



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4

Del av høring om forslag til forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 5
med vedlegg og endringer i §§ 6-3 og 3-4

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. desember 2013

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Forslag om revisjon av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 samt endringer i §§ 3-4 og 6-2 ble sendt på høring 16. juli 2012, med frist for innspill 21. desember 2012. Forslaget innebar å erstatte forskriftens kapittel 5 av et nytt, revidert kapittel 5, som også vil inneholde de materielle bestemmelsene som i dag er plassert i Vedlegg 1 og 2. I tillegg ble det foreslått endringer i §§ 3-4 og 6-2.

Høringen var altså svært omfattende, og Vegdirektoratet har mottatt mange høringsuttalelser som berører nesten samtlige av de foreslåtte bestemmelsene. Av denne grunn har arbeidet med høringsoppsummeringen også vist seg svært omfattende. En del av endringene er også av slik art at de bør tre i kraft på et senere tidspunkt, for å gi bransjen tid til å innrette seg.

Endringene i § 3-4 er imidlertid ikke av slik art, og er heller ikke så nært forbundet med bestemmelsene i kapittel 5 at regelverket blir usammenhengende dersom disse vedtas og trer i kraft *før* endringene i kapittel 5. Vegdirektoratet opplever også at det er stor interesse i bransjen for å kunne ta i bruk utstyr som vil bli tillatt med de foreslåtte endringene. Vi har derfor besluttet å oppsummere forslag til endringer i § 3-4 og kommentarer knyttet til disse separat. Paragraf 3-4 med innhold og ordlyd basert på de foreslåtte endringene, instansenes kommentarer og Vegdirektoratets vurderinger av disse som gjengitt i denne oppsummeringen, vil da kunne tre i kraft allerede 1. januar 2014.

1.2 Foreslåtte endringer i § 3-4 *Utstikkende gods, merking m.m.*

Forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) § 3-4 regulerer hvor mye gods kan stikke ut foran og på sidene av kjøretøyet før det kreves dispensasjon, krav til merking av utstikkende gods og krav til merking av lange og brede transporter.

I § 3-4 nr. 1 om utstikkende gods, ble det foreslått at krav om dispensasjon for gods som stikker ut i bredderetningen først inntreer når godset stikker ut minst 15 cm på en eller begge sidene av kjøretøyet, så lenge den totale bredden ikke overstiger 2,55 meter. Det ble også foreslått å tilføye en ny bokstav b om transport av båt, som tillater at båten stikker ut på sidene av tilhengeren uten dispensasjon, så lenge den totale bredden ikke overstiger 2,55 meter. I tillegg ble instansene spurt om sitt syn på å innføre en generell bestemmelse om hvor mye godset tillates å stikke ut bak kjøretøyet før det kreves dispensasjon.

I § 3-4 nr. 5 om merking av vogntog med lengde over 19,00 meter, ble det foreslått å endre innslagspunktet for krav om slik merking til 19,50 meter, som kun er en forskriftsfesting av gjeldende praksis. Det ble også foreslått å tilføye at skilt som er godkjent i annet EØS-land skal godtas i Norge.

I § 3-4 nr. 6 foreslås å innføre adgang til å benytte digitale skilt ved merking avlang/bred/tung transport, samt krav til utforming, plassering, synlighet og tekst på slike skilt. I angivelsen av tillatt tekst på slikt skilt foreslås uttrykket «transport» byttet ut med «last». I tillegg foreslås å innføre adgang til å benytte varslingskilt med tekst «tung last».

Hvert nummer i bestemmelsen foreslås tilføyd sin egen underoverskrift for å tydeliggjøre innhold og virkeområde. Ut over dette foreslås ingen endringer i § 3-4 nr. 2 om merking av gods som stikker ut i bredderetningen, nr. 3 om merking av gods som stikker ut i

lengderetningen, nr. 4 om merking av utstikkende utstyr, 7 om merking ved transport av sykkel og nr. 8 om at bestemmelsene ikke gjelder ved kjøring utenfor offentlig veg.

1.3 Mottatte høringsuttalelser

Fra ca. 225 høringsinstanser har Vegdirektoratet mottatt 57 hørings svar. 18 av disse instansene hadde ingen kommentarer til forslaget. Norges Lastebileier-forbund (NLF), Forsvaret Hæren, Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Følgebilen.no, Håkons Følgebil Assistanse, Statens vegvesen Region øst, Region vest, Region midt og Region nord har avgitt høringsuttalelser som berører § 3-4. De øvrige uttalelsene berører ikke denne bestemmelsen og blir ikke omtalt nærmere i denne oppsummeringen.

2. Nærmere om de enkelte kommentarene

2.1 Innledende bemerkninger

Det foreslås flere endringer i dagens § 3-4. Dette gjelder bestemmelsene om utstikkende gods i bredderetningen, med særlige bestemmelser for transport av båt, begge deler under forutsetning av at den totale bredden ikke overstiger 2,55 m, og innføring av adgang til å benytte digitale skilter for angivelse av lang/bred/tung transport og nærmere bestemmelser om dette.

2.2 § 3-4 nr. 1 Utstikkende gods

2.2.1 § 3-4 nr. 1 bokstav a – gods som stikker utenfor kjøretøyets sider

Statens vegvesen Region vest spør om angivelsen av «15 cm» betyr 15 eller 7,5 cm på hver side av kjøretøyet. *Region nord* mener bestemmelsen skal uttrykke at det kreves dispensasjon når godset stikker ut mer enn 15 cm på siden av kjøretøyet når bredden er *over* 2,55 m.

Bestemmelsen skal forstås slik at gods kan stikke ut inntil 15 cm på hver side av kjøretøyet før det kreves dispensasjon så lenge den totale bredden ikke overstiger 2,55 meter.

For det første bemerker vi at den foreslåtte bestemmelsen på ingen måte må forstås som en adgang til å transportere gods eller kjøre med motorredskap eller mobilkran etc. ut over det som fremgår av kapittel 5. Største tillatte bredde ved transport av delbart gods er fortsatt 2,55 m. Det samme gjelder transport av store kolli med personbil/varebil og liten tilhenger (tillatt totalvekt inntil 3 500 kg). Bestemmelsen er kun ment å regulere adgangen til å la gods stikke utenfor kjøretøyets sider når *den totale bredden ikke overstiger 2,55 m*.

Etter gjeldende § 3-4 nr. 1 tillates ikke gods å stikke ut i bredderetningen i det hele tatt uten dispensasjon. Forslaget innebærer at godset nå kan stikke ut inntil 15 cm på en eller begge sider av kjøretøyet før det kreves dispensasjon. At det vil kreves dispensasjon og merking ved transport av et 2,01 m bredt kolli med et 1,65 m bredt kjøretøy, er dermed tilsiktet. Etter gjeldende regelverk kreves det strengt tatt dispensasjon for transport av et 1,66 m bredt kolli med et 1,65 m bredt kjøretøy, men stilles etter § 3-4 nr. 2 ikke krav til merking før godset stikker ut 15 cm på en side av kjøretøyet. Dette er svært ulogisk og er noe av grunnen til at vi har foreslått å endre på kravet til dispensasjon for gods som stikker ut i bredderetningen.

For å gjøre bestemmelsens virkeområde klarere og dermed redusere faren for misforståelser, vil Vegdirektoratet justere ordlyden i § 3-4 nr. 1 bokstav a første ledd første punktum.

