



Statens vegvesen

Høring om implementering av bestemmelser fra direktiv 2015/719/EU i forskrift om bruk av kjøretøy

Høringsnotat

Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5

MIME referanse 15/235714-10

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

19. september 2016

1. Innledning

1.1 Generelt

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag om bestemmelser som implementerer de deler av endringsdirektiv 2015/719/EU¹ som skal inntas i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5.

- Økt tillatt totalvekt for enkelte motorvogner som bruker alternativt drivstoff
- Økt tillatt totalvekt for 2-akslet buss uavhengig av drivstofftype
- Særlige regler for transport av 45-fots containere i intermodal transport
- Justering av ordlyden i breddebestemmelsene for temperaturregulerte kjøretøy

Høringen omhandler også forslag om å forskriftsfeste adgangen til å transportere 45-fots containere med sidelastere.

Frist for innspill og kommentarer til høringen er **7. august 2017**.

1.2 Om endringsdirektivet

Tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy og vogntog i internasjonal trafikk og tillatte dimensjoner i innenlands trafikk reguleres av direktiv 96/53/EF.

Enkelte av direktivets begrensninger i tillatte vekter og dimensjoner ble ansett for å være til hinder for mer energieffektive kjøretøy og intermodal transport. Det ble også påpekt at direktivet har begrenset effekt på grunn av manglende felles og avskrekkende håndhevelse av direktivets bestemmelser. For å bøte på dette la Kommisjonen i april 2013 frem forslag til et endringsdirektiv som i større grad legger til rette for mer energieffektive kjøretøy og intermodal transport. Endringsdirektivet gir også bestemmelser om kontroll og håndhevelse for å sikre etterlevelse av dets bestemmelser. Etter en runde med omarbeidinger som følge av at forslaget ikke ble vedtatt av Parlamentet og Rådet våren 2014, ble Direktiv 2015/719/EU om endring av rådsdirektiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet, vedtatt 29. april 2015.

I endringsdirektivet gis det bestemmelser som

- åpner for overskridelse av tillatte dimensjoner ved bruk av aerodynamiske innretninger på nærmere angitte vilkår (ny artikkel 8b)
- åpner for overskridelse av tillatt lengde dersom førerhuset er forbedrede egenskaper med hensyn til aerodynamikk, energieffektivitet og trafikksikkerhet (ny artikkel 9a)
- definerer «intermodal transport» (artikkel 2 nytt fjortende strekpunkt)

¹ Offisiell norsk oversettelse av direktivet er tilgjengelig på <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-145-ls-20162017/id2554874/sec12>

- erstatter tidligere regler om totalvekt ved transport av ISO-containerer i kombinert transport med nye bestemmelser om container(e) eller vekselflak med lengde inntil 45 fot i intermodal transport (Vedlegg I pkt. 2.2 ny bokstav c og d)
- åpner for å overskride tillatt lastlengde og vogntoglengde med inntil 15 cm ved transport av 45-fots container i intermodal transport (ny artikkel 10c)
- definerer «alternativt drivstoff» og «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» (artikkel 2 nytt femtende og sekstende strekpunkt)
- øker tillatt totalvekt for alle treakslede motorvogner og toakslede motorvogner som ikke er buss med inntil 1 tonn dersom disse faller inn under definisjonen av «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» (ny artikkel 10b og nye avsnitt i Vedlegg I pkt. 2.3.1 og 2.3.2)
- øker tillatt totalvekt for toakslede busser til 19,5 tonn (Vedlegg I pkt. 2.3.1 nytt avsnitt)
- pålegger medlemsstatene å etablere tiltak for å sortere ut overlastede kjøretøyer, enten ved automatiske systemer bygget inn i veginfrastrukturen eller vegeutstyr montert om bord i kjøretøyene (ny artikkel 10d)
- pålegger medlemsstatene å fastsette regler for effektive sanksjoner for overtredelse av direktivets bestemmelser (ny artikkel 10e)
- definerer «avsender» av container eller vekselflak (artikkel 2 nytt syttende strekpunkt)
- pålegger medlemsstatene å fastsette regler som pålegger avsender av container eller vekselflak å utstede dokumentasjon på en container eller et vekselflaks vekt, og å gi bestemmelser som gjør avsender ansvarlig for overlast dersom denne skyldes feil opplysninger i dokumentet (ny artikkel 10f)
- åpner for at ikke bare temperaturregulerte påbygg, men også kjøretøy som transporterer temperaturregulerte containere og vekselflak kan ha total bredde 2,60 m (Vedlegg i pkt. 1.2 bokstav b)
- pålegger medlemsstatene å rapportere til Kommisjonen antall kontroller som er utført og antall overlastede kjøretøy som er avdekket (ny artikkel 10g)

1.3. Avgrensninger

Denne høringen tar for seg de av direktivets bestemmelser som skal implementeres i forskrift om bruk av kjøretøy. Direktivets bestemmelser om kontroll og sanksjoner i ny artikkel 10d til 10g har vært gjenstand for en egen høring.

Høringen er også begrenset til de av disse bestemmelsene som skulle vært implementert i nasjonalt regelverk senest 7. mai 2017.

Artikkel 8b om tillatte lengder ved bruk av bakmonterte aerodynamiske innretninger skal implementeres når Kommisjonen har utarbeidet en implementerende rettsakter om bruksvilkår og gjort de nødvendige endringene i typegodkjenningsregelverket. Dette arbeidet pågår i skrivende stund, men det er uklart når det vil være ferdig. Direktivets bestemmelser om aerodynamiske innretninger vil sendes på høring sammen med bruks- og typegodkjenningsregelverket når dette er vedtatt i EU.

Artikkel 9a om tillatte lengder for motorvogner og vogntog utstyrt med aerodynamisk utformede førerhus trer i kraft tre år etter at det er vedtatt typegodkjenningsregelverk for slike førerhus. Vegdirektoratet vil i god tid før ikrafttredelsestidspunktet gjennomføre en høring om implementering av artikkel 9a og tilhørende godkjenningsregelverk.

2. Relevante endringsbestemmelser som skal implementeres i forskrift om bruk av kjøretøy senest 7. mai 2017

2.1 Nye direktivbestemmelser om transport av 45-fots containere i transport med ulike transportsystemer / intermodal transport

2.2.1 Tillatt lengde

Ny artikkel 10c gir en egen, særskilt bestemmelse om transport av 45-fots containere, som sier at *De største lengdene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I, med forbehold, dersom det er relevant, for artikkel 9a nr. 1, og største avstand fastsatt i nr. 1.6 i vedlegg I, kan overstiges med 15 cm av kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som transporterer containere eller vekselflak på 45 fot, tomme eller lastet, forutsatt at transporten av de berørte containerne eller vekselflakene er del av en transport med ulike transportsystemer.*

Bestemmelsen innebærer at de tillatte lengdene i direktivets punkt 1.1 (total lengde) og 1.6 (avstand fra king-pin til bakerste utvendige punkt på semitraileren) kan overstiges med 15 cm. Ved transport av 45-fots containere i intermodal transport kan avstand fra king-pin til bakerste punkt på semitraileren dermed være 12,15 cm, mens den tillatte totale lengden for Norges vedkommende vil være $17,50 + 15 \text{ cm} = 17,65 \text{ m}$. Bestemmelsen nevner ikke avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på lastbæreren i vedlegg I pkt. 4.4, som betyr at denne ikke skal overstige 2,04 m. Henvisningen innebærer at fra det tidspunkt artikkel 9a om økt tillatt lengde for kjøretøy og vogntog med aerodynamiske innretninger trer i kraft, vil lengden de aerodynamiske førerhusene tilfører vogntoget også være tillatt i tillegg til de 15 cm som det åpnes for gjennom artikkel 10c.

Med tanke på dagens behov og praksis er disse bestemmelsene problematiske ettersom de i realiteten umuliggjør transport av 45-fots containere med sidelastere. Slikt utstyr vil, med noen få unntak, tilføre mer enn 15 cm til den totale vogntoglengden og fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning. Etter hva Vegdirektoratet forstår finnes det dermed ingen sidelastere som kan benyttes til å transportere 45-fots containere uten å komme i strid med direktivet. Vi er kjent med at det produseres utstyr som gjør det mulig å transportere en 45-fots container med sidelastere som ikke gir total vogntoglengde over 17,50 m og som heller ikke gir større lengde fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning enn 12,00 m, men slikt utstyr vil gi større avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitraileren enn 2,04 m.

