

HØRINGSNOTAT: INNFORING AV HØYDEBEGRENSNING PÅ KJØRETØY I NORGE

1. Bakgrunn.

1.1 Generelt

I dag har vi ingen generell bestemmelse som angir høydebegrensning på kjøretøy i Norge. Høyden er kun begrenset av fysiske hindringer i form av underganger tunneler, luftledninger og lignende.

Statens vegvesen er kjent med flere tilfeller hvor kjøretøy som har høyde utover skiltet (tillatt) høyde, kjører sentrisk i tofelts tunneler. Dette medfører fare for annen trafikk i tunnelen og ved at armaturer, vifter og hvelv i tunnelene blir kjørt i stykker. En innføring av høydebegrensning i Norge på 4,00 eller 4,20 meter vil denne problematikken bli redusert.

Bedre kjøreegenskaper og stabilitet for tunge kjøretøy er allikevel den viktigste årsaken til at Vegdirektoratet nå vil fremme forslag om at det innføres en høydebegrensning på kjøretøy i Norge. Innføring av høydebegrensning på kjøretøy i Norge vil være en av mange faktorer som vil bidra til å sikre bedre stabilitet på kjøretøy i Norge. I Teknologisk institutt avdeling for kjøretøyteknikk sin rapport nr. 52/1991 om vurdering av kjøreegenskaper og stabilitet til vogntog vises det til undersøkelser hvor det fremkommer at de viktigste kjøretøytekniske parametere som får innvirkning på velting er tyngdepunktshøyden og sporbredde. Innføring av høydebegrensning på kjøretøy i Norge vil kunne føre til at tyngdepunktet vil ligge noe lavere i forhold til dagens nivå, hvilket kan forbedre stabilitetsforholdene.

Stabilitetsforholdene er imidlertid også avhengig av hvilken type last som transporteres, men Vegdirektoratet anser allikevel at en høydebegrensning vil være et viktig virkemiddel for å øke sikkerheten. Det skal imidlertid nevnes at det er flere faktorer som kan bidra til å sikre bedre stabilitet. Dette er blant annet krav til lastsikring, sporvidde, krenningsstivhet til fjærene og høyden til krenningssenteret.

I Norge skal nye veger som dimensjoneres for tungtrafikk bygges slik at de normalt kan trafikkeres av kjøretøy med inntil 4,5 meters høyde. Vegstrekninger som på grunn av tunneler, underganger eller andre fysiske hindringer ikke kan trafikkeres av kjøretøy med inntil 4,5 meters høyde er skiltet ned. Det vil da fremgå av skiltet hva som er største tillatte høyde for vegen.

2. Regelverk

2.1 Direktiv 96/53/EF

Norge har tiltrådt direktiv 96/53/EF som er bestemmende for vektor og dimensjoner for kjøretøy. Norge og EU-landene er pålagt å harmonisere dimensjonene for godstransport i henhold til ovennevnte direktiv jf direktivets art 3 nr. 1. Kravet om harmonisering gjelder lengde, bredde, sporingskrav, lasteplanlengde på vogntog med slepvogn og påhengsvogn, og dimensjoner på semitrailer (jf. direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 1 vedlegg 1 nr. 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4).

Direktivets art 4. nr 2. angir at medlemsstatene kan tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog som ikke er i samsvar med kravene til høyde, aksellaster, totalvekt, drivaksellast og største tillatte totalvekt som funksjon av akselavstanden (jf. direktivets

vedlegg 1 nr. 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3.). Direktivet stiller her ingen krav til at Europa-Kommisjonen skal underrettes dersom en medlemsstat i medhold av denne bestemmelse nasjonalt fastsetter krav som ikke er i samsvar med direktivets krav.

Direktivet har et harmonisert høydekrav på 4,00 meter for internasjonal transport jf. direktivets vedlegg 1 nr 1.3). I dette ligger det at et kjøretøy med høyde inntil 4,00 meter ikke kan nektes brukt i noe land innenfor EØS-området med den begrunnelse at det er for høyt. Hver enkelt medlemsstat står imidlertid fritt til å tillate at kjøretøy/vogntog som brukes i innenlands transport har en høyde som avviker fra direktivets krav. Etter det Vegdirektoratet har kjennskap til har alle europeiske land med unntak av Norge, Sverige, Frankrike og Storbritannia krav til høydebegrensning på kjøretøy. De aller fleste land har en høydebegrensning på 4 meter. Island og Finland har en høydebegrensning på 4,20 meter mens Irland har en høydebegrensning på 4,65 meter. Bakerst i dette notatet følger en oversikt over høydebegrensningene i de europeiske landene.

