbikjøringer, og dessverre også til forbikjøringer på steder hvor dette er risikabelt. Risikoen for påkjørsler bakfra vil også være større når det er store hastighetsforskjeller mellom kjøretøy på norske veier.

Ved typegodkjenning av bilene er det et krav om at fabrikanten skal oppgi største vekt av tilhenger uten bremses og tilhenger med bremses som bilen kan trekke. Det er videre et krav om at bilen ikke kan godkjennes med vekt for tilhenger uten bremses på mer enn halvparten av bilens egenvekt, men aldri over 750 kg.

Vektene som oppgis av fabrikanten skal være basert på bilens konstruksjon, og fabrikanten har ikke anledning til å sette vilkår, som for eksempel redusert hastighet, for disse vektene jf. forordning (EU) nr. 1230/2012 artikkel 3. Flertallet av biler som er i bruk i Norge i dag vil derfor være konstruert for å trekke tilhengere i vanlig hastighet.

4.3.4 Vurdering av hvor mye man bør øke fartsgrensen

Vi har også sett nærmere på hvilken fartsgrense det vil være hensiktsmessig å endre dagens regel til. Vi har vurdert både 70 km/t og 80 km/t. Både Sverige og Danmark har fartsgrense 80 km/t for tilhengere både med og uten bremses. Sverige har et eget unntak på 70 km/t for kjøring på motortrafikkveger.

For at utjevningen av hastighetsforskjellene skal ha noen trafikksikkerhetsmessig gunstig effekt, mener vi at 80 km/t er et mer passende nivå å regulere opp til i motsetning til 70 km/t. Videre vil det også være hensiktsmessig å øke til 80 km/t ettersom det foreslås å heve minstehastigheten for å kunne kjøre på motorveg/motortrafikkveg til 60 km/t. Etter en samlet vurdering anbefaler vi å øke begrensningen om maksimalt 60 km/t lovlig hastighet ved kjøring med motorvogn som har tilhenger uten bremsesystem med aktuell totalvekt på 300 kg eller mer til 80 km/t.

4.3.5 Forslag til endring i trafikkreglene § 13 nr. 5

Det foreslås at bestemmelsen i trafikkreglene § 13 nr. 5 oppheves, og som en følge av dette vil den nye hastighetsbegrensningen på 80 km/t komme frem av trafikkreglene § 13 nr. 4.

4.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen kan ikke se at forslaget vil få nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser.

5 Øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger fra 80 til 100 km/t (Tempo 100-ordning)

5.1 Gjeldende regelverk i Norge

5.1.1 Aktuell bestemmelse

Trafikkreglene § 13 nr. 4 første ledd:

På vegstrekninger med særskilt fartsgrense høyere enn 80 km i timen må motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg eller motorvogn med tilhenger ikke kjøres fortere enn 80 km i timen.

5.1.2 Bakgrunn for bestemmelsen

Vi viser her til den omtale som er gitt i punkt 4.1.2. Det er de samme hensynene som gjør seg gjeldende for at det er en begrensning i hastigheten også for tilhengere med bremsesystem, eller tilhengere uten bremsesystem med en aktuell totalvekt under 300 kg. Når maksimalhastigheten likevel er 20 km/t høyere for slike tilhengere, så skyldes det nettopp at tilhengeren er utrustet med bremsesystem eller har lav aktuell vekt. Dermed er det ikke trekkende bil som må sørge for oppbremsing av både bil og tilhenger, eventuelt slik at tilhengeren har så lav vekt at dette er uproblematisk for bilens bremsesystem.

5.2 Regelverket i Danmark, Tyskland og Sverige

Danmark og Tyskland har ordninger med tillatt hastighet opptil 100 km/t for bil med tilkoblet tilhenger hvor tillatt totalvekt ikke er over 3500 kg, dersom bil og tilhenger oppfyller gitte tekniske krav. Det er mulig å få gjennomført Tempo 100-godkjenning selv om tilhengeren er registrert i annet land enn Danmark og Tyskland.

Danmark har en åpning i sitt regelverk for å anerkjenne andre lands Tempo 100-ordninger slik at kjøretøy som er registrert i og har Tempo 100-godkjenning i et slikt land, kan kjøre i 100 km/t i Danmark uten dansk Tempo 100-godkjenning. Foreløpig er det ingen ordninger som er blitt anerkjent.

I Sverige er tillatt hastighet på bil som trekker tilhenger 80 km/t, enten den har bremses eller ikke.

5.2.1 Nærmere om dansk og tysk Tempo 100-ordning

1. juli 2016 innførte Danmark en Tempo 100-ordning, mens det i Tyskland har eksistert en slik ordning siden 1998. Både den danske og tyske ordningen innebærer at tilhengeren må godkjennes hos en godkjent kontrollvirksomhet («synsvirksomhet»). Etter godkjenning kan bil som trekker tilhenger kjøre i opptil 100 km/t på motorveier, mens det på øvrige veier fortsatt bare vil være tillatt å kjøre i 80 km/t. Begge land har også krav om periodisk kontroll av tilhengere som er godkjent for å kjøres i 100 km/t.

Den danske ordningen bygger på og er tilnærmet lik den tyske ordningen. Det innebærer at det blant annet stilles krav til tilhengerens bremses, støtdempere, stabiliseringsenhet, alder på dekkene, hastighetsmerking på dekkene, koblingsvekt og tilhengerens egnethet for kjøring i 100 km/t. Vektforholdet mellom trekkende bil og tilhenger har også betydning. I tillegg kreves det, av kontrollhensyn, at tilhengeren er utstyrt med et Tempo 100-merke.

5.3 Endringsforslaget

5.3.1 Forslaget

Forslaget går ut på at bil som trekker tilhenger skal kunne kjøre i hastighet opp til 100 km/t dersom en rekke krav er oppfylt. Det foreslås for det første at tilhengeren må gjennom en teknisk tilleggsgodkjenning hos Statens vegvesen. Videre stilles det flere krav til trekkende bil (denne må ikke særskilt godkjennes) og sammenkoblingen mellom denne og tilhengeren. Dette er forhold som bilfører må sørge for er i orden før kjøringen finner sted. Vi vil redegjøre for de enkelte bestemmelsene i punkt 5.4, hvordan bilfører må gå frem for å få Tempo 100-godkjenning i punkt 5.4.5, samt hva bilfører må ha i orden før kjøring finner sted i punkt 5.4.6. Det foreslås å stille krav om periodisk kontroll (EU-kontroll) av tilhengere som skal ha eller har slik tilleggsgodkjenning, se punkt 5.3.4 og punkt 6.

Vi foreslår at ordningen kun skal gjelde for norskregistrerte tilhengere, men slik at vi på sikt vil prøve å få til en gjensidig aksept av dansk og eventuelt tysk ordning, se nærmere om dette i neste avsnitt.

Vårt forslag er i stor grad bygd på den danske Tempo 100-ordningen, og vi vil søke Danmark, og kanskje også Tyskland, om godkjenning av vår ordning slik at norskregistrerte kjøretøy kan kjøre i opptil 100 km/t i Danmark (og eventuelt Tyskland) uten å måtte gjennomføre Tempo 100-godkjenning i disse landene. Tilsvarende vil det i så fall bli aktuelt å akseptere dansk og eventuell tysk Tempo 100-godkjenning i Norge. Dette vil først kunne gjøres etter at reglene er vedtatt i Norge, og vi har ingen garanti for at slik godkjenning vil bli gitt. Dette er også en vesentlig grunn til at vi legger oss på samme nivå som Danmark og Tyskland i våre krav.

Som følge av at etablering av denne Tempo 100-ordningen krever til dels omfattende utvikling av Statens vegvesens godkjenningssystemer, og dette må samkjøres med andre løsninger som er under utvikling, vil ordningen først være klar til å tas i bruk ca. 1. oktober 2021.