Vegdirektoratet har derfor utredet hvilke muligheter som finnes for å beholde dagens adgang til å transportere 45-fots containere med sidelastere. Vi har kommet til at det finnes

et visst handlingsrom. En kort redegjørelse for disse vurderingene, hvilke potensielle utfordringer de medfører og forskriftsbestemmelsens utforming er omtalt i punkt 3.3.

Adgangen til å kunne transportere 45-fots containere med 15 cm større lengde enn ellers tillatt er begrenset til intermodale transportoperasjoner. Dette samsvarer noenlunde med dagens norske regel om transport av 45-fots containere i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 5, med enkelte modifikasjoner som beskrives i punkt 3.3.

2.1.2 Definisjon av intermodal transportoperasjon / transport med ulike transportmidler

Adgangen til å transportere 45-fots containere med større lengder enn ellers tillatt for semitrailere er begrenset til «intermodal transport» / «transport med ulike transportsystemer». Hva som ligger i dette begrepet, defineres i artikkel 2 nytt syttende strekpunkt:

– «transport med ulike transportsystemer»:

- a) kombinert transport, definert i artikkel 1 i rådsdirektiv 92/106/EØF, som brukes til transport av én eller flere containere eller veksselflak med en største lengde på opptil 45 fot, eller
- b) transport på vannvei av én eller flere containere eller veksselflak med en største lengde på opptil 45 fot, forutsatt at den innledende eller avsluttende strekningen på vei ikke overstiger 150 km på Unionens territorium. Den ovennevnte avstanden på 150 km kan overstiges for å nå den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten, når det gjelder
 - i. kjøretøyer som er i samsvar med nr. 2.2.2 bokstav a) eller b) i vedlegg I eller
 - ii. kjøretøyer som er i samsvar med nr. 2.2.2 bokstav c) eller d) i vedlegg I, i tilfeller der slike avstander er tillatt i den berørte medlemsstaten.

For transport med ulike transportsystemer kan den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten være plassert i en annen medlemsstat enn medlemsstaten der forsendelsen ble lastet eller losset.

I de engelske, danske og svenske oversettelsene av direktivet brukes uttrykket «intermodal transport». Vegdirektoratet mener dette er en bedre betegnelse enn «transport med ulike transportsystemer», og vil derfor foreslå å bruke «intermodal transport» i bestemmelsene som implementerer direktivets bestemmelser om dette.

Definisjonen er relevant i to sammenhenger. For det første gis det som beskrevet i forrige punkt særlige lengdebestemmelser for transport av 45-fots containere i intermodal transport. For det andre gis det særlige vektbestemmelser for transport av container/containere i slik transport i internasjonal transport.

I direktiv 92/106/EØF er «kombinert transport» beskrevet som

«godstransport mellom medlemsstatene der lastebil, tilhenger, semitrailer med eller uten trekkbil, flak eller container på 20 fot eller mer benytter vei på den innledende og

avsluttende strekningen og på resten av strekningen jernbane eller innlands vannvei-, eller sjøveien når denne strekningen overskrider 100 km i luftlinje, og den innledende eller avsluttende strekningen tilbakelegges

- mellom punktet der varene lastes og den nærmeste, egnede jernbanestasjon for lasting for den innledende strekningen og mellom den nærmeste, egnede jernbanestasjon for lossing og punktet der varene losses for den avsluttende strekningen, eller*
- innenfor en radius på høyst 150 km i luftlinje fra laste- eller lossehavnen.*

Ettersom denne bestemmelsen begrenser tillatt kjørelengde på veg i forbindelse med transport på sjø og innenlands vannveg til 150 km, har man i definisjonen i 96/53/EF tilføyd et ekstra punkt som i praksis tillater at man kjører den avstanden som er nødvendig for å nå nærmeste egnede terminal på samme måte som for transport med jernbane. Dette skjer ved at man tillater en *kjørelengde* på 150 km kjørt på veg istedenfor en radius fra havnen på maksimalt 150 km, og denne strekningen kan overskrides dersom det er nødvendig for å nå nærmeste egnede transportterminal.

Vektbestemmelsene er ikke begrenset til 45-fots containere, de gjelder også transport av 40-fots container og to 20-fots containere. I og med at våre nasjonalt tillatte vogntogvekter allerede er større enn de nye bestemmelsene i Vedlegg I pkt. 2.2.2 foreskriver, får disse bestemmelsene ingen betydning for norsk regelverk. Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 1 annet punktum sikrer at for det tilfelle at et vogntog i internasjonal transport kan påberope seg vektene som tillates i direktivet på veger som i gjeldende vegliste står i Bk10/50 tonn med tillatt vogntoglengde 19,50 meter.

Vegdirektoratet foreslår å innta en definisjon av «intermodal transport» i § 5-2 ny bokstav l, og mener en forenklet versjon av direktivteksten vil være tilstrekkelig. Vegdirektoratet tolker blant annet henvisningene til tillatte vekter her som et uttrykk for at Kommisjonen ikke ønsker å pålegge medlemsstater som begrenser tillatt totalvekt til 40 tonn å godta at det kjøres med større totalvekt over lengre avstander. I medlemsstater som tillater større totalvekt enn 42 og 44 tonn for henholdsvis 5- og 6-akslet semitrailervogntog kan Vegdirektoratet ikke se noen grunn til å knytte adgangen til å overstige 150 km til vogntogenes vekt. Ettersom vektbestemmelsene ikke er relevante for norsk regelverk, mener vi også det tilstrekkelig å påpeke at «intermodal transport» er begrenset til å gjelde transport av containere og vekselflak. Adgangen til å transportere 45-fots containere med noe større lengde i slik transport vil reguleres gjennom § 5-5 nr. 5.

Vi foreslår derfor følgende definisjon av «intermodal transport» i § 5-2 ny bokstav l:

l. «intermodal transport»: transport av containere eller vekselflak

1. i kombinert transport, definert i artikkel 1 i rådsdirektiv 92/106/EØF, eller
2. ved transport på vannvei, forutsatt at den innledende eller avsluttende strekningen på veg ikke overstiger 150 km. Større avstand tillates kjørt på veg for å nå den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten.

3. For intermodal transport kan den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten være plassert i en annen medlemsstat enn medlemsstaten der forsendelsen ble lastet eller losset.

2.2 Definisjoner av «alternativt drivstoff» og «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff»

I artikkel 2 nytt femtende og sekstende strekpunkt gis det definisjoner av «alternativt drivstoff» og «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff». Definisjonene er som følger:

- «alternativt drivstoff»: drivstoff eller kraftkilder som i hvert fall delvis tjener som en erstatning for fossile oljekilder i energiforsyningen til transport, som potensielt kan bidra til avkarbonisering og til å forbedre transportsektorens miljøprestasjon, og som består av
 - a) elektrisitet forbrukt i alle typer kjøretøyer,
 - b) hydrogen,
 - c) naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass, CNG) og flytende form (flytende naturgass LNG)
 - d) flytende petroleumsgass (LPG)
 - e) mekanisk energi fra lagring om bord / kilder om bord, herunder spillvarme,
- «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff» en motorvogn som helt eller delvis bruker et alternativt drivstoff og som er godkjent i samsvar med direktiv 2007/46/EF

Definisjonene angir hvilke krav som skal være oppfylt for at de nye vektbestemmelsene i artikkel 10c og vedlegg I pkt. 2.3.1, 2.3.2 og 2.4 kan påberopes. Uttrykket «alternativt drivstoff» har bare relevans for å presisere hvilke drivstoffer som aksepteres for at kjøretøyet skal kunne anses som et «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff».

