



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i:

- Forskrift av 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk
- Forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. september 2016

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Del I Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer.....	4
Forslag 1: Økt fartsgrense for bil mellom 3500 og 7500 kg	4
Forslag 2: Økning av største tillatte kjøretøybredde for bobiler på offentlig veg fra 2,55 m til 2,60 m	10
Forslag 3: Vinterutrustning på bobiler	11
Del II Endringsforskrift.....	14
Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy (mønsterdybde og bredde for bobiler).....	14

Innledning

Vegdirektoratet sendte den 9. desember 2015 på høring forslag til endring i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk og forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Høringen er nå gjennomført. Høringen ble sendt til 65 instanser for uttalelse. Vi mottok 9 hørings svar.

Av disse hadde følgende høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget:

Landsorganisasjonen i Norge (LO)

Fra følgende 8 personer og instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA), Yrkestrafikkforbundet (YTF), Norges Automobilforbund (NAF), Politidirektoratet, Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC), Norsk bobilforening, Dag Jarandsen (privatperson), Tor Henriksen (privatperson).

I del I oppsummeres høringsinnspillene etter høringsnotatets oppbygging.

Innspill rettet til høringsnotat er tatt inn under forskriftens paragrafer så godt det lar seg gjøre. Der hvor det ikke passer er det laget egne underpunkter. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hver paragraf. Det gis ikke kommentarer til de paragrafene det ikke er kommet innvendinger eller høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatene for redegjørelse av det enkelte tema.

I del II er fastsatt endringsforskrift til forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy. Det gis også forslag til forskrift om endring av forskrift av 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk og som Vegdirektoratet vil anmode Samferdselsdepartementet om fremme til fastsettelse som kongelig resolusjon.

Del I Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer

Forslag 1: Økt fartsgrense for bil mellom 3500 og 7500 kg

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) er imot endringen. De viser til at de fleste land i Europa har lavere fartsgrense utenfor tettsteder for kjøretøy over 3500kg, enn den foreslåtte endringen. Det bemerkes også at EUs oversikt over de nordiske fartsgrensene avviker fra de som er omtalt i høringsnotatets omtale av de nordiske fartsgrensene.

Det etterspørres også om det faktum at jevn hastighet virker ulykkesreducerende på grunn av færre forbikjøringer kan være relevant i denne relasjon, da dette gjelder veier hvor kjøretøy i motsatt retning er atskilt og utgjør liten risiko for frontkollisjoner.

Videre mener de at en likestilling av fartsgrensen med personbiler vil medføre høyere ulykkesrisiko. Som årsak viser de til økt bremsestrekning, høyt tyngdepunkt med fare for velt, og at det dreier seg om en førergruppe som kjører i begrenset omfang og får liten kjøreefaring fra denne kjøretøygruppen.

KNA viser også til at forslaget går lengre enn Stortingets dok. 8 forslag som ligger til grunn for høringen, og at forslagene generelt avviker fra EU- landenes regelverk.

Yrkestrafikkforbundet (YTF) er imot endringen. De viser til risikoen for dødsulykker i trafikken som skyldes høy fart, og at det er kombinasjonen av høy fart og reduserte krav til vinterutrustning som oppleves som svært uheldig. Videre viser de til at de som kjører bobiler har sammenlignet med yrkessjåfører på en generell basis lavere kompetanse til å føre tyngre kjøretøy i høye hastigheter og på vinterføre.

Dag Jarandsen støtter ikke forslaget. Han mener at siden de fleste store bobiler også er bygd på lastebil- chassis, er dette i seg selv argument mot å sette opp fartsgrensen for slike kjøretøy. Han viser til at forskjellen mellom en tung bobil og en lastebil som har samme vekt er trafikkikkerheten, både bremselengden og kollisjonssikkerheten er langt mindre og er derfor ikke konstruert til høyere fart.

Han påpeker videre at bobilsjåførenes begrensede kjøreefaring i motsetning til en yrkessjåfør på en tilsvarende lastebil, utgjør også et argument imot forhøyelse av fartsgrensen.