5.3.2 Bakgrunnen for endringsforslaget

Gjennom et forslag om økning av den maksimale tillatte hastigheten for bil som trekker tilhenger, ønsker man å utjevne hastighetsforskjellen mellom kjøretøy. Dette er viktig for å redusere antallet forbikjøringer som utløses ved at kjøretøy holder lavere hastighet enn fartsgrensen på stedet. I tillegg vil man legge til rette for at bil som trekker tilhenger kan utnytte fartsgrensen på stedet (dog ikke der grensen er 110 km/t), og følgelig komme fortere frem. Selv om økt hastighet isolert sett innebærer en økt risiko for alvorlige skader ved ulykker, vil dette motvirkes gjennom en å stille en rekke krav.

5.3.3 Trafikksikkerhetsvurdering av forslaget

Etter Statens vegvesen sin vurdering vil det være mulig å øke tillatt kjørehastighet for bil som trekker tilhenger på alle veier hvor skiltet fartsgrense er over 80 km/t, uten at dette går utover trafikksikkerheten. I tillegg til at en reduksjon i antall forbikjøringer i seg selv er et gode, vil man ivareta sikkerheten gjennom å stille særskilte tekniske krav til både bil og tilhenger.

For at en vei skal kunne skiltes med fartsgrense over 80 km/t, det vil si enten fartsgrense 90, 100 eller 110 km/t, må veien ha høyere standard i form av bedre sikt og slakere kurver. Det er på disse veiene man vil få en økt hastighet for biler som trekker tilhengere.

For tilhenger vil det innføres krav utover de ordinære tekniske kravene for godkjenning og registrering. Det er lagt spesiell vekt på tilleggskrav som gjør at bil med tilhenger skal være stabil i høyere hastighet. Kravene knytter seg dels til tilhengerens konstruksjon og dels til sammenkoblingen og forholdet mellom bil og tilhenger. En lett og lav tilhenger vil påvirke stabiliteten til vogntoget mindre enn en tung og høy tilhenger. Denne kombinasjonen av tilhengerens og bilens egenskaper vises i tabellen i vedlegg 2 i forslaget til endring i bilforskriften.

De tekniske tilleggskravene som stilles til en tilhenger som skal godkjennes for å kjøre i 100 km/t er: Tilhengeren må være en påhengsvogn, tilhengeren må være egnet (konstruert) for å kjøre i 100 km/t, dekkene må være merket for mist 120 km/t og dekkene må være nyere enn 6 år. Vi viser her til punkt 5.4.2 med underpunkter for nærmere informasjon.

I tillegg til de tekniske kravene som må være tilfredsstillt, er det flere egenskaper ved tilhengeren som har betydning for muligheten til å kjøres i 100 km/t. De tekniske forholdene som har betydning er om tilhengeren er utstyrt med bremses, støtdempere, og om den har en ordinær tilhengerkobling eller en spesiell kobling med stabilisatorfunksjon. Disse forholdene avgjør forholdet mellom bilens vekt og tilhengerens vekt, på den måten at de enklest utstyrte tilhengerne må være svært lette i forhold til bilen for å kunne kjøres i 100 km/t.

Bilen må være utstyrt med ABS-bremser og kan også være utstyrt med et elektronisk kjøredynamisk stabilitetssystem som har tilsvarende funksjon som tilhengerkobling med stabilitetsfunksjon.

Til slutt stilles det også krav til føreren om å laste tilhengeren riktig, og å kunne bruke det aktuelle stabiliseringssystemet riktig. Det er også førerens ansvar å velge riktig kombinasjon av bil og tilhenger for å kunne kjøre trygt i 100 km/t.

Nord universitetet har gitt ut en FoU-rapport om kjøreegenskaper for lette tilhengere som peker på forhold knyttet til bruk av kombinasjoner av tilhenger og bil som kan kjøres med førerkort klasse B, B96 eller BE. I rapporten vises det til fire gjentakende ulykkesårsaker knyttet til bil med henger opptil 3500 kg. <https://nordopen.nord.no/nord-xmloi/bitstream/handle/11250/2648278/FoURapport562020.pdf?sequence=5&isAllowed=y>

- 1) Feil kuletrykk/lasttyngdepunkt som gir pendling/velt.
- 2) Manglende teknisk forskriftsmessig/forsvarlig stand
- 3) Feil sikring av last som påvirker kjøreegenskapene
- 4) Manglende tilkoblingsrutiner

Vilkårene som er foreslått i forskriftene er utformet for at de risikofaktorene som følger med kjøring med tilhenger, ikke skal forsterkes når tilhengere tillates kjørt raskere enn 80 km/t. Dette er samtidig tiltak som vil redusere risikofaktorene som er beskrevet i rapporten fra Nord universitetet.

5.3.4 Periodisk kontroll

Statens vegvesen foreslår å innføre periodisk kontroll av lette tilhengere som skal ha Tempo 100-godkjenning, eller som har en slik tilleggsgodkjenning. Tilhengerne foreslås å måtte inn til periodisk kontroll først når de er fire år og deretter hvert andre år, slik som personbiler. Det foreslås at kontrollene kan gjennomføres blant annet hos samme kontrollorgan som tilbyr periodisk kontroll av personbiler. Se nærmere om periodisk kontroll av tilhengere under punkt 6.

5.4 Nærmere om de enkelte bestemmelsene

Vi vil i de følgende punktene gi en nærmere forklaring av de enkelte bestemmelsene, med unntak av de bestemmelsene som må anses som selvforklarende. Det som omtales nedenfor er derfor forhold som man ikke kan lese direkte ut av forskriftsteksten. Vi anbefaler at man samtidig som man leser høringsnotatet, også leser bestemmelsene som er å finne i vedlegg 1.

5.4.1 Trafikkreglene § 13 nr. 4 hvor det inntas en ny bokstav d)

I denne bestemmelsen inntas en ny bokstav d som blir et unntak fra forbudet i § 13 nr. 4 første ledd mot kjøring over 80 km/t med tilhenger. Etter ny bokstav d tillates kjøring i maksimalt 100 km/t med bil og tilhenger som oppfyller kravene etter Tempo 100-ordningen. Bokstav d har en henvisning til de foreslåtte bestemmelsene i bruksforskriften §§ 4-4 og 4-5 hvor vi vil finne alle kravene for at tilhenger og trekkende bil vil omfattes av ordningen og dermed lovlig kunne kjøre i 100 km/t. De foreslåtte bestemmelsene i bruksforskriften er nærmere omtalt nedenfor i høringsnotatet punktene 5.4.4.1 og 5.4.4.2.

5.4.2 Ny bilforskrift § 6–9 *Godkjenning av tilhenger for kjøring i hastighet over 80 km/t – Tempo 100- ordning*

Vi bemerker innledningsvis at [forslag til en helt ny bilforskrift](#) var på høring våren 2020. Denne skal erstatte gjeldende bilforskrift. Forskriften er ennå ikke vedtatt da vi venter på at ny rammeforordning for bil og tilhenger til bil – forordning (EU) 2018/858 – skal inntas i EØS-avtalen. Dette ventes å skje i løpet av 2021. Vi tar derfor utgangspunkt i den nye bilforskriften når vi nå foreslår en Tempo 100-ordning.

I den nye bilforskriften § 6–9 vil vi finne de kravene for at tilhengeren skal kunne godkjennes for Tempo 100. Den fastsetter også at tilhengeren etter godkjenning skal påsettes et Tempo 100-merke, hva som skal anmerkes i vognkortet samt hva godkjenningssattesten skal inneholde. For å gjennomføre en teknisk godkjenning av tilhengeren i henhold til denne bestemmelsen, må tilhengeren fremstilles for en av Statens vegvesens trafikkstasjoner. Vi viser til høringsnotatet punkt 5.4.5 for informasjon om hvordan kjøretøyeier skal gå frem for å få tilhengeren godkjent.