I tillegg til å angi hvilke typer drivstoff som anses som alternative og hvilke kjøretøy som kan anses for å bruke alternativt drivstoff, er direktivbestemmelsen også en «fanebestemmelse» om hvilken utvikling man ønsker for transportsektoren. Vegdirektoratet mener det er tilstrekkelig å innta i norsk regelverk de delene av definisjonene som er nødvendige for å identifisere hvilke kjøretøy som kan påberope seg de nye vektbestemmelsene. Vi foreslår derfor å gi følgende definisjon i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 ny bokstav l:
«Kjøretøy som bruker alternativt drivstoff»: motorvogn som helt eller delvis bruker ett av følgende drivstoff:

1. elektrisitet forbrukt i alle typer kjøretøyer,
2. hydrogen,
3. naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass, CNG) og flytende form (flytende naturgass LNG)
4. flytende petroleumsgass (LPG)
5. mekanisk energi fra lagring om bord / kilder om bord, herunder spillvarme

2.3 Endrede vektbestemmelser

2.3.1 Økning av tillatte vekter – grunnleggende forutsetninger

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-1 understreker at kjøretøy må ikke brukes eller tillates brukt med større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og last på tilhengerfeste enn det er registrert for. Denne begrensningen gjentas i § 5-4 nr. 1, 2 og 3, hvor det påpekes at aktuell aksellast, totalvekt for enkeltkjøretøy og totalvekt for vogntog eventuelt begrenses av hva som er oppgitt i kjøretøyenes vognkort. For at de vektene som er gitt i § 5-4 skal kunne påberopes, må kjøretøyet/ene dermed være godkjent for slike vekter. For eksempel vil det ikke være tillatt med aksellast 10 t på en Bk10-veg for en aksel som kun er godkjent for aksellast 8 tonn.

Hvilke vekter et kjøretøy kan godkjennes for, følger i sin tur av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil jf. forordning 1230/2012. Forordningens artikkel 5 nr. 2 jf. artikkel 3 nr. 1 tillater ikke at medlemsstater godkjenner et kjøretøy for vekter ut over hva fabrikanten har oppgitt at kjøretøyet er konstruert for, verken ved registrering eller for bruk. For eksempel vil mange to-akslede busser fra fabrikantens side være angitt som konstruert for totalvekt 19 tonn. Med mindre fabrikanten utsteder ny dokumentasjon på at bussen er konstruert for større vekt, kan medlemsstaten ikke godkjenne kjøretøyet teknisk for høyere vekt selv om regelverket for *bruk* endres for å tillate totalvekt for eksempel 19,5 eller 20 tonn.

Forslagene innebærer ingen endringer i tillatte aksellaster. Økningene i tillatt totalvekt vil måtte fordeles innenfor tillatte aksellaster i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 1.

Vegdirektoratet vil også påpeke at endringene som her foreslås kun gjelder med hensyn til tillatte vekter i forskrift om bruk av kjøretøy. Endringsbestemmelsene i direktivet berører ikke teknisk klassifisering av kjøretøyene (i for eksempel N1 / N2) og ikke førerkortklassene.

2.3.2 Generelt om økning av tillatt totalvekt for kjøretøy som bruker alternative drivstoff

2.3.2.1 Vektøkningens størrelse

Ny artikkel 10b sier at største tillatte totalvekt for kjøretøyer som bruker alternative drivstoff, er gitt i vedlegg I punkt 2.3.1, 2.3.2 og 2.4. Av disse punktene fremgår det at tillatt totalvekt «økes med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, høyst 1 tonn». Det er dermed ikke slik at enhver motorvogn med alternativt drivstoff får økt sin tillatte totalvekt med 1 tonn. I forslag til revidert forordning 1230/2012 artikkel 5 nytt nr. 6 presiseres det at «den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien» betyr vekten av batterier for fremdrift og av gasstanker. Tillatt totalvekt økes altså med vekten av dette utstyret med inntil 1 tonn. Dersom batterier/gasstanker veier 500 kg, blir tillatt totalvekt for denne motorvognen den største tillatte totalvekten i direktivets vedlegg I

og i medlemsstaten for den aktuelle motorvogntypen pluss 500 kg. Bestemmelsen er ikke ment å gi slike motorvogner en konkurransefordel i forhold til vanlige dieseldrevne kjøretøy.

Vegdirektoratet vil for øvrig understreke at dette kun vil gjelde motorvogner som oppfyller de kravene som ellers gjelder for å kunne ha den maksimalt tillatte totalvekten i direktivets vedlegg I og i medlemsstaten.

Hvor stor den ekstra vekten er skal i henhold til 96/53/EF ny artikkel 10b, angis i «det offisielle beviset som kreves i samsvar med artikkel 6».

Vektøkningene som foreslås i det følgende vil kun gjelde for veger i Bk10/50. På veger i lavere bruksklasser tilsvarer tillatt totalvekt for 2- og 3-akslede motorvogner i de aller fleste tilfeller summen av tillatte aksellaster, slik at aksellastene vil være den begrensede faktoren. Dersom tillatt totalvekt skal økes på slike veger må det først gjennomføres en større utredning hvor konsekvensene av økte *aksellaster* kartlegges.

2.3.2.2 Hvordan det fremgår at kjøretøyet kan ha økt tillatt totalvekt og utstedelse av dokumentasjon på dette

Av artikkel 10b annet ledd fremgår det at «Den ekstra vekt som kreves for kjøretøyer som bruker alternativt drivstoff, skal fastsettes på grunnlag av den dokumentasjon som produsenten framlegger når det berørte kjøretøyet godkjennes. Den ekstra vekten skal angis i det offisielle beviset som kreves i samsvar med artikkel 6.»

96/53/EF artikkel 6 nr. 1 krever at

Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at de kjøretøyer omhandlet i artikkel 1 som er i samsvar med dette direktiv, er utstyrt med et av bevisene nevnt i bokstav a), b) og c):

a) en kombinasjon av følgende to skilt:

- et «fabrikantskilt» utformet og festet i samsvar med direktiv 76/114/EØF,*
- et skilt som viser dimensjoner i samsvar med vedlegg III, og som er utformet og festet i samsvar med direktiv 76/114/EØF,*

b) et enkelt skilt som er utformet og festet i samsvar med direktiv 76/114/EØF og inneholder de samme opplysninger som de to skiltene nevnt i bokstav a),

c) et enkelt dokument utstedt av vedkommende myndigheter i den medlemsstat der kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk. Dokumentet skal inneholde de samme rubrikker og opplysninger som skiltene nevnt i bokstav a). Det skal være oppbevart forsvarlig, på et sted som er lett tilgjengelig for kontroll.

Vektrubrikken på denne platen kan erstattes med vektrubrikkene på fabrikkasjonsplate i henhold til forordning 19/2011 som erstatter direktiv 76/114/EØF. Platen skal ikke utstedes dersom kjøretøyet har for store vekter og /eller dimensjoner i forhold til det tillatte i direktiv 96/53/EF. Slik plate har ingen dedikert plass for å angi vekten av alternativ drivstoffteknologi. Dette vil framkomme indirekte ved at tillatt totalvekt for bruk i Norge / Europa er høyere enn normalt. Slike vektplater anvendes ikke i Norge, og Statens vegvesen utsteder ikke dokument som omtalt i bokstav c.

Forordning 1230/2012 om masser og dimensjoner ved godkjenning artikkel 5 pålegger godkjenningsmyndigheten i medlemsstaten å fastsette tillatte vekter (bruksvekter) for nasjonal og internasjonal transport, før kjøretøyet kan registreres. De tillatte vektene kan ikke være større enn de tekniske vektene som er oppgitt av fabrikanten. De tekniske vektene er hva fabrikanten har oppgitt som de vekter kjøretøyet er *konstruert for*, mens vektene ved bruk er de største vektene kjøretøyet tillates brukt med i henhold til medlemsstatens nasjonale bestemmelser om tillatte vekter for bruk på offentlig veg. I Norge har man imidlertid valgt å sette de tillatte vektene som vises i vognkortet lik de tekniske vektene. Det fremgår derfor ikke av godkjenningen i Norge hva som vil være tillatt aksellast og totalvekt for det enkelte kjøretøy på offentlig veg.