Bestemmelsen vil uttale at *For transporter med bredde inntil 2,55 meter inkludert gods, må godset ikke strekke seg mer enn 15 cm utenfor kjøretøyets sider uten tillatelse fra regionvegkontoret for kjøring innenfor en region, eller av Statens vegvesen Region øst for kjøring gjennom flere regioner.*

Gjeldende § 5-2 nr. 3 første ledd og forslaget § 5-3 nr. 3 bokstav b om at godset er medregnet i kjøretøyets bredde med mindre annet spesifikt fremgår av den enkelte bestemmelse, gjelder bare for kapittel 5 med vedlegg. Paragraf 3-4 retter seg både mot profesjonelle transportører og «vanlige» bilister som utfører transport med mindre kjøretøy, mens bestemmelsene i kapittel 5 i all hovedsak retter seg mot profesjonelle transportører. Vegdirektoratet anser derfor at det av hensyn til «vanlige» bilister bør gjentas i § 3-4 nr. 1 bokstav a at største tillatte bredde 2,55 meter også gjelder godset som transporteres.

2.2.2 § 3-4 nr. 1 bokstav b - særlige bestemmelser om transport av båt

2.2.2.1 Instansenes kommentarer

NLF uttaler at de ikke har noen innvendinger mot forslaget om at båt kan transporteres med bredde inntil 2,55 m på smalere tilhenger uten dispensasjon. *Oslo politidistrikt* merker seg at det gis klare regler for transport av båt som stikker utenfor hengerens sider og stilles krav til lys, noe som legaliserer båttransporter som i dag strengt tatt er ulovlige.

Statens vegvesen Region midt påpeker at bestemmelsen bør uttale at «Transport av båt med bredde inntil 2,55 m tillates selv om båten stikker **mer enn 15 cm** utenfor kjøretøyets sider». Samtidig stiller regionen spørsmål om hvor smal båttilhengeren kan være, da stabilitet og veltefare kan bli en utfordring.

Region midt mener videre det bør stilles krav om refleksanordning foran og bak, og at disse skal være plassert innenfor 40 cm fra båtens ytterste kant, for å sikre synlighet ved stans og parkering langs veg. Som alternativ til kravene om merking av båt, foreslår regionen at båten kan merkes på samme måte som annet utstikkende gods i bredderetningen i henhold til deres forslag til § 3-4 nr. 2.

Region nord mener bestemmelsen må gjelde all transport av gods, ikke bare båt.

2.2.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet anser at å påpeke at transport av båt tillates uten dispensasjon selv om båten stikker mer enn 15 cm utenfor kjøretøyets sider, er en hensiktsmessig presisering. En slik presisering signaliserer tydelig at dette er en spesialbestemmelse i forhold til nr. 1 bokstav a. Etter nr. 1 bokstav a vil transport av båt som stikker ut inntil 15 cm på hver side av tilhengeren uansett være tillatt. Etter bokstav b tillates også større breddeforskjell mellom båt og tilhenger uten dispensasjon, og slik transport trenger heller ikke å oppfylle kravene om merking i nr. 2. Uten en slik presisering vil dessuten krav til lysmerking i annet og tredje ledd inntre allerede når båten er 1 cm bredere enn tilhengeren.

Hva gjelder muligheten for å merke båttransport etter de alminnelige bestemmelsene om merking av utstikkende gods i bredderetningen i § 3-4 nr. 2, anser Vegdirektoratet at dette kan godtas da det er et strengere krav enn det foreslåtte kravet i nr. 1 bokstav b. Merking i henhold til nr. 2 innebærer altså overoppfyllelse av kravet til merking i nr. 1 bokstav b. Vi anser det ikke som nødvendig å uttrykke i nr. 1 bokstav b at merking i henhold til nr. 2 skal godtas.

Kravene om merking av båt er altså noe mer lempelige enn kravene til merking av annet gods som stikker ut mer enn 15 cm på sidene av kjøretøyet. Region midt ønsker krav om refleksanordninger i tillegg til lys på tilhengeren, og at disse skal ha samme krav til plassering. Slik Vegdirektoratet forstår regionens innspill, er disse basert på en tanke om at båten ved slik transport anses for å være del av tilhengeren, slik at båtens bredde er tilhengerens bredde. Båten må da oppfylle gjeldende krav til lys- og refleksutrustning for *tilhenger*. Etter ECE-regulativ 48-05 kreves både lys og refleksanordning for tilhenger. Kravet til plassering bak er som foreslått for lys i nr. 1 bokstav b annet ledd.

Vegdirektoratet anser i likhet med Region midt at det bør stilles krav til at refleksene bak på tilhengeren følger lysenes plassering. Dette vil sikre at transportens ytterpunkter er markert også når tilhengeren er parkert og ved kjøring hvor lyset er defekt. Vegdirektoratet antar at tilføyelsen av et slikt krav er uproblematisk da refleksene som oftest er montert i eller sammen med lys.

Vi finner ikke grunn til å gi et tilsvarende krav for lys og reflekser *foran* på tilhengeren. For det første kreves det at båtens baug er plassert i kjøreretningen, slik at båtens forreste bredde normalt ikke er mye større enn det trekkende kjøretøyets bredde. I tillegg begrenser bokstav b tredje ledd mulighetene til å utføre slik transport i mørke – dersom transporten ikke er utrustet med markeringslys foran, tillates ikke transporten utført i mørke eller usiktbart vær. Dermed er det i begrenset grad behov for refleksmerking foran i tillegg til båthengerens lysutrustning.

Vegdirektoratet ser også at teksten i annet ledd, som i forslaget hadde ordlyd «*Avstanden fra baklysets lysende flates ytterkant til båtens ytterste kant skal ikke overstige 40 cm*», er unødvendig komplisert og kan misforstås av brukerne. Teksten er hentet direkte fra ECE-regulativ 48-05, og bestemmer at det ikke er lyktens ytterkant, men den delen av lykten som *lyser*, som er avgjørende ved måling. Ettersom rammen rundt lyktene normalt ikke er stort mer enn en cm bred, anser Vegdirektoratet imidlertid at hensynet vi ønsker å ivareta med vår regel, som er å sikre at justerbare baklys ikke er plassert for langt unna båtens ytterkanter, ivaretas like godt med en regel som henviser til plasseringen av selve baklysene. Vi vil derfor endre setningen til «*Avstanden fra baklysets ytterkant til båtens ytterste kant skal ikke overstige 40 cm*». Dette er også i tråd med formålet om å gjøre regelverket enkelt for brukerne.

Når det gjelder spørsmålet om hvor *smal* båthengeren kan være, forutsetter vi at båthengeren er dimensjonert for båten den transporterer. Selv om det ikke stilles et konkret krav om dette i § 3-4 nr. 1, følger det av hovedregelen i vegtrafikkloven § 3 at kjøringen ikke skal medføre fare for skade at det ikke kan benyttes båthenger som ikke gir tilstrekkelig stabilitet under transporten. Hvorvidt kravet er oppfylt eller ikke må vurderes på bakgrunn av den konkrete båthengeren og den konkrete båten som transporteres. Dersom det skulle vise seg nødvendig med en direkte regulering av tillatt breddeforskjell mellom båthenger og båt, må dette i så fall på egen høring.

Paragraf 3-4 nr. 1 bokstav b vil etter dette få følgende ordlyd:

Transport av båt med bredde inntil 2,55 meter tillates selv om båten stikker mer enn 15 cm utenfor kjøretøyets sider.