5.4.2.1 Nærmere om § 6–9 første ledd

Ordnningen omfatter tilhenger i gruppe O1 og O2. Dette er tilhengere med tillatt totalvekt på henholdsvis høyst 750 kg og høyst 3 500 kg.

1. Det kreves at tilhengeren er en *påhengsvogn*, det vil si en tilhenger med stivt drag og aksel/aksler plassert omtrent i balansepunktet (tyngdepunktet). Påhengsvogn er definert i forordning (EU) 2018/858 vedlegg 1, Del C, punkt 5.3.
2. Tilhengeren må være konstruert for å kjøre i minst 100 km/t. Dersom dette ikke fremgår av systemer som Statens vegvesen har tilgang til, vil det være fremstiller av kjøretøyet sitt ansvar å dokumentere dette ved å legge frem dokumentasjon utstedt av fabrikanten, eller som er utstedt på fabrikantens vegne av importør eller forhandler som fabrikantens representant.
3. Vedrørende dekk, så er både alder og hastighet merket på dekkene ved hjelp av koder. En enkel oversikt over dekkmerkingen finnes på <https://dekkimportorene.no/dekkmerking/> (se punktene 4 og 8)
4. Kravet om godkjent periodisk kjøretøykontroll for biler som er 4 år eller eldre, er begrunnet i at dersom Tempo 100-godkjenningen for slike tilhengere finner sted før PKK, vil den umiddelbart etter Tempo 100-godkjenning ha oversittet PKK-fristen og følgelig utløst prosedyrene for det. Derfor snur vi på dette slik at tilhengere med denne alderen må ha en godkjent PKK før Tempo 100-godkjenning. For tilhengere som er tett opp mot fire år, vil Tempo 100-godkjenning kunne skje uten gjennomført PKK, men slik at kjøretøyeier da vil få kort tid på seg til å gjennomføre PKK. Dette kan selvsagt unngås ved at man «frivillig» velger å gjennomføre PKK før Tempo 100-godkjenningen.

5.4.2.2 Nærmere om § 6–9 annet ledd

Dette leddet omhandler krav til Tempo 100-merke. Merket vil bli utlevert av Statens vegvesen ved gjennomført kontroll med godkjent resultat. Det er ikke tillatt å sette på annet merke som kan forveksles med dette. Imidlertid vil vi akseptere at en tilhenger har f.eks. et dansk merke da dette inntil vi eventuelt får gjensidig anerkjennelse av norsk/dansk

godkjenningsordning, vil være nødvendig for Tempo 100-kjøring i Danmark. Vi viser ellers til forskriftsteksten for hvilke krav eier og sjåfør har til å erstatte, eventuelt fjerne merket.

5.4.2.3 Nærmere om § 6–9 tredje ledd

Merknad i vognkortet er hensiktsmessig for å kunne dokumentere gjennomført Tempo 100-godkjenning i de tilfellene hvor man ikke har godkjenningsattesten med og kjøringen ikke er raskere enn 80 km/t.

5.4.2.4 Nærmere om § 6–9 fjerde ledd

I det følgende vil vi kommentere de enkelte punktene som godkjenningsattesten skal inneholde. Opplysningene i punktene 1 – 9 fylles ut av kontrolløren basert på opplysningene i vognkortet eller kjøretøyregisteret, framlagte teknisk dokumentasjon og kontroll av tilhengeren. Kravene til trekkende bil som vises i punkt 10, 11 og 12 beregnes automatisk og vil fremgå tydelig av attesten, slik at føreren lett kan vurdere disse før kjøring med bil og tilhenger i mer enn 80 km/t.

1. Identifikasjon skal gjøres gjennom registreringsnummer og understellsnummer.
2. Her skal det angis at tilhengeren er egnet for kjøring i hastighet opp til 100 km/t.
3. Her skal minstekravene til dekk angis. Det skal ikke føres inn hvilke dekk som faktisk står på kjøretøyet. Det foretas naturligvis en kontroll av at dekkene er i henhold til kravene, men dette føres altså ikke inn i attesten.
4. Tillatt koblingslast finner man i tilhengerens vognkort.
5. Tillatt last for aksel/aksler finner man i tilhengerens vognkort. Dersom tilhengeren har flere enn én aksel, må man summere akslene.
6. Tillatt totalvekt finner man i tilhengerens vognkort. Denne kan i noen tilfeller være lavere enn tillatt vekt for aksel/aksler.
7. Om tilhengeren har bremses vurderes ved fysisk kontroll av tilhengeren.
8. Om tilhengeren har hydrauliske støtdempere vurderes ved fysisk kontroll av tilhengeren.
9. Om tilhengeren har stabiliseringsanordning vurderes ved fysisk kontroll av tilhengeren.
10. Om krav til trekkende bils egenvekt med fører viser vi til den forklaring som er gitt nedenfor i punkt 5.4.3.1.
11. Om krav til minimum tillatt totalvekt for trekkende bil. Viser verdien bilføreren skal bruke for å gjøre vurderingen som kreves i forskrift om bruk av kjøretøy § 4–5 nr. 4. Det vises kun verdi i dette feltet når det er aktuelt for bilføreren å gjøre denne vurderingen. Se forklaringen i punkt 5.4.4.2
12. om krav til minimum tillatt hengervekt med brems for trekkende bil. Viser verdien bilføreren skal bruke for å gjøre vurderingen som kreves i forskrift om bruk av kjøretøy § 4–5 nr. 4. Det vises kun verdi i dette feltet når det er aktuelt for bilføreren å gjøre denne vurderingen. Se forklaringen i punkt 5.4.4.2

5.4.3 Ny bilforskrift vedlegg 2

5.4.3.1 Bilforskriften vedlegg 2 Del A: Krav til trekkende bils egenvekt med fører

Denne tabellen viser de tekniske kravene til forholdet mellom bilens vekt og tilhengerens vekt, som tar vare på de sikkerhetsmessige vurderingene som er omtalt i punkt 5.3.3. Kravene er oppstilt slik at denne vurderingen kun behøver å gjøres i forbindelse med den

tekniske kontrollen for å godkjenne tilhengeren for Tempo 100. Det beregnes kun ett sett verdier for hver tilhenger. Det planlegges at disse verdiene skal beregnes automatisk og fremgå tydelig av attesten, slik at føreren lett kan vurdere disse før kjøring.

Bilens *egenvekt med fører* finnes i bilens vognkort. Bilførerens plikt for å kunne kjøre i hastighet over 80 km/t, vil derfor være å sjekke at bilens *egenvekt med fører* er større eller lik tallet som står i godkjenningssattesten.

Tabellen benyttes slik at det velges en rad basert på tilhengerens utstyr og en kolonne basert på om tilhengeren er en campingvogn eller ikke. I vognkortet står det **Campingvogn, påhengsvogn** eller **Påhengsvogn**. I ett tilfelle har det også betydning om bilen har et elektronisk stabilitetssystem som er konstruert for å kontrollere bilen med tilhenger tilkoblet. Her vil det stå to ulike verdier for bilens *egenvekt med fører* i godkjenningssattesten.

For å komme frem til riktig vekt som skal benyttes i beregningen, må den laveste av vektene som er listet opp i kulepunktene før tabellen benyttes. Denne vurderingen er nødvendig for å sikre at det er den reelle tillatte vekten for tilhengeren som benyttes i beregningen. Ved å gjøre denne vurderingen blir det også tatt hensyn til at en tilhenger kan godkjennes med lavere totalvekt i henhold til bilforskriften § 2-8.