Han viser også til at det faktisk er mange som kjører i en høyere hastighet enn 80 km/t allerede i dag, vil bety kjøring enda høyere med den nye grensen. En forhøyelse vil innebære en økning av den generelle hastigheten på veiene, i motsetning til det som skrives i høringsnotatet.

Han påpeker også at en eventuell forhøyelse vil åpne opp for at også kjøretøy i N2 klasse med vekt over 7500 kg vil kreve høyere fartsgrense.

Det gis videre et forslag til oppmerking av kjøretøy over 3500kg som skal tillates høyere hastighet enn dagens 80 km/t, slik at andre trafikanter kan se det.

Norges Automobilforbund (NAF) støtter forslaget. De viser til medlemmenes erfaring med kjøring av bobil med tillatt totalvekt over 3500 kg. Og trekker særlig frem en teknisk undersøkelse utført i Sverige, hvor bobiler i dag får følge skiltet hastighet for eksempel 120 km/t. Konklusjonen i rapporten ble at man ikke fant noen grunn til å ha noen særlig fartsgrense for tunge campingbiler. NAF viser til at konstruksjonen til bobiler har blitt annerledes i dag enn før hvor de ble bygd på chassis konstruert for lastebiler eller busser. De bygges i dag på chassis fra f.eks. Fiat eller Mercedes, hvor de fleste er spesialutviklet i samarbeid med bobilfabrikkantene og kun beregnet for oppbygging til bobil. I den forbindelse, trekker NAF frem at det er satt inn flere systemer for bedret sikkerhet; blokkeringsfrie bremses (ABS- bremses), Antispinnreguleringen (ASR) og Elektronisk stabilitetskontroll (ESP).

Politidirektoratet stiller seg positive til forslaget, og mener at den teknologiske utviklingen på kjøretøyområdet tilsier at bobiler også kan følge den øvrige trafikken, også på steder der fartsgrensen er satt høyere enn 80 km/t.

Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC) ønsker forslaget gjennomført. De synes at all utjevning av hastighet mellom kjøretøygrupper er trafikksikkerhetsfremmende og miljøbesparende. Videre gis det forslag om en tilsvarende økning for campingvogner.

Norsk bobilforening stiller seg positive til endringen, og anser den for å være mer korrekt basert på bruken av bobilen som feriebolig mer enn en bil for brukerne.

Vegdirektoratets kommentarer:

Det har ikke kommet noen innspill som berører andre kjøretøy i gruppe M1 enn bobil.

Kommentar til innspill om forholdet til Stortingets dokument 8 forslag

I stortingets dok. 8 forslag fremsettes det forslag om å øke den tillatte hastigheten for bobiler fra 80 km/t til 100 km/t, mens formuleringen i høringsnotatet viser at det gjøres et unntak fra et forbud mot å kjøre høyere enn 80 km/t på veier med særskilt fartsgrense over 80 km/t.

Slik det har blitt redegjort i høringsnotatet, foreslår Vegdirektoratet at M1 kjøretøy mellom 3500 kg og 7500 kg kan kjøre i den tillatte fartsgrensen på vegen, istedenfor inntil 80 km/t.

Årsaken til det er at kravet til hastighetsbegrenser ikke gjelder for kjøretøy i denne høringen, i motsetning til høringen om fartsgrense for buss. Vi viser til vurderingene i høringsnotatet, hvor det ikke fremkommer noen kjøretøytekniske betenkeligheter med å tillate slike kjøretøy å kjøre inntil skiltet fartsgrense over 80 km/t.

Når det gjelder forslaget om å øke kjøretøybredden for bobiler, er ikke dette forslaget fremsatt i Stortingets dok. 8 forslag, men ble sendt til Vegdirektoratet av Samferdselsdepartementet i et separat oppdrag.

Forslagene om endringen av kravene til vinterutrustning til bil er heller ikke omhandlet i Stortingets dok. 8 forslag. Disse forslagene er basert delvis på egne vurderinger og delvis på oppdrag fra samferdselsdepartementet.