Avstanden fra baklysets ytterkant til båtens ytterste kant skal ikke overstige 40 cm. Det samme gjelder reflekser bak på tilhengeren.

Det samme kravet gjelder for markeringslys dersom slikt lys er montert foran på

kjøretøyet. Dersom kjøretøyet ikke er utstyrt ned markeringslykt tillates transport kun i dagslys med god sikt.

Båtens baug skal være plassert i kjøretøretningen.

2.2.3 § 3-4 nr. 1 – forslag om regulering av hvor mye gods kan stikke ut bak kjøretøyet

I kommentarene til forslaget § 5-10 nr. 2 foreslås det å stille krav til ledsagelse når godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet. I kommentarene til § 3-4 nr. 1 foreslår vi en alternativ tilnærming til problemet, nemlig å gi bestemmelser som uttrykker hvor mye gods kan stikke ut bak kjøretøyet. Instansene blir bedt om sitt syn på en slik bestemmelse, både om det burde gis en bestemmelse om utstikkende gods bak kjøretøyet og hvor grensen i så fall burde gå. Problemstillingen gjelder først og fremst transport av lange, udelbare kolli uten dispensasjon, da dispensasjonsmyndigheten ved behandling av søknad om dispensasjon med tidsbegrensning kan sette vilkår om hva slags kjøretøy som skal benyttes til å utføre transporten og på den måten begrense hvor mye godset kan stikke ut bak.

2.2.3.1 Instansenes kommentarer

NLF uttaler at de anser dagens bestemmelser om utstikkende gods for å være gode nok.

Statens vegvesen Region øst mener det vil være uheldig å tillate at gods stikker ut 6,00 m bak kjøretøyet ved ledsagelse. Regionen mener også at det ikke er behov for å begrense hvor mye gods kan stikke ut når transportens total lengde overskrider 22,00 meter, ettersom slik transport alltid krever dispensasjon med tidsbegrensning. Regionen ønsker derfor en bestemmelse tillater at gods kan stikke ut inntil 3,50 m ved transporter hvor total lengden ikke overskrider 22,00 meter.

Region midt spør i forbindelse med forslaget § 5-6 nr. 2 hvilke krav som vil gjelde for utstikkende last og overhengende last på vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods.

Oslo politidistrikt uttaler i forbindelse med forslaget § 5-4 nr. 4 at de etterlyser regler om sveip/overheng og utstikkende gods på lastebiler og personbiler med og uten tilhenger. Politidistriktet opplyser om at det i Oslo og Akershus i dag praktiseres veiledende grenser på ca. 50 % av bilens akselavstand for singel bil og av avstand fra bil til aksel på tilhenger.

2.2.3.2 Vegdirektoratets kommentarer

Verken høringsnotatet eller forslag til forskriftstekst anga et konkret forslag til hvordan en regel om utstikkende gods i lengderetningen burde være. Instansene ble som nevnt spurt om sitt syn både på å gi en slik regel og i så fall hvilket innhold regelen burde ha.

Vegdirektoratet kan ikke se at de få kommentarene vi har mottatt på dette punktet gir tilstrekkelig grunnlag for å vedta en regel om utstikkende gods i lengderetningen. Vi bemerker i denne forbindelse at det for tømmertransportenes vedkommende etter gjeldende regelverk kreves at vogntoget har lengde uten gods 21,50 meter dersom transportens totalvekt skal overstige 50 tonn. Ettersom største tillatte lengde for transport av tømmer er 24,00 meter, tillates tømmeret å stikke ut maksimalt 2,50 meter bak vogntoget. Vegdirektoratet skal ved leilighet vurdere om det er grunn til å gi en konkret grense for hvor mye tømmeret tillates å stikke ut bak vogntoget. I denne forbindelse kan det være aktuelt å også vurdere om lignende eller tilsvarende regler skal gis for andre typer transport.

Når det gjelder transporter som ikke er spesialtransporter, kunne det i og for seg være aktuelt å gi bestemmelser i § 3-4 om hvor mye godset tillates å stikke ut i bak kjøretøyet. Vegdirektoratet anser imidlertid at vi på bakgrunn av høringen og høringssvarene ikke har tilstrekkelig grunnlag til å vedta en regel om dette.

Det er antakelig også behov for å påpeke at § 3-4 som utgangspunkt gjelder både for transport av delbart gods og spesialtransport. Når det gjelder spesialtransport, antas imidlertid bestemmelsene i gjeldende vedlegg 2 nr. 2 og forslaget §§ 5-6 og 5-8 å gå foran bestemmelsene om utstikkende gods i § 3-4. Det er for eksempel ikke krav om dispensasjon for gods som stikker ut i bredderetningen ved spesialtransport så lenge bredden ikke overstiger 3,25 meter. Det samme ville gjelde dersom vi ga en regel om utstikkende gods i lengderetningen – så lenge det etter forslaget §§ 5-6 og 5-8 er tillatt å utføre transport av udelbart gods med lengde inntil 22,00/20,00 meter uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, går disse reglene foran eventuelle regler om dispensasjon i § 3-4. En regulering av utstikkende gods bak kjøretøyet i § 3-4 vil dermed ikke ivareta formålet med Region øst sitt ønske. En regulering slik Region øst og Region midt etterspør hører dermed hjemme i § 5-6.

Ettersom *dagens* regler om transport av udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning ikke setter noen grense for hvor mye godset tillates å stikke ut bak kjøretøyet, og forslaget §§ 5-6 og 5-8 på dette punktet er ment som rene videreføringer av gjeldende regelverk, kan Vegdirektoratet heller ikke vedta bestemmelsene med begrensninger i hvor mye godset tillates å stikke ut bak. Vi vil imidlertid ta med oss instansenes innspill videre og ved leilighet vurdere om vi skal gi slike regler.

Vegdirektoratet bemerker også at all transport på offentlig veg er underlagt aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Dette gjelder både spesialtransport og normaltransport, og både profesjonelle aktører som utfører transport med tyngre kjøretøy og andre «vanlige» bilister som transporterer for eksempel planker med personbil og lett tilhenger. Selv om bruksforskriften § 3-4 tillot at gods stakk ut bak for eksempel 3 meter bak kjøretøyet, har ikke enhver automatisk rett til å la godset stikke ut så mye dersom dette samtidig innebærer fare for skade.

2.3 § 3-4 nr. 2 Merking av gods som stikker ut i bredderetningen

Vegdirektoratet foreslår ingen endringer i denne bestemmelsen ut over at den tilsvarende resten av § 3-4 er tilføyd en egen underoverskrift. Et par instanser har likevel kommentert bestemmelsen.

2.3.1 Instansens kommentarer

Maskinentreprenørenes Forbund viser til at kravet til merking av gods som strikker ut i bredderetningen er vekslende røde og gule striper. Dette harmonerer ikke med kravet i Sverige, som har vekslende røde og hvite striper. Forbundet foreslår at Norge samordner kravet med de øvrige nordiske landene, slik at det blir felles krav for disse landene.

Maskinentreprenørenes Forbund foreslår at også kravet til merking av lang, bred og tung transport blir samordnet med de øvrige nordiske landene, og at skilt som er godkjent i annet EØS-land bør kunne godtas i Norge.