Som bakgrunn for vurderingen av hvilken vekt som benyttes i beregningen, viser vi til at ved godkjenning og registrering av vektene til et kjøretøy stiller regelverket krav om innbyrdes forhold mellom vektene. Det er blant annet slik at *summen av tillatte vekter for enkeltaksler* som er montert sammen til en akselgruppe, kan være høyere enn den *tillatte vekten for akselgruppen*. Videre kan tillatt totalvekt for *kjøretøyet* settes ned i henhold til § 2-8 uten at tillatte vekter for aksel/akselgruppe settes ned.

Det utstyret på tilhengeren, eller tilhengerens konstruksjon, som har størst betydning for om tilhengeren er egnet for kjøring over 80 km/t, er om tilhengeren er utstyrt med hydrauliske støtdempere eller ikke. Grunnet den begrensede kjørehastigheten med tilhenger, 80 km/t, er det vurdert at en del typer hjuloppheng kan godkjennes uten hydrauliske støtdempere. En tilhenger som er konstruert uten støtdempere vil ha større negativ påvirkning på vogntogets stabilitet enn en tilhenger som er konstruert med støtdempere, og bør derfor i svært begrenset grad tillates å kjøre i over 80 km/t. Likevel vil en liten og lett tilhenger som trekkes av en stor og tung bil, ha begrenset påvirkning på bilens stabilitet selv om tilhengeren ikke har hydrauliske støtdempere. Statens vegvesen velger derfor å benytte samme faktorer som er benyttet i Danmark og Tyskland i deres bestemmelser for godkjenning og bruk av tilhengere og vogntog for Tempo 100.

Som det fremgår av tabellen, er X-faktoren for tilhengere uten hydrauliske støtdempere satt svært lavt. Når beregningen gjøres ved å dividere tilhengerens vekt med X-faktoren, vil en lav X-faktor bety at trekkbilens egenvekt må være høy for at vogntoget skal kunne kjøres over 80 km/t.

Det er utviklet en spesiell kulekobling som stabiliserer vogntoget under kjøring. Denne koblingen erstatter den vanlige koblingen mellom bil og tilhenger, og er vanlig på

campingvogner. Koblingen gjør at campingvogner som ofte er tunge og har et stort vindfang holdes stabile og ikke påvirker bilen negativt under kjøring. Denne effekten gjør at tilhengere med slik kobling får en X-faktor som høyere enn en tilhenger uten. Sagt på en annen måte; en tilhenger med stabilitetssystem kan være tyngre i forhold til trekkbilen enn en tilhenger uten slikt system. Kulekoblingen med stabilitetssystem skal være godkjent og merket i henhold til ISO-standard 11555-1.

En alternativ mulighet for å stabilisere vogntoget er å benytte en bil som har et elektronisk stabilitetssystem som er konstruert for å motvirke uheldig påvirkning fra tilhengeren, og dermed stabiliserer hele vogntoget. En slik sammenkobling gis også en høy X-faktor, slik at bilen kan trekke tyngre tilhenger enn en tilsvarende bil uten slikt system. Se også punkt 5.4.4.2 og 5.4.4.3 nedenfor.

I noen tilfeller vil kravet til trekkbilens egenvekt som beregnes bli urealistisk høyt, slik at det blir umulig, eller tilnærmet umulig, å finne en lovlig trekkbil til tilhengeren. Statens vegvesen anser at det er riktig å benytte den samme grenseverdien som benyttes i Danmark. Dersom utregningen gjør at kravet til trekkende bils egenvekt blir større enn 3200 kg, kan tilhengeren ikke godkjennes for tempo 100. I *tillegget* til høringsnotatet (finnes til slutt i dette dokumentet) har vi satt opp flere eksempler på utregning av relevante vekter for både tilhengere og biler.

Dersom eieren likevel ønsker å godkjenne tilhengeren for Tempo 100, kan det være mulig å ettermontere hydrauliske støtdempere og/eller stabiliseringsanordning. Slike ettermonteringer vurderes i henhold til bestemmelsene i bilforskriften kapittel 7 om endring av godkjent kjøretøy. Se § 7-2 om krav til dokumentasjon for endrede kjøretøy. Det vil også være mulig å sette ned tillatt totalvekt for tilhengeren i henhold til § 2-8. Eieren må da vurdere om gjenværende nyttelast er tilstrekkelig til ønsket bruk av tilhengeren.

5.4.3.2 Bilforskriften vedlegg 2 Del B: Tempo 100-merke

Tempo 100-merket skal utformes i henhold til bilforskriften vedlegg 2 del B. Vedlagt følger et forslag til utforming. Merket vil ha en størrelse på ca. 25 cm (høyde). Statens vegvesen vil utlevere merket sammen med godkjenningssattesten, slik at kjøretøyeier har ansvar for å sette på merket. Det er også kjøretøyeier som har ansvar for å ta bort merket ved utmelding av Tempo 100-ordningen eller dersom man ikke lenger oppfyller vilkårene for å ha slik godkjenning. Kjøretøyeier må også kontakte Statens vegvesen for å få nytt merke dersom merket er slitt/ødelagt.

5.4.4 Forskrift om bruk av kjøretøy – nye paragrafer

Generelt gjelder forskrift om bruk av kjøretøy alle kjøretøy som benyttes i Norge, uavhengig av hvilket land kjøretøyet er registrert i. Forskriften oppstiller en rekke krav som bilføreren må forholde seg til og som han/hun må sørge for er i orden før kjøring finner sted. Når det gjelder kravene i Tempo 100-ordningen, vil flere av kravene til tilhenger og alle kravene til bil inntreffe først når det foregår kjøring i hastighet over 80 km/t. Dette vil vi omtale nærmere nedenfor.

Statens vegvesen foreslår å opprette to nye paragrafer i bruksforskriften: § 4-4 *Krav til tilhenger som omfattes av Tempo 100-ordning* og § 4-5 *Krav til trekkende bil for kjøring*

med tilhenger i over 80 km/t – Tempo 100-ordning. Bestemmelsen i disse to paragrafene må leses i sammenheng med § 4-2 om trekking av tilhenger og tilhengerredskap.

5.4.4.1 Forskrift om bruk av kjøretøy § 4-4 *Krav til tilhenger som omfattes av Tempo 100-ordning*

Første ledd angir krav dersom tilhengeren er påsatt norsk eller utenlandsk Tempo 100-merke. Dette gjelder uansett hvilken hastighet kjøretøyet holder. Dette begrunnes med at når man har påsatt et Tempo 100-merke, signaliserer man til så vel kontrollmyndigheter som medtrafikanter at dette kjøretøyet oppfyller kravene til å kjøre i hastighet opp til 100 km/t. Det må derfor kunne fremlegges dokumentasjon på gyldig godkjenning.

Annet ledd oppstiller krav som inntreffer dersom bil/tilhenger holder en hastighet over 80 km/t. I annet ledd angis noen krav som gjelder uansett hvilken hastighet kjøretøyene holder. Flere av punktene i første ledd anses selvforklarende. Vi viser dessuten til høringsnotatet punkt 5.4.6 (med underpunktene 1 og 2) der vi omtaler hva føreren må ha i orden for at kjøringen skal være lovlig. I det følgende kommenteres kort de enkelte punktene:

1. Gjelder norskregistrert tilhenger. Den må være godkjent i henhold til bilforskriften § 6-9 og være omfattet av en ordning for PKK. Vedrørende sistnevnte, viser vi til omtalen under punkt 5.4.2.1 der det til nr. 5 forklares hvorfor tilhengere som er 4 år eller eldre må ha PKK før Tempo 100-godkjenning. Når vi også nevner krav til PKK her i bruksforskriften § 4-4, er dette for å synliggjøre kravet om PKK også for nyere tilhengere.
2. Gjelder tilhenger registrert i annet land. Dette vil jo kun være aktuelt dersom vi i fremtiden anerkjenner Danmark og/eller Tyskland sin ordning, eventuelt andre lands ordninger.
3. Vi har inntatt dekkkravene også i denne bestemmelsen (fremkommer også i bilforskriften § 6-9). Dette fordi dekk er en slitedel og noe som dermed vil bli skiftet på et eller annet tidspunkt etter at Tempo 100-godkjenning er gjennomført. Dessuten gjelder bruksforskriften også for tilhengere registrert i annet land.
4. Tempo 100-merket er viktig for å synliggjøre at man oppfyller kravene for kjøring i hastighet over 80 km/t.
5. Tempo 100-godkjenningssattest gir nødvendig informasjon til politiet og Statens vegvesen, f.eks. om krav til trekkende bils egenvekt med fører.
6. Vedrørende ordning for periodisk kjøretøykontroll (PKK), så vises det til omtale i høringsnotatet punktene 5.3.4 og 6.
7. Dette punktet stiller krav til undersøkelse av både bilens vognkort og tilhengerens vognkort, samt hvordan man laster tilhengeren. Man finner den maksimale koblingsvekten angitt i rubrikken *tillatt koblingslast* i både bilens og tilhengerens vognkort. Opplysningene finnes også på merkeplater på koblingene. Det er den laveste vekten som gir begrensningen for hele sammenkoblingen. Tilhengerens aktuelle belastning på koblingen finner man ved å veie den. Se informasjon på <https://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/nyheter/nasjonalt/bruk-badevekta-pa-tilhengeren>

8. Det vil fremkomme på Tempo 100-godkjenningsattesten om tilhengeren har en stabiliseringsanordning. Dersom den har det, må bilføreren sørge for at denne er justert, strammet og sikret i henhold til produsentens instruksjoner.
9. Det er foreslått en maksimal høydebegrensning på 4 meter.

5.4.4.2 Forskrift om bruk av kjøretøy § 4-5 *Krav til trekkende bil for kjøring med tilhenger i over 80 km/t – Tempo 100-ordning*

Som omtalt, er dette tilleggskrav til de ordinære kravene for å trekke tilhenger.

1. Grunnleggende krav til trekkbilen som må være tilfredsstilt for Tempo 100-kjøring.
2. Grunnleggende krav til trekkbilen som må være tilfredsstilt for Tempo 100-kjøring.
3. Viser til kravet til trekkende bils egenvekt som er beregnet i henhold til bilforskriften § 6-9. Bilføreren har plikt til å sjekke at bilens egenvekt med fører er større eller lik vekten som er angitt i godkjenningsattesten. Dersom bilens egenvekt med fører er for lav, kan bilen ikke benyttes til Tempo 100-kjøring.
4. Stiller tilleggskrav til bilen i ett tilfelle: Det er når verken bilen eller tilhengeren har stabilitetssystem, og tilhengeren er en vanlig påhengsvogn (ikke campingvogn). Tilleggskravet er satt for å unngå at tilhengeren i et vogntog uten stabilitetssystem, skal bli for tung i forhold til trekkbilen. Dersom betingelsene for dette tilleggskravet er til stede, vil det fremgå av godkjenningsattesten at tilhengerens tillatte vekt ikke må overskride den laveste av bilens tillatte totalvekt og tillatte tilhengervekt. Dersom betingelsene ikke er til stede, vil det ikke skrives noe i godkjenningsattesten. Dette medfører at de ordinære bestemmelsene i § 4-2 gjelder. I praksis betyr dette at tilhengerens aktuelle vekt ikke må overskride bilens tillatte tilhengervekt.
5. I de tilfellene hvor det er et krav om at bilen må ha et elektronisk kjøredynamisk stabilitetssystem for å utnytte tilhengerens vekt, må det ligge dokumentasjon for dette i bilen. Forskriften stiller også krav om at føreren aktivt må sikre seg at systemet er riktig innstilt og i funksjon under kjøring. Se også punktet nedenfor.

5.4.4.3 Forskrift om bruk av kjøretøy vedlegg 1 – Erklæring vedrørende kjøredynamisk stabilitetssystem på trekkende bil

Erklæringen må være utstedt av bilens fabrikant. Vi legger til grunn at dette kan fremskaffes fra forhandler eller importør. Årsaken til at det kreves erklæring fra fabrikanten er at et slikt stabilitetssystem ikke er obligatorisk ved godkjenningen av bilen. Av samme grunn er det et krav om at erklæringen skal knyttes til bilens understellsnummer. Forskriften stiller ikke krav til utformingen av erklæringen, kun til innholdet.

5.4.5 Fremgangsmåte for å oppnå Tempo 100-godkjenning

Eier av tilhengeren eller den som disponerer den må bestille time hos Statens vegvesen for godkjenning til Tempo 100. Dette gjøres på vanlig måte på våre nettsider eller per telefon. Se den generelle informasjonen om bestilling av kjøretøykontroll på denne siden; <https://www.vegvesen.no/kjoretoy/Eie+og+vedlikeholde/Ombygging/bestill-kjoretoykontroll>

Vi bemerker også kjøretøyeiers ansvar for at tilhenger som er 4 år eller eldre, må sørge for at det er gjennomført og godkjent periodisk kontroll av tilhengeren før fremstilling for Tempo 100-godkjenning.

I bilforskriften § 2–3 fremgår det at søknad, altså å fremstille kjøretøyet for godkjenning, skal gjøres av fabrikant, kjøretøyet eier eller av person som har fullmakt fra en av disse. Prisen for en kontrolltime er i 2021 kr 650,-. Det følger videre av samme paragraf at den som søker om godkjenning er ansvarlig for å legge fram de opplysningene som er nødvendige for at godkjenningsmyndigheten skal kunne gjennomføre godkjenningen.

Ved fremstilling hos en trafikkstasjon må det fremlegges følgende dokumentasjon:

- Vognkort for tilhengeren
- Dokumentasjon fra fabrikant på at tilhengeren er konstruert for å tåle en hastighet på 100 km/t. Vi antar at dette kan fremskaffes fra forhandler eller importør.

Etter gjennomført kontroll, vil det bli utarbeidet et vedtak. Dette vil på vanlig måte kunne påklages etter forvaltningslovens regler. Dersom tilhengeren godkjennes, vil det bli utstedt en Tempo 100-godkjenningsattest og utlevert et Tempo 100-merke som kjøretøyeier må sette på tilhengeren.

Statens vegvesen vil utarbeide informasjon på våre nettsider – vegvesen.no – om fremgangsmåte og vilkår for Tempo 100-godkjenning

5.4.6 Hva bilfører må ha i orden for å kunne kjøre med Tempo 100-godkjent tilhenger

Det er noen krav som må være oppfylte uansett hvilken hastighet bil og tilhenger faktisk holder, mens andre krav først slår inn når det oppnås en hastighet over 80 km/t. Vi understreker at de forholdene som nevnes her er særskilte Tempo 100-forhold som gjelder i tillegg til det som gjelder ved all bruk av kjøretøy, f.eks. at vognkort skal medbringes og at kjøretøyet er i forsvarlig og forskriftsmessig stand.

Når det gjelder sanksjoner for brudd på bestemmelsene, vises det til punkt 5.4.7. Det er særlig verdt å merke seg at kjøring i hastighet over 80 km/t uten at man oppfyller alle vilkårene, vil bli ansett som en fartsovertredelse, i tillegg til at gebyr kan bli i lagt for manglende dokumentering av Tempo 100-godkjenning.

5.4.6.1 Krav som gjelder uansett kjørehastighet

Dersom en tilhenger har påsatt et Tempo 100-merke, gjelder følgende:

- Det må kunne dokumenteres at det er gjennomført en Tempo 100-godkjenning i Norge eller annet land. Dette kan være enten gjennom fremvisning av Tempo 100-godkjenningsattest eller merknad i vognkortet.
- Tilhengeren skal ha en gyldig periodisk kjøretøykontroll (kjent som «EU-kontroll»).
- Kravene som følger av bilforskriften § 6–9 må til enhver tid være oppfylte, det vil i praksis si at dekkene ikke er for gamle og har tilstrekkelig hastighetsmerking. Vedrørende kravet om at tilhengeren må være bekreftet av fabrikanten til å tåle en hastighet på 100 km/t, så vil dette være dokumentert gjennom at det dokumenteres bestått Tempo 100-godkjenning, ref. forrige kulepunkt.