96/53/EF forutsetter at hvor mye mer enn den alminnelig tillatte totalvekten den elektriske/gassdrevne/hybride motorvognen kan ha, skal fremgå av angivelsen av tillatt totalvekt i bruk på fabrikantskilt eller tilsvarende dokument jf. direktivets artikkel 6. Disse skal angis i henholdsvis venstre og høyre kolonne på skiltet som beskrives i 96/53/EF artikkel 6. I Norge er det imidlertid vanlig at de tekniske vekter fabrikanten har oppgitt angis både i høyre og venstre kolonne. Dersom vi i Norge hadde benyttet skiltet, ville vektene vært satt opp slik fordi vi ikke godkjenner for vekter ved registrering/bruk. Av denne grunn vil kjøretøy som bruker alternativt drivstoff som registreres i Norge inntil videre få oppgitt sin største tillatte totalvekt i et dokument som utstedes av Statens vegvesen, som en forenklet versjon av dokument som beskrevet i 96/53/EF artikkel 6 nr. 1 bokstav c. For kjøretøy registrert i andre land vil vi benytte vektene som angis på merkeplaten.

For å påberope seg de nye vektbestemmelsene for kjøretøy som benytter alternativt drivstoff er det altså ikke tilstrekkelig at kjøretøyet benytter alternativt drivstoff, og heller ikke at vekten av tanker o.l. er oppgitt i produsentens spesifikasjoner. Vektene må være angitt i et dokument som skal følge kjøretøyet og fremvises ved vektkontroll. Vegdirektoratet vil i løpet av sommeren komme tilbake med mer informasjon om hvordan aktører som ønsker å benytte seg av de nye vektreglene skal gå frem for å få utstedt slik dokument.

Forordningen er i skrivende stund under revisjon for å tilpasses de nye bestemmelsene i 96/53/EF. Forordningens artikkel 5 om største tillatte masser ved registrering og bruk foreslås tilføyd et nytt punkt 6 som tillater at tillatt totalvekt ved registrering og bruk kan økes med inntil 1 tonn for (treakslede) motorvogner som bruker alternativt drivstoff. Den foreslåtte bestemmelsen angir nærmere hva som kan utgjøre det ekstra tonnet, som enten a) vekten av batteriet som brukes for fremdrift eller b) vekten av tanken til kjøretøy som bruker hydrogen eller naturgass som drivstoff.

2.3.2.3 Håndhevelse og sanksjonering

Dersom kjøretøyets totalvekt overskrider det alminnelig tillatte i henhold til totalvektstabellen i § 5-4 nr. 2 for Bk10/50, må kontrollørene undersøke i kjøretøyets vognkort eller ved oppslag i Autosys om dette kjøretøyets kan påberope seg de nye fotnotene i § 5-4 nr. 2 og i så fall hvor mange kg som kan legges til den vekten som oppgis i tabell 2.

For motorvogner hvor informasjonen fremgår av enten merkeplate eller tilsvarende dokument, må kontrollørene undersøke der hva som er tillatt totalvekt for dette kjøretøyet.

Eventuelle overlastgebyr beregnes med utgangspunkt i den tillatte totalvekten som følger av vognkortmerknad, eller på merkeplate eller dokument jf. 96/53/EF artikkel 6 nr. 1 for kjøretøy registrert i andre land.

2.3.3 Kjøretøy som bruker alternative drivstoff

2.3.3.1 Toakslet motorvogn som ikke er buss

For noen typer kjøretøy ligger tillatt totalvekt i Norge allerede 1 tonn over direktivets tillatte totalvekt. En av disse er 2-akslede motorvogner som ikke er buss, som i dag tillates i Norge med tillatt totalvekt 19 tonn, mot 18 i EU. Vi er altså ikke pålagt å øke tillatt totalvekt for slike motorvogner. Tillatt totalvekt for 2-akslede busser foreslås økt uavhengig av om de benytter alternativt drivstoff. Endringen er nærmere omtalt i punkt 2.3.4.

Ettersom toakslede motorvogner som benytter alternativt drivstoff allerede kan ha den totalvekten som kreves i de nye bestemmelsene i direktivet, vil Vegdirektoratet i denne omgang ikke foreslå å øke tillatt totalvekt for toakslet motorvogn som ikke er buss. Vi ber likevel om høringsinstansenes synspunkter på hvorvidt det finnes to-akslede lastebiler som vil kunne dra nytte av en eventuell økning i tillatt totalvekt på inntil 1 tonn for å kompensere for vekt av batterier, gasstanker eller lignende.

2.3.3.2 Treakslet motorvogn uten og med 19-tonnsboggi

I direktivet avhenger tillatt totalvekt for 3-akslet motorvogn av fjæring og hjulutrustning på drivende aksler.

Treakslet motorvogn som enten har drivaksel med tvillinghjul og luftfjæring/tilsvarende fjæring, eller drift på to aksler og tvillinghjul på begge disse akslene og aksellast på hver av akslene maksimalt 9,5 t, har tillatt totalvekt 26 tonn. Hvis disse vilkårene ikke er oppfylt, er tillatt totalvekt 25 tonn. Siden kravene for å kunne ha totalvekt 26 tonn i direktivet tilsvarer kravene for å kunne ha boggilast 19 tonn, vil vi for enkelhets i fortsettelsen henvise til motorvogn som kan ha boggilast 19 tonn.

For treakslede motorvogner som ikke kan ha boggilast 19 tonn, pålegger direktivet medlemsstatene å tillate totalvekt inntil 25 tonn + inntil 1 tonn ekstra vekt.

For treakslede motorvogner som kan ha boggilast 19 tonn pålegger direktivet oss å tillate totalvekt 26 tonn + inntil 1 tonn ekstra vekt.

I norsk regelverk er tillatt totalvekt for alle treakslede motorvogner 26 tonn uavhengig av om de kan ha boggilast 18 eller 19 tonn. For motorvogner som ikke kan ha boggilast 19 tonn er vi derfor ikke pålagt å øke tillatt totalvekt ut over hva som allerede tillates i dag. For motorvogner som kan ha 19 tonns boggilast, må vi øke tillatt totalvekt til inntil 27 tonn.

Vegdirektoratet foreslår i denne omgang kun å øke tillatt totalvekt for motorvogn med 19-tonnsboggi. Etter hva Vegdirektoratet erfarer har alle treakslede busser både tvillinghjul og luftfjæring, slik at slike busser med alternativt drivstoff vil kunne dra fordel av en adgang til å ha inntil 1 tonn ekstra totalvekt. Vi antar at dette vil være tilfelle for de fleste lastebiler og nyttekjøretøy også, men for det tilfelle at det vil forekomme gass- eller hybridløsninger som ikke oppfyller kravene til 19 tonn boggilast, ber vi om høringsinstansenes tilbakemelding om dette.

2.3.3.3 Leddbuss

Tillatt totalvekt for (treakslet) leddbuss er 28 tonn både i EU-regelverket og vårt nasjonale regelverk. Tillatt totalvekt for leddbuss med alternativt drivstoff må derfor endres til 28 tonn + inntil 1 tonn ekstra vekt, altså inntil 29 tonn.

2.3.3.4 Fireakslet motorvogn

Direktivet krever ikke at tillatt totalvekt økes for 4-akslede motorvogner. Vegdirektoratet antar at dette skyldes at direktivet kun regulerer tillatte totalvekter i internasjonal transport, og at 4-akslede motorvogner i all hovedsak benyttes til spesialiserte innenlands transportoppdrag. Vegdirektoratet forstår det som at Kommisjonen overlater til medlemsstatene å avgjøre hvorvidt de ønsker å øke tillatt totalvekt for slike motorvogner. Svært mange av de 4-akslede bilene i Norge (og Norden) har én foraksel og en trippelaksel bak. Denne kombinasjonen er egentlig ikke regulert i direktivet da det ikke angir vekter for trippelboggi på motorvogn.

Vegdirektoratet er usikre på hvorvidt det er hensiktsmessig å gi nasjonale regler som også øker tillatt totalvekt for 4-akslede motorvogner som bruker alternativt drivstoff med inntil 1 tonn. Dette særlig fordi 4-akslet motorvogn som på grunn av akselavstand og/eller hjulutrustning er likestilt med 3-akslet motorvogn, vil få *lavere* tillatt totalvekt enn en tilsvarende 3-akslet motorvogn. På den ene siden gir det bedre sammenheng i regelverket dersom tillatt totalvekt også økes for slike motorvogner. På den andre siden er vi usikre på om det finnes eller i nær fremtid vil bli aktuelt med 4-akslede motorvogner som bruker alternative drivstoffer og om det er noe reelt behov for å bestemme som øker tillatt totalvekt for slike kjøretøy. Videre antar vi at dersom valget står mellom en 3-akslet og en 4-akslet motorvogn med samme tillatte totalvekt heller velger den 3-akslede da denne har lavere egenvekt og dermed høyere nyttelast.