Direktivet setter således ingen skranker for hvilke krav som kan stilles til største tillatte høyde på kjøretøy i innenlands trafikk i Norge. Dette er også bakgrunnen for at vi har kunnet velge å ikke innføre noen generell bestemmelse om høydebegrensning på kjøretøy her i landet.

Vegdirektoratet har vurdert om innføring av et høydekrav for kjøretøy i Norge er underlagt kravene i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven) og kommet til at det ikke er nødvendig å sende dette forslaget på EØS-høring. Ved denne vurderingen er det blant annet lagt vekt på at direktivet gir handlingsrom til at høydekravet kan fastsettes nasjonalt og at et høydekrav på 4,00 meter ikke vil hindre den frie bevegelsen av varer mellom EØS-landene, all den tid det harmoniserte høydekravet i direktivet er 4,00 meter.

2.2 Det norske regelverket

Etter forskrift 29. mars 2007 om anlegg av offentlig veg § 2 nr. 2 første ledd fremkommer det blant annet at veger som dimensjoneres for tung trafikk skal bygges slik at de normalt kan trafikkeres av kjøretøy med inntil 4,5 meters høyde. Av samme bestemmelse annet ledd fremkommer det blant annet at veger der det ikke er vesentlig behov for trafikk med store kjøretøy skal minimum bygges slik at de normalt kan trafikkeres av kjøretøy med inntil 3,75 meters høyde. Dette medfører at tunneler og underganger på veger som er dimensjonert for tungtrafikk i Norge i utgangspunktet skal ha en fri høyde på 4,50 meter. For vegstrekninger hvor det er tunneler, underganger etc. med lavere høyde enn 4,50 meter fremkommer største tillatte høyde av forbudskilt nr. 314 "Høydebegrensning" jf forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkllys, trafikkllyssignaler og anvisninger (skiltforskriften) § 8. Det vil da fremgå av skiltet hva som er største tillatte høyde på den aktuelle vegstrekningen. Kartet "Tungtrafikk på riksveger i Norge" viser hvilke riksveger som er skiltet med en tillatt høyde under 4,5 meter.

Håndbok 050 Trafikkskilt del 3 utgitt av Statens vegvesen med hjemmel i skiltforskriften § 35 angir at det bare er tunneler og underganger med tillatt høyde lavere enn 4,50 meter som skal skiltes. Tunneler/underganger etc. med en fri høyde på 4,5 meter er således ikke skiltet. Transportørene kan imidlertid ikke regne med å komme frem på det norske vegnettet dersom det kjøres med en høyde på over 4,50 meter.

Etter dagens regler har regionvegkontoret myndighet til å gi dispensasjon fra forbudskilt nr. 314 "Høydebegrensning" jf skiltforskriften § 28 nr. 1, bokstav c) jf forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11. Dersom det skal foretas en transport med større høyde enn det som er tillatt for vegen må det således søkes om dispensasjon til Regionvegkontoret. Dispensasjonen vil da bli innvilget dersom det er praktisk mulig for transporten å passere. Om nødvendig kan politiet i medhold av vegtrafikkloven § 9 stenge tunneler for annen trafikk slik at transporten kan kjøre sentrisk gjennom tunnelen.

Tunneler/underganger med fri høyde på 4,50 meter er som nevnt ovenfor ikke skiltet. Dersom det skal foretas en transport som har en høyde på over 4,50 meter gjennom slike tunneler/underganger er transportørten selv ansvarlig for å på forhånd forsikre seg om at transporten kan komme gjennom tunnelen. Dersom det er påkrevd med sentrisk kjøring må politiet kontaktes slik at tunnelen om nødvendig kan stenges for annen trafikk jf vegtrafikkloven § 9.

I dagens norske regelverk er det forøvrig 2 typer av kjøretøy som har en høydebegrensning. Den ene typen er tilhenger i vogntog hvor det er krav om stabilisatorstag når tilhenger er høyere enn 4 meter jf forskrift om bruk av kjøretøy § 4-3. Høyden på tilhengeren i et slikt vogntog kan ikke overstige 4,5 meter jf forskrift om bruk av kjøretøy § 4-3 annet ledd. Den andre kjøretøytypen er angitt i Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy pkt 7 andre ledd hvor det fremkommer at høyden på slepvogn i et tømmervogntog med tillatt total lengde 22 meter ikke kan overstige 4 meter. I dette høringsbrevet foreslås det at bestemmelsen i forskrift om bruk av kjøretøy § 4-3 oppheves. Det blir ikke foreslått noen endring for slepvogner i et 22 m langt tømmervogntog. Tillatt høyde for disse vil fortsatt være 4 meter.