5.4.6.2 Krav som gjelder ved kjøring i hastighet over 80 km/t

Ved kjøring i hastighet over 80 km/t må bilfører sørge for at:

- Tilhengeren har et Tempo 100-merke bak som er synlig bakover. Dersom merket er slitt/ødelagt, må nytt merke skaffes.
- Tempo 100-godkjenningsattest er med.

- Bilen har en *egenvekt med fører* (står i bilens vognkort) som er større eller lik den vekten som er angitt i tilhengerens Tempo 100-godkjenningsattest punkt 9.
- Erklæring vedrørende elektronisk kjøredynamisk stabilitetssystem, dersom bilen har slikt system, er med.
- Øvrige krav til bil i forskrift om bruk av kjøretøy § 4–5 er oppfylt.
- Tilhengeren overfører et vertikalt trykk på bilens kulekobling som er nært det maksimale trykket ved tilhengerens aktuelle vekt og belastning uten å overskride det teknisk tillatte trykket satt av fabrikanten av henholdsvis bilen, bilens kulekobling og tilhengeren. En tom tilhenger anses å være «i balanse» når det gjelder dette kravet (det er slik de er konstruert).
- Dersom tilhengeren er utstyrt med en stabiliseringsanordning, må enheten justeres, strammes og sikres i samsvar med fabrikantens anvisninger.
- Tilhengeren selv, eventuelt med last, ikke er høyere enn 4 meter.

5.4.7 Sanksjoner

Som vi har sett tidligere i dette høringsnotatet, inneholder Tempo 100-ordningen en rekke krav, hvor de fleste inntreffer ved kjøring i hastighet over 80 km/t. Når det gjelder manglende oppfyllelse av disse, foreslår vi at dette behandles som en fartsovertredelse, se punkt 5.4.7.2 nedenfor. Det er kun ett unntak fra dette, og det er dersom man har påsatt et Tempo 100-merke uten å kunne dokumentere gyldig Tempo 100-godkjenning, se punkt 5.4.7.1. Det er viktig å huske på at også utenlandsregistrerte tilhengere med dansk eller tysk Tempo 100-godkjenning vil bli omfattet av kontroll ute på veg (forutsatt at disse ordningene blir anerkjent i Norge).

5.4.7.1 Sanksjoner som gjelder uavhengig av kjørehastighet

Dersom en tilhenger er påsatt et originalt norsk eller utenlandsk Tempo 100-merke eller et merke som enkelt kan forveksles med dette, og det ikke kan dokumenteres gyldig Tempo 100-godkjenning, skal det ilegges et gebyr på kr 2 000,-. Dette skal gjelde ved all kjøring, uansett hastighet. Sanksjonen her relaterer seg til brudd på den foreslåtte § 4–4 første ledd i forskrift om bruk av kjøretøy, vi viser til omtale i punkt 5.4.4.1 første ledd.

5.4.7.2 Sanksjoner som er relatert til kjøring i hastighet over 80 km/t

Ved kjøring i hastighet over 80 km/t uten at samtlige av vilkårene i de nye §§ 4–4 og 4–5 i forskrift om bruk av kjøretøy er oppfylt, vil dette være å anse som en fartsovertredelse. Det følger av at trafikreglene § 13 nr. 4 at utgangspunktet er at «motorvogn og tilhenger ikke kjøres fortere enn 80 km/t», men slik at det er gitt et unntak fra dette i den foreslåtte bokstav d for «motorvogn og tilhenger som begge oppfyller kravene i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 4–4 og 4–5». Dette betyr at dersom man ikke oppfyller ett eller flere av vilkårene i nevnte paragrafer i forskrift om bruk av kjøretøy, vil man kun ha lov til å kjøre i 80 km/t. Kjører man f.eks. i 90 km/t vil det dermed være en fartsovertredelse på 10 km/t og etter gjeldende satser generere et forelegg på kr 2 250,-.

Statens vegvesen har vurdert om man alternativt kan differensiere sanksjonen etter hvilke(t) brudd på § 4–4 eller § 4–5 som har funnet sted, men dette vil bli for komplisert. Kravene i disse paragrafene er satt for at kjøring med tilhenger over 80 km/t skal foregå på en trygg måte, og for at kontrollmyndigheter skal kunne verifisere dette gjennom fremlagte

dokumenter. Bilfører har med andre ord en særlig plikt til å sørge for å ha alt i orden før kjøring i slik hastighet finner sted.

5.5 Økonomiske og administrative konsekvenser

5.5.1 Økonomiske konsekvenser

For eier av tilhenger vil det påløpe et gebyr for Tempo 100-godkjenningen, som følger satsen for *enkeltgodkjenning*. Dette er i 2020 på kr 650,-, jf. gjeldende bilforskrift § 20 femte ledd. I tillegg vil det bli en kostnad for kjøretøyeierne å gjennomføre periodisk kontroll på tilhengerne. Hva en periodisk kontroll koster er markedsstyrt. Statens vegvesen kan ikke se at endringene foreslått i denne høringen vil gi økte kostander for kontrollorganene, som igjen vil føre til dyrere kontroller.

5.5.2 Administrative konsekvenser

Forslaget innebærer at det må etableres en ny godkjenningsordning. Dette medfører endringer i Statens vegvesens datasystemer. I tillegg må det etableres en ordning for PKK på tilhenger, da dette ikke er noe vi har i dag. I dette ligger det også at det må etableres en ordning som håndterer de kjøretøyene som ikke fremstilles for PKK.

6 Nærmere om periodisk kontroll av tilhenger

6.1 Innledning

Gjeldende bestemmelser har ikke krav om periodisk kontroll, også omtalt som EU-kontroll, av tilhenger med tillatt totalvekt på 3500 kg og lavere (O1 og O2). I tilknytning til forslaget om en Tempo 100-ordning for tilhengere, foreslår Statens vegvesen at slike tilhengere skal ha krav om periodisk kontroll.

I det videre vil vi gå gjennom Statens vegvesens forslag til løsning for et kontrollregime for periodisk kontroll av tilhengere med Tempo 100-godkjenning.

6.2 Kontrollpliktige tilhengere

Alle tilhengere som er aktuelle for Tempo 100-godkjenning, eller som har en Tempo 100-godkjenning, vil kunne gjennomføre en periodisk kontroll. For tilhengere som er 4 år eller eldre skal kontrollen gjennomføres før Tempo 100-godkjenning, mens for nyere tilhengere vil man kunne velge om man gjennomfører periodisk kontroll før eller etter Tempo 100-godkjenning, se nærmere høringsnotatet punkt 5.4.2.1.

Dessverre er det ikke mulig å filtrere ut kun de tilhengerne som er kandidater for slik godkjenning. Systemteknisk foreslår vi derfor å åpne for at kontrollorgan kan melde inn periodiske kontroller av tilhengere som ikke har Tempo 100-godkjenning, når disse er klassifisert som O1 eller O2 og/eller har avgiftskode 703 (påhengsvogn campingvogn) eller 709 (påhengsvogn).

Eier av en tilhenger, som ønsker å få denne Tempo100-godkjent, oppfordres til å undersøke om tilhengeren tilfredsstiller de utfyllende konstruksjonskravene til en slik godkjenning. Det planlegges at denne informasjonen finnes på vegvesen.no, helst med en aktiv funksjon.

Vi vil også oppfordre kontrollorganene til å veilede eieren av en tilhenger som ikke er Tempo 100-godkjent om vilkårene for slik godkjenning før en periodisk kontroll utføres.