Når det gjelder 4-akslede motorvogner generelt, krever disse ofte også krever mer kraft og at alternativ drivstoff av den grunn foreløpig ikke alltid er like egnet. På sikt vil dette antakelig endre seg.

I denne omgang foreslår vi derfor ikke å øke tillatt totalvekt for 4-akslede motorvogner som benytter alternativt drivstoff. Vi ber imidlertid om bransjens tilbakemelding om hvorvidt det finnes eller forventes utviklet 4-akslede motorvogner som vil kunne dra nytte av en eventuell økning i tillatt totalvekt på et senere tidspunkt.

2.3.3.5 Vogntog

Gjennom endringsdirektivet er tillatt totalvekt for motorvogner som helt eller delvis drives av alternativt drivstoff økt med 1 tonn. De tillatte totalvektene for EU-vogntog hvor slike motorvogner inngår økes imidlertid ikke. I realiteten er det heller snakk om at 1 tonn flyttes fra tilhengeren til bilen.

I konsekvensutredningen som fulgte Kommisjonens forslag fra 2013² ble det påpekt at det i hovedsak er «urban» og «inter-urban» transport som vil benytte alternativt drivstoff, og at tyngre lastebiler og turbusser ikke er egnet for slike drivsystemer. Dette forklarer antakelig både hvorfor det ikke foreslås økning i tillatt totalvekt for 4-akslede motorvogner og for vogntog.

Vegdirektoratet mener at det i denne omgang er mest hensiktsmessig å *ikke* øke tillatt totalvekt for vogntog hvor det inngår en motorvogn som får sin tillatte totalvekt økt. Vi ber om høringsinstansenes syn på hvorvidt det i overskuelig fremtid kan være aktuelt å benytte motorvogn som benytter alternativt drivstoff i vogntog som i dag har tillatt totalvekt 50 tonn.

2.3.4 Toakslede busser uavhengig av drivstofftype

Tillatt totalvekt for 2-akslet buss er i dag 18 tonn i direktivet og 19 tonn i norsk regelverk. Endringsdirektivet setter største tillatte totalvekt for toakslet buss til 19,5 tonn. For å være i samsvar med de nye bestemmelsene i direktivet må tillatt totalvekt økes med 0,5 tonn. Tillatte aksellaster vil ikke økes ut over det som tillates i dag.

I direktivet har man økt tillatt totalvekt med 1,5 tonn. En tilsvarende økning i vårt norske regelverk ville innebære at tillatt totalvekt økes fra 19 til 20,5 tonn. Vegdirektoratet mener at det i denne omgang er hensiktsmessig å kun øke tillatt totalvekt til 19,5 tonn. En toakslet buss vil ha tillatt aksellast i bruk 10 t på foraksel og 11,5 t på drivaksel (=21,5 t). Teknisk har de normalt ikke mer enn 8 t tillatt foraksellast, som kan gi teknisk tillatt totalvekt 19,5 tonn. I noen tilfeller kan de riktignok ha foraksellast 9 tonn, men Vegdirektoratet antar at dette gjelder et såpass begrenset antall at det ikke er behov for å øke tillatt totalvekt ut over 19,5 tonn. Vi ber imidlertid om høringsinstansenes tilbakemelding på hvorvidt det finnes busser i dag eller forventes utviklet busser som vil ha slike tekniske vekter at de kan nyttiggjøre seg av høyere tillatt totalvekt enn 19,5 tonn.

Det kan spørres om 2-akslede busser som benytter alternativt drivstoff bør få sin tillatte totalvekt økt med inntil 1 tonn i tillegg til den alminnelige økningen til 19,5 tonn. Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på hvorvidt det er behov for å øke tillatt totalvekt for toakslede busser som benytter alternativt drivstoff til 19,5 tonn + inntil 1 tonn.

En grunnleggende forutsetning vil selvsagt være at bussen er teknisk godkjent for de vektene den ønskes benyttet med. Mange av bussene i trafikk i dag er kun teknisk godkjent

² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SWD:2013:0108:FIN:EN:PDF>

for totalvekt 19 tonn. Disse vil ikke kunne benyttes med høyere totalvekt med mindre det utstedes ny dokumentasjon fra fabrikanten på høyere totalvekt og det utstedes ny godkjenning for bussen i henhold til den nye dokumentasjonen.

Forskriftsendringen vil gjennomføres ved rubrikken for motorvogn med 2 aksler i totalvektstabellen for enkeltkjøretøy i § 5-4 nr. 2 splittes i en rubrikk for buss med 2 aksler og en for øvrige motorvogner med 2 aksler. Ettersom tillatt totalvekt på BkT8, Bk8 og Bk6 tilsvarer summen av tillatte aksellaster vil endringen i denne omgang kun gjelde for veger i Bk10/50.

2.3.5 Intermodale transportoperasjoner

Direktivets vedlegg I punkt 2.2.2 bokstav c har til nå satt tillatt totalvekt for 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet semitrailer som transporterer en 40-fots ISO-container i kombitransport til 44 tonn. Bokstav c er nå erstattet av ny bokstav c og d som istedenfor å henvise til 40-fots ISO-container i kombinert transport viser til transport av en eller flere containere eller vekselflak med lengde inntil 45 fot i intermodal transport som definert i artikkel 2 nytt syttende strekpunkt. Ny bokstav c og d lyder som følger:

- c) 2-akslet motorvogn med 3-akslet semitrailer som, under transport med ulike transportsystemer, transporterer én eller flere containere eller vekselflak, med en største lengde på opptil 45 fot: 42 t
- d) 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet semitrailer som, under transport med ulike transportsystemer, transporterer én eller flere containere eller vekselflak, med en største lengde på opptil 45 fot: 44 t

Ettersom vi nasjonalt allerede tillater høyere totalvekt for 5- og 6-akslet semitrailervogntog enn angitt i disse bestemmelsene, er det ikke behov for å endre forskrift om bruk av kjøretøy for å implementere disse bestemmelsene.

Våre nasjonale vektbestemmelser er imidlertid strengere enn direktivets på ett punkt: totalvektstabellene i § 5-4 nr. 3 krever gitte minsteavstander for at vektene i tabellen skal kunne påberopes. Av denne grunn gir § 5-3 nr. 1 en bestemmelse om at kjøretøy og vogntog i internasjonal transport som overholder bestemmelsene som gis i 96/53/EF er tillatt på veger i Bk10/50 19,50. Denne bestemmelsen vil også fange opp tillatte vekter ved transport av container og vekselflak i internasjonal, intermodal transport.

2.4 Justert ordlyd for temperaturregulerte kjøretøy

Dagens norske bestemmelse om tillatt bredde for temperaturregulerte kjøretøy i § 5-4 nr. 4 bokstav b sier at «For kjøretøy med skappåbygg – fast eller avtagbart – spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur hvor hver sidevegg inklusive isolasjon er minst 45 mm tykk, er største tillatte bredde 2,60 meter på veger som ellers er tillatt for 2,55 meter».

Denne ordlyden er ikke helt i samsvar med direktivets ordlyd hva gjelder hvilke kjøretøy som anses som temperaturregulerte. Definisjonen i artikkel 2 syvende strekpunkt beskriver et

«temperaturregulert kjøretøy» som «ethvert kjøretøy hvis faste eller avtakbare påbygg er spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur, og hvis sidevegger, med isolasjon, hver er minst 45 mm tykke».