3. Forslag til forskriftsendringer:

3.1 Største tillatte høyde:

Høydekravet kan settes lik EU kravet på 4.00 meter slik at vi følger direktivet fullt og helt, slik de fleste land i Europa har gjort. Finland har valgt å sette sitt høydekrav til 4,2 meter på bakgrunn av at de mente at EU sitt høydekrav ville bli satt opp til dette, noe som imidlertid ikke har skjedd. Finland har imidlertid beholdt et høydekrav på 4,20 m. I Finland måles høydekravet uten toleranse.

I Norge er situasjonen slik at det kan være kjøretøy/vogntog, som har en høyde over 4,00 meter. Eksempler på kjøretøy som kan ha en høyde på over 4,00 meter er skapbiler og vogntog som transporterer volumgods. Dersom høydekravet settes til 4,00 meter kan situasjonen bli den at vi vil motta en del søknader om dispensasjoner fra høydekravet, noe som vil være ressurskrevende. En innføring av en høydegrense på 4,00 meter kan også virke negativt for eventuelle kjøretøy/vogntog med høyde over 4,00 meter da disse vil få med seg mindre volum pr. transport enn det som er tilfellet i dag.

Hvis det innføres en høydebegrensning på 4,20 meter vil vi ha litt å gå på i forhold til problematikken som er nevnt ovenfor da det sannsynligvis er færre kjøretøy som har en høyde over 4,20 meter. På den annen side er høydekravet etter EU-direktivet og det nasjonale høydekravet i de langt fleste europeiske land 4,00 meter.

Da Vegdirektoratet finner det mest hensiktsmessig at vi legger oss på et likt nivå som direktivet og det man har gjort i store deler av Europa, foreslås det at høydebegrensningen i Norge settes til 4,00 meter.

Vi vil imidlertid be om høringsinstansenes syn på hva som vil være konsekvensene av en fastsettelse av høydekravet til enten 4,00 eller 4,20 meter.

Uansett om høydebegrensningen blir 4,20 m eller 4,00 m må det være en overgangsordning. Dette for å sikre at transportbransjen skal gis anledning til å bruke opp det kjøretøymateriellet de har pr. i dag. En innføring av et høydekrav kan heller ikke gis umiddelbar virkning da det kan være kjøretøy som allerede er bestilt med en større høyde enn det som blir kravet.

For å gi markedet litt tid til å tilpasse seg det nye høydekravet foreslås det at høydekravet skal gjelde for kjøretøy som registreres fra og med 1. januar 2011. Videre foreslås det at kjøretøy som er registrert før denne dato kan benyttes i en overgangsperiode frem til og med 31. desember 2020.

Et høydekrav på 4,00 meter vil gjelde også for utenlandske kjøretøy som kjører på det norske vegnettet. Etter direktiv 96/53 er vi kun forpliktet til å akseptere utenlandske kjøretøy med høyde inntil 4,00 meter i Norge. Imidlertid ønsker vi å behandle utenlandske og norske kjøretøy likt. Dette betyr at høydekravet på 4,00 meter ikke vil gjelde for utenlandske kjøretøy som er registrert i utlandet før 1. januar 2011. Det presiseres imidlertid at høydekravet vil gjelde dersom et kjøretøy som er førstegangsregistrert i et annet land, skal registreres i Norge fra og med 1. januar 2011.

Bestemmelsene om største tillatte dimensjoner for kjøretøy som skal brukes på offentlig veg i Norge er gitt i forskrift 25. jan 1990 nr.92 om bruk av kjøretøy kapittel 5, samt i forskrift 20. januar 2009 om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) og forskrift 20. januar 2009 om nærmere vilkår for dispensasjon og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon (Vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy).

Bestemmelsen om største tillatte kjøretøybredde på offentlig veg i Norge er gitt i Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy pkt. 5. Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg i Norge er 2,55 meter uavhengig av hva slags type kjøretøy det er. Vegdirektoratet vil foreslå at tilsvarende skal gjelde for høyde, slik at begrensningen på 4 meter gjelder uavhengig av type kjøretøy. Det stilles derfor forslag om at bestemmelsen om største tillatte høyde på kjøretøy i Norge tas inn som ny bokstav b) i Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy pkt 5. Høyden som skal måles er den største høyde kjøretøyet kan oppnå under kjøring.

