



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Diverse endringer for tunge kjøretøy i klasse M1

Høring om forslag til endring i:

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

Mime nr. 15/243577-1

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
9. desember 2015

Vegdirektoratet foreslår på oppdrag fra Samferdselsdepartement endringer i forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (heretter trafikkreglene) § 13 slik at biler for persontransport i gruppe M1 mellom 3 500 kg og 7 500 kg kan kjøre i inntil 110 km/t der slik hastighet er tillatt.

Samferdselsdepartementet ønsker også sendt på høring forslag til endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter bruksforskriften) § 5-4 nr. 5 slik at største tillatte kjøretøybredde for bobiler på offentlig veg er 2,60 meter.

Videre ber Samferdselsdepartementet Vegdirektoratet sende på høring forslag til endring i bruksforskriften § 1-4 slik at kravene til vinterutrustning for bobiler mellom 3 500 kg og 7 500 kg er de samme som for kjøretøy under 3 500 kg.

Del 1 Økt fartsgrense for bil mellom 3 500 kg og 7 500 kg

1. Dagens regelverk

Etter trafikkreglene § 13 nr. 4, kan ingen motorvogner med tillatt totalvekt over 3 500 kg kjøre i høyere hastighet enn 80 km/t. Unntak fra dette er utrykningskjøretøy og busser i klasse III. Bussene dette gjelder skal være utelukkende innrettet med sitteplasser og ha setebelter til alle. I tillegg kreves det at bussen er utstyrt med dekk dimensjonert for 100 km/t eller høyere, og at dekkene på forreste aksel ikke er regummierte eller banelagte.

2. Bakgrunnen for ønsket om høyere hastighet

Regelen om økt tillatt hastighet for busser i klasse III trådte i kraft 1. januar 2013. Bakgrunnen for regelendringen var et ønske om å gjøre kollektivtransport mer attraktivt for de reisende. I den forutgående høringen ble det lagt vekt på at de eventuelle negative konsekvensene en økt hastighet medfører, ble oppveid av de gunstige miljømessige konsekvensene en overføring av trafikanter fra personbil til buss ville ha.

Norsk Bobil og Caravan Club meldte i høringen at de ønsket en tilsvarende regelendring for bobiler med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 7 500 kg. Foreningen viste blant annet til at bobilene i likhet med klasse III busser var utstyrt med setebelter på alle sitteplasser, at alle bobiler registrert etter 2002 har ABS-bremser og at bobiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg utgjør en liten andel av det totale antallet bobiler.

Sørlandet sykehus HF ønsket i høringen at en fartsøkning også skulle innbefatte ambulanser med tillatt totalvekt over 3 500 kg. De forteller at ambulanser i stor grad benyttes til overflytting av pasienter mellom helseinstitusjoner, ofte over lange avstander. Ved å kunne kjøre fortere vil transporttiden bli kortere, noe som er positivt for både pasienten og det medisinske personell som følger en slik transport.

Norges Automobil-Forbund viste til at mange av hensynene bak forslaget om høyere hastighet for busser, også vil gjelde for eksempel SUV-er.

Vegdirektoratet stilte seg ikke avvisende til å utvide adgangen til å kjøre i 100 km/t til andre typer kjøretøy, men påpekte at høringen kun omfattet økt tillatt hastighet for klasse III busser og at det eventuelt måtte gjennomføres en ny høring dersom tilsvarende økning også skulle

tillates for andre kjøretøygrupper. Samferdselsdepartementet har nå bedt Vegdirektoratet gjennomføre denne høringen.

3. Hvilke kjøretøy høringen omhandler

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet vurdere hastigheten for alle kjøretøy med tillatt totalvekt fra 3 500 kg til 7 500 kg i klasse M1. Etter forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2-2 nr. 2. a) er bil i gruppe M1: «Bil for persontransport med høyst 8 sitteplasser i tillegg til førersetet».

Det finnes ingen øvre vektgrense for kjøretøy i gruppe M1. Tunge kjøretøy har lengre stopplengde samtidig som deres høye vekt kan øke risikoen for ulykker og skadeomfanget. Dette kommer vi nærmere tilbake til senere. Vegdirektoratet har derfor i likhet med Samferdselsdepartementet satt en øvre grense på 7 500 kg. Dette vil si alle biler opp til 7 500 kg som er beregnet for persontransport er omhandlet av høringen. Høringen vil ikke gjelde busser ettersom disse faller inn under forskriftens definisjon av M2 eller M3.

4. EU/EØS-rett

Fartsgrensene varierer mellom EU-landene, både med hensyn til tillatt hastighet for lette kjøretøy, og hvilke kjøretøy over 3 500 kg som tillates å kjøre i ulike hastigheter. For enkelte kjøretøytyper stilles det også krav om hastighetsbegrensninger som begrenser hvilke hastigheter de kan kjøre i.