6.3 Kontrollintervall

Vi foreslår at tilhengere med Tempo 100-godkjenning skal inn til periodisk kontroll hvert andre år, jf. pkkf. § 5 andre ledd.

Vi foreslår at Tempo 100-tilhengere følger intervallet i andre ledd, slik at de skal kontrolleres første gang 4 år etter førstegangsregistrering, i likhet med personbiler og traktorer (intervall 4+2+2). Statens vegvesen finner dette fortsatt å være i samsvar med den danske Tempo 100-ordningen, da vi mener majoriteten av tekniske mangler oppstår når tilhengerne er eldre enn fire år. Dette er også vurderingen som ligger til grunn for intervallfastsettelsen for øvrige kjøretøykategorier, jf. pkkf. § 5 første og andre ledd.

Tempo 100-tilhengerne vil følgelig måtte bli godkjent ved periodisk kontroll innen fristen hvert andre år for å kunne fortsette å brukes på offentlig veg. En følge av at Tempo 100-tilhengerene innlemmes i kontrollregimet er at en oversittelse av fristen for godkjent kontroll, eller påviste trafikkfarlige feil ved periodisk kontroll, vil føre til et bruksforbud. Tilhengeren kan i så tilfelle ikke brukes på offentlig vei før disse manglene er rettet.

6.4 Kontrollorgankategori

Statens vegvesen foreslår at kontrollorgankategoriene 01, 04 og 05 skal kunne kontrollere Tempo 100-tilhengere. Kontrollorgan 01 er «*Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt 3 500 kg eller mindre, med unntak av traktor. Disse kontrollorganene kan godkjennes spesielt for kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt ikke over 7 500 kg og som er utstyrt med hydraulisk bremseanlegg*», jf. § 7 første ledd bokstav a. Kontrollorgan 04 er «*Kontrollorgan for periodisk kontroll av alle kjøretøy, med unntak av traktor*», bokstav d. Kontrollorgan 05 er «*Kontrollorgan for periodisk kontroll av traktor som er konstruert for en hastighet over 40 km/t*», jf. bokstav e.

Vi anser at det er naturlig å innlemme kontroll av Tempo 100-tilhengere i kontrollorgan 01 og 04. Statens vegvesen foreslår også at kontrollorgan 05 skal kunne kontrollere tempo100-tilhengere. Vårt inntrykk er at forhandlere av traktorer svært ofte også er forhandlere av tilhengere og vi antar derfor at disse virksomhetene vil være representert blant dem som kommer til å etablere seg som kontrollorgan 05.

Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på om tilhengerne også bør kunne kontrolleres av kontrollorgan 02 og 03. Kontrollorgan 02 er «*Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt 3 501 kg til 7 500 kg, med unntak av traktor*». Kontrollorgan 03 er «*Kontrollorgan for periodisk kontroll av kjøretøy med tillatt totalvekt over 7 500 kg, med unntak av traktor*».

6.5 Kontrollørgodkjenning

Vi foreslår at kontrollører med godkjenning for periodisk kontroll av lette kjøretøy og traktorer skal kunne kontrollere tilhengere, jf. pkkf. § 12, jf. forskrift om opplæring i

periodisk kontroll av kjøretøy § 11. Dette på bakgrunn av hvilke kontrollorgankategorier vi foreslår at skal kunne utføre periodisk kontroll av Tempo 100-tilhengere.

I tråd med forslaget til kontrollorgankategorier ber vi om høringsinstansenes synspunkter på om tilhengerne også bør kunne kontrolleres av kontrollører med godkjenning for kontroll av tunge kjøretøy.

6.6 Innmelding og utmelding av kontrollregimet

6.6.1 Innledning

Ettersom det er frivillig for kjøretøyeier å få en Tempo 100-godkjenning på sin tilhenger, vil slike tilhengere følgelig disse kunne gå inn og ut av kontrollregimet. Videre vil disse tilhengerne fortsatt ferdes på offentlig vei, selv om de melder seg ut av kontrollregimet ved å fjerne Tempo 100-godkjenningen. Dette til forskjell fra øvrige kjøretøytyper som kan unntas fra kontrollregimet fordi de ikke lenger skal brukes på offentlig veg, eksempelvis kjøretøy på sorte skilter, rallybiler og traktorer.

6.6.2 Innmelding

Statens vegvesen har sett på en løsning for innmelding av Tempo 100-tilhengere i kontrollregimet. I tilfeller der en tilhenger skal bli Tempo 100-godkjent vurderte vi muligheten for at tilhengeren først gjennomgikk en teknisk kontroll på en trafikkstasjon, som så til at kravene for slik godkjenning var oppfylt. Når tilhengeren fikk tempo100-godkjenning vil den bli underlagt periodisk kontroll og få beregnet frist for godkjent periodisk kontroll. Alternativt at en Tempo 100-godkjenning ga tilhengeren en periode på to måneder til å gjennomføre en godkjent periodisk kontroll.

En slik løsning ville imidlertid kunne åpne for omgåelse av kravet til periodisk kontroll for Tempo 100-tilhengere. Det kan tenkes at noen tilhengere fjerne Tempo 100-godkjenningen, for så å få ny Tempo 100-godkjenning i få måneder, slik at den kan brukes til ønsket sesong. Ved å kreve en godkjent periodisk kontroll for å kunne få Tempo 100-godkjenning sikrer vi at alle Tempo 100-tilhengere har hatt en periodisk kontroll innenfor tilhengerens kontrollintervall.

For å unngå at kravet til periodisk kontroll kan omgås, samt at tilhengere kontrolleres før de innvilges en Tempo 100-godkjenning, foreslår vi at tilhengere som skal ha godkjenning som Tempo 100, må være kontrollert og godkjent før den kan få slik godkjenning, dersom tilhengeren vil få en utløpt frist ved Tempo 100-godkjenning. Dette gjelder i hovedsak dersom en aktuell tilhenger er over 4 år, dersom det er mer enn to år siden forrige periodiske kontroll eller dersom den har en tidligere frist for etterkontroll som har utløpt. En tilhenger som skal Tempo 100-godkjennes vil følgelig måtte gjennomføre en godkjent periodisk kontroll hos et kontrollorgan *før* den kan Tempo 100-godkjennes på en trafikkstasjon. Dette forutsatt at tilhengeren er 4 år eller eldre, ettersom vi foreslår kontrollintervall 4+2+2. En tilhenger som oppfyller alle kravene, kan Tempo 100-godkjennes uten å gjennomføre en godkjent periodisk kontroll når den er yngre enn 4 år. Første frist for periodisk kontroll vil i et slikt tilfelle bli fire år etter dato for førstegang's registrering.

Når tilhengeren får en Tempo 100-godkjenning på trafikkstasjonen vil den registreres som kontrollpliktig i Statens vegvesens system og neste frist for periodisk kontroll vil beregnes og vises på våre nettsider.

For tilhengere som har fått en Tempo 100-godkjenning, men fjerner denne, vil fristen den hadde da godkjenningen ble fjernet, samt eventuelle krav om utbedring av mangler, gjenoppstå hvis tilhengeren på nytt blir Tempo 100-godkjent. Dersom fristen utløper mens kjøretøyet er kontrollpliktig vil kravet om periodisk kontroll før tilhengeren kan innvilges Tempo 100-godkjenning tre inn.

6.6.3 Utmelding

Statens vegvesen foreslår at hvis Tempo 100-godkjenningen fjernes fra en tilhenger, vil det automatisk melde kjøretøyet ut av kontrollregimet, slik at det ikke lenger plikter å bli fremvist til periodisk kontroll.