På bakgrunn av trafiksikkerhetsmessige hensyn vil Vegdirektoratet foreslå at gods skal være medregnet ved målingen av et kjøretøys høyde (dette vil ikke gjelde for transport av udelbart gods jf. pkt 3.2 nedenfor). For å i vareta dette er det nødvendig med en endring i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 nr.3. Det foreslås følgende ordlyd i denne bestemmelsen: ” *I angivelse av kjøretøys eller vogntogs lengde, bredde eller høyde i dette kapitlet og i vedlegg 1 og 2 er gods medregnet dersom ikke annet framgår av vedkommende bestemmelse.* ” Denne bestemmelsen vil tre i kraft samtidig som bestemmelsen om innføring av høydekravet i Vedlegg 1 pkt. 5. For denne bestemmelsen innføres det ikke noen overgangsordning. Dette betyr at fra det tidspunktet hvor bestemmelsene trer i kraft skal godset medregnes i kjøretøyetets høyde uansett om kjøretøyet er registrert før eller etter ikrafttredelsesdatoen. Etter at bestemmelsene om høydebegrensning har trådt i kraft vil det således ikke være tillatt at godset overstiger kjøretøyetets høyde uavhengig av når kjøretøyet er registrert. Dette vil også gjelde for utenlandske kjøretøy registrert før 1. juni 2011.

En innføring av et krav om høydebegrensning vil på samme måte som kravene til lengde og bredde være et krav som stilles til kjøretøy i bruk. I dag er situasjonen imidlertid slik at dersom man fremstiller et kjøretøy for godkjenning og registrering med større lengde eller bredde enn det som er tillatt blir kjøretøyet nektet registrert for kjøring på offentlig veg dersom det ikke er innhentet dispensasjon fra kravet til lengde eller bredde. Hvis det ikke blir gitt dispensasjon skal kjøretøy som er for lange eller for brede tildeles kjennemerke med lysegule tegn på sort bunn, såfremt de øvrige vilkår for registrering er oppfylt. Dette fremkommer av forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 bokstav a). Denne bestemmelsen har følgende ordlyd: ” Registreringspliktig kjøretøy skal ha kjennemerke med sorte tegn på hvit reflekterende bunn med følgende unntak:

- a) *Kjøretøy som bare brukes utenfor offentlig veg, kan ha kjennemerke med lysegule tegn på sort bunn. Kjøretøy som på grunn av vekt eller dimensjon ikke tillates brukt på offentlig veg skal ha slikt kjennemerke. Kryssing av offentlig veg er tillatt med kjøretøy med slikt kjennemerke. Om nødvendig må dispensasjon eller brukstillatelse være innhentet.*”

Det samme vil gjelde for høyde. Dersom et kjøretøy som blir fremstilt for godkjenning er for høyt må det opplyses om at det må søkes Vegdirektoratet om dispensasjon fra høydekravet før kjøretøyet kan registreres. Dersom dispensasjon ikke blir gitt skal kjøretøy med større høyde enn det som er tillatt tildeles kjennemerke med lysegule tegn på sort bunn såfremt de øvrige vilkår for registrering er oppfylt. Det anses ikke som nødvendig å endre på ordlyden i forskrift om bruk av kjøretøy § 2-5 bokstav a) i forbindelse med innføringen av et høydekrav.

3.2 Transport av udelbart gods/dispensasjoner

3.1 Dagens regelverk:

Etter dagens regelverk har vi som nevnt ovenfor ingen bestemmelse om generell høydebegrensning. Imidlertid har vi enkelte veger som på grunn av tunneler underganger eller bruer må ha en største tillatte høyde. Disse vegene er skiltet med forbudskilt nr. 314 ”Høydebegrensning” jf skiltforskriften § 8. Det vil da fremgå av skiltet hva som er største tillatte høyde på den aktuelle vegstrekningen. Etter dagens regler har regionvegkontoret myndighet til å gi dispensasjon fra forbudskilt nr. 314 ”Høydebegrensning” jf skiltforskriften § 28 nr. 1, bokstav c) jf forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11. Transportørene må da søke om dispensasjon dersom det skal foretas en transport som er høyere enn det som er største tillatte høyde for en vegstrekning som er skiltet ned. Praksis i slike saker er at det kun gis dispensasjon fra høydebegrensningsskiltet dersom transportene kan komme frem og det transporteres udelbart gods.

Dersom det skal foretas en spesialtransport med høyde over 4,5 meter på en vegstrekning med en tunnel/undergang med fri høyde på 4, 5 meter er transportørene selv ansvarlig for at transportene kan komme frem. Transportøren må da på forhånd forsikre seg om fremkommeligheten. Politiet kan kontaktes dersom det er nødvendig med stenging av tunneler for at transporten skal kunne komme frem jf Vegtrafikkloven § 9. Etter det Statens vegvesen er kjent er det ingen nevneverdige problemer med denne ordningen for spesialtransporter i dag.