Engstrøm viser til at «Det er vanlig i de fleste land at kjøretøy over en viss totalvekt eller med tilhenger har lavere maksimalt tillatt hastighetsgrense enn den generelle. Begrunnelsen er at disse kjøretøyene ofte har dårligere manøvreringsdyktighet og lengre bremsestrekning enn mindre kjøretøy, og at de representerer en større ulykkesrisiko. Videre kan en lavere fartsgrense lette forbikjøring. Kjøretøyene ville ellers kunne holde maksimal fart på gode vegstrekninger, mens de i bakker og kurver ville måtte kjøre med lave hastigheter, noe som ville kunne hindre lovlig og forsvarlig forbikjøring»¹.

Det kan også nevnes at forskjellen mellom grensene for tunge (over 3 500 kg) og lette (under 3 500 kg) kjøretøy i Norge er mindre enn i de fleste andre land, og mange har lavere grenser for tunge kjøretøy enn hos oss².

4.1. Hastighetsbegrensninger

Hastighetsbegrensninger er påbudt for lastebiler med totalvekt over 3 500 kg og busser med totalvekt over 5 000 kg, jf. kjøretøyforskriften § 47 og forordning 661/2009³ som endret senest 523/2012. Hastighetsbegrensningen virker ved å kutte drivstofftilførselen til motoren når kjøretøyet kommer opp i en gitt hastighet. En slik begrensning har en gunstig virkning på miljø, energiforbruk og trafiksikkerheten.

Biler i kjøretøygruppe M1 er godkjent som personbil. Det er ikke krav til hastighetsbegrensninger for slike kjøretøy, jf. kjøretøyforskriften § 47-1 og forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) kravområde 47 A i vedlegg I

¹ Vegtrafikkloven og trafikkreglene med kommentarer, 5. reviderte utgave, Bjørn Edvard Engstrøm (red.)

² Vegtrafikkloven og trafikkreglene med kommentarer, 5. reviderte utgave, Bjørn Edvard Engstrøm (red.)

³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009R0661&rid=3>, se tabellen i vedlegg I

1. Denne regelen vil derfor ikke være til hinder for at biler i klasse M1 kan kjøre i høyere hastigheter.

4.2. Sverige

I Sverige er de alminnelige bestemmelsene om tillatt hastighet gitt i Trafikförordningen⁴ 2 kap. Bestämmelser för alla trafikanter. Etter dennes § 17 og 9. kap Bestämmelser för trafik på motorväg och motortrafikled § 1 kan fartsgrensen på vanlig veg settes til høyst 110 km/t og til 120 km/t på motorveg. I 4. kapittel underkapittel Bästämmelser för hastighet på väg med vissa motordrivna fordon och fordonskombinationer § 20 settes største tillatte hastighet på motorveg for «tung lastbil» (lastebil over 3 500 kg) til 90 km/t, mens «tung buss» (buss over 3 500 kg) kan kjøre i 100 km/t. Det sies ingenting om vanlige motorkjøretøy over 3 500 kg. Vegdirektoratet legger derfor til grunn at slike kjøretøy kan kjøre i skiltet hastighet.

4.3. Danmark

I Danmark er hastighetsreglene gitt i færdselsloven⁵ §§ 42 og 43. Etter § 42 2. stk. er største tillatte hastighet på motorveg 130 km/t. Likevel forbyr § 43 Hastighed for særlige typer af køretøjer, at kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg har høyere hastighet enn 80 km/t, mens busser som oppfyller nærmere angitte krav kan kjøre i 100 km/t.

4.4. Finland

I Finland er det ikke gitt forskriftsbestemmelser om største tillatte hastighet, da denne alltid er skiltet. Det fremgår ikke av regelverket hvor høyt hastigheten kan settes, men det fremgår andre steder at største tillatte hastighet er 120 km/t. I tillegg er det gitt bestemmelser om særlige fartsgrenser for bestemte kjøretøytyper i Förordning om anvendig av fordon på väg⁶ § 3 Hastighetsbegränsningar för olika fordonskategorier. Dennes nr. 1 bokstav c setter største tillatte hastighet for visse spesialbiler opp til 3 500 kg i klasse M (vetrinær-, hus-, lik, og servicebiler) med ABS-bremser og airbag til 100 km/t. For bobiler som er godkjent for og har seter beregnet for kjøring i slik hastighet, tillates også 100 km/t for tyngre bobiler. Bobilen skal være merket bak med rundt, gult skilt med «100» på.

5. Trafikksikkerhet

5.1. Teknikk

De tekniske kravene til bremselytelse, som igjen påvirker stopplengden ved bremsing, er mindre strenge for M1 kjøretøy som er etappevis oppbygd og godkjent med tillatt totalvekt over 2 500 kg, jf. direktiv 2007/46/Ef, vedlegg XI og tillegg 1. Dette betyr at de er bygd på lastebil-chassis, og dette gjelder de fleste store bobiler. I praksis er moderne lette kjøretøy utstyrt med bremsesystem som ligger godt innenfor disse grensene. Tyngre kjøretøy har en tendens til å ha mindre margin til minimumskravene. Se mer om bremselengder i avsnittet 5.3.