Kommentar til innspill om forholdet til EU-regelverket

Som nevnt i høringens punkt 4.1 er ikke EU-regelverket til hinder for avvikende regulering hva gjelder høyest tillatt fartsgrense, største tillatte kjøretøybredde og kravene til vinterutrustning. Slik det fremgår i høringen varierer fartsgrensene mellom EU-landene, både med hensyn til tillatt hastighet for lette kjøretøy, og hvilke kjøretøy over 3500 kg som tillates å kjøre i ulike hastigheter.

Når det gjelder reguleringen av tillatt bredde på bobiler, så er det ikke i strid med EØS-regelverket å ha nasjonale bestemmelser som tillater større bredde for bobiler enn det som er fastsatt i direktiv 96/53/EF endret senest 2015/719/EU, da direktivet ikke gjelder kjøretøy i gruppe M1.

Når det gjelder bruk av vinterdekk finnes det i dag ingen felleslovgivning i EU vedrørende bruk av vinterdekk på tyngre kjøretøy. For kjøretøy blant annet i gruppe M1 er det imidlertid satt et krav om minste tillatte mønsterdybde på 1,6 mm i hele EU/EØS-området jf. Rådskommisjonsdirektiv 89/459/EØF. Utover det skyldes de særnorske kravene Norges topografi og klima.

Kommentarer til innspill om fartsgrenser

Det bemerkes at de fleste land i Europa har lavere fartsgrense utenfor tettsteder for kjøretøy over 3500 kg enn det som er foreslått i høringsnotatet, dette er Vegdirektoratet enig i. For kjøretøy over 3500 kg er det ulik regulering av fartsgrenser.

Oversikten over de ulike nordiske fartsgrensene i høringsnotatet er basert på de enkelte lands trafikklover, og er således mer differensiert enn EUs generelle oversikt over ulike fartsgrenser¹. Vi viser til Danmarks tillatte fartsgrense på 80 km/t nevnt i høringsnotatet som gjelder på motorveiene, og vil bemerke at det er i tråd med landets trafikkregelverk. 70 km/t gjelder landeveiene i Danmark, dette har uteblitt i høringsnotatet.

¹ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/going_abroad/search_en.htm

Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC) foreslår en tilsvarende økning for campingvogner. Vegdirektoratet viser til at denne høringen kun gjelder bobil i kjøretøygruppe M1, og at det eventuelt må gjennomføres en ny høring dersom en tilsvarende økning også skulle tillates for campingvogner.

Kommentar til innspill om ulykkesrisiko

Som det vises til i høringsnotatets punkt 5.2, har Statens vegvesen klare og strenge fartsgrensekriterier for at en strekning skal godkjennes for høye hastigheter. De strekningene som har fartsgrense over 80 km/t er de beste veiene vi har, og vegene med flest og de alvorligste ulykkene er som regel nedskiltet, på den måten er de gjenværende strekningene blant de sikreste delene av vegnettet.

På landeveier hvor forbikjøringsmulighetene forbi bobiler for øvrige biler vil være begrenset, (på grunn av møtende trafikk), vil en økning av fartsgrensen utgjøre en klar fordel. På grunn av møtende trafikk vil bobilenes mulighet til å kjøre i samme hastighet som øvrige trafikken, innebære en jevnere trafikkflyt, liten fartsspredning, og dermed færre ulykker. For øvrig er det også en viss risiko forbundet med forbikjøringer uten møtende trafikk.

At bremselengden blir lengre med økende hastighet er for så vidt korrekt. Her viser vi likevel til at det kun finnes et begrenset antall veger med høy tillatt hastighet. På disse vegene hevdes det at flere kjøretøy med samme hastighet vil bedre trafikkflyten slik at trafikkfarlige episoder i større grad vil kunne unngås.

Bobiler har høyere tyngdepunkt enn personbiler og velter lettere, noe som kan medføre at den ikke alltid kan kjøres i skiltet fartsgrense, jf. vtrl §§ 3 og 6. Bobilene skiller seg fra øvrig kjøretøy på grunn av inventar og løse gjenstander som er i den, som gjør at de vanligvis kjøres mer forsiktig enn andre tyngre kjøretøy. Disse omstendighetene gjør at bobilføreren er nødt til å tilpasse sin hastighet etter forholdene i bobilen, uavhengig av skiltet fartsgrense.