Statens vegvesen Region midt viser til at ved merking av bred transport bør man tilpasse seg europeisk praksis som «European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports», og foreslår å endre krav til merking av gods som stikker ut i bredderetningen til følgende ordlyd:

Gods som strekker seg 15 cm eller mer utenfor kjøretøyets sider, skal foran og bak være tydelig merket. Merkingen skal være plassert slik at merkingen går like så langt ut som det ytterste punktet av godset/kjøretøyet. Merkingens overkant skal være høyst 2,0 m over vegbanen. Merkingen kan plasseres på kjøretøyet istedenfor på godset.

Merkingen skal være minst 0,42 x 0,42 m, 0,28 x 0,56 m eller 0,14 x 0,80 m minst 50 cm høy og minst 25 cm bred og utført med avvekslende røde og gule eller røde og hvite striper som skal være skråstilt med en vinkel på mellom 45° og 60° og mellom 70 og 100mm ca. 5 cm brede. Striperne skal gå på skrå fra midten og udover/nedover. Fargen skal være varig fluoriserende i henhold til ECE Reg. 104 klasse C eller av type som er godkjent av Vegdirektoratet.

Region nord mener bestemmelsen må uttale at den gjelder «merking av gods som stikker ut i bredderetningen mer enn 2,55 m».

2.3.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har ikke foreslått å endre innholdet i reglene om merking. Endringen består kun i at regelen flyttes. Vi mener likevel at høringsinstansenes innspill er gode og vi ser at skilt eller merking som er godkjent i annet EØS-land også bør godtas i Norge. En slik endring vil imidlertid kreve en ny høring. Vegdirektoratet vil se på dette etter at den inneværende høringen er ferdig oppsummert og vedtatt.

I instruksen for trafikkontroll tillater vi i Norge alt merkeutstyr som er godkjent i EU. Det vil si at vi godtar både hvit og gul farge, og at transportører ikke blir stoppet på grunn av slik merking.

Kravet om merking av utstikkende gods i bredderetningen er ikke begrenset til transportere med bredde over 2,55 m, men gjelder *all* transport hvor godset stikker ut mer enn 15 cm på sidene av transportkjøretøyet. Samtidig er bestemmelsens virkeområde begrenset til de tilfellene hvor godset faktisk er bredere enn transportkjøretøyet. Det kreves altså ikke merking av gods med bredde for eksempel 2,90 meter dersom det transporteres på en spesialtransporttilhenger med bredde 3,00 meter (med mindre det er plassert skjevt og stikker ut 15 cm eller mer på en av sidene). Dersom godset er plassert midt på transportkjøretøyets breddeakse, vil det ved transport av udelbart gods på et transportkjøretøy som selv er kun 2,55 m bredt først kreves merking når godset er 2,85 m bredt. Varsling om at transporten har større bredde enn 2,55 m ivaretas med blinkende gul varsellampe etter gjeldende vedlegg 2 nr. 3 bokstav a og forslaget § 5-10 nr. 1 og eventuelt med merking med “BRED LAST” i henhold til § 3-4 nr. 6 og ledsagerkjøretøy i henhold til gjeldende vedlegg 2 nr. 3 bokstav b og forslaget § 5-10 nr. 2.

2.4 § 3-4 nr. 3 Merking av utstikkende last i lengderetningen

Paragraf § 3-4 nr. 3 regulerer merking av gods som stikker ut foran og bak kjøretøyet. Det er ikke foreslått endringer i denne bestemmelsen.

Statens vegvesen Region midt spør om kjøring i tunnel vil være å anse som kjøring i mørke etter bestemmelsen. Vegdirektoratet bemerker at formålet med kravet er å sikre god synlighet

for skiltene. Dette tilsier at i den grad belysningen i tunnelen ikke er tilstrekkelig til å sikre at skiltet er synlig og ivaretar sin hensikt, skal skiltet være opplyst på lik linje som ved kjøring etter mørkets frembrudd. Vegdirektoratet bemerker også at et krav om at merking som knytter seg spesifikt til kjøring i tunnel, antakelig heller bør gis som et generelt krav ved all transport, ettersom mange transportør vil passere gjennom en tunnel.

Statens vegvesen Region midt spør også hva som kan anses som «tilfeldig transport» etter bestemmelsen, og om dette er begrenset til for eksempel en gang i uken eller en gang i året. Vegdirektoratet bemerker at «tilfeldig» gir anvisning på et skjønn og bestemmelsen dermed ikke skal tolkes dithen at den gir anvisning på et gitt antall transportør i et gitt tidsrom. Bestemmelsen tar først og fremst sikte på privatpersoner som transportør for eksempel planker med personbil, varebil eller liten tilhenger. For profesjonelle aktører er det påregnelig at det av og til vil forekomme transportør med gods som stikker ut foran og/eller mer enn 1 meter bak kjøretøyet, og det er derfor større grunn til å forvente at disse har anskaffet merking som er i henhold til bestemmelsens første ledd, selv om disse også vil ha anledning til å benytte merking for «tilfeldig transport» dersom dette bare forekommer en sjelden gang. Det vil dermed være opp til den enkelte kontrollørers skjønn hvorvidt den enkelte transportør er å anse som «tilfeldig» eller ikke. Statens vegvesens utekontrollør har også mulighet til å legge inn i VaDIS¹ at de har støtt på en transportør med merking som tillates ved «tilfeldig transport». Dersom denne transportøren ved gjentatte tilfeller påtreffes med slik merking, anser Vegdirektoratet at vedkommende kan pålegges å benytte merking i henhold til hovedregelen. Forskrift om bruk av kjøretøy § 1-8 bokstav e, som pålegger sjåføren å etterkomme påbud om å foreta utbedring av kjøretøy eller utstyr før det kjøres videre. Kontrollørene kan da pålegge vedkommende å skaffe merkingsutstyr i henhold til hovedregelen i § 3-4 nr. 3 første ledd.

2.4 § 3-4 nr. 5 Merking av vogntog med lengde over 19,50 meter – når skal lengdemerking benyttes?

2.4.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region øst mener det bør presiseres at dette kravet ikke gjelder spesialtransport. **Forsvaret Hæren** påpeker at dette kravet skaper utfordringer med hensyn til plass for vogntog innrettet for transport av udelbart gods som også skal merkes med «lang last» eller «bred last». Instansen ønsker derfor at det skal kunne søkes om tillatelse til å benytte mindre skilter når det ikke er plass til skilt på 100 x 50 cm.

Region midt mener det først bør kreves merking fra 20,00 meters lengde, slik at kjøretøy som i henhold til forslaget § 5-6 nr. 3 kan ha lengde inntil 20,00 m med gods slipper krav om merking.

NLF mener det først bør være krav om merking når lengden overstiger 24,00 meter. Instansen mener også at avrundingen må kunne gjøres til nærmeste hele meter tilsvarende i andre EØS-land, og at norske transportør også må kunne benytte skilt som er godkjent i andre EØS-land.

¹ [Vehicle and Driver Inspection System](#)

2.4.2 Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet viser til at regelen i § 3-4 nr. 5 ikke gjelder for spesialtransport. Dette følger av dagens forståelse og praksis av regelen. Det er altså ikke nødvendig å benytte dobbelt merking slik Hæren omtaler, og slik merking vil heller ikke kreves for spesialtransporter som har lengde for eksempel 20,00 meter.