De tekniske kravene til beskyttelse av fører og passasjer ved frontalkollisjon er mindre strenge for M1 kjøretøy over 2 500 kg. Det vil si at kravet om kollisjonstest iht. Directive 96/79/EC og UNECE Regulation No 94 bortfaller for de tyngre kjøretøyene.

Utover dette har Vegdirektoratet lite grunnlag for å vurdere om kjøretøyet har kjøreegenskaper som tilsier at kjøretøyet hastighet må begrenses, så fremt kjøretøyet er i sin

⁴ <http://www.notisum.se/Pub/Doc.aspx?url=/rnp/sls/lag/19981276.htm>

⁵ <https://www.retsinformation.dk/forms/R0710.aspx?id=158005#Kap5>

⁶ <http://www.finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1992/19921257>

originale utførelse og kan oppnå høyere hastighet (dvs. ikke endret hjulustrustning, fjæring, styring, bremses, motorytelse osv.).

5.2. Hastighet

Høyere hastighet i seg selv øker risikoen for ulykker. I Norge er det et begrenset antall veger med fartsgrense høyere enn 80 km/t. Vegene med flest og mest alvorlige ulykker har nedskiltet fartsgrense, slik at de gjenværende strekningene er de sikreste delene av vegnettet.

Statens vegvesen har klare og strenge fartsgrensekriterier, jf. NA-rundskriv nr. 2011/7. For at en strekning skal kunne godkjennes for høye hastigheter må den oppfylle rundskrivets krav. Disse går blant annet på vegens lengde og bredde, kurvatur, stoppsikt, forbikjøringsikt, gang- og sykkeltrafikk og kryssutforming. Strekingene blir også vurdert kontinuerlig med tanke på trafikkulykker, med klare grenser for når en strekning skal nedskiltes. Veger godkjent for 90-110 km/t er de tryggeste vegene 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.

Disse vegene vil i all hovedsak ha en jevn trafikkflyt. Både utenlandske og nasjonale undersøkelser har påvist en sammenheng mellom spredning i fartsnivå og trafikkulykker. Stor fartsspredning skaper forbikjøringsbehov, som i sin tur øker risikoen for ulykker. Samtidig kan det være vanskelig å bremse i tide når man tar igjen et kjøretøy som holder lavere hastighet. Ved å ha en jevn trafikkflyt kan trafikkfarlige episoder i større grad kunne unngås.

5.3. Fartsgrense på 100 km/t eller høyere

Da vi gjennomførte den nevnte høringen om fartsgrense for buss, var høyeste hastighet vi vurderte 100 km/t. Som vist til tidligere skal slike kjøretøy ha hastighetsbegrensninger innstilt til maksimalt 100 km/t. Dette innebærer at høyeste mulige lovlig hastighet for buss bare kan være 100 km/t. Kravet om hastighetsbegrensninger gjelder ikke for kjøretøyene i denne høringen. Det må derfor også vurderes om høyere hastighet skal tillates.

Som kjent øker risikoen for ulykker og skadeomfanget ved høyere hastighet. Tunge kjøretøy har også lengere stopplengde enn lette kjøretøy. Ved å øke hastigheten øker samtidig stopplengden med kvadratet av hastighetsøkningen. Ved beregning av stopplengden må man også legge til tiden det tar fra en fører ser at han må bremse til bremsingen starter, reaksjonstiden. Utrekninger i Statens vegvesen basert på bremsekravet⁷ i kontrollinstruks for periodisk kontroll av kjøretøy⁸ viser at ved 100 km/t vil kjøretøy i klasse M1 over 2 500 kg bruke 106,43 m på å stoppe, mens vanlige personbiler under 2 500 kg bruker 95,58 m. Ved en hastighet på 110 km/t er stopplengden 125,73 m for M1 over 2 500 kg og 112,60 m for de under 2 500 kg.

Relativ hastighetsøkning fra 100 til 110 km/t virker ikke stor. Det er likevel viktig å huske at kravet om retardasjon er et minste krav. Moderne personbiler har ofte god margin til bremsekravene. Tilsvarende gjelder ikke for tyngre kjøretøy, som ofte har mindre margin til kravene. Lette personbiler under 2 500 kg klarer som regel en retardasjon på 8 m/s². Bremselengden til slike personbiler vil etter dette bli 76,94 m ved 100 km/t og 90,04 ved 110

⁷ Krav til godsbiler i klasse N1, N2 og campingbiler etappevis oppbygd over 2 500 kg = 5 m/s². Krav til vanlig personbil i klasse M1 = 5,8 m/s².

⁸ Formel for bremselengde: $S = V^2 : 2a$, hvor S = bremsestrekning i meter, V = hastigheten i meter pr. sek, a = $\mu \times 9,81$ og μ = friksjonskoeffisient

km/t. Den reelle differansen mellom lette og tunge kjøretøy kan derfor bli betydelig. Slikt sett kan det påstås at vi ikke bør sette hastigheten opp til mer enn 100 km/t for tyngre kjøretøy av hensyn til trafikksikkerhet.

