



Statens vegvesen

Høring om endringer i kravene til sikring av last

Høringsnotat

Forskrift om bruk av kjøretøy §§ 3-2 og 3-3

MIME referanse 17/30413-1

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
4. april 2017

Innholdsfortegnelse

1	Bakgrunn.....	3
2	Kort om forslaget	4
3	Gjeldende regelverk	4
4	Regelverk og praksis i andre land.....	7
4.1	Sverige.....	7
4.2	Danmark.....	7
4.3	European Best Practice Guidelines	Feil! Bokmerke er ikke definert.
5	Forslaget	8
6	Nærmere om de enkelte forskriftsendringene	10
6.1	Forholdet til direktiv 2014/47/EU og forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg ..	10
6.2	Endringer i § 3-2.....	12
6.3	Endringer i § 3-3.....	13
6.3.1	Skille mellom tunge og lette kjøretøy.....	13
6.3.2	Nye krav til sikring av last for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2, N3, O3, O4, T5/hurtiggående traktorer og motorredskaper og tilhengere som trekkes av disse – § 3-3 nr. 2 og 5	13
6.3.3	Lastsikringskrav for M1, N1, O1, O2 og saktegående traktorer og motorredskaper samt tilhengere som trekkes av disse.....	15
6.3.4	Andre tilføyelser og strukturelle endringer.....	15
6.4	Ikrafttredelsestidspunkt.....	16
7	Kontroll og sanksjoner	16
8	Økonomiske og administrative konsekvenser	16
9	Forslag til forskriftsendring	17

1 Bakgrunn

Direktiv 2014/47/EU om utekontroll av nyttekjøretøyer¹ ble vedtatt 3. april 2014. Frist for å innlemme direktivet i nasjonalt regelverk er 20. mai 2017, mens frist for ikrafttredelse er 20. mai 2018. Vegdirektoratet sendte 21. desember 2016 på høring forslag om ny forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg som implementerer de fleste av direktivets bestemmelser i norsk rett.

Direktiv 2014/47/EU har som formål å gi minstekrav til en ordning med teknisk kontroll av nyttekjøretøyer som trafikkerer medlemsstatenes territorium (artikkel 1). Direktivet gjelder for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2, N3, O3, O4 og hurtiggående traktorer dersom disse benyttes til kommersiell godstransport på veg, men er ikke til hinder for kontroll av andre kjøretøygrupper (artikkel 2). Direktivet gir bestemmelser om utvelgelse av kjøretøy til teknisk kontroll, om hvordan slik kontroll skal gjennomføres og om hvordan forskjellige feil og mangler ved kjøretøyet skal vektas. I tillegg introduseres risikoklassifiseringssystemet også ved teknisk kontroll langs veg. Målet med risikoklassifiseringen er å kunne gjennomføre målrettede kontroller av kjøretøy som disponeres av foretak som oftere har mangler.

Direktivet gir i hovedsak bestemmelser om teknisk kontroll og tekniske mangler. I tillegg inneholder det regler om kontroll av sikring av last, slik at også mangler ved lastsikring kan legges inn i risikoklassifiseringssystemet. Siden det ikke finnes noe felleseuropeisk regelverk om sikring av last, beskriver direktivet også metoder og utstyr for sikring som skal anses for å være tilfredsstillende ved kontroll. Direktivet etablerer dermed et minimumsnivå av sikring av last som transportørene er garantert å få godkjent ved kontroll, men som ikke begrenser medlemsstatenes mulighet til også å godta andre metoder for lastsikring dersom de ønsker det.

Deler av direktivteksten om sikring av last er naturlig å innta i forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, mens andre deler hører mer naturlig hjemme i selve lastsikringsreglene i forskrift om bruk av kjøretøy. Sikring av last vil dermed omtales i to forskjellige regelverk. Hvilke forhold som skal kontrolleres og hvordan disse skal kontrolleres reguleres av det som i skrivende stund er forslag til forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § 11 og vedlegg III, mens transportørens plikter med hensyn til sikring av last er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) kapittel 3, i tillegg til den overordnede bestemmelsen om sjåførens ansvar for at lasten er forsvarlig og forskriftsmessig sikret i vegtrafikkloven § 23.