Ut over tilføyelsen av at skilt som godtas i annet EØS-land også skal godtas i Norge, innebærer forslaget § 3-4 nr. 5 i realiteten ingen endring i forhold til gjeldende regler. At kravet om merking først slår inn fra 19,50 meter og ikke fra 19,00 meter slik dagens bestemmelse sier, skyldes som beskrevet i høringsnotatet at denne bestemmelsen ikke ble endret da største tillatte vogntoglengde ble økt fra 18,75 til 19,50 meter. Bestemmelsen har imidlertid alltid blitt praktisert slik at krav om merking først inntreffer ved lengde over 19,50 meter. Endringen innebærer dermed ingen lemping i forhold til dagens krav om merking. En lemping av dette kravet, og særlig å sette det til 24,00 meter slik NLF ønsker, har dermed ikke vært på høring og kan følgelig ikke vedtas.

Vegdirektoratet antar for øvrig at innslagspunktet på 24,00 meter er valgt på bakgrunn av svensk regelverk. Vi viser til at største tillatte vogntoglengde i Sverige ved normaltransporter 24,00 meter, mot 19,50 meter i Norge. I Sverige er andre trafikanter vant til at vogntog kan ha lengde opp mot 24,00 meter, og oppfører seg deretter ved forbikjøringer og lignende. Norske trafikanter baserer sin adferd i trafikken på at vogntog har lengde høyst 19,50 meter. Trafikantene har altså behov for informasjon når vogntoget er lengre enn dette. Følgelig kan ikke de norske reglene samkjøres med de svenske reglene på dette punktet.

Når det gjelder spørsmålet om avrunding, ligger det implisitt i bestemmelsen at når skilt som godtas i EØS også godtas i Norge, vil også avrunding i henhold til regelverket som det konkrete skiltet er utformet etter, kunne godtas. Bestemmelsen har ikke mye for seg dersom et skilt som med hensyn til størrelse, farge og skriftstørrelse i henhold til regelverket i annet EØS-land kan godtas, men transportøren må bytte til et skilt som er rundet av i henhold til norske regler. En slik forståelse av bestemmelsen innebærer at transportøren må ha to sett med skilter, og da kan det like gjerne kreves at skilt nummer to er i henhold til *norsk* regelverk. Dette er ikke hensikten med bestemmelsen.

2.5 § 3-4 nr. 6 Merking av lang, bred og tung transport

2.5.1 Bestemmelsens utforming

Vegdirektoratet har valgt å gjøre enkelte endringer i bestemmelsens oppsett. Paragraf 3-4 nr. 6 bokstav a vil som tidligere inneholde kravet til bruk av varselskilter, tekst på skiltene og skiltenes plassering. Forslagets bokstav b første ledd, som inneholder krav om tildekking/fjerning av varslingsskilter, er skilt ut som ny bokstav c. Bokstav b vil da kun inneholde krav til varselskiltene utforming. En slik oppbygging er etter Vegdirektoratets oppfatning både mer logisk og mer ryddig.

2.5.2 § 3-4 nr. 6 bokstav a – innføring av adgang til å benytte digitale skilter

Ingen av instansene er negative til forslaget om å tillate digitale skilt. *Håkons Følgebil Assistanse* anser det som svært positivt at det nå blir tillatt å benytte digitale skilttavler. *Følgebilen.no* støtter at det kan tillates digitale varslingsskilt, da instansen på dispensasjon har benyttet slike skilt i 12 år og utelukkende har positive erfaringer med slike skilter.

Vegdirektoratet vil derfor vedta forslaget om å tillate bruk av digitale skilter.

2.5.3 § 3-4 nr. 6 bokstav a – plassering av skilt og krav til synlighet

2.5.3.1 Instansenes kommentarer

Følgebil.no mener tekstens nedre kant på varslingskilt og digitalt varslingskilt bør være minst 1,80 m fra bakken for å gi god synlighet i trafikken. **NLF** mener det bør være minimum 1,50 m og maks 2,00 m til underkant av tekst på varslingskiltet, fordi det da er enkelt å plassere skiltet under frontruten på en lastebil. **Oslo politidistrikt** anser at en minsthøyde på minst 2 meter til underkant av skilt vil umuliggjøre annet enn takplassering på normale lastebiler da slike skilt ellers ville dekke sikt ut fra frontrute. Instansen kan ikke se at skiltplassering i grill eller på kufanger er særlig problematisk slik det praktiseres i dag, og ber om at minsthøyden på slik skiltplassering settes lavere og at man heller vurderer avstand til hovedlys. Instansen anser at krav til tildekking eller fjerning ved kjøring uten last også vil bli vanskelig og betinge bruk av stige, noe som sannsynligvis vil medføre at transportør i stor utstrekning vil glemme eller unnlate å blende skilt på retur.

Region midt spør om kravet til plassering gjelder både digitale og vanlige skilt, eller bare digitale. Regionen mener kravet bør gjelde begge typer skilt, og at det bør fremgå klart at kravene til montering gjelder også «vanlige skilt». Dette oppnås ved å plassere krav til montering i et eget, tredje ledd i bokstav a. Regionen stiller også spørsmål om hvilke krav som gjelder til plassering og synlighet bak.

Følgebil.no er enige i kravet om at varslingskilt og digitalt varslingskilt skal være synlig både forover og bakover. **NLF** mener det er tilstrekkelig at skiltet er synlig forfra, og at det kan brukes varsellampe som gir blinkende gult lys bak og ikke foran ved last som stikker ut bak.

NLF ønsker at lyskassen ikke skal regnes med i kjøretøyets/vogntogets lengdemål.

2.5.3.2 Vegdirektoratets kommentarer og vurderinger

Den foreslåtte bestemmelsen krever at skiltene er synlige både forover og bakover. I forslaget stilles det kun krav til plassering av skilt foran på *transportkjøretøyet*. Plassering av skilt bak på transportkjøretøyet og på ledsagerkjøretøy er ikke foreslått regulert. Disse utelatelsene er tilsiktede. Utelatelsen av krav til plassering bak på transportkjøretøyet skyldes, som det oppgis i høringsnotatet, at det for tilhengerens vedkommende vil avhenge av hva slags gods som transporteres om det i det hele tatt er mulig å plassere de digitale skiltene i den påkrevde høyden over bakken. Det samme gjelder for så vidt også for ledsagerkjøretøy, som ofte er høye nok til at skilt kan plasseres slik at underkant av teksten er minst 2,00 meter over bakken.

Vegdirektoratet ser at den foreslåtte ordlyden i kravet til plassering av digitalt skilt foran på transporterende kjøretøy ikke er egnet for ivaretagelse av bestemmelsens formål. Vi anser derfor at bestemmelsens ordlyd må endres i forhold til forslaget. Bestemmelsen må sikre at skiltet ikke virker blendende eller forstyrrende verken for fører av kjøretøyet eller andre trafikanter. Når det er sagt, er det ikke hensiktsmessig å detaljregulere hvordan skiltet skal være plassert. Vi har ikke ansett det som nødvendig å regulere plassering bak på transporterende kjøretøy og på ledsagerkjøretøy da dette heller ikke er gjort for de vanlige skiltenes vedkommende. Kravet til skiltets plassering vil derfor angis som

*Det tillates også tekst bestående av lysdioder (digitale skilt) eller annen form for lysende skilt. Teksten skal være godt synlig under alle lysforhold og skal ikke virke blendende i mørket. Skiltene skal være godt synlige både forfra og bakfra. **Lysende skilt foran på transporterende kjøretøy skal være plassert slik at det gir god synlighet og ikke kommer i konflikt med kjøretøyets øvrige lys, og skal ikke dekke utsyn fra førerplass.***

Forslaget krever synlighet både forfra og bakfra, både for vanlige og digitale skilter. At det ikke stilles krav til *plassering* av digitale skilter bak på kjøretøyet, skyldes som beskrevet at det for tilhengerens vedkommende er vanskelig å gi en entydig regel om dette som tar høyde for typen gods som transporteres og tilhengerens utforming. I tillegg ble det i utformingen av forslaget ansett som viktigere å regulere synligheten forfra. At det bare stilles krav til plassering av digitale skilter og ikke vanlige skilter, skyldes at de digitale skiltene ikke må plasseres slik at de virker blendende eller forstyrrende på andre trafikanter. Slike hensyn gjør seg ikke gjeldende for vanlige skilters vedkommende, og det er dermed ikke behov for å regulere plasseringen av disse i like stor detalj som de digitale skiltene. Vegdirektoratet ser derfor ikke grunn til å gjøre kravet til plassering av digitale skilter gjeldende også for vanlige skilter.