Når det gjelder bobilførernes kjøreefaring viser Vegdirektoratet til at vi ikke har differensierte fartsgrenser basert på de ulike førergruppernes kjøreefaring. Videre er det slik at når man først har fått førerkort i en klasse, anses man som kvalifisert til å følge de trafikkreglene m.m. som gjelder for kjøretøy i denne klassen.

Kommentarer til innspill om konstruksjonen til bobil.

I omtalen skiller det mellom ombygde bobiler med chassis fra lastebiler eller busser, og bobilene med chassis konstruert for bobiler.

For ombygde bobiler kan det oppstå en del utfordringer ved forhøyelse av fartsgrensen. Her vil det ikke være sikkert om de tekniske kravene vil tillate oppjustering av fartsgrensen.

For bobiler med chassis fra kjøretøygruppe N2, N3, M2, M3 kan hastighetsbegrensere fjernes når de bygges om til bobil, da kravet ikke gjelder for bobil i kjøretøygruppe M1 jf. bilforskriften § 9 tredje ledd og vedlegg 1, krav 47 og 47a samt kjøretøyforskriften § 47-1.

Den maksimale kjørehastigheten kan begrenses ved innstilling av kjøretøyets originale styringsenhet eller ved at det er montert en separat hastighetsbegrenser. En hastighetsbegrenser virker ved å kutte drivstofftilførselen til motoren når kjøretøyet kommer opp i en gitt hastighet. Dersom begrenseren på kjørehastigheten skal fjernes må dette skje i henhold til anvisninger fra fabrikanten av kjøretøyet, slik at det tas hensyn til hva som er sikker hastighet i forhold til kjøretøyets konstruksjon.

Videre må det tas hensyn til hva hastighetsmerkingen på dekkene tillater av kjørehastighet. Her vil det nødvendigvis ikke være sammenfall mellom den nye bestemmelsen som tillater at kjøretøy gruppe M1 følger fartsgrensen og hastighetsmerkingen fastsatt til kjøretøy med hastighetsbegrenser. Dekkene må være dimensjonert riktig i forhold den nye fartsgrensen bobilene skal kjøre i, og kan utgjøre en begrenset faktor hvis det er vanskelig å få tak i samme type dekk eller hvis feil dekk benyttes.

Selv om den trafikkmessige grensen heves innebærer det ikke nødvendigvis at alle bobilene er egnet for å kjøre inntil fartsgrensen eller høyere. For en del år gamle ombygde bobilene vil motoren ikke tillate kjøring høyere enn den alminnelige fartsgrensen på motorvegen. Både de tekniske begrensningene nevnt over kan hindre det, men også fordi at det ikke vil være økonomisk å kjøre i høy fartsgrense.

De nye bobilene bygges vanligvis på chassis som er spesialutviklet for bobilene. Disse bobilene leveres med en fabrikantgaranti for toppfarten, noe som betyr at fabrikanten går god for at kjøretøyet er konstruert for å kjøre i hastigheter inntil denne hastigheten. Denne ligger vanligvis over 100 km/t.

Videre er det av betydning at veier godkjent for 90–110 km/t er de tryggeste veiene Norge har. 90 km/t brukes som fartsgrense på lavtrafikkerte veger med spesielt god standard og på to- og trefelts veger med midtrekkverk. 100 km/t og høyere brukes på fire- eller flere felts motorveger med midtrekkverk eller midtdeler og god standard.

Ved at både ombygde bobilene og bobil konstruert på spesialutviklet chassis kan kjøre i skiltet fartsgrense oppnås det et enklere regelverk. De tekniske utfordringene knyttet til øking av maksimal kjørehastighet tas vare på i forbindelse med godkjenning av kjøretøyet, samt førerens ansvar for at kjøretøyet er i forskriftsmessig og forsvarlig stand.