Samtidig vil en fartsgrense på 100 km/t for disse kjøretøyene fremdeles skape forbikjøringsbehov på vegger med høyere fartsgrense. Forbikjøringsstrekningen vil også bli lengre enn den er i dag ettersom farten ligger nærmere opp til den hastigheten andre kjøretøy kan kjøre i. Vi vet likevel at det er få vegger med fartsgrense 110 km/t, totalt 143 km. Samtidig har disse vegene flere filer man kan benytte ved forbikjøring. Vi ser derfor ikke at dette vil bli et stort problem.

Det kan også hevdes at når flere kjøretøy har samme hastighet vil trafikkflyten bli bedre slik at trafikkfarlige episoder i større grad vil kunne unngås. Det er slik sett en fordel å unngå mange forskjellige hastigheter på samme veg.

Som vist til overfor er kjøretøy i klasse M1 teknisk sett gode nok til å kjøre i høye hastigheter. Vi ser derfor ingen kjøretøytekniske betenkeligheter med å tillate slike kjøretøy å kjøre i inntil 110 km/t. Vegdirektoratet er innforstått med at hastighetsgrensen kan bli satt opp til 120 km/t på et senere tidspunkt. Ettersom kjøretøyene er konstruert for slike hastigheter og hensynet til trafikkflyt gjør seg gjeldende i enda større grad ved høyere fartsgrense, ser vi ingen betenkeligheter med å la de aktuelle kjøretøyene følge skiltet fartsgrense også ved fartsgrense 120 km/t.

Av hensyn til kontrollmyndigheten er det en fordel at flere kjøretøy følger samme regelverk. Jo flere biler som skal kjøre i andre hastigheter enn det som er skiltet, jo flere vurderinger må kontrollpersonellet gjøre før de kan stoppe et kjøretøy. Dette er både ressurs- og tidskrevende.

En del slike kjøretøy kjører nok allerede i dag med høyere hastighet enn 80 km/t. Det er derfor gode grunner til å tro at den generelle hastigheten på vegene i dag ikke vil øke betydelig.

På bakgrunn av det ovenstående forslår Vegdirektoratet at M1 kjøretøy mellom 3 500 kg og 7 500 kg kan kjøre i den fartsgrensen som er tillatt på vegen. Dette vil si at de kan kjøre i opptil 110 km/t og følge vanlig trafikk. Vi ønsker imidlertid tilbakemelding fra høringsinstansene både på å sette grensen til 100 km/t og å tillate kjøring i skiltet fartsgrense.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet ser ikke at å øke tillatt hastighet for motorvogner i gruppe M1 med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg til 100 km/t eller skiltet fartsgrense for vegen vil ha noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

7. Oppsummering og forslag til forskriftsendringer

Ved at alle kjøretøy i klasse M1 med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg kan kjøre i skiltet fartsgrense oppnås det et enklere regelverk. Videre fører det til jevnere trafikkflyt på vegger med høy hastighet. Ettersom bilene er konstruert for slik hastighet, samtidig som vegene med slik hastighet er de beste vi har, ser vi ikke at dette vil medføre en stor risiko for trafikksikkerheten.

Vegdirektoratet foreslår å endre regelen i trafikkreglene § 13 slik at biler i klasse M1 mellom 3 500 kg og 7 500 kg kan kjøre i inntil 110 km/t der slik hastighet er tillatt.

Del 2 Økning av største tillatte kjøretøybredde for bobiler på offentlig veg

Samferdselsdepartementet ønsker å øke største tillatte kjøretøybredde for bobiler på offentlig veg fra 2,55 til 2,60 m.

1. Dagens regelverk

Største tillatte kjøretøybredde for bobil på offentlig veg er etter bruksforskriften § 5-4 nr. 5 2,55 meter hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.

Oppdraget fra Samferdselsdepartementet er begrenset til bobiler. Dette vil si at verken campingvogner eller andre kjøretøy i klasse M1 er inkludert. Disse kjøretøyene er ikke en del av høringen, og regelen for disse kan derfor ikke bli endret i høringsoppsummeringen. Kommentarer vedrørende andre typer kjøretøy kan derfor ikke påregnes behandlet i oppsummeringen.

Bobil er i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF som endret ved 2008/1060/EF (heretter typegodkjenningsdirektivet) klart definert. Det vil derfor være enkelt for kontrollmyndigheter å vurdere om et kjøretøy er en bobil og således kan være inntil 2,60 m. Bobil er i vedlegg II nr. 5.1. definert som:

«Et kjøretøy i klasse M, der er indrettet til beboelse og minst har følgende udstyr:

- a) sæder og bord*
- b) sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne*
- c) madlavningsfaciliteter*
- d) opbevaringsfaciliteter.*

Dette tilbehør skal være stift fastgjort i opholdsrummet.