I tillegg er Vedlegg I pkt. 1.2 nå endret slik at det ikke er «temperaturregulerte kjøretøy» som sådan som tillates å ha bredde 2,60 m, men «overbygninger på temperaturkontrollerte kjøretøyer eller temperaturkontrollerte containere eller vekselflak som transporteres av kjøretøyer». Endringen betyr at det ikke lenger bare er temperaturregulerte *påbygg* som kan ha bredde 2,60 m, men også temperaturregulerte containere og vekselflak. Våre nasjonale breddebestemmelser må derfor endres for å være i samsvar med direktivet. Vi vil beholde formuleringen «skappåbygg» inntil det blir avklart om direktivet tillater at også temperaturregulerte tankpåbygg kan ha bredde 2,60 m. § 5-4 nr. 5 bokstav b vil derfor vise til «kjøretøy med faste og avtakbare skappåbygg, containere og vekselflak». Endringene får ingen betydning med tanke på hvilket utstyr som skal måles med i kjøretøyenes bredde jf. forordning 1230/2012 vedlegg I tillegg 1 tabell II.

3. Transport av 45-fots containere

3.1 Gjeldende norsk regelverk og praksis

Tillatt lengde for semitrailervogntog, både med skap og de som transporterer containere og vekselflak, er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4. Tillatt vogntoglengde er i henhold til bokstav a tabell 4 17,50 m. Tillatt lengde for semitrailerer reguleres av nr. 4 bokstav b pkt. 2 og 3 som krever at avstanden målt mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt målt langs senterlinjen ikke skal overstige 12,00 meter og at den horisontalt målte avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende ikke skal overstige 2,04 meter.

45-fots containere overstiger den alminnelig tillatte lengden for containere som transporteres på semitrailer med ca. 15 cm på grunn av såkalte «twist-locks» som benyttes til å sikre containerne under sjøtransport.

Transport av 45-fots containere reguleres i dag i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 5. Denne bestemmelsen tillater at

På motorvogn og semitrailer i innenlands transport av 45-fots container med delbart gods direkte fra eller til skip eller jernbane og frem til bestemmelsesstedet tillates en større avstand enn 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning. Største tillatte lengde for motorvogn med semitrailer som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a skal ikke overskrides. Slik transport er kun tillatt mellom nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted. Transport av tom 45-fots container mellom bestemmelsessted og lagringsplass er likevel tillatt.

I tillegg ga Vegdirektoratet høsten 2015 en generell dispensasjon som også tillater at når 45-fots containere transporteres med sidelastere, kan vogntoget ha lengde inntil 18,60 m. Forutsetningen er at vogntoget kan kortes inn til de alminnelig tillatte lengdene når det ikke

transporterer slik containere, og at semitrailerens underkjøringshinder kan trekkes ut slik at det er plassert maksimalt 40 cm fra sidelasterens bakkant.

3.2 Direktivets bestemmelse om tillatt lengde ved transport av 45-fots containere

3.2.1 Ny direktivbestemmelse

Til nå har adgangen til å transportere 45-fots containere på veg i ikke vært tillatt i henhold til direktivet, men likevel vært akseptert at medlemsstatene har tillatt slik transport gjennom sine nasjonale lovverk på bakgrunn av en fortolkning fra Kommisjonen avgitt i 2006.

I endringsdirektiv 2015/719/EU tilføyes imidlertid 96/53/EF en ny artikkel 10c som eksplisitt regulerer transport av 45-fots containere på veg. Denne uttaler at

De største lengdene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I, med forbehold, dersom det er relevant, for artikkel 9a nr. 1, og største avstand fastsatt i nr. 1.6 i vedlegg I, kan overstiges med 15 cm av kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som transporterer containere eller vekselflak på 45 fot, tomme eller lastet, forutsatt at transporten av de berørte containerne eller vekselflakene er del av en transport med ulike transportsystemer.

Bestemmelsen innebærer at de tillatte lengdene i direktivets punkt 1.1 (total lengde) og 1.6 (avstand fra king-pin til bakerste utvendige punkt på semitrailer) kan overstiges med 15 cm. Ved transport av 45-fots containere i intermodal transport kan avstand fra king-pin til bakerste punkt på semitrailer dermed være 12,15 cm, mens den tillatte totale lengden for Norges vedkommende vil være $17,50 + 15 \text{ cm} = 17,65 \text{ m}$. Bestemmelsen nevner ikke avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på lastbæreren i vedlegg I pkt. 4.4, som betyr at denne ikke skal overstige 2,04 m.

3.2.2 Implementering av direktivbestemmelsen i norsk regelverk

3.2.2.1 Transporten er tillatt som ledd i en intermodal transportoperasjon

Dagens norske bestemmelse tillater slik transport direkte til eller fra skip eller jernbane. Den nye direktivbestemmelsen tillater transport av 45-fots containere dersom transporten er ledd i en «intermodal transport». Som beskrevet i punkt 2.1.2 er «intermodal transport» definert i direktivets artikkel 2 syttendeende strekpunkt. § 5-5 nr. 5 vil også benytte uttrykket «intermodal transport», som defineres i § 5-2 bokstav m.

96/53/EF artikkel 2 nytt syttende strekpunkt definerer transport med ulike transportsystemer», altså intermodal transport, som en transport som oppfyller kravene til kombinert transport i direktiv 92/106/EØF artikkel 1. Dette betyr at så lenge transport at en 45-fots container faller inn under regelverket om kombinert transport, er den uten videre tillatt. Som beskrevet i punkt 2.1.2 av 96/53/EF artikkel 2 nytt syttende strekpunkt favner begrepet «intermodal transport» noe videre enn «kombinert transport» ved at også enkelte transporter som ikke faller inn under regelverket om kombinert transport kan påberope seg

de samme rettighetene med hensyn til tillatte vekter og dimensjoner. I forbindelse med transport av 45-fots containere betyr dette at avstandsbegrensningen som gjelder for kombinert transport på vannveg og veg kan overskrides for å nå nærmeste egnede transportterminal for den planlagte tjenesten.

Ettersom dagens norske regel presiserer at transport av 45-fots containere kun er tillatt «mellom nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted», betyr direktivets formuleringer i praksis at transport av 45-fots containere vil være tillatt på mer eller mindre de samme vilkårene som i dag. For å sikre at våre nasjonale bestemmelser er i samsvar med direktivet vil vi imidlertid benytte direktivets beskrivelse av hvilke transporter som tillates.

Selv om direktivet tilsynelatende ikke gir særlige bestemmelser om transport av *tomme* 45-fots containere, anser Vegdirektoratet at vi har anledning til å fortsatt ha vår særnorske bestemmelse om at tomme 45-fots containere kan transporteres mellom laste/lossested og lagringssted kan opprettholdes. Bestemmelsen gir ingen konkurransevridding og er etter hva vi forstår en forutsetning for at intermodal transport av slike containere skal finne sted.

3.2.2.2 Justeringer i formuleringen av tillatte lengder

Den alminnelige bestemmelsen om transport av 45-fots containere må derfor endres for å samsvare med direktivet. Dagens norske bestemmelse angir ikke hvor mye containeren tillates å overskride begrensningen på 12,00 m fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning. I direktivets nye bestemmelse om transport av 45-fots containere er dette spesifisert som 15 cm. § 5-5 nr. 5 må derfor endres for å reflektere dette. I tillegg tillater direktivbestemmelsen at tillatt vogntoglengde overskrides med 15 cm, som med det norske unntaket som tillater større lysåpning betyr at tillatt vogntoglengde vil være 17,65 m. Dette innebærer en endring fra dagens regel om at alminnelig tillatt vogntoglengde for semitrailervogntog ikke skal overskrides. Avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitrailerens skal som i dag ikke overstige 2,04 cm.

3.2.2.3 Grensekryssende transport

I direktivets definisjon av intermodal transport fremgår det at nærmeste egnede terminal kan være i et annet land. Dette får to konsekvenser. For det første kan transport av 45-fots containere krysse grenser mellom EUs medlemsstater. For det andre vil transportørene være *pålagt* å benytte nærmeste egnede terminal selv om denne befinner seg i en annen medlemsstat.

3.3 Transport av 45-fots containere med sidelastere

3.3.1 Bakgrunn

Vegdirektoratet utstedte i november 2015 en generell dispensasjon for transport av 45-fots containere med sidelastere med total lengde inntil 18,60 meter. Dispensasjonen ble gitt på bakgrunn av at inntil direktiv 2015/719/EU implementeres, gir Kommisjonen arbeids-

dokument fra 2006 medlemsstatene adgang til å tillate større lengder enn angitt i direktivets vedlegg I ved transport av slike containere, uten å sette begrensninger på hvilke lengder som kan tillates.