M1 mellom 3 500 og 7 500 kg som trekker tilhenger

Forslaget som ble sendt på høring unntar «motorvogn i klasse M1 opp til 7 500 kg» fra begrensningene i § 13 nr. 4 første ledd første setning. Første setning inneholder imidlertid to regler, både at motorvogn med tillatt totalvekt over 3 500 kg på vegstrekning med fartsgrense høyere enn 80 km/t likevel ikke kan kjøre fortere enn 80 km/t, og at motorvogn som trekker tilhenger er underlagt de samme begrensningene.

Det har selvsagt ikke vært meningen å gjøre unntak for M1 med tillatt totalvekt mellom 3 500 og 7 500 kg fra den alminnelige regelen om at det ikke tillates kjørt fortere enn 80 km/t ved trekking av tilhenger. For å unngå forvirring, og siden dette er presisert i unntaksbestemmelsen for buss klasse III, har Vegdirektoratet valgt å presisere i

forskriftsteksten at unntaket gjelder motorvogn i gruppe M1 med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg som ikke trekker tilhenger.

Konklusjon

Etter de ovenstående vurderingene, anbefaler Vegdirektoratet at kjøretøy i gruppe M1 med vekt over 3500 kg inntil 7 500 kg unntas fra forbud mot å kjøre i høyere hastighet enn 80 km/t på vegstrekning med høyere fartsgrense. Vi ber Samferdselsdepartementet om å fremme forslag til kongelig resolusjon som fastsetter den nevnte forskriftsendringen.

Om bestemmelsens struktur

I høringen ble adgangen til å kjøre i hastigheter over 80 km/t for kjøretøyer i gruppe M1 med tillatt totalvekt foreslått tilføyd som et unntak til sist i § 13 nr. 4 første ledd. Første ledd får da følgende ordlyd (endring i ***uthevet kursiv***):

På vegstrekning med særskilt fartsgrense høyere enn 80 km/t må motorvogn med tillatt totalvekt over 3 500 kg eller motorvogn med tilhenger ikke kjøres fortere enn 80 km/t. Forbudet i første setning gjelder ikke utrykningskjøretøy, og motorvogn i gruppe M1 med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg som ikke trekker tilhenger.

Etter flere endringer de siste årene inneholder § 13 nr. 4 nå flere forskjellige unntak med forskjellige vilkår. Vegdirektoratet har derfor utarbeidet et forslag til omstrukturert nr. 4 hvor hovedregelen er gitt i nr. 4 første ledd, og unntakene i annet ledd som bokstav a til c.

Dette formatet gjør det langt enklere å se hvilke kjøretøygrupper som er unntatt fra hovedregelen i første ledd og hvilke vilkår som gjelder for hvert av unntakene. Senere tilføyelser av nye unntak eller for den saks skyld opphevelser av eksisterende unntak vil også være enklere dersom hvert unntak er gitt i en egen bokstav istedenfor i én lang tekst. Bestemmelsen får også en utforming mer i tråd med resten av forskriften, ettersom dette formatet benyttes både i § 13 nr. 2 og i mange av de andre bestemmelsene i trafikkreglene der flere alternativer eller former for unntak ramses opp.

Ettersom endringene kun er av strukturell art mener Vegdirektoratet at de faller inn under forvaltningsloven § 37 fjerde ledd bokstav c som unntar forskriftsendringer fra krav om alminnelig høring der det er «åpenbart unødvendig».

Nr. 4 vil da få følgende ordlyd:

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.

Forbudet i første ledd gjelder likevel ikke for:

- a) Utrykningskjøretøy*
- b) Motorvogn i gruppe M1 uten tilhenger med tillatt totalvekt ikke over 7 500 kg. Motorvognen skal være utstyrt med dekk dimensjonert for dekk dimensjonert for fartsgrensen på stedet.*
- c) Buss uten tilhenger som kun er registrert i enten klasse III eller bussklasse 3. Slik buss kan likevel ikke kjøre i høyere hastighet enn 100 km i timen. Bussen skal*

være utelukkende innrettet med sitteplasser, ha setebelter til alle og være utstyrt med dekk dimensjonert for 100 km i timen eller høyere. Regummierte eller banelagte dekk må ikke brukes på forreste aksel. Buss klasse I kan ikke kjøre fortere enn 70 km/t.