Bordet kan dog være udformet således, at det let kan nedtages.»

2. EØS-rettslige problemer

Dimensjoner for bruk på veg er harmonisert med EU, jf. direktiv 96/53/EF som endret senest 2015/719/EU (heretter kalt direktivet). Tillatt lengde og bredde i internasjonal og innenlands trafikk er gitt i direktiv 96/53/EF som endret senest 2015/719/EU. Tillatt kjøretøybredde er her satt til 2,55 m, mens temperaturregulerte kjøretøy som oppfyller nærmere angitte vilkår kan ha bredde 2,60 m. I direktivets artikkel 4 nr. 1 avskjæres medlemsstatene fra å gi bestemmelser som tillater større bredde enn hva som fremgår av direktivets vedlegg I pkt. 1.2. Direktivets bestemmelser om bredde er implementert i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 5.

Direktivet gjelder imidlertid ikke kjøretøy i gruppe M1. Forskriftens regel er basert på direktivets art. 4 nr. 1, jf. vedlegg I pkt. 1.2. Direktivet regulerer imidlertid kun kommersiell kjøring og ikke kjøretøy i gruppe M1. Norge kan derfor, uten å være i strid med EØS-regelverket, gi nasjonale bestemmelser som tillater større bredde for bobiler enn det som er fastsatt i direktivet.

Vegdirektoratet ønsker å tydeliggjøre at målemetodene kan være ulike i land utenfor Europa. I Norge følger vi målemetoden angitt i forordning 1230/2012 vedlegg I tillegg 1. Dette betyr at ved import av kjøretøy fra land utenfor EU kan man ikke gå ut fra den bredden produsenten har opplyst om på sine utenlandske nettsider. Bredden kan bli en annen når den skal godkjennes i Norge, ettersom målemetodene er ulike.

3. Særnorske regler

Som nevnt ovenfor har Norge, uten å være i strid med EU retten, mulighet til å endre vårt regelverk slik at det vil bli tillatt å benytte bredere bobil. Vi har imidlertid kun myndighet til å bestemme dette for bruk av bil i Norge. Andre land i EU vil således ha egne nasjonale regler for bredde. Dette vil si at selv om en bil er lovlig kjøpt og kan brukes lovlig i Norge, så kan den ikke benyttes i andre land, med mindre de tillater slik bredde. Etter det Vegdirektoratet kjenner til er det i dag kun Sverige og Finland som tillater en bredde på 2,60 m.

Ettersom få EU-land tillater slik bredde vil mulighetene til å bruke bredere biler utenfor Norges grenser være begrenset. Regelen gir imidlertid brukerne av biler muligheten til selv å velge bredde avhengig av hvor disse vil bruke bilen.

Det er mulig å føre inn i vognkortet spesiell relevant informasjon for å sikre at denne er lett tilgjengelig. Dette vil sikre at nye kjøpere som ser at kjøretøyet er godkjent for bruk i Norge, blir oppmerksomme på at kjøretøyet er bredere enn generell kjøretøybredde og at dette medfører visse begrensninger på bruken i utlandet. Vegdirektoratet foreslår derfor at det ved registrering av kjøretøyet på trafikkstasjonen føres inn en opplysning i vognkortet del 1 om at «kjøretøyet er godkjent basert på nasjonal regel som ikke harmonerer med Europeiske krav til maksimal bredde. Fører plikter å sette seg inn i bruksforskrift for gjeldende land før bruk utenfor Norge.»

Kjøretøy som blir registrert i Autoreg vil likevel ikke ha mulighet til å få slik merknad i vognkortet. Autoreg er et elektronisk system for registrering av nye og brukte kjøretøy for forhandlere av kjøretøy. Førers plikt til å sette seg inn i de reglene som gjelder for bruk av kjøretøy i andre land gjelder likevel på samme måte.

4. Trafikksikkerhet og fremkommelighet

Norge har mange smale og svingete veger, hvor brede kjøretøy kan skape uoversiktlige og vanskelige situasjoner. Breddebestemmelsene er derfor gitt av hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet. Det er også nødvendig for vegmyndigheten å ha en grense for hva som skal være tillatt slik at man vet hva man skal dimensjonere vegen for.

En økning av tillatt bredde på 5 cm vil likevel ikke ha mye å si for verken trafikksikkerheten eller fremkommeligheten. De færreste vil i det hele tatt registrere at det kjøretøyet man passerer er 5 cm bredere enn et på 2,55 m. I henhold til bruksforskriften § 5-4 nr. 5 tillates allerede temperaturregulerte kjøretøy å ha bredde 2,60 m. På en del veger tillates også motorredskaper og spesialtransporter med bredde inntil 3,25 m.