For å sørge for at reglene i forskrift om bruk av kjøretøy passer med bestemmelsen i forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg, må §§ 3-2 og 3-3 justeres på en del punkter. Dette gjelder særlig der direktivet og forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg stiller

¹ DIRECTIVE 2014/47/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 3 April 2014 on the technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles circulating in the Union and repealing Directive 2000/30/EC

strengere krav enn dagens lastsikringskrav i forskrift om bruk av kjøretøy, siden vi ellers risikerer at det nedlegges bruksforbud for lastsikring som oppfyller kravene i § 3-3.

2 Kort om forslaget

Høringen begrenses til å gjelde forskrift om bruk av kjøretøy §§ 3-2 og 3-3 (nærmere om sikring av gods).

Vegdirektoratet foreslår å utvide hovedbestemmelsen om sikring av last i § 3-2 nr. 3 med noen av kravene som stilles i direktivet.

Endringene i § 3-3 vil bestå både i at deler av direktivteksten inntas i forskriften, at ordlyden på allerede eksisterende bestemmelser justeres og endringer av strukturell art. Ettersom utekontrolldirektivet kun gjelder for tunge kjøretøy vil det på noen punkter gis to forskjellige regelsett, ett for tunge og ett for lette og for saktegående kjøretøy. For tunge kjøretøy vil reglene som følge av direktivet være mer omfattende enn i dag, ved at det gis bestemmelser om beregning av kreftene lastsikringen tåler og om krav lastsikringsutstyret skal oppfylle.

I tillegg foreslår Vegdirektoratet enkelte endringer av språklig og strukturell art.

3 Gjeldende regelverk

Lastsikringskravene er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) § 3-2 og 3-3. § 3-2 gir helt overordnede krav som gjelder all trafikk med kjøretøy, mens § 3-3 gir mer detaljerte krav som gjelder motorvogn eller tilhenger, med unntak av transport innvendig i personbil samt med motorsykkkel o.l. Dagens §§ 3-2 og 3-3 lyder som følger:

§ 3-2 Plassering og sikring av gods

- 1. Gods skal være plassert slik at føreren har tilstrekkelig utsyn og ikke hindres i å manøvrere forsvarlig. Verken påbudt lys eller kjennemerker må være tildekket.*
- 2. Godsets vekt skal være mest mulig jevnt fordelt på hjul på samme aksel og hensiktsmessig fordelt mellom akslene. Minst 20 % av kjøretøyets aktuelle totalvekt skal hvile på styrende hjul.*
- 3. Godset skal være sikret slik at det ikke volder skade eller fare, sleper på vegen, faller av kjøretøyet eller fremkaller unødig støy. Det samme gjelder kjetting, tau, presenning eller annet festemiddel.*

Ved transport av plater med større bredde enn lastbæreren, skal skråstilt lastestativ benyttes, slik at lasten kan holdes innenfor kjøretøyets bredde.
- 4. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke utenfor veg som er åpen for alminnelig ferdsel dersom kjøringen likevel er forsvarlig.*

§ 3-3 Nærmere om sikring av gods

I tillegg til bestemmelsene i foregående paragraf gjelder følgende for motorvogn eller tilhenger. Unntatt er transport av gods med motorsykkel, moped, beltekjøretøy eller innvendig i personbil.

1. Anordning som begrenser godsrom, skal være påsatt og forsvarlig sikret under kjøring.

Godsbærer skal være festet til kjøretøyet på en slik måte at den ved full belastning kan tåle det som kreves etter nr. 2 nedenfor.

Gods som kan støve, ryke eller virvle av kjøretøyet, skal være fuktet, dekket med presenning eller nett eller på annen måte være hindret fra å forlate kjøretøyet under transport. Dette gjelder ikke ved transport av masse gods og samtidig spredning, for eksempel ved grusing av veg.

2. Under transport skal gods på kjøretøy være sikret slik at ingen del av godset kan forskyve seg eller falle av.

Sikring skal minst kunne tåle følgende vekter:

a) Framover langs kjøretøyet: kraft lik hele godsets vekt

b) Bakover og på tvers av kjøretøyet: Kraft lik halve godsets vekt

c) Fremover langs tilhenger trukket av traktor eller motorredskap som er konstruert for fart ikke over 30 km/t: Kraft lik halve godsets vekt.

Gods skal være sikret ved låsing, stenging eller surring eller ved kombinasjon av disse metoder. Gods kan være sikret på annen måte hvis det ved beregninger eller praktiske prøver kan sannsynliggjøres at den anvendte metode oppfyller kravene i denne paragraf.