I tillegg til at unntaket for utrykningskjøretøy er flyttet fra første ledd siste punktum til annet ledd sammen med de øvrige unntakene, er det gjort en mindre språklig justering av unntaket for buss klasse III for å passe det nye formatet.

Vegdirektoratet anbefaler etter dette å omstrukturere § 13 nr. 4 som beskrevet ovenfor. Dersom Samferdselsdepartementet ikke støtter våre vurderinger på dette punktet, eller mener endringen ikke kan gjøres uten at det først gjennomføres en ny høring, kan ordlyden som angitt innledningsvis i dette punktet benyttes.

Samferdselsdepartementets tilbakemelding

Samferdselsdepartementet er enig i våre vurderinger og vil vedta som foreslått. Departementet ser behovet for en omstrukturering av bestemmelsen og deler direktoratets oppfatning på dette punkt. De støtter også oppunder vurderingen om at det ikke er nødvendig med ny høringsrunde for å gjennomføre dette.

Forslag 2: Økning av største tillatte kjøretøybredde for bobiler på offentlig veg fra 2,55 m til 2,60 m

Yrkestrafikkforbundet (YTF) støtter ikke forslaget, og ser på endringen med skepsis ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Det er kombinasjonen av alle tre forslagene som ifølge dem gjør endringene risikofylte.

Kongelig Norsk Autmobilklub (KNA) ser ikke behovet for en regelendring. De viser til at det er kun to land i Europa som godtar en slik bredde, og at fleste bobilene som produseres i dag har bredde under 2,55 meter grensen. Bobiler på 2,60 meter vil ikke kunne benyttes i alle land. De påpeker også at veibredden av store deler av veiene som benyttes av bobilturister er relativt smale.

Norsk Bobil og Caravan Club ønsker forslaget velkommen, men mener at endringen vil få begrenset nytte, da ikke mange andre land har samme bredden. Det pekes også på at det er få bobiler solgt med en slik bredde. De mener videre at det er viktigere å få en tilsvarende endring for campingvogner da de fleste produseres med bredde opp til 2,55 meter, og veggmontert markiser skal inkluderes i bredden.

Vegdirektoratets kommentarer:

Smale turistveier i Norge vil ikke utgjøre noen problem i forhold til regulering av bredden til 2,60. Dette utgjør en økning på litt over 2 cm på hver side noe som ikke vil være

registrerbart. Av samme årsak vil en regulering heller ikke ha noe så si for trafikksikkerheten eller fremkommelighet.

Videre er Vegdirektoratet kjent med at det er få land i Europa som operer med en slik bredde, men her vises det til den valgfriheten man har til å kjøpe bobil med bredde som kan benyttes i andre land. Her er det ekstra viktig for fører av bobil med bredde over 2,55 m å bli oppmerksom på bruksforskrift for gjeldene land før bruk utenfor Norge.

Når det gjelder spørsmålet om endringen også burde gjelde campingvogner, stiller Vegdirektoratet seg ikke avvisende til et slikt behov, men viser til at det eventuelt må gjennomføres en ny høring dersom en tilsvarende økning også skulle tillates for campingvogner på grunn av tekniske forskjeller mellom bobil og campingvogn.

Konklusjon:

Vegdirektoratet vil endre regelen i bruksforskriften om bredde på veg slik at bobiler i gruppe M1 i Norge kan være inntil 2,60 m.

Forslag 3: Vinterutrustning på bobiler

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) er imot forslaget, og viser til at den henger dårlig sammen med de øvrige forslagene om økt fartsgrense og større bredde. KNA påpeker generelt at det til forslagene knytter seg en risiko for en negativ trafikksikkerhetsmessig effekt, og ser ikke noen påviste behov for disse. Dette er også i dårlig samsvar med «nullvisjonen».