Andre forhold kan imidlertid gjøre at biler med bredde 2,60 m oppleves som unormalt brede. De fleste biler bygget for bruk i Europa er ikke 2,55 m brede. En vanlig bil på 2,20 m vil oppleves betydelig smalere enn en på 2,60 m. Vegdirektoratet viser også til at det i

flere delstater i USA er begrensede bruksmuligheter for «wide-body» bobiler med bredde over 96 inc. (c. 2438 mm) på state-roads. Dette vil si at brede bobiler heller ikke er tillatt uten begrensninger overalt i USA.

Videre innebærer turer med bobiler ofte kjøring på smale veger, gjerne turistveger av litt eldre standard. Her vil man nok merke bredden noe mer ettersom disse bobilene vil være bredere enn de største turistbussene.

Vi viser likevel til forskrift 7. oktober 2005 nr. 1219 om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikksignaler og anvisninger (skiltforskriften) § 8 og skilt nr. 312 som angir maksimal tillatt bredde på veg. Der slikt skilt er satt opp vil det være forbudt å kjøre med bredere kjøretøy. Til tross for at et kjøretøy er godkjent for bruk i Norge, vil skiltets begrensninger være gjeldene for vegen. På de vegene hvor kjøring med brede kjøretøy generelt ikke er forsvarlig vil det normalt være satt opp et slikt forbudsskilt, som også vil fange opp bobiler med bredde over 2,55 m.

Reaksjonen for kjøring i strid med skilt nr. 312 vil etter trafikkontrollinstruksen punkt 8.2.2. 6) føre til skriftlig pålegg om at kjøretøyet må ned til lovlig bredde. Hvis slikt pålegg ikke blir imøtekommet vil fører bli anmeldt allerede ved bruk av kjøretøy 10 cm over tillatt bredde. Annen overskridelse av tillatt bredde for kjøretøy vil føre til anmeldelse ved kjøring med bredde over 30 cm mer enn tillatt. Ulovlig kjøring mot skilt gir derfor en alvorlig konsekvens som skal gi slik avskrekkende effekt på førere.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

En slik særlig opplysning i vognkortet ved godkjenning, vil kreve noe mer administrasjon enn vanlig. Arbeidet tilknyttet til dette er imidlertid lite.

Utover det ser ikke Vegdirektoratet at forslaget vil føre til noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

6. Oppsummering

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

Del 3 Vinterdekk på bobiler

30. august 2013 kom nye krav til dekkutrustning for vinterdekk. Reglen gikk ut på at alle motorvogner med tillatt totalvekt over 3 500 kg skal ha særlig merkede vinterdekk. Hensikten med vinterdekkpåbudet var å øke sikkerheten på busser, lastebiler og vogntog i ordinær yrkestransport. Vegdirektoratet så i ettertid at regelen gikk lenger enn hva som var ønskelig, ved at den også fanget opp enkelte typer motorvogner, slik som traktor og mobilkran, hvor det var vanskelig å fremskaffe dekk i de riktige dimensjonene med godkjent vinterdekkmerking. Ved utvidelsen av bestemmelsen ved forskriftsendring i kraft 1. januar 2015 endret man samtidig bestemmelsens betegnelse fra «motorvogn» til «bil».

Bobiler har som regel tillatt totalvekt over 3 500 kg. Disse blir derfor også rammet av kravet til vinterdekk. Bobiler har et annet bruksmønster enn busser, lastebiler og vogntog som gjør at deres bruk på vinterføre ikke nødvendigvis er sammenlignbart. Samferdselsdepartementet

ønsker derfor å vurdere om bobiler med tillatt totalvekt opp til 7 500 kg bør ha samme krav til vinterutrustning som andre M1 kjøretøy under 3 500 kg.

1. Generelle krav til dekkutrustning mv.

Det følger av den generelle aktsomhetsparagrafen i vegtrafikkloven § 3 at:

«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»

Det følger av vegtrafikkloven § 13 første ledd at:

«Kjøretøy skal være bygget, innrettet, utstyrt og vedlikeholdt slik at det kan brukes uten å volde unødig fare eller ulempe og uten å skade veg.»

Både vegtrafikkloven §§ 3 og 13 kan ramme bilfører som kjører på glatt føre samtidig som vedkommende er klar over eller burde være klar over at kjøretøyet er utstyrt med dekk som ikke er gode nok etter kjøreforholdene, jf. de alminnelige straffebestemmelser i vegtrafikkloven § 31.

Av bruksforskriften § 1-4 nr. 2 følger det i tillegg generelle krav til vinterdekk og veggrep: *«Kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende.»*

Av det ovenstående følger det at uavhengig av hva slags kjøretøy en benytter, når som helst på året, skal kjøretøyet alltid være sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til veg- og føreforhold.

2. Spesielle krav til dekkutrustning

Det følger av bruksforskriften § 1-4 nr. 1 a) at:

«Dekk på bil, motorsyssel, moped, traktor, motorredskap, tilhenger eller tilhengerredskap skal ha mønsterdybde på minst 1,6 mm.

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 Nordland, Troms og Finnmark gjelder kravene til mønsterdybde fra og med 16. oktober til og med 30. april.»