Hvis det er mulig på grunn av godsets beskaffenhet og dimensjoner, skal surring på kjøretøy med åpent godsrom anbringes innenfor sidelemmer eller lignende. Er dette ikke mulig, må alle deler av surringen være festet slik at løse ender ikke kan skade annen trafikanter.

3. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke utenfor veg som er åpen for alminnelig ferdsel dersom godset likevel er forsvarlig sikret.

Det alminnelige aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3 om 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*» får også betydning for sikring av last. Førerens plikt til å sørge for at lastsikringskravene er oppfylt før kjøringen begynner og at sikringen er forsvarlig under kjøring følger av vegtrafikkloven § 23 første ledd, som sier at «*Før kjøringen begynner, skal føreren forvise seg om at kjøretøyet er ... forsvarlig og forskriftsmessig lastet. Han skal sørge for at kjøretøyet også under bruken er ... forsvarlig lastet.*»

Direktiv 2014/47/EU om utekontroll av nyttekjøretøyer

De overordnede bestemmelsene om sikring av last er gitt i direktivets artikkel 13, som lyder:

1. Ved en utekontroll kan et kjøretøy gjennomgå kontroll av sikring av lasten i samsvar med vedlegg III, for å sikre at lasten er sikret på en slik måte at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring eller utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. Det kan utføres kontroller for å kontrollere at kjøretøyet under alle typer kjøring, herunder nødssituasjoner eller start i oppoverbakke:

- Last bare kan endre posisjon minimalt i forhold til hverandre, mot vegger og flater i kjøretøyet, og
 - Last ikke kan forlate lasterommet eller flytte seg utenfor lasteflaten.
2. Med forbehold for kravene som får anvendelse på transport av visse kategorier av gods, for eksempel gods omfattet av Den europeiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods (ADR), kan sikring av last og kontroll av sikring av last utføres i samsvar med prinsippene og eventuelt standardene fastsatt i avsnitt I i vedlegg III. Den siste versjonen av standardene fastsatt i nr. 5 i avsnitt I i vedlegg III, kan brukes.
 3. Framgangsmåtene for oppfølging nevnt i artikkel 14, kan også få anvendelse på store eller farlige mangler knyttet til sikring av last.
 4. Medlemsstatene skal fastsette at personell som deltar i kontroll av sikring av last, får hensiktsmessig opplæring for dette formålet.

Vedlegg III gir prinsipper for sikring av last og beskriver klassifisering av mangler. Prinsippene for sikring av last er gitt i punkt I nr. 1 til 5:

1. Lasten skal være sikret slik at den minst tåler følgende krefter som oppstår ved akselerasjon/retardasjon av kjøretøyet:
 - I kjøreretningen: 0,8 ganger lastens vekt, og
 - Sideveis: 0,5 ganger lastens vekt, og
 - Mot kjøreretningen: 0,5 ganger lastens vekt,
 - Og skal generelt hindre at lasten heller eller velter.
2. Fordelingen av last skal ta hensyn til største tillatte akseltrykk samt de nødvendige minste akseltrykkene innenfor grensene for kjøretøyets største tillatte masse, i samsvar med lovbestemmelsene om kjøretøyets vekt og dimensjoner.
3. Ved sikring av last skal det tas hensyn til de gjeldende kravene vedrørende styrken på visse kjøretøykomponenter, for eksempel framkarm, sidekarm, bakkarm, støtter og surringspunkter, dersom disse komponentene brukes til sikring av last.
4. Til sikring av last kan én eller flere av følgende sikringsmetoder brukes:
 - Låsing,
 - Blokkering (lokal/generelt),
 - direkte surring,
 - surring over toppen.
5. Gjeldende standarder:
 - EN 12195-1 Beregning av surringskrefter
 - EN 12640 Surringspunkter
 - EN 12642 Styrken til vognkassestruktur
 - EN 12195-2 Sikringsutstyr laget av kunstfiber
 - EN 12195-3 Surrekjettinger
 - EN 12195-4 Ståltausurring
 - ISO 1161, ISO 1496 ISO-container
 - EN 283 Veksselflak
 - EN 12641 Presenninger
 - EUMOS 40511 Stolper - støtter
 - EUMOS 40509 Transportemballasje