Yrkestrafikkforbundet (YTF) støtter ikke forslaget. De ser på kombinasjonen av økt fart og reduserte krav til vinterutrustning som spesielt uheldig. Det faktum at endringen her vil berøre privatbilister i motsetning til yrkessjåfører, trekkes frem som et argument imot at endringen vil være fordelaktig i trafikken.

Tor Henriksen er imot forslag 3.

Det er hovedsakelig punktet om kjetting som han finner uforsvarlig, mens de øvrige punktene i forslag 3 aksepteres. Han mener det vil bli svært uheldig hvis kravet til kjetting fjernes, da det vil medføre at bobilbrukere vil unnlate å ha med kjetting i situasjoner hvor det er nødvendig. Han påpeker at de fleste bobiler i dag er forhjulsdrevne, hvor hans egen erfaring er at kjetting ble benyttet i bakker.

Når det gjelder endringen av mønsterdybde til 3 mm, synes han er fullt forsvarlig. Han mener at dekkutrusningen til bobiler over og under 3500 kg ikke varierer nevneverdig. Han peker også på at justeringen av mønsterdybden vil medføre besparelse av utgifter på grunn av kortere levertid på dekket, sammenlignet med lastebildekk hvor mønsterdybden er mye større og hvor det går lenger tid før de må utskiftes.

I forhold til endringen om kravet til vinterdekk på alle aksler, bemerkes det at man forlenger sesongen i begge ender, både senhøsten og tidlig vår hvor det er grei føre uten behov for vinterdekk.

Norges Automobil- Forbund (NAF) stiller seg positive til endringene. I følge dem, benytter bobilene vinterdekk av samme type som personbiler uavhengig av om tillatt totalvekt er over 3500 kg. Tyngre kjøretøy som tung buss og lastebil har vanligvis hardere gummiblanding i vinterdekkene enn personbildekk. De ønsker derfor at kravene til mønsterdybde burde likestilles med øvrige personbiler til 3 mm.

Når det gjelder kjettinger påpeker de at svært mange av bobilene er forhjulsdrevne, og at det derfor er svært sjelden bruk for en tredje kjetting.

Politidirektoratet har ingen motforestillinger i forhold til endring av kravene til mønsterdybde, men ser ikke at kravet til kjetting skulle medføre så store kostnader og ulemper for brukerne. De ønsker videreføring av kravet til kjetting all den tid slikt krav vil være gjeldende også for andre kjøretøy. Her gis det forslag om lemping av kravene til også SUVer med 4x4 drift, varebiler av typen MB sprinter mv.

Norsk Bobilforening støtter forslaget, spesielt den utvidede muligheten til å bruke bobilen på vinterstid. De påpeker også at nedjustering fra 5mm til 3mm vil innebære en økning av slitegrensen, noe som er positivt. De sier også at en forenkling av regelverket for bobiler er bra, da disse fungerer som feriebolig for de fleste av brukerne, hvor forenklingene vil gjøre situasjonen for bobileiere mer tryggere i trafikken.

Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC) støtter forslaget, og begrenser til kommentar til at de slutter seg til Vegdirektoratets konklusjon.

Vegdirektoratets kommentarer:

Mønsterdybde og M+S-merkede dekk

Vegdirektoratet ser at de fleste av høringsinstansene stiller seg positive til reduksjon av mønsterdybden til 3mm og kravene til vinterdekk på alle aksler. Det er imidlertid noen innspill som peker i retning av at endringene vil ha en negativ trafikkmessig effekt.

Det er to hensyn som kravene til vinterdekk skal ivareta, de skal for det første bidra til å bedre fremkommelighet og for det andre gi bedre trafiksikkerhet. Det er på bakgrunn av disse at det stilles strengere krav til vinterutrustning av tunge kjøretøy.

Men når Vegdirektoratet i dette tilfellet beslutter å senke kravene for bobiler, skyldes dette bobilenes særegne bruksmønster og dens funksjon som et mini hjem med løs inventar og gjenstander. Ved krappe svinger, akselerasjon eller nedbremsing vil kopper, glass, leker og annet inventar bli kastet rundt i bilen eller ende opp i førerhuset. Dette gjør at kjøremåten til bobileiere er annerledes enn ved andre tunge kjøretøy. Det presiseres avslutningsvis at det for bobiler uansett alltid vil være føreforholdene som vil avgjøre hvilken dekkutrustning som

er nødvendig i den enkelte situasjon, og ikke påbudsperioden for vinterdekk jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 nr. 2.