En problemstilling er hvordan oppfølgingen skal være av tilfeller der tilhengere som fjerner sin Tempo 100-godkjenning når det har utestående mangler registrert fra en periodisk kontroll. Den aktuelle tilhengeren vil i slike tilfeller ha registrerte mangler, eller i verste fall trafikkfarlige feil, men likevel kunne brukes i 80 km/t på offentlig vei. Det vil ikke lenger være krav om etterkontroll, herunder etterkontroll av trafikkfarlig feil, ettersom kjøretøyet ikke lenger faller inn under kontrollregimet. Statens vegvesen vil vurdere hvordan vi skal følge opp slike tekniske mangler ved fjerning av Tempo 100-godkjenning.

Videre er det viktig å presisere kjøretøyeiers ansvar her. Kjøretøyeier er til enhver tid ansvarlig for å påse at kjøretøy i bruk er i forsvarlig stand. Avdekkede mangler ved en periodisk kontroll fremgår av kontrollseddelen som gis til kjøretøyeier etter gjennomført kontroll. Kjøretøyeier er følgelig informert om kjøretøyets mangler og forpliktet til å utbedre kjøretøyet, slik at det på nytt er i forsvarlig stand uavhengig av om det er pliktig periodisk kontroll eller ikke.

6.7 Kontrollpunkter og kontrollmetode

Statens vegvesen foreslår flere endringer i kontrollinstruksen for å tilpasse denne et regime for periodisk kontroll av Tempo 100- tilhengere. Disse forslagene høres i et separat i "Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy", som også vil publiseres på Statens vegvesen sine nettsider under "offentlige høringer".

Tillegg 1: Eksempler på tilhengere

		Varehenger		Varehenger		Varehenger	
Teknisk utrustning på tilhenger	Bremser (J/N)	J		J		J	
	Støtdempere	J		J		N	
	Stabiliseringsanordning	J		N		N	
Opplysninger fra tilhengerens vognkort	F.2 – Tillatt totalvekt	3000		3000		3000	
	Egenvekt (u/fører)	510		510		510	
	Nyttelast for kjøretøyet	2490		2490		2490	
	Aksel 1: Tillatt last for aksel	1500		1500		1500	
	Aksel 2: Tillatt last for aksel	1500		1500		1500	
	Egenvekt tilhengerkopling						
	Tillatt koplingslast	150		150		150	
Krav til trekkbilen. Beregnet basert på utrusting og vekt fra tilhengerens vognkort	Stabilitetssystem bil	Uten	Med	Uten	Med	Uten	Med
	Minste Egenvekt med fører for trekkbil	2500	2500	2727	2500	Ugyldig	Ugyldig
	Minste Tillatt totalvekt trekkbil			3000			
	Minste Tillatt tilhengervekt med brems trekkbil			3000			

		Campingvogn		Campingvogn		Campingvogn	
Teknisk utrustning på tilhenger	Bremser (J/N)	J		J		J	
	Støtdempere	J		J		N	
	Stabiliseringsanordning	J		N		N	
Opplysninger fra tilhengerens vognkort	F.2 – Tillatt totalvekt	1550		1550		1550	
	Egenvekt (u/fører)	1320		1320		1320	
	Nyttelast for kjøretøyet	230		230		230	
	Aksel 1: Tillatt last for aksel	1550		1550		1550	
	Aksel 2: Tillatt last for aksel						
	Egenvekt tilhengerkopling	55		55		55	
	Tillatt koplingslast	100		100		100	
Krav til trekkbilen. Beregnet basert på utrusting og vekt fra tilhengerens vognkort	Stabilitetssystem bil	Uten	Med	Uten	Med	Uten	Med
	Minste Egenvekt med fører for trekkbil	1550	1550	1938	1550	Ugyldig	Ugyldig
	Minste Tillatt totalvekt trekkbil						
	Minste Tillatt tilhengervekt med brems trekkbil						

		Varehenger		Varehenger		Varehenger		Varehenger	
Teknisk utrustning på tilhenger	Bremser (J/N)	J		J		J		N	
	Støtdempere	J		J		N		N	
	Stabiliseringsanordning	J		N		N		N	
Opplysninger fra tilhengerens vognkort	F.2 – Tillatt totalvekt	750		750		750		750	
	Egenvekt (u/fører)	155		155		155		155	
	Nyttelast for kjøretøyet	595		595		595		595	
	Aksel 1: Tillatt last for aksel	750		750		750		750	
	Aksel 2: Tillatt last for aksel								
	Egenvekt tilhengerkopling	15		15		15		15	
	Tillatt koplingslast	75		75		75		75	
Krav til trekkbilen. Beregnet basert på utrusting og vekt fra tilhengerens vognkort	Stabilitetssystem bil	Uten	Med	Uten	Med	Uten	Med	Uten	Med
	Minste Egenvekt med fører for trekkbil	625	625	682	625	2500	2500	2500	2500
	Minste Tillatt totalvekt trekkbil			750					
	Minste Tillatt tilhengervekt med brems trekkbil			750					

		Varehenger	
Teknisk utrustning på tilhenger	Bremser (J/N)	N	
	Støtdempere	N	
	Stabiliseringsanordning	N	
Opplysninger fra tilhengerens vognkort	F.2 – Tillatt totalvekt	500	
	Egenvekt (u/fører)	120	
	Nyttelast for kjøretøyet	380	
	Aksel 1: Tillatt last for aksel	500	
	Aksel 2: Tillatt last for aksel		
	Egenvekt tilhengerkopling	10	
	Tillatt koplingslast	75	
Krav til trekkbilen. Beregnet basert på utrusting og vekt fra tilhengerens vognkort	Stabilitetssystem bil	Uten	Med
	Minste Egenvekt med fører for trekkbil	1667	1667
	Minste Tillatt totalvekt trekkbil		
	Minste Tillatt tilhengervekt med brems trekkbil		

Forklaring til tabellen

Hver av tabellene viser opplysningene for en tilhenger. Der hvor det er flere kolonner viser disse konsekvensene av ulik utrustning på tilhengeren.

De siste radene i hver tabell viser laveste verdi som rubrikkene i trekkbilens vognkort kan vise for å kjøre den konkrete tilhengeren i mer enn 80 km/t. tilsvarende opplysninger vil gå fram av godkjenningssattesten (kun verdiene fra en kolonne for hver tilhenger).

Tillegg 2: Eksempler på biler

	VW Golf	Mitsubishi Outlander	Volvo V90
F.2 – Tillatt totalvekt	1770	2290	2380
F.3 – Tillatt vogntogvekt	3110	3970	4580
Egenvekt med fører	1257	1700	1827
Tillatt kopplingslast	80	80	110
O.1 – Tillatt tilhengervekt med brems	1300	1600	2200
O.2 – Tillatt tilhengervekt uten brems	620	750	750

	VW Transporter 4x4	Isuzu D-Max	Land Rover Defender
F.2 – Tillatt totalvekt	3000	3100	3220
F.3 – Tillatt vogntogvekt	5300	6000	6720
Egenvekt med fører	1968	2085	2575
Tillatt kopplingslast	100	245	150
O.1 – Tillatt tilhengervekt med brems	2500	3500	3500
O.2 – Tillatt tilhengervekt uten brems	750	750	750

Forklaring til tabellen

Tabellen viser et utvalg av opplysninger som har betydning for hvor egnet bilen er til å trekke tilhenger, for noen bilmodeller. Dette er eksempler og er ingen garanti for at alle biler av denne typen har disse vektene. Du må selv sjekke vognkortet til den aktuelle bilen. Den som ønsker å kjøre en av tilhengerne i mer enn 80 km/t må sammenlikne opplysningene for bil og tilhenger for å avgjøre om kombinasjonen er tillatt for slik kjøring. Dersom en av vektene for bilen er for lav sammenliknet med vektene som er beregnet for tilhengeren, kan denne kombinasjonen ikke kjøre over 80 km/t. (Det er kun verdiene fra en kolonne (fra tabellen med eksempler på tilhengere) som vil stå på godkjenningssattesten for hver tilhenger.)