4 Regelverk og praksis i andre land

4.1 Sverige

Statens trafiksäkerhetsverks författningssamling ga ut i 1978 «forskrifter om säkring av last på fordon under färd.»² Her står det følgende om sikringskrav:

1.3.2 Dimensionerande accelerationer.

Last på fordon skall under transport vara så säkrad, att varken lasten i dess helhet eller del därav kan lämna eller tränga ut ur det för lasten avsedda utrymmet till följd av masskrafter som orsakats av accelerationer enligt nedan:

Krafter verkande i riktning	Accelerationsvärde
Framåt längs fordonet	10 m/s ² *)
Bakåt längs fordonet	5 m/s ²
Tvärs fordonet	5 m/s ²

*) För last på släpfordon, kopplat till traktor tillhörig klass 11 enligt traktorskatteförordningen, 5 m/s².

Sverige har i dag nasjonale krav om å sikre kraft lik hele lastens vekt framover. De skal endre dette nasjonale kravet til 0,8 innen 20. mai 2017. Kravet om 1.0 framover faller da helt bort for alle kjøretøy, og ikke bare for kjøretøy omtalt i direktivet. Høringen ligger ute på transportstyrelsens hjemmesider.³

4.2 Danmark

Danmark har ingen tilsvarende sikringskrav, og skal dermed ta i bruk direktivet fullt ut. Danmark har en vegtrafikklov som går under navnet «færdselsloven». Kapittel 13 i denne loven tar for seg bestemmelser om transport, lastsikring, vekt og dimensjoner. Dette kapittelet inneholder bestemmelser som er tilsvarende den norske forskrift om bruk av kjøretøy. Det som står i færdselslovens kapittel 13, § 82, stk 3. er følgende: «Gods skal være anbragt således, at det ikke kan frembyde fare for personer eller medføre skade på eiendom. Det må endvidere ikke kunne slæbe eller falde af på vejbanen, forårsage forstyrrende støvdannelse eller lignende ulempe, vanskeliggøre færdslen eller volde unødigt støj.»⁴

4.3 European Best Practice Guidelines

European Best Practice Guidelines er retningslinjer for hvordan man kan sikre last i henhold til standard EN-12195-1 uten å beregne surringskrefter. Dette er laget for at bransjen skal kunne forholde seg til enkle regler som er praktisk tilrettelagt for transportører. Dokumentet bør leses og anvendes som en hjelp til sikker praksis på dette området. Dokumentet er offentlig tilgjengelig, og kan lastes gratis fra Europa-Kommisjonens nettside.

² 1.3.2: <http://webapp.trafikverket.se/TRVFS/pdf/1978nr010.pdf>

³ <https://transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/lastsakring-kontroll-av-lastesakring/>

⁴ <https://danskelove.dk/f%C3%A6rdselsloven>

Retningslinjene vil jevnlig evalueres og endres etter behov. Bransjen bør til enhver tid sørge for å ha den nyeste utgaven av veiledningen.

5 Forslaget

Forslaget innebærer at kravet om lastsikring i norsk regelverk finnes i bruksforskriften §§ 3-2 og 3-3, men at kravene til lastsikring etter direktivet ansees oppfylt hvis lasten er sikret i samsvar med standard EN 12195-1. Dette betyr i praksis at den som har ansvar for å frakte gods kan benytte seg av EUs lastsikringskrav på betingelse av at lasten tåler de kreftene som påføres i henhold til EN 12195-1. Europeiske retningslinjer for beste praksis er en informasjonsbrosjyre/veiledning som sørger for at lasten er sikret etter standard EN 12195-1. I og med at det er tatt inn som norsk standard har det vært manglende harmonisering mellom norsk standard og det norske regelverket, der det norske regelverket har hatt et strengere krav. Forskjellen ligger i beregningsmetodikken som gir grunnlag for de kravene. I hovedsak har det norske regelverket et strengere sikringskrav framover, og EU et strengere sikringskrav til siden og bak. Uansett krav er forskjellene i sikkerhetsfaktor ansett som bagatellmessige, slik at det er små marginer som vil skille mellom disse to metodene. Det som er viktig å poengtere er at det enten må følges norske krav, eller EUs krav. Kombinasjon av disse metodene blir ansett som uhensiktsmessig.