3.2 Forslag til fremtidige løsninger

Selv om det innføres en generell høydebegrensning på kjøretøy, vil det av og til være behov for å foreta transport av udelbart gods (spesialtransporter) som vil medføre at høyden på transporten vil overstige den høydebegrensningen som blir foreslått. Udelbart gods er definert

i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-6 nr. 1 bokstav b). Det legges her til grunn at det vil være høyden på transporten inklusive det udelbare kolliet som vil medføre at høydegrensen blir overskredet og at kjøretøyenes høyde uten gods holder seg innenfor den generelt fastsatte høydegrensen på 4,00 meter. I det følgende vil Vegdirektoratet skissere 3 forslag til hvordan spørsmålet om transport av udelbart gods med større høyde enn generelt tillatt kan løses.

Alternativ 1 – Innføring av en bestemmelse om at det må søkes om dispensasjon hver gang det skal foretas en transport av udelbart gods med høyde over 4,00 meter.

I utgangspunktet vil det på samme måte som for lengde, bredde og vekt være behov for å innta en dispensasjonsbestemmelse for høyde i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 om vekter og dimensjoner. Dersom det på samme måte som for lengde, bredde og vekt skal innføres en dispensasjonsbestemmelse for høyde vurderes det som hensiktsmessig at det bare skal kunne gis dispensasjon med tidsbegrensning til å transportere udelbart gods med en høyde som overskrider det som generelt er tillatt. Bakgrunnen for dette er at det kan være tunneler og underganger som vil være begrensende for hvor høye transportene kan være. Hvis det gis dispensasjon med tidsbegrensning for høyde på en bestemt vegrute vil Statens vegvesen til enhver tid ha kontroll på at transportene kommer frem.

Regelverket vil da være slik at det udelbare godset vil være medregnet i kjøretøyets høyde. Videre må det søkes om dispensasjon hver gang det skal transporteres udelbart gods som medfører at høyden på transporten overskrider det som er generelt fastsatt, uavhengig av om det er fysiske hindringer for høyden på den omsøkte vegstrekningen eller ikke. Imidlertid vil det avgjørende kriteriet for om dispensasjon kan gis eller ikke være om det er praktisk mulig for transporten å komme frem på den omsøkte vegstrekningen. Dersom det ikke er noen fysiske hindringer for høyden vil søknaden om dispensasjon i realiteten kun være en formalitet.

Det eneste man i realiteten oppnår ved å velge denne løsningen er således at det vil komme langt flere søknader om dispensasjoner enn det som er tilfellet i dag. Da Vegdirektoratet vurderer det slik at det er lite hensiktsmessig å bruke ressurser på å behandle søknader om dispensasjoner som uansett vil bli innvilget, vurderes det som en uhensiktsmessig løsning å innføre en bestemmelse om at det må søkes om dispensasjon hver gang det skal transporteres udelbart gods med større høyde enn generelt tillatt.

Alternativ 2- Innføre en bestemmelse om at største tillatte høyde for transport av udelbart gods er 4,50 meter.

En annen måte å løse problemet på er å innføre en bestemmelse i regelverket som sier at største tillatte høyde for transport av udelbart gods uten dispensasjon er 4,50 meter på veger som ikke er skiltet med en lavere høyde. Bestemmelser om dette må i tilfelle bli tatt inn i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7 og i Vedlegg 2 nr. 2 bokstav b. Dersom man har behov for å foreta en transport av udelbart gods med større høyde enn 4,50 meter vil man da måtte søke om dette til Vegdirektoratet eller Statens vegvesen Region øst jf forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2. En slik løsning blir imidlertid problematisk i forhold til systematikken i regelverket. De største lengder og bredder som er tillatt uten dispensasjon i forskrift om bruk av kjøretøy gjelder for det vegnettet fremkommer av riksveglista i vedlegg 2 nr. 4. Vegdirektoratet har imidlertid ikke oversikt over hvor mange av disse vegene som har høydebegrensning i form av skilt. For å si ut hvilke av disse vegene som er skiltet ned vil det i tilfelle måtte utarbeides en egen vegliste over hvilke veger som kan ha en største tillatte høyde på 4,50 meter. Dette er et arbeid som vil være tid og ressurskrevende og det vil også bidra til å gjøre regelverket mer uoversiktlig. På denne bakgrunn vil Vegdirektoratet ikke gå for denne løsningen.

Alternativ 3 - Innføre en bestemmelse om at udelbart gods ikke skal medregnes i kjøretøyets høyde og videreføre dagens system med at det må søkes om dispensasjon når det skal transporteres udelbart gods med høyde utover skiltet (tillatt) høyde.