NLF mener det er tilstrekkelig å kreve synlighet forfra, og at hensynet til synlighet bakover vil kunne ivaretas med lampe som gir blinkende gult lys bakover. Vegdirektoratet bemerker at det i dag kreves synlighet både forover og bakover for vanlige skilter. Vegdirektoratet kan ikke se at innføringen av adgang til å benytte digitale skilter taler for å gå vekk fra kravet om synlighet i begge retninger. Vi antar at andre trafikanter har et like stort behov for informasjon om transportens størrelse når de ligger *bak* en særlig lang eller bred transport som når de *møter* en slik transport. Ettersom kravet til synlighet både forover og bakover følger av gjeldende regelverk, har forslag om å kun kreve synlighet forover ved bruk av digitale skilter ikke vært hørt. Vegdirektoratet anser derfor at vi ikke har anledning til å vedta en bestemmelse om adgang til å benytte digitale varslingskilter hvor det ikke stilles krav til synlighet både forfra og bakfra. Når dette er sagt, vil det nok forekomme at det enten på grunn av transportkjøretøyets utforming eller lasten som transporteres, er vanskelig å få plassert digitale skilter bak på transportkjøretøyet. I slike tilfeller må det benyttes vanlige skilter bak på kjøretøyet. Det kreves altså ikke at de *digitale skiltene* skal være synlige både forover og bakover, men at det både forfra og bakfra er mulig å se et skilt hvor det angis at det dreier seg om en lang/bred transport.

I forordning 1230/2012 er det uttømmende angitt hva som ikke skal regnes med i et kjøretøys lengde. Varslingsskilt er ikke omfattet av denne oppramsingen. Praksis i dag er også at de vanlige varslingskiltene regnes med i kjøretøyets lengde. Slike skilt bygger ut alt fra 0,5 til 15 centimeter, avhengig av modell, med mindre de er integrert i kufanger eller lignende. Hvor mye digitale varslingskilter bygger ut, avhenger både av modell og plassering. Så lenge det utføres transport som krever dispensasjon, er ikke dette et problem, da det vanligvis søkes om noe større lengde enn den faktiske lengden på transporten. For transportene som foregår uten dispensasjon hvor transportens lengde tangerer største tillatte lengde, risikerer man at de digitale varslingskiltene, i likhet med de vanlige varslingskiltene, kan medføre overskridelse av største tillatte lengde. Praksis i kontrollsituasjoner vil være den samme uavhengig av om det benyttes vanlige eller digitale varslingskilter. Det samme gjelder også når kjøretøyet *ikke* utfører transport av udelbart gods. I den grad transportørene er bekymret for tap av lastekapasitet ved anvendelse av digitale varslingskilter, anbefaler Vegdirektoratet å benytte varianter som enten bygger ut svært lite eller kan bygges inn i for eksempel kufanger. Slike

modeller vil også være gunstige trafikksikkerhetsmessig for eksempel ved sammenstøt med myke trafikanter.

2.5.4 § 3-4 nr. 6 bokstav a – utforming og tekst

2.5.4.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region midt foreslår en alternativ forskriftstekst hvor det også tillates merking med «spesialtransport», alternativt også «ABNORMAL TRANSPORT», «SCHWERTRANSPORT», «CONVOI EXEPTIONEL» i tillegg til «LANG/TUNG/BRED LAST». Regionen mener også at man bør tillate standardisert europeisk merking for internasjonale transportere. **MEF** ønsker at det norske kravet om at (vanlig) skilt skal ha hvit bunnfarge og være svakt belyst under kjøring i mørke samordnes med de øvrige nordiske landene, og at skilt som er godkjent i annet EØS-land skal kunne godtas i Norge.

Følg bilen.no mener det bør stå «LAST» fremfor «TRANSPORT» på digitale skilt fordi det tar mindre plass og muliggjør større skrift.

Statens vegvesen Region midt mener det bør presiseres at teksten skal være statisk, fordi rullendetekst etter regionens oppfatning vil virke forstyrrede. **Følg bilen.no** mener på sin side at skiftende digitalt varslingsskilt er bedre fordi de gir mer informasjon, som for eksempel hvor bred den møtende transporten er. **Følg bilen.no** viser også til at tekstvalget bør bestemmes på forhånd for å unngå mye forskjellig teksting.

Region midt påpeker at formuleringen om at hvilket skilt som skal benyttes skal fremgå av dispensasjonen, ikke er helt treffende da transport av udelbart gods med bredde inntil 3,25 m kan foregå uten dispensasjon.

2.5.4.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet ønsker ikke å endre kravet til norsk merking av lang, bred og tung transport. Vi mener det er viktig at skiltet sier hvorfor denne transporten er spesiell og hva de skal være ekstra påpasselig med. Hvis skiltet kun sier «Spesialtransport» vil ikke dette automatisk bety at man må holde til høyre fordi det kommer en bred transport imot. Vegdirektoratet mener dette er relevant informasjon for andre trafikanter.

Vi ser imidlertid formålet med at krav til farger og størrelser samordnes i Europa. Dette er noe vi vil se på når denne høringen er oppsummert og vedtatt. Statens vegvesens utekontroll har praksis for at alt merkeutstyr godkjent i EU skal godtas i Norge for utenlandske kjøretøy. Det vil si at kjøretøyene med slik europeisk merking ikke blir stoppet langs norske veier. Det vil være nødvendig å endre forskriften slik at forskrift og praksis er lik.

Forslaget omtaler merking med «LANG/BRED/TUNG LAST», til forskjell fra gjeldende bestemmelse som krever merking med «TRANSPORT». Kravet var tidligere «LANG/BRED LAST», men dette ble endret «LANG/BRED TRANSPORT» fordi merkingen også skal benyttes på kjøretøy som ikke transporterer gods dersom dimensjonene overskrider det som oppgis i bestemmelsen. Merking med «LAST» har imidlertid den fordel at ordet er kortere, noe som muliggjør større skrift og dermed også bedre synlighet. Vi anser derfor at uttrykket «LAST» bør benyttes, selv om det kanskje er noe misvisende ved forflytning av mobilkraner eller tomme spesialtransportkjøretøy. Formålet med merkingen er å gjøre andre trafikanter oppmerksomme på transportens lengde eller bredde, og det er da underordnet om det faktisk

transporteres last eller ikke. Ettersom det per nå ikke er tilføyd noen frist for utfasing av skilter som er utformet i henhold til tidligere forskrifter, vil det også være anledning til å benytte skilter med «TRANSPORT».