Norsk regelverk (bruksforskriften)	Sikringskrav ($F = m \times a$)	Faktor for friksjonssurring (statisk)	Faktor for direktesurring (dynamisk)
Framover	1	1	1
Siden og bak	0,5	1	1

EU (direktivet)	Sikringskrav ($F = m \times a$)	Faktor for friksjonssurring (statisk)	Faktor for direktesurring (dynamisk)
Framover	0,8	1,25	0,75 av friksjonsfaktor
Siden og bak	0,5	1,1	0,75 av friksjonsfaktor

Vegdirektoratet ønsker å beholde dagens krav om sikring framover med hele godsets vekt. Dette på grunn av at det er vanlig med høyere retardasjon med personbiler og andre kjøretøy som havner under 3,5 tonn. Det er i tillegg innført elektroniske nødbremssystemer som autobremser på nye kjøretøy. Autobremser sørger for å bremse av seg selv når en ulykke er i ferd med å skje, og retardasjonen for personbiler som en følge av nødbremser vil være høyere sammenlignet med tyngre kjøretøy. Dette fordi tyngre kjøretøy har en større masse, og et bremsesystem som virker tregere enn på lettere kjøretøy, der lette kjøretøy har en større bremskapasitet.

Bremsekravene i henhold til periodisk kjøretøykontroll (PKK) viser til at følgende kjøretøygrupper skal minimum tåle følgende bremsevirkning:

Kjøretøyer som er registrert fra og med 1. januar 2012:

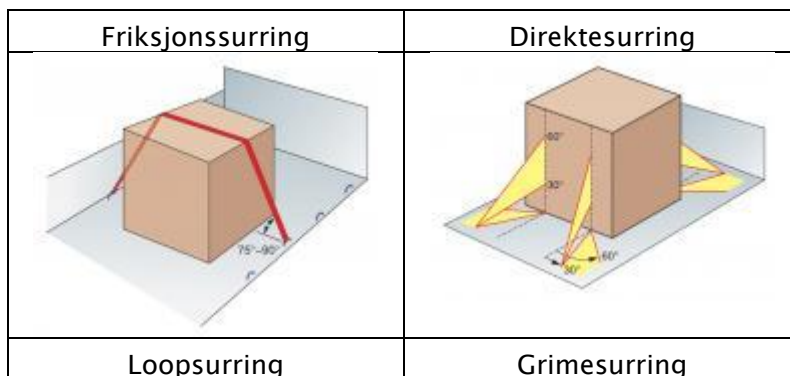
Varebil / kombinertbil med tillatt totalvekt ikke over 3500kg (gruppe N1): 50 %
Personbil (gruppe M1): 58 %
Buss (gruppe M2 og M3): 50 %
Lastebil (gruppe N2 og N3): 50 %
Tilhenger (gruppe O): 45 %
Semitrailer: 45 %
Påhengsvogn og slepvogn: 50 %

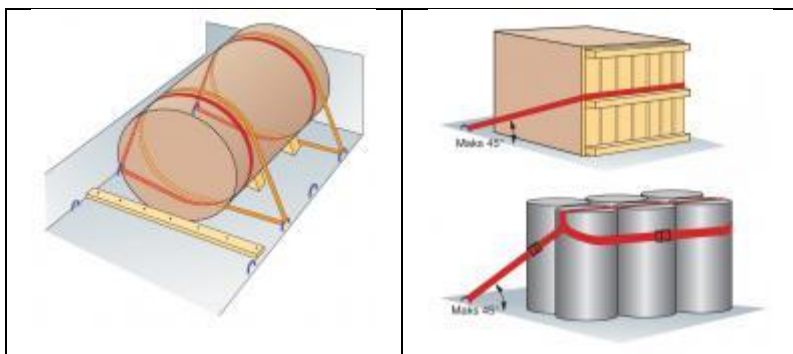
Kjøretøyer som er registrert før 1. januar 2012:

Varebil / kombinertbil med tillatt totalvekt ikke over 3500kg (gruppe N1) registrert før 1.10.92: 45 %
Varebil / kombinertbil med tillatt totalvekt ikke over 3500kg (gruppe N1) registrert 1.10.92 eller senere: 50 %
Personbil og buss (gruppe M1, M2 og M3): 50 %
Lastebil (gruppe N2 og N3) registrert før 1.10.92: 43 %
Lastebil (gruppe N2 og N3) registrert 1.10.92 eller senere: 45 %
Kjøretøy med trykkluftmekaniske bremses skal trekke tilhenger (alle grupper), samt tilhenger (gruppe O): 45 %