Det tredje alternativet til løsning er å videreføre den ordningen for dispensasjoner for høyde som vi har i dag. Vegdirektoratet er av den oppfatning at dagens ordning med at det må søkes om dispensasjon fra forbudskilt nr 314 "Høydebegrensning" jf skiltforskriften § 8 jf § 28 i tilstrekkelig grad sikrer at det ikke blir kjørt på veger som har fysiske hindringer i form tunneler underganger etc. hvor transportene ikke kommer frem. For vegstrekninger som har en fri høyde på 4,5 meter forutsetter Vegdirektoratet at transportørene selv er ansvarlige nok til å på forhånd forsikre seg om at transporten kommer frem dersom det skal foretas en spesialtransport med høyde mer enn 4,5 meter og om nødvendig kontakter politiet for sentrisk kjøring/sperring av tunnel. Vi vil her legge til at dersom en transport som på grunn av høyden volder skade på tunneler eller underganger er underlagt straffansvar for skade på offentlig veg jf. Vegloven § 57 jf § 61. Etter det vi er kjent med fungerer dagens ordning og vi ser således ingen grunn til at den ikke skal kunne gjøre det i fremtiden.

En videreføring av dagens ordning for spesialtransporter som transporterer udelbart gods vil således medføre at det ikke generelt blir satt noen øvre begrensning på høyden på transporten inklusive gods. Den eneste begrensningen vil som i dag være om transporten kan komme frem eller ikke. Vi presiserer imidlertid at kjøretøyene som benyttes til transportene ikke kan være høyere enn **4,00 meter uten gods**. Det foreslås derfor at det innføres en passus i den nye bestemmelsen om høyde i Vedlegg 1 pkt 5 om at godset ikke er medregnet i kjøretøyets høyde dersom kjøretøyene frakter udelbart gods.

En klar fordel med denne ordningen er at Statens vegvesen unngår å bruke ressurser på å behandle søknader om dispensasjon som i praksis vil bli innvilget uansett. På bakgrunn av dette er finner Vegdirektoratet det mest hensiktsmessig at dagens dispensasjonsordning videreføres.

Det kan imidlertid anføres at det ved en videreføring av dagens dispensasjonsordning bør kreves at transportørene som transporterer udelbart gods med en høyde over 4,00 meter ved kontroll må kunne dokumentere at de skal kjøre på vegstrekninger hvor høyden på transporten ikke er overskrider skiltet (tillatt) høyde. Dette kan enten dokumenteres ved at dispensasjon fra forbudsskilt nr. 314 "høydebegrensning" kan fremvises eller ved at det kan vises frem dokumentasjon på at transporten skal foregå på veger hvor det ikke er noen problemer med fremkommeligheten på grunn av høyden.

Vegdirektoratet er imidlertid av den oppfatning at det er to forhold som gjør det problemmatisk å stille et slikt krav.

For det første er det vanskelig å fastslå hvilke krav som skal stilles til dokumentasjonen som skal bevise at transporten skal utføres på et vegnett hvor det ikke er fysiske hindringer for høyden. Dette vil være spesielt vanskelig for firmaer som bedriver egentransport da de ikke har med seg dokumentasjon i form av fraktbrev o.l som viser hvor de skal.

For det andre innebærer en slik løsning at transportøren har bevisbyrden for at han har holdt og skal holde seg innenfor regelverket. Da det ikke er foreslått noen generell øvre høydebegrensning for transport av udelbart gods vil det i utgangspunktet være lovlig å foreta transport av udelbart gods med en større høyde enn 4,00 meter. En slik transport vil bare være ulovlig dersom transporten har en høyde utover skiltet (tillatt) høyde på den vegen transporten

befinner seg på og ikke kan fremvise dispensasjon. Eksempelvis vil en transport med høyde 4,30 meter som blir stoppet i en kontroll på en vegstrekning med fri høyde 4,50 meter kjøre fullt lovlig. Vegdirektoratet er av den oppfatning at det i en slik situasjon må være kontrollorganet (Statens vegvesen) som må ha bevisbyrden for at det har blitt begått et lovbrudd som det kan sanksjoneres mot. Etter Vegdirektoratets syn kan det således ikke kreves at en person som holder seg innenfor lovens rammer må kunne dokumentere at han også skal gjøre dette i fremtiden for å slippe en sanksjon.

På bakgrunn av disse to nevnte forhold finner Vegdirektoratet det lite hensiktsmessig å innføre et krav om at transportører av udelbart gods med høyde over 4,00 m til enhver tid skal kunne dokumentere at de skal kjøre på vegstrekninger hvor høyden på transportene ikke overskrider skiltet (tillatt) høyde.