Etter dette vil Vegdirektoratet likestille bobiler med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg med kjøretøy under 3500 kg med hensyn til mønsterdybde og ikke at det ikke stilles krav om M+S-merkede dekk i vintersesongen.

Kjettinger

I punkt 6 i høringsnotatet er det angitt en gjennomsnittlig pris på kjetting på ca. 100,- stykk. Vegdirektoratet har undersøkt dette på nytt, og funnet at prisen på kjetting ligger på alt fra 199 og opp til 1000 kr eller mer. Dette er uansett en minimal kostnad sammenlignet med hva anskaffelse og drift av en bil koster.

Det har kommet en del forskjellige innspill om behovet for kjetting når bobilene er forhjulsdrevne, og hvorvidt bobilene kjøres aktivt om vinteren. Vegdirektoratet tar ikke stilling til omfanget av kjøring av bil om vinteren, men legger til grunn at de benyttes. Når det gjelder spørsmålet om forhjulsdrift, er Vegdirektoratet kjent med at de fleste bobiler over 5500 kg er forhjulsdrevne, og hvor behovet til å ha kjettinger på alle aksler ikke er like stort. Vi ønsker likevel ikke å komplisere regelverket ved å skille mellom bobiler med forhjul- og bakhjulsdrift, hvor sistnevnte bør ha kjetting på alle aksler. I så fall bør kravet også differensieres for andre kjøretøytyper.

Når det gjelder ønsket om at også andre kjøretøy over 3500 skal slippe å ha med kjettinger, viser vi til at det er det særlige bruksmønsteret til bil som begrunner forslaget. Andre typer kjøretøy vil normalt brukes i mye større utstrekning i vinterhalvåret, slik at de ikke kan likestilles med bobiler på dette punktet.

Konklusjon:

Etter dette vil Vegdirektoratet oppheve krav om medbringelse av kjettinger for bobiler over 3 500 kg.

Del II Endringsforskrift

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy (mønsterdybde og bredde for bobiler)

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 16. september 2016 hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 1–4 nr. 1 annet ledd skal lyde (endringer i **uthevet kursiv**):

Dekk på kjøretøy som nevnt i første ledd skal likevel ha mønsterdybde minst 3 mm i tiden fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag. I tilsvarende periode skal dekk på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg ha mønsterdybde minst 5 mm. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder kravene til mønsterdybde fra og med 16. oktober til og med 30. april. **Dette gjelder likevel ikke bobil med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 7 500 kg.**

§ 1–4 nr. 2 annet ledd skal lyde (endringer i **uthevet kursiv**):

Bil og tilhenger til bil som hver har tillatt totalvekt over 3500 kg, **med unntak av bobil med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg**, skal ha vinterdekk på alle aksler under kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra dette kravet dersom særlig tungtveiende grunner gjør seg gjeldende.

§ 1–4 nr. 2 fjerde ledd skal lyde (endringer i **uthevet kursiv**):

I kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg skal det, hvis det kan ventes kjøring på offentlig veg som er snø- eller isdekket, og i alle fall i tiden fra og med 1. november til og med mandag etter 2. påskedag, medføres kjetting som er tilpasset kjøretøyets hjul og som er slik at det alltid er kontakt mellom kjetting og vegbane. Kjettingen skal være laget av metall/stål, være egnet for føreforholdet og tåle den påkjenning den blir utsatt for ved kjøring på vinterføre. I Nordland, Troms og Finnmark er tilsvarende periode fra og med 16. oktober til og med 30. april. **Dette gjelder likevel ikke bobil med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 7 500 kg.**

§ 5–4 nr. 5 ny bokstav c skal lyde:

c. For bobil er største tillatte bredde 2,60 m på veger som ellers er tillatt for 2,55 m.

II

Endringene trer i kraft straks.