Lastsikringskravene gjelder krefter som kan oppstå under normale transportforhold. Det vil si nødbremse, rask akselerasjon og unnamanøvrering som kan oppstå under kjøring. Det er ikke krav til at lastsikringen skal tåle krefter som kan oppstå ved uhell/ulykker. I slike tilfeller vil kreftene bli så store at det er uhensiktsmessig å sikre lasten basert på slike situasjoner. Dessuten varierer det hvor mye krefter som dannes ut ifra hvor stor ulykken er, lastsikringen er derfor basert på normale transportforhold.

Standard EN 12195-1 tar for seg eksempler på hvordan lastsikringen kan utføres for å oppfylle de to generelle kravene. De ulike surringsmetodene som standarden tar for seg er friksjonssurring, direktesurring, loopsurring og grimesurring.





Direktivets vedlegg III viser til en rekke standarder for sikring av last. EN 12195-1 omhandler beregning av surringskrefter, og de resterende omhandler krav til sikringsutstyr og sikringsforhold. Følgende standarder er nevnt:

- EN 12195-1: Beregning av surringskrefter
- EN 12640: Surringspunkter
- EN 12642: Styrken til vognkassestruktur
- EN 12195-2: Sikringsutstyr laget av kunstfiber
- EN 12195-3: Surringskjettinger
- EN 12195-4: Ståltausurring
- ISO 1161, ISO 1496: ISO-container
- EN 283: Veksselflak
- EN 12641: Presenninger
- EUMOS 40511: Stolper-Støtter
- EUMOS 40509: Transportemballasje

Konklusjon

Da tunge kjøretøy sjeldent vil kunne nå en retardasjon på 0,8 er det tilstrekkelig å innfri EUs lastsikringskrav. Det vil være kritisk å innfri det samme kravet for lette kjøretøy, og dermed er det ønske om å beholde kravet om kraft lik hele godsets vekt framover. Sverige har planlagt å implementere direktivet sikringskrav for alle kjøretøy. I Norge vil 0,8 kravet kun gjelde for kjøretøyene som er omtalt i direktivet.

6 Nærmere om de enkelte forskriftsendringene

6.1 Bestemmelser om sikring av last i 2014/47/EU og i forslag til forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg

Direktiv 2014/47/EU gir konkrete bestemmelser som i sin tur gir medlemsstatene adgang til å gi bestemmelser som gir kontrollører hjemmel til å kontrollere en rekke aspekter ved sikring av last, samt å oppstille en generell plikt for sjåfører/transportører å gi kontrollørene tilgang til kjøretøyet for å utføre slik kontroll. Disse bestemmelsene vil bli implementert i forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg.

Kontroll av sikring av last er regulert i direktivets artikkel 13.

Artikkel 13 Kontroll av sikring av last

- 1. Ved en utekontroll kan et kjøretøy gjennomgå kontroll av sikring av lasten i samsvar med vedlegg III, for å sikre at lasten er sikret på en slik måte at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring eller utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. Det kan utføres kontroller for å kontrollere at kjøretøyet under alle typer kjøring, herunder nødssituasjoner eller start i oppoverbakke:*
 - *last bare kan endre posisjon minimalt i forhold til hverandre, og*
 - *last bare kan forlate lasterommet eller flytte seg utenfor lasteflaten.*
- 2. Med forbehold om kravene som får anvendelse på transport av visse kategorier gods, som for eksempel gods omfattet av Den europeiske avtale om internasjonal veitransport av farlig gods (ADR), kan sikring av last og kontroll av sikring av last utføres i samsvar med prinsippene og eventuelt standardene fastsatt i avsnitt I av vedlegg III. Den siste versjonen av standardene fastsatt i nr. 5 i avsnitt I i vedlegg III, kan brukes.*

De konkrete reglene om hvordan kontroll av sikring av last skal utføres, er gitt i direktivets Vedlegg III. Vedlegget beskriver kreftene sikringen skal tåle, hvilke sikringsmetoder som kan benyttes og hvilke standarder lastsikringsutstyret skal oppfylle og hvilken standard som skal følges ved beregning av hvilke krefter lastsikringen tåler. Dette vil danne grunnlag for kontrollørene i sin beregning av om lastsikringen tilfredsstillende lastsikringskravene. Videre angir vedlegget hvordan kontrollen skal utføres og inneholder en oversikt over hvordan mangler skal klassifiseres på samme måte som for detaljert teknisk kontroll i vedlegg II.