Konklusjon:

På bakgrunn av de forannevnte vurderinger finner Vegdirektoratet det mest hensiktsmessig å foreslå at det skal fremkomme av bestemmelsen i Vedlegg 1 pkt 5 at udelbart gods ikke skal medregnes i kjøretøyets høyde og at det således ikke er noen generell øvre høydebegrensning for slike transportør. Ordningen med at det må søkes om dispensasjon fra forbudskilt nr 314 "Høydebegrensning" dersom det skal foretas transportør med større høyde enn det som fremkommer av skiltet videreføres. For veger med fri høyde 4,5 meter vil transportørerne som i dag selv være ansvarlige for å på forhånd sjekke ut om transportørerne kan komme frem dersom de har en høyde på over 4,5 meter. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes syn på hva som vil være den beste løsningen for spesialtransportør med større høyde enn generelt tillatt i fremtiden.

Dersom det foreligger særskilte grunner som gjør at det er nødvendig å benytte et kjøretøy med større høyde enn 4,00 meter uten gods har Vegdirektoratet hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2 til å kunne gjøre unntak fra forskriften. Det legges til grunn at dispensasjonsadgangen etter denne bestemmelsen må praktiseres meget strengt slik at bestemmelsen som innføres om største tillatte høyde ikke uthules.

3.3 Sanksjoner ved brudd på høydekravet.

Etter dagens regler er anmeldelse jf vegtrafikkloven § 31 den eneste sanksjonsmuligheten ved brudd på krav som gjelder et kjøretøys lengde eller bredde. Anmeldelse er således også den eneste sanksjonsmuligheten som etter dagens regler kan gjøres gjeldende for brudd på høydekravet. Vegdirektoratet vurderer imidlertid å fremme forslag om at det kan ilegges andre sanksjoner som gebyr og/eller bruksforbud ved brudd på bestemmelsene om dimensjoner på kjøretøy.

3.4 Andre forskriftsendringer

Av forskrift om bruk av kjøretøy § 4-3 fremkommer det at: *"Tilhenger med aktuell totalvekt mer enn 20 tonn og høyde mer enn 4 meter i vogntog med aktuell totalvekt mer enn 42 tonn skal ha stabilisatorstag. Disse stag skal være montert på aksler eller boggier etter akselabrikkantens anvisning. Tilhengerens høyde i slike vogntog må ikke overstige 4,5 meter. Regionvegkontoret kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra høydebegrensningen.*

Kravene om stabilisatorstag gjelder ikke transport av udelbart gods.”

Da 50 tonn vogntogvekt ble innført, ble det for å sikre stabiliteten, stilt krav om stabilisatorstag på tilhengere over 20 tonn som skulle brukes i vogntog med vogntogvekt over 42 tonn. Samtidig ble tillatt høyde på slike tilhengere begrenset til 4,5 meter. Med en generell høydebegrensning på 4,00 meter eller 4,20 meter samtidig som konstruksjonen av tilhengere og biler i dag gir bedre veltestabilitet, anses bestemmelsen unødvendig. Således foreslås det at forskrift om bruk av kjøretøy § 4-3 krav om stabilisatorstag oppheves.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

En innføring av et høydekrav på kjøretøy vil føre til økonomiske og administrative konsekvenser som det må gjøres rede for i henhold til utredningsinstruksen. Ideelt sett bør slike konsekvenser synliggjøres i en samfunnsøkonomisk analyse der de økonomiske fordeler og ulemper målt i kroner sammenlignes mot hverandre. Et tiltak vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom fordelene overstiger ulempene. I tillegg bør fordelene og ulempene som ikke måles i kroner, gis en drøftelse med henblikk på å trekke konklusjoner om i hvilken retning de drar.

Det har ikke vært mulig fram til å nå å gjennomføre en samfunnsøkonomisk analyse av innføring av høydebegrensning på kjøretøy i Norge. Dette fordi en slik analyse krever omfattende datainnhenting og anslag må gjøres, for eksempel, når det gjelder andel kjøretøy med høyde over 4 meter og i hvilken grad disse er involvert i ulykker osv. Vegdirektoratet vil i løpet av våren 2010 gjennomføre en slik analyse. De økonomiske og administrative konsekvenser som en innføring av høydekrav vil føre til, kan imidlertid beskrives nå.

Den første åpenbare økonomisk konsekvens av innføring av høydebegrensning på kjøretøyer er at næringslivet vil bli påført ekstra transportkostnader ved at transporter må skje ved flere turer enn før. Dersom innføring av høydekrav skjer ved en overgangsperiode på 10 år slik det er planlagt, vil disse kostnadene kunne reduseres ettersom de fleste transportører får tilstrekkelig med tid til å tilpasse seg de nye kravene.