Vegdirektoratet har ikke foreslått krav om at teksten på skiltet enten skal være rullende, skiftende eller statisk. Det er imidlertid forskriftsfestet hvilken informasjon som skal stå på skiltene. Varselskiltet skal vise henholdsvis «LANG LAST», «BRED LAST», eller «TUNG LAST». Vegdirektoratet vil se nærmere på om det er behov for klarere regulering av dette. En slik endring vil imidlertid kreve en utredning av spørsmålet og en ny høring.

Hvilket skilt som skal benyttes er ikke regulert i dagens forskriftstekst. For en rekke transporter reguleres dette av selve forskriftsteksten, det er først når transporten blir både minst 6,00 meter lengre enn tillatt for vegen og over 3,00 m bred at det er behov for å regulere hvilket av de påbudte skiltene som skal benyttes. Når bredden blir over 3,25 meter, inntrekrav om dispensasjon, og det vil da fremgå av dispensasjonen hvilket skilt som skal benyttes. Det samme gjelder dersom transportens lengde er over 20,00/22,00 meter, uavhengig av største tillatte lengde for vegen. Når det gjelder merking av tunge transporter, er merking først og fremst påkrevd ved sentriske brupasseringer, som alltid vil foregå med dispensasjon. For transporter med bredde mellom 3,00 og 3,25 meter og lengde mer enn 6,00 meter mer enn hva som er tillatt for vegen inntil 20,00/22,00 meter, må transportører og kontrollører på samme måte som i dag foreta en skjønnsmessig vurdering av hvilken egenskap det er viktigst å markere ved den enkelte transport på den enkelte vegstrekning. Vegdirektoratet bemerker også at ved transporter som krever dispensasjon, kan dispensasjonsmyndigheten sette vilkår om merking av lang/bred transport selv om bredden er mindre enn 3,00 meter eller lengden mindre enn 6,00 meter mer enn hva som er tillatt for vegen. Dette vil i hovedsak være aktuelt på veger som har tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter. Vegdirektoratet ser derfor ikke behov for å regulere i forskriftsteksten hvilket skilt som skal benyttes for transporter som ikke krever dispensasjon.

Som beskrevet innledningsvis i dette punktet må det gjennomføres en ny høring for å gjøre § 3-4 nr. 6 i samsvar med gjeldende *praksis*, som tilsier at både skilt utformet i henhold til de norske bestemmelsene og merking som godtas i EU skal godtas i Norge. I denne sammenheng kan det også være aktuelt å utrede hvorvidt det skal gis en konkret regulering av skilt som skal benyttes for transporter som både er lange og brede og hvor det ikke fremgår av en dispensasjon hvilket skilt som skal benyttes. Flere alternativer kan tenkes, som å uttrykke direkte at i slike tilfeller skal det alltid benyttes skilt «BRED LAST», å kreve bruk av *både* «LANG LAST» og «BRED LAST». En annen mulighet er å innføre krav om et nytt skilt med tekst «SPESIALTRANSPORT» jf. andre europeiske regelverk, når transporten er både lang og bred. En slik anvendelse av skiltet «SPESIALTRANSPORT» byr ikke på de samme informasjonsmessige utfordringene som når skiltet brukes på transporter som *bare* er lange eller brede jf. første avsnitt i dette punktet.

2.5.5 § 3-4 nr. 6 bokstav b og c

2.5.5.1 Instansenes kommentarer

Region midt spør hvor grensen går mot reklame og hvordan skal dette håndheves. De viser til at mange kjøretøy har integrerte lyskasser som benyttes til firmareklame, og mener derfor at det bør legges til rette for sambruk. Lyskassene kan da brukes enten til informasjon om spesialtransport eller til reklame.

Oslo politidistrikt mener at bestemmelsens annet ledd bør presisere krav til bunnfarge og skriftfarge på digitale skilt på samme måte som for vanlige skilt.

Region midt mener at det i bestemmelsens fjerde ledd bør settes en grense for hvor lenge skilt utformet etter tidligere bestemmelser kan benyttes, for eksempel 5 år. **Forsvaret Hæren** mener bestemmelsen fremfor å angi at «Skilt utformet i henhold til tidligere bestemmelser kan benyttes inntil videre» heller bør stå at «Skilt med tekst TRANSPORT» istedenfor «LAST» kan benyttes inntil videre».

2.5.5.2 Vegdirektoratets vurderinger

Det er i dag tillatt med lysende eller belyste reklameskilt på kjøretøy. Disse skiltene skal være plassert over frontruten på kjøretøyet. Reklameskiltene er plassert slik at de ikke kommer i konflikt med kjøretøyets egne lys. Vegdirektoratets forslag om å tillate lysende skilt for å merke lang, bred eller tung transport er ikke de samme skiltene som reklameskiltene. Informasjonsskilt skal være plassert under frontruten for å gi riktig gjenkjennelseeffekt. Disse skiltene kan kun opplyse om informasjon som er nødvendig for å få kjøretøyet sikkert frem, og kan derfor ikke benyttes til reklame eller annen tekst. Vi bemerker likevel at det i enkelte særlige tilfeller kan være behov for å benytte annen tekst på digitale informasjonsskilt enn «LANG/BRED/TUNG LAST» på grunn av spesielle forhold på veien. Et nærliggende eksempel er at dersom transporten har vært involvert i en ulykke, kan det gis informasjon om dette på varslingskiltet. Vegdirektoratet har også fått opplyst at det ved sentriske brupasseringer med tunge transportere kan være vanskelig å få publikum til å respektere merking med «TUNG TRANSPORT», særlig dersom kolliet ikke er stort i tillegg. Det forekommer av og til at andre trafikanter ignorerer følgebilen og likevel kjører ut på brua. I disse tilfellene kan annen tekst på skiltet som gir bedre informasjon om hvorfor trafikken er stanset være aktuelt og bedre ivareta formålet med merkingen.

Krav om skriftfarge på digitalt skilt foreslås satt som «*De lysende bokstavene skal være hvite eller gule og skal ikke ha samme farge som bunnfargen på skiltet.*» Skiltets bunnfarge er ikke regulert, men antas å bestå i dioder som ikke er tent, altså sort eller annen mørk farge. Det vil for så vidt være adgang til å ha gule tegn på hvit bunn eller lignende, men Vegdirektoratet antar at dette vil regulere seg selv ettersom lysende tegn på ikke-lysende bunn gir så mye bedre synlighet at transportørene vil velge denne løsningen uavhengig av krav fra Vegdirektoratet. Om bakgrunnen er sort, grå, brun eller annen nøytral mørk farge avhenger dessuten av typen varselskilt som velges. Vegdirektoratet anser det ikke som hensiktsmessig å gi en detaljregulering av bakgrunnsfarge som utelukker bruk av enkelte modeller.

Regelen om at tidligere godkjente skilt gjelder inntil videre, er en videreføring av reglene som gjelder i dag. Det er ikke foreslått å endre disse i høringen. Det vil dermed være adgang til å benytte både skilt med «LAST» og med «TRANSPORT». Vegdirektoratet anser likevel at det på sikt er ønskelig med et enhetlig regelverk for utforming av varslingskilt, særlig av hensyn til gjenkjennelsen av skiltet. Vi vil derfor ved leilighet vurdere om det er grunn til å gi en tidsramme for hvor lenge skilt utformet i tråd med tidligere bestemmelser skal tillates brukt, og hvor lang overgangsperioden i så fall bør være.