Videre viser bruksforskriften § 1-4 nr. 1 a) til at:

«I tilsvarende periode (som vist til ovenfor) skal dekk på kjøretøy med tillatt totalvekt over 3500 kg ha mønsterdybde minst 5 mm.»

Videre er det et krav i bruksforskriften § 1-4 nr. 2 om at:

«Bil og tilhenger til bil som hver har tillatt totalvekt over 3500 kg, skal ha vinterdekk på alle aksler under kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars.»

Kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, har derfor strengere krav til vinterutrustning enn andre lettere kjøretøy.

3. Utenlandsk rett

3.1. EU/EØS-regelverket

Det finnes for øyeblikket ingen felles lovgivning i EU vedrørende bruk av vinterdekk på tyngre kjøretøy. For kjøretøy i kategoriene M1, N1, O1 og O2 er det imidlertid satt et krav om minste tillatte mønsterdybde på 1,6 mm i hele EU/EØS-området, jf. rådsdirektiv 89/459/EØF.

Vår innføring av særlige krav om vinterdekk kommer av at Norge har en særskilt topografi og et særskilt klima som kan gi til dels svært vanskelige veg- og føreforhold. Norge har langt flere bratte stigninger, smalere vegbredde, og en generelt dårligere vegstandard enn mange land, samtidig som det i Norge er mer utfordrende vinterforhold enn de fleste andre land i Europa. Dette gjenspeiles i våre nasjonale krav om vinterutrustning på tunge kjøretøy.

3.2. Sverige

Krav om dekkutrustning i Sverige er regulert i Trafikförordningen 1998:1276 § 18 a. Tung lastebil, tung buss og personbil klasse II med en totalvekt over 3,5 tonn skal ved bruk på veg mellom 1. desember og 31. mars være utrustet med vinterdekk eller likeverdig utrustning på kjøretøyets drivaksler. Et slikt kjøretøy kan likevel benyttes uten vinterdekk hvis det ikke er til fare for trafikksikkerheten, ved prøvekjøring, kjøring til reparasjon, en kort strekning for å få kjøretøyet besiktiget eller hvis kjøretøyet er et veterankjøretøy.

3.3. Danmark

I Danmark er det ikke krav om vinterdekk. Trafikstyrelsen i Danmark opplyser at over 80% bruker vinterdekk frivillig på personbiler, mens opp mot 100 % bruker vinterdekk på drivakselen på tunge kjøretøy. Det er sjeldent vinterføre i Danmark.

3.4. Tyskland

I Tyskland er det krav til vinterdekk eller helårsdekk på alle motorkjøretøy på alle aksler under vinterforhold. Vinterdekkene skal være merket med M+S eller Snowflake⁹.

4. Forskjellene mellom kravene til lette og tunge kjøretøy

Det er gode grunner til at kravene til vinterdekk for lette og tunge kjøretøy (under eller over 3 500 kg) er forskjellige. Hovedregelen for kjøring på vegen er imidlertid det samme for alle kjøretøy. Ingen kjøretøy må brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, jf. bruksforskriften § 1-4 nr. 2. Denne hovedregelen gjelder alle kjøretøy til enhver tid på året. Nedenfor ser vi nærmere på forskjellene og begrunnelsen for reglene.

4.1. Vinterdekk

For biler med tillatt totalvekt over 3 500 kg er det et krav til vinterdekk på alle aksler under kjøring på offentlig veg fra og med den 15. november til og med den 31. mars, jf. bruksforskriften § 1-4 nr. 2 annet ledd. Det finnes ikke et tilsvarende påbud om vinterdekk på lette biler.

4.2. Mønsterdybde

Dekk på lette kjøretøy skal ha mønsterdybde på minst 3 mm i tiden fra og med mandag etter 2. påskedag, jf. bruksforskriften § 1-4 nr. 1 bokstav a) annet ledd. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder dette kravet fra og med 16. oktober til og med 30 april. For tunge kjøretøy gjelder det et krav om 5 mm mønsterdybde i samme periode.

4.3. Kjetting

Det er i dag påbudt for tunge kjøretøy å ha med seg kjetting av metall eller stål som er tilpasset kjøretøyets hjul, er egnet for føreforholdet og som tåler påkjeningen av å kjøre på vinterføre i alle fall fra 1. november til og med første mandag etter 2. påskedag jf.

⁹ Straßenverkehrs-Ordnung (German traffic regulations) § 2 ledd 3a.

bruksforskriften § 1-4. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder regelen fra og med 16. oktober til og med 30. april. Det er ikke krav om å medbringe kjetting for lette kjøretøy.

5. Veggrep og trafiksikkerhet

God standard på vinterdekk er både et spørsmål om trafiksikkerhet og om fremkommelighet. Arbeid med utvikling av bedre vinterdekk for tunge kjøretøy er i stadig utvikling. På generelt grunnlag er imidlertid dekk for personbiler mer velutviklet når det gjelder veggrep og sikkerhet.