En annen økonomisk konsekvens av innføring av høydebegrensning, er trafiksikkerhet. Kjøretøy med høyder utover tillatt (skiltet) høyde medfører fare for ulykker for annen trafikk i tunneler ettersom de kjører sentrisk. Innføring av høydebegrensning vil derfor kunne redusere ulykkeskostnadene både for næringslivet og for samfunnet for øvrig.

For vegmyndighetene (staten og fylkeskommunene) vil en innføring av en høydebegrensning kunne føre til reduksjon av noen kostnader. Kjøretøy med høyder utover tillatt (skiltet) høyde kjører sentrisk i tunneler og kjører dermed i stykker armatur, vifter og hvelv. Dette er kostnader som dekkes av det offentlige. Høydebegrensning vil derfor føre til besparelse for det offentlige.

Det er også en rekke andre administrative kostnader som høydebegrensning vil kunne påvirke. Dette er:

1. Det kan bli flere dispensasjonssøknader å behandle enn det som er tilfellet i dag, noe som vil kunne føre til økte administrasjonskostnader,
2. For å håndheve høydebegrensning må alle trafikkstasjoner og kontrollører ute på vegen, ha nødvendig utstyr for å kunne måle et kjøretøys høyde. Kostnader med dette må det offentlige bære og

3. Dersom kjøretøyers eiere tilpasser seg ved å endre på høyden på kjøretøyene, vil dette i sin tur føre til ekstra kostnader knyttet til å endre vognkortet.

En konklusjon som kan trekkes er derfor at innføring av høydebegrensning vil gi både positive og negative økonomiske konsekvenser for samfunnet. For å vite om dette totalt sett blir positivt eller negativt, må det gjennomføres en samfunnsøkonomisk analyse av innføring av høydebegrensning. Det kan imidlertid hevdes at den viktigste konsekvensen av en innføring av høydebegrensning, er den positive effekten det vil ha på kjøretøyenes stabilitet, noe som igjen vil føre til bedre trafikksikkerhet på vegnettet.

5. Oversikt over høydekrav i de europeiske land.



PERMISSIBLE MAXIMUM DIMENSIONS IN EUROPE					
COUNTRY	HEIGHT	WIDTH	LENGTH		
			Lorry or Trailer	Road Train	Articulated Vehicle
Austria	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Azerbaijan	4 m	2.55m	12 m	20 m	
Belgium	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Bosnia-Herzegovina	4 m	2.55m	12 m	18.75 m	16.50 m
Bulgaria	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Croatia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Czech Republic (4)	4 m	2.50 m (3)	16.50 m	18.75 m	18.75 m
Denmark	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Estonia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Finland (1)	4.20 m	2.60 m (6)	12 m	25.25 m	16.50 m
France	not defined	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Georgia	4 m	2.55 m (3)	12 m	20 m	20 m
Germany	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Hungary	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Iceland	4.20 m	2.55 m (3)	12 m	22 m	18.75 m
Ireland	4.65 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (7)	16.50 m
Italy (2)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Latvia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Liechtenstein	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Lithuania	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (4)	16.50 m
Luxembourg	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Malta	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Moldova	4 m	2.50 m	12 m	20 m	16.50 m
Montenegro	4 m	2.50	12 m	18 m	16.50 m
Netherlands (8)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Norway	not defined	2.55 m (3)	12 m	19.50 m	17.50 m
Poland	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Portugal (2)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Russia	4 m	2.55 m (3)	12 m	20 m	20 m
Slovakia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Slovenia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Spain	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Sweden	not defined	2.55 m (3)	24 m (5)	24 m (5)	25.25 m
Switzerland	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Turkey	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Ukraine	4 m (9)	2.60 m	22 m	22 m	22 m
United Kingdom	not defined	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m

Notes

- For vehicles registered in an EEA member country
- Increased values are applicable for certain types of transport (i.e. containers, motorcars, etc.)
- Vehicles at controlled temperatures = 2.60 m
- Road train specialised in the carriage of cars: height = 4.20 m; length = 20.75 m
- Theoretically, but in practice: 25.25 m in conformity with Directive 96/53/EC, Article 4
- Road train (total length over 22 m); width = 2.55 m as from 1 Jan 2010. Road train (>22m) units and coaches fitted with a new vehicle body on 1-Oct-2004 or later; width = 2.55 m. Vehicles at controlled temperatures
- But may be allowed up to 22 m subject to certain restrictions
- Under specific conditions EMS (European Modular System) combinations may have a max. length of 25.25 m and max. weight of 80 tons
- Domestic transport of 45 ft containers is accepted with combinations of vehicles (tractor – trailer – container) of max. length of 17.30 m. The maximum overhang of the container to the (rear) underrun protection shall not exceed 0.60 m
- Container trucks = 4.35 m

30-Jul-09