3. Konklusjoner og endelig forskriftstekst

På bakgrunn av vurderingene i punkt 2, vil Vegdirektoratet vedta forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4 med følgende forskriftstekst:

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet xx. desember 2013 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13 og delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

I § 3-4 gjøres følgende endringer (endringer markert i *rød kursiv*):

1. *Utstikkende gods:*

- a. *For transporter med bredde inntil 2,55 meter inkludert gods, må godset ikke strekke seg mer enn 15 cm utenfor kjøretøyets sider* uten tillatelse fra regionvegkontoret for kjøring innenfor en region, eller av Statens vegvesen Region øst for kjøring gjennom flere regioner. For enkelttransport kan tillatelse gis av regionvegkontoret også for kjøring gjennom flere regioner.

Tilsvarende gjelder for gods som stikker ut mer enn 1,00 meter foran kjøretøyet.

- b. *Transport av båt med bredde inntil 2,55 meter tillates selv om båten stikker mer enn 15 cm utenfor kjøretøyets sider.*

Avstanden fra baklyssets ytterkant til båtens ytterste kant skal ikke overstige 40 cm. Det samme gjelder reflekser bak på tilhengeren.

Det samme kravet gjelder for markeringslys dersom slikt lys er montert foran på kjøretøyet. Dersom kjøretøyet ikke er utstyrt ned markeringslykt tillates transport kun i dagslys med god sikt.

Båtens baug skal være plassert i kjøreretningen.

2. *Merking av gods som stikker ut i bredderetningen:*

Gods som strekker seg 15 cm eller mer utenfor kjøretøyets sider, skal foran og bak være tydelig merket. Merkingen skal være minst 50 cm høy og minst 25 cm bred og utført med avvekslende røde og gule striper som skal være skråstilt og ca. 5 cm brede. Fargen skal være varig fluoriserende eller av type som er godkjent av Vegdirektoratet.

Gods som strekker seg utenfor kjøretøyets sider, skal i mørke eller usiktbart vær også foran på hver side være merket med minst to lykter som gir hvitt lys fremover, og bak på hver side med minst to lykter som gir rødt lys bakover. Lyktene skal ha en lysåpning på minst 30 cm² og være plassert over hverandre. Lyset må ikke virke blendende og skal være godt synlig på minst 150 meter avstand.

Merking og lykter skal være plassert ytterst på godset og slik at de er godt synlige forfra og bakfra. Om mulig må overkant av merking og lykter ikke være høyere enn *2,00* meter over vegbanen.

3. *Merking av gods som stikker ut i lengderetningen:*

Gods som stikker ut foran kjøretøyet eller mer enn 1,00 meter bak kjøretøyet, skal være merket ytterst med en anordning som har avvekslende rød og hvit farge og fra alle sider har et synlig areal på minst 250 cm². Det røde materialet skal være lysreflekterende. Anordningen skal være plassert slik at den er godt synlig.

Ved tilfeldig transport kan merkingen skje på annen tydelig måte.

I mørke eller usiktbart vær skal gods som stikker ut mer enn 1,00 meter bak kjøretøyet også merkes med lykt som gir rødt lys bakover og til sidene. Lykten skal ha lysåpning på minst 30 cm². Lyset må ikke virke blendende og skal være godt synlig på minst 150 meter avstand.

4. *Merking av utstikkende utstyr:*

Utstyr, redskap mv. som stikker ut foran, bak eller på siden av kjøretøy, skal være merket i samsvar med bestemmelsene i denne paragraf, dersom ikke særlige regler er fastsatt av Vegdirektoratet.

5. *Merking av vogntog med lengde over 19,50 meter:*

Vogntog som har tillatt lengde mer enn *19,50 meter*, skal ha skilt bakpå tilhengeren der lengden er angitt. Lengden angis for hele meter og rundes oppover.

Skiltet skal være minst 100 x 50 cm med 20 mm rød, reflekterende bord.

Bunnfargen skal være hvit og ureflekterende med symbol av vogntog og piler sammen med lengdeangivelse i hele meter med 70 mm teksthøyde:



Skilt som er godkjent i annet EØS-land godtas.

6. *Merking av lang, bred og tung transport:*

- a. Når lengden er mer enn *6,00 meter* mer enn det som er tillatt etter *forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) pkt. 4*, eller bredden er mer enn *3,00 meter*, eller tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner eller totalvekter overskrider det som er tillatt etter *forskrift om nærmere vilkår for dispensasjon og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon (vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy) pkt. 1 bokstav b og d*, skal både kjøretøyet og det eller de ledsagende kjøretøy være utstyrt med varselskilt henholdsvis «Lang last», «Bred last» eller «Tung last». *Hvilket skilt som skal benyttes skal fremkomme av dispensasjon.* Varselskilt skal ha hvit bunnfarge og være svakt lysende eller belyst under kjøring i mørke eller usiktbart vær. Varselskilt skal være godt synlig både forfra og bakfra.

Det tillates også tekst bestående av lysdioder (digitale skilt) eller annen form for lysende skilt. Teksten skal være godt synlig under alle lysforhold og skal ikke virke blendende i mørket. Skiltene skal være godt synlige både forfra og bakfra. Lysende skilt foran på transporterende kjøretøy skal være plassert slik at det gir god synlighet og ikke kommer i konflikt med kjøretøyets øvrige lys, og skal ikke dekke utsyn fra førerplass.

- b. Varselskiltet skal ha følgende utforming:

Teksten utføres med store sorte eller lysende bokstaver, utforming etter trafikkalfabetet, med minimum bokstavhøyde 105 mm. *De lysende bokstavene skal være hvite eller gule og skal ikke ha samme farge som bunnfargen på skiltet.*

Skiltet utformes med teksten på en eller to linjer med minimumsavstander fra tekst til skiltekant eller skiltbord etter normalbestemmelsene i trafikkalfabetet. Det må ikke være annen tekst på skiltet.

Skilt utformet etter tidligere bestemmelser kan benyttes inntil videre.

- c. Varselskiltet må tildekkes eller fjernes når kjøretøyet ikke er i bruk til ledsaging eller til lange, brede eller tunge transporter. *For skilt med lysende tekst er det tilstrekkelig at teksten fjernes. Det er ikke tillatt med andre lys eller*

annen tekst i disse skiltene. I førerhytten skal det på godt synlig plass, være en egen bryter som lyser når skilt med lysende bokstaver er i bruk.

7. *Transport av sykkel:*

- a. Ved transport av sykkel på tvers av bil med bredde 180 cm eller mindre skal sykkelen monteres slik at den får maks lengde på 180 cm målt i horisontalplanet. Dersom sykkelen stikker utenfor bilens side skal den monteres tilnærmet symmetrisk om bilens midtakse. Bestemmelsene i nr. 1 gjelder ikke for slik transport.
 - b. Dersom sykkelen skjuler bilens lys eller kjennemerke skal det brukes lysbjelke merket med bokstav- og tallkombinasjon som viser motorvognens identitet.
Lysbjelken skal ha baklys, stopplys, retningssignallys samt refleks.
 - c. Merkingen skal bestå av kjennemerkets bokstav- og tallkombinasjon i sort med tilnærmet samme størrelse som på kjennemerket. Den skal ha hvit eller aluminiumsfarget bakgrunn, være godt synlig og holdbar.
8. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke utenfor offentlig veg dersom kjøringen likevel er forsvarlig.

II

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 2014.»