Godt veggrep er som nevnt ovenfor, en grunnleggende forutsetning for sikker biltrafikk, ettersom veggrep er en av flere faktorer som påvirker styrbarhet og bremselengde. Hvor mye friksjon og veggrep som er tilgjengelig er avhengig av en rekke faktorer knyttet til blant annet dekk, veggedekke, føreforhold og fart.

Veggrep er nødvendig for fartsøkning, bremsing (fartsendring) og styring, og vi har en viss mengde veggrep til rådighet. Hvor godt veggrepet blir, vil i stor grad avhenge av dekktype og tilstand på dekket, i kombinasjon med de konkrete forholdene på veggen. Det er derfor vanskelig å anslå nøyaktig hvor mye bedre veggrepet blir ved bruk av vinterdekk, blant annet fordi det finnes forskjellige typer vinterdekk med forskjellige egenskaper. Forskjellene ligger blant annet i mønsterdybde, mønstertype og hardhet i gummien under forskjellige forhold. Vinterdekk endrer også egenskaper etter hvert som de slites.

Tyngre kjøretøy har vanligvis hardere gummiblandning i vinterdekkene enn personbildekk, grunnet slitestyrke. På samme føret vil derfor personbilen oppnå en langt høyere friksjon enn en tyngre bil. Dette gjør at personbilen klarer å stoppe på mye kortere strekning enn en tyngre bil ved maksimal bremsing. I tillegg virker bremsene til en personbil raskere og mer effektivt enn bremsene til en tyngre bil. Det er også i forskriftsform stilt strengere krav til bremsen på en personbil enn en tyngre bil. Dette styrker etter vår mening behovet for krav til strengere dekkutrustning på tyngre kjøretøy enn på personbil.

For nærmere informasjon om vinterdekkets betydning for forbedret friksjon og veggrep vises det til høring om forslag til endringer vedrørende vinterdekk i bruksforskriften fra 2014¹⁰.

6. Bruksmønster

Kravene til vinterdekk og kjetting er, som vist overfor, satt for å bedre fremkommeligheten og gi bedre trafiksikkerhet. Det er ikke ønskelig at tunge kjøretøy skal kjøre uten tilstrekkelig veggrep. Bakgrunnen for at reglene for vinterutrustning er strengere for tunge kjøretøy enn for lette kjøretøy er også av hensyn til de store konsekvensene det har for resten av trafikken at store, tunge kjøretøy setter seg fast på veggen og sperrer den.

Spørsmålet blir likevel et annet når det gjelder bobiler. Bobiler har et særegent bruksmønster. Som regel blir de tatt ut til påske og blir brukt om våren, sommeren og høsten. Det er en klar tendens til at de i all hovedsak blir benyttet på bar veg. Bobiler er også lastet med en del løse gjenstander. Ved krappe svinger, rask akselerasjon eller nedbremsing vil kopper, glass, leker

¹⁰ <http://www.vegvesen.no/Fag/Publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=700886>

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.

Målet med påbudet om vinterdekk, mønsterdybde og kjetting er å redusere antallet ulykker og uhell med tunge kjøretøy på vinterføre. Ettersom bobiler sjelden blir benyttet på vinterføre vil krav til vinterdekk og kjetting være en betydelig utgift som ikke kan begrunnes med tilsvarende bedret trafikksikkerhet.

Vinterdekk og kjetting til bobiler kommer i forskjellig kvalitet og forskjellig pris. Gjennomsnittlig pris på vinterdekk er ca. 2000,- per stykk, mens kjettinger ligger på ca. 100,- per stykk. Noen bobiler er toakslet, andre er treakslet og noen har tvillinghjul. Dette vil si at utgiftene til vinterdekk og kjetting kan bli betydelig. Ved bruk av bilen på tørt føre vil mange hevde at dette er en uforholdsmessig utgift.

Ved vurdering av om kravene for vinterutrustning for bobil kan senkes er det viktig å presisere at uavhengig av om det er en fastsatt periode for vinterdekkpåbud eller ikke for bobiler vil det alltid være føreforholdene som er avgjørende for hvilken dekkutrustning som er nødvendig, se del 3 punkt 1 i høringsnotatet. Den klare regelen som gjelder alle kjøretøy gjennom hele året at et kjøretøy ikke må brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret. Dette vil si at dersom føreforholdene tilsier det, skal det brukes vinterdekk eller annen liknende utrustning også på bobiler, ikke bare i en fastsatt periode, men hele året.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet ser ikke at regelendringen vil føre til økonomiske eller administrative konsekvenser for forvaltningen. Regelendringen kan føre til at de fleste bobileiere slipper utgifter til vinterutrustning.

8. Oppsummering

Vegdirektoratet foreslår å endre regelen i bruksforskriften slik at bobiler med tillatt totalvekt inntil 7 500 kg har samme krav til vinterutrustning som andre M1 kjøretøy inntil 3 500 kg.