De nye bestemmelsene for transport av 45-fots containere som er tilføyd 96/53/EF gjennom endringsdirektiv 2015/719/EU, vil gjøre det tilnærmet umulig å transportere 45-fots containere med sidelastere. Dersom dette fortsatt skal være tillatt i Norge må det finnes et handlingsrom i direktivets unntaksbestemmelser som gir oss mulighet til å ha bestemmelser som tillater slik kjøring, også etter at endringsdirektivet er implementert i norsk rett.

3.3.2 Ny artikkel 10c og utfordringer med hensyn til norske forhold

I endringsdirektiv 2015/719/EU tilføyes imidlertid 96/53/EF en ny artikkel 10c som eksplisitt regulerer transport av 45-fots containere på veg. Denne uttaler at

De største lengdene fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I, med forbehold, dersom det er relevant, for artikkel 9a nr. 1, og største avstand fastsatt i nr. 1.6 i vedlegg I, kan overstiges med 15 cm av kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som transporterer containere eller vekselflak på 45 fot, tomme eller lastet, forutsatt at transporten av de berørte containerne eller vekselflakene er del av en transport med ulike transportsystemer.

Bestemmelsen innebærer at de tillatte lengdene i direktivets punkt 1.1 (total lengde) og 1.6 (avstand fra king-pin til bakerste utvendige punkt på semitraileren) kan overstiges med 15 cm. Ved transport av 45-fots containere i intermodal transport kan avstand fra king-pin til bakerste punkt på semitraileren dermed være 12,15 cm, mens den tillatte totale lengden for Norges vedkommende vil være $17,50 + 15 \text{ cm} = 17,65 \text{ m}$. Bestemmelsen nevner ikke avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på lastbæreren i vedlegg I pkt. 4.4, som betyr at denne ikke skal overstige 2,04 m.

Med tanke på dagens behov og praksis er disse bestemmelsene problematiske ettersom de i realiteten umuliggjør transport av 45-fots containere med sidelastere. Slikt utstyr vil, med noen få unntak, tilføre mer enn 15 cm til den totale vogntoglengden og fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning. Etter hva Vegdirektoratet forstår, finnes det dermed ingen sidelastere som kan benyttes til å transportere 45-fots containere uten å komme i strid med direktivet. Vi er kjent med at det produseres utstyr som gjør det mulig å transportere en 45-fots container med sidelastere, som ikke gir total vogntoglengde over 17,50 m og som heller ikke gir større lengde fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning enn 12,00 m, men slikt utstyr vil gi større avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitraileren enn 2,04 m.

3.3.3 Mulig handlingsrom innenfor det EØS-rettslige regelverket

Transporten har tidligere vært mulig gjennom en fortolkning fra Kommisjonen³ om at transport av 45-fots containere på semitrailere med noe større lastlengde og total lengde

³ SEC(2006) 1581 COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT on the continuous carriage of 45' containers in national road transport

enn tillatt i henhold til direktivets vedlegg I kan anses som tillatt fordi lastlengden ikke overskrider det tillatte for et vogntog bestående av lastebil og slep- eller påhengsvogn, da disse på sett og vis også kan anses som «modulvogntog». Denne fortolkningen innebar at det også var mulig å transportere 45-fots containere med sidelastere.

Spørsmålet er om den nye direktivbestemmelsen gjør denne fortolkningen ugyldig, eller om vi nasjonalt fortsatt kan tillate transport av 45-fots containere med sidelastere under henvisning til at semitrailerens lengde ikke overskrider det som tillates for lastebil med slep-/påhengsvogn.

Vegdirektoratet har etter en nærmere vurdering kommet til at det finnes gode argumenter for at Kommisjonens tidligere fortolkning om at transporten kan tillates under henvisning til modulvogntogunntaket, fortsatt er gyldig. Videre mener vi at det også er mulig å anføre at formålet med bestemmelsen, som er å fjerne hindre for intermodal transport av slike containere. EUs overordnede mål om at transport på sjø og bane skal benyttes så langt som mulig, støtter denne fortolkningen. I tillegg kan det hevdes at lengdebegrensningen i bestemmelsen ikke er en øvre grense for hvilke lengder medlemsstatene har adgang til å tillate ved slik transport, men en nedre grense for hvilke lengder de er pålagt å tillate, som igjen er et kompromiss mellom hvilke lengder som er nødvendige for å legge til rette for praktisk og kostnadseffektiv transport av slike containere og hvilke lengder man ut fra trafiksikkerhets- og fremkommelighetsmessige hensyn anser forsvarlig å pålegge medlemsstatene å godta.

Selv om det etter Vegdirektoratets syn kan anføres en rekke argumenter som tilsier at vi nasjonalt kan tillate transport av 45-fots containere med sidelastere i intermodal transport, finnes ingen garantier for at vi vil få aksept av EFTAs overvåkingsorgan (ESA) for noen av disse argumentene dersom problemstillingen skulle komme på spissen. Det foreligger også en viss risiko for at bestemmelser som tillater kjøring med sidelastere i Norge kan anses som indirekte forskjellsbehandling av norske og utenlandske transportører.

I så fall foreligger det en viss risiko for at vi vil bli pålagt å oppheve våre særlige nasjonale regler for transport av 45-fots containere med sidelastere og gi nye bestemmelser i tråd med direktivet. Transportører som har investert i sidelastere for 45-fots containere risikerer da å ikke kunne benytte utstyret til dette formål med de økonomiske konsekvenser dette medfører. Vegdirektoratet har informert Samferdselsdepartementet om denne potensielle økonomiske konsekvensen. Samferdselsdepartementet har bekreftet overfor Vegdirektoratet at de ønsker at forslaget sendes på høring.

3.3.4 Andre vilkår for transport av 45-fots containere med sidelastere

Som beskrevet i de foregående punktene, mener Vegdirektoratet at vi har anledning til å beholde dagens norske bestemmelse om transport av 45-fots containere med sidelastere når transporten skjer som ledd i en intermodal transport. Tillatt lengde ved slik transport vil fortsatt være 18,60 m. Selv om det ikke presiseres i bestemmelsen, vil transport av 45-fots containere med sidelastere kun være tillatt i innenlands transport med mindre landet det kjøres til eller fra også tillater slik kjøring.

Dagens norske bestemmelse tillater at transport av 45-fots containere med sidelastere skjer med vogntog lengde inntil 18,60 m. Bestemmelsen spesifiserer ikke hvilken lengde som kan tilføyes foran og bak king-pin. Ettersom forskjellige typer sidelastere kan tilføye forskjellige lengder foran og bak containeren, anser vi det som mest hensiktsmessig å fortsatt overlate til transportørene å avgjøre hvordan de ønsker å fordele de ekstra 110 cm bestemmelsen tillater.

Videre vil vi som i dag kreve at semitraileren er utstyrt med uttrekkbart underkjøringshinder slik at dette under kjøring vil være plassert maksimalt 40 cm fra sidelasterens bakkant.

For å unngå å komme i konflikt med det grunnleggende hensynet bak endringsdirektiv 2015/719/EU og ny artikkel 10c, må vilkårene i ny artikkel 10c om i hvilke tilfeller transporten i det hele tatt tillates utført og i de tilfellene der det er aktuelt, hvilke avstander som tillates kjørt gjelde tilsvarende ved transport av 45-fots containere med sidelastere. Transporten skal altså skje som ledd i intermodal transport som beskrevet i punkt 2.1.2.

I likhet med transport av 45-fots containere *uten* sidelastere, vil transport *med* sidelastere kun være tillatt på vegger som i gjeldende vegliste har tillatt vogntog lengde 19,50 meter.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser

4.1 Endringer som vil få økonomiske eller administrative konsekvenser for private aktører

For at et kjøretøy som bruker alternativt drivstoff som skal kunne påberope seg de nye bestemmelsene om inntil 1 tonn økt totalvekt, må det som beskrevet i punkt 2.3.2.2 utstedes et dokument hvor denne vekten fremgår. For å få tilføyd et slikt dokument må eier av kjøretøyet⁴ fremlegge dokumentasjon fra fabrikanten på vekten av det alternative drivstoffsystemet. Dette vil medføre noe ekstra arbeid for vedkommende. Vegdirektoratet vil komme tilbake med mer informasjon hvordan eier av kjøretøyet skal gå frem for å få utstedt slikt dokument.