Disse bestemmelsene implementeres i norsk rett i den nye forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg. Her foreslås § 11 første og annet ledd med følgende ordlyd:

§ 11 Kontroll av lastsikring

På bakgrunn av metodene som for utvelgelse som beskrives i § 8, kan kjøretøy velges ut for kontroll av sikring av lasten i samsvar med vedlegg III.

Med forbehold for kravene som får anvendelse på transport av visse kategorier gods, skal kontroll av sikring av last utføres i samsvar med prinsippene og eventuelt standardene fastsatt i avsnitt I i vedlegg III. Den siste versjonen av standardene fastsatt i nr. 5 i avsnitt I i vedlegg III skal brukes.

Direktivets vedlegg III vil inntas i sin helhet som vedlegg til forskriften.

Direktivteksten påpeker at kontrollen skal ha som formål å sikre at lasten er sikret på en slik måte at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring eller utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. De konkrete reglene om hvordan kontroll av sikring av last skal utføres, er gitt i Vedlegg III. Vedlegget beskriver kreftene sikringen skal tåle, hvilke sikringsmetoder som kan benyttes og hvilke standarder lastsikringsutstyret skal oppfylle og hvilken standard som skal følges ved beregning av hvilke krefter lastsikringen tåler. Dette vil danne grunnlag for kontrollørene i sin beregning av om lastsikringen tilfredsstillende lastsikringskravene. Videre angir vedlegget hvordan kontrollen skal utføres og inneholder en

oversikt over hvordan mangler skal klassifiseres på samme måte som for detaljert teknisk kontroll i vedlegg II.

Når dette er sagt, vil ikke bruksforskriftens lastsikringskrav bli helt likelydende som vedlegg III i direktivet og denne forskriften. Vegdirektoratet anser at formålet med direktivets bestemmelser om sikring av last først og fremst har som formål å etablere et sett med krav som, dersom de er oppfylt, vil anses som tilfredsstillende ved kontroll i alle EUs medlemsstater. Dette er ikke til hinder for at også andre, tilsvarende gode eller bedre metoder for sikring av last også kan godtas. Siden § 11 annet ledd viser til prinsippene for sikring av last og eventuelt standardene i vedlegg III har kontrollørene også adgang til å godta andre lastsikringsmetoder.

6.2 Endringer i § 3-2

Paragraf 3-2 nr. 3 første ledd gir i dag en hovedregel om at godset skal være sikret slik at det ikke volder skade eller fare, sleper på vegen, faller av kjøretøyet eller framkaller unødig støy og at festemidler skal være sikret på samme måte. Direktivets artikkel 13 uttaler at kontroll av sikring av last skal utføres for å sikre at gods er sikret slik at den ikke virker forstyrrende på sikker kjøring og at den ikke utgjør en trussel for liv, helse, eiendom eller miljøet. Vegdirektoratet foreslår å omarbeide dagens § 3-2 nr. 3 første ledd til en ny generalbestemmelse som inneholder både dagens krav og de nevnte kravene fra direktivet. For å gjøre bestemmelsen mer oversiktlig har vi valgt å liste opp kravene som skal oppfylles som bokstav a til d.

Vi har også innarbeidet dagens § 3-3 nr. 1 tredje ledd om at «Gods som kan støve, ryke eller virvle av kjøretøyet, skal være fuktet, dekket med presenning eller nett eller på annen måte være hindret fra å forlate kjøretøyet under transport» i et felles punkt om sjenanse for omgivelsene, som vil favne både unødig støy og at godset støver eller ryker. Vi anser det ikke som nødvendig å videreføre dagens oppramsing av metoder som kan benyttes for å sørge for at godset ikke ryker eller støver. At godset ikke skal «virvle» av kjøretøyet under kjøring er sløffet siden dette fanges opp både av at gods ikke skal falle av og den generelle formuleringen om at godset ikke på annen måte skal «være til sjenanse for omgivelsene». Bestemmelsen vil riktignok ikke lenger presiseres at forbudet mot rykende eller støvende gods ikke gjelder ved massespredning o.l., men Vegdirektoratet