Transportører som benytter kjøretøy som kan påberope seg de nye vektbestemmelsene vil kunne få en økonomisk gevinst ved at nyttelast som i dag opptas av den alternative drivstoffteknologien frigjøres.

Ut over dette kan ikke Vegdirektoratet se at forslaget får nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser for private aktører.

⁴ Se eventuelt også høring om endring i bil-, motorsykel- og traktorforskriften om hvem som kan fremstille et kjøretøy for godkjenning på www.vegvesen.no/hoeringer med høringsfrist 15. august 2017.

4.2 Endringer som vil få økonomiske eller administrative konsekvenser for offentlige etater

At kjøretøyet kan påberope seg de nye vektbestemmelsene for kjøretøy som benytter alternativt drivstoff og hvor mye ekstra vekt hvert enkelt kjøretøy får, skal inntil videre fremgå av et dokument som utstedes av Statens vegvesen. Dette vil kreve noe ekstra ressurser hos Statens vegvesen. Størrelsesordenen er i skrivende stund vanskelig å si noe om ettersom vi ikke vet hvor mange kjøretøy som vil kunne påberope seg bestemmelsene. Vegdirektoratet ser for seg at fremgangsmåten og arbeidsmengden vil variere avhengig av om det dreier seg om

- Nye kjøretøy til godkjenning som har dokumentasjon fra produsenten på både tilstrekkelig teknisk vekt og på vekten av det alternative drivstoffsystemet
- Allerede godkjente kjøretøy som har tilstrekkelig teknisk vekt og som leverer dokumentasjon på vekten av det alternative drivstoffsystemet
- Allerede godkjente kjøretøy som ikke har tilstrekkelig teknisk vekt og som må levere dokumentasjon både på ny teknisk vekt og på vekten av det alternative drivstoffsystemet

I nytt Autosys Kjøretøy planlegges det en rubrikk hvor tillatte bruksvekter for kjøretøy kan legges inn. Når dette er på plass vil bruksvektene for kjøretøy som benytter alternativt drivstoff legges inn her.

Statens vegvesens kontrollører må læres opp i det nye regelverket. Vektkontroll av kjøretøy som benytter alternativt drivstoff vil bli noe marginalt mer tidkrevende ved at tillatt totalvekt må sjekkes mot utstedt dokument i tillegg til § 5-4 nr. 4.

Økningen i tillatt totalvekt kan potensielt medføre en marginal økning i belastningen de aktuelle kjøretøyene påfører bruene. Det er all grunn til å anta at konsekvensene blir minimale, med unntak av økningen for toakslede busser. Vegdirektoratet viser i denne forbindelse til høringen om tilsvarende bestemmelser i Danmark, hvor Trafik- og byggestyrelsen påpeker at regelendringen ikke medfører en reell økning i vegbelastningen, siden bussene i stor utstrekning allerede kjører med de vektene som nå blir tillatt.

5. Forslag til forskriftsbestemmelser

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy
Hjemmel:

I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer (endringer markert i *uthevet kursiv*):

§ 5-2 ny bokstav l og m skal lyde:

1. «kjøretøy som bruker alternativt drivstoff»: motorvogn som helt eller delvis bruker ett av følgende drivstoff:

- 1. elektrisitet forbrukt i alle typer kjøretøyer,*
- 2. hydrogen,*
- 3. naturgass, herunder biometan, i gassform (komprimert naturgass, CNG) og flytende form (flytende naturgass LNG)*
- 4. flytende petroleumsgass (LPG)*
- 5. mekanisk energi fra lagring om bord / kilder om bord, herunder spillvarme*

m: «intermodal transport»: transport av containere eller vekselflak

- 1. i kombinert transport, definert i artikkel 1 i rådsdirektiv 92/106/EØF, eller*
- 2. ved transport på vannvei, forutsatt at den innledende eller avsluttende strekningen på veg ikke overstiger 150 km. Større avstand tillates kjørt på veg for å nå den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten.*
- 3. For intermodal transport kan den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten være plassert i en annen medlemsstat enn medlemsstaten der forsendelsen ble lastet eller losset.*

§ 5-3 nr. 1 annet punktum skal lyde:

Slik dispensasjon er likevel ikke nødvendig for kjøretøy i internasjonal transport på veg angitt som Bk10 19,50-veg i veglister gitt med hjemmel i denne paragraf nr. 2 bokstav a når direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF og **2015/719/EU** er oppfylt.

§ 5-4 nr. 2 Tabell 2 Kjøretøyvekttabell skal lyde:

	Tonn						
	Bk10		BkT8		Bk8	Bk6	
Kjøretøytype	50	42	50	40	32	28	
Motorvogn med 2 aksler unntatt buss	19	19	16	16	16	12	
Buss med 2 aksler	19,5	19	16	16	16	12	
Motorvogn med 3 aksler	26 ⁶	26	22	22	20	15	
Motorvogn med 4 aksler flere ^{1,2,3} og avstand fra første til siste aksel	Mindre enn 5,40 m	26	26	22	22	20	15
	5,40 m – 5,59 m	30	30	26	26	22	16
	5,60 m – 5,79 m	31	31	27	27	23	17
	5,80 m eller større	32	32	28	28	24	18
Leddbuss	28 ⁷	28	24	24	24	18	
Slep vogn og dolly med semitrailer med 2 aksler	20	20	16	16	16	12	
Slep vogn og dolly med semitrailer med 3 aksler	28	25	22	22	19	15	
Slep vogn og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	30	25	28	24	19	17	
Påhengsvogn/semitrailer med 1 aksel ⁴	10	10	8	8	8	6	
Påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler ⁴	18	18	14	14	12	9	
Semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 m med tvillingmonterte hjul der siste akselen er tvangsstyrt ^{4,5}	20	20	16	16	16	12	

Påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler og flere ⁴	24	24	19	19	16	12
Semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30–1,79 m og en etterfølgende tvangsstyrt ⁵ aksel i avstand over 1,79 m, og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul ⁴	27	27	22	22	20	15

1 Både fotnote 2 og 3 må være oppfylt. Hvis ikke, er tillatt vekt som for 3-akslet motorvogn.

2 Under forutsetning av at drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overstiger 9,5 t.

3 Under forutsetning av 2 styrende aksler der den ene kan være friksjonsstyrt.

4 Sum aksellast.

5 Tvangsstyring er et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeakslene på bil og tilhenger endres. Joystick- og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring.

6 *Dersom fotnote 2 er oppfylt, økes tillatt totalvekt for motorvogn som bruker alternativt drivstoff med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, inntil 1 tonn.*

7 *For motorvogn som bruker alternativt drivstoff økes tillatt totalvekt med den ekstra vekt som kreves for den alternative drivstoffteknologien, inntil 1 tonn.*

§ 5-4 nr. 5 bokstav b skal lyde:

For kjøretøy med **faste og avtakbare skappåbygg, containere eller vekselflak som er** spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur hvor hver sidevegg inklusive isolasjon er minst 45 mm tykk, er største tillatte bredde 2,60 meter på veier som ellers er tillatt for 2,55 meter.

§ 5-5 nr. 5 skal lyde:

5. Særlige bestemmelser om transport av 45-fots containere i intermodal transport

- a. *På veier som i veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a har tillatt vogntoglengde 19,50 m, tillates overskridelse av tillatt vogntoglengde for semitrailervogntog som gitt i § 5-4 bokstav a tabell 4 og avstand fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. overskredet med inntil 15 cm, som ledd i en intermodal transport.*
- b. *Dersom transport som beskrevet i bokstav a skjer med sidelastere, tillates vogntoglengde inntil 18,60 m. Vogntoget skal kortes inn til 17,50 meter ved kjøring uten 45-fots containere. Avstanden fra underkjøringshinderet til sidelasterens bakkant skal være maksimalt 40 cm.*
- c. *Tom 45-fots containere kan transporteres mellom bestemmelsessted og lagringsplass.*

II

Denne forskrift trer i kraft 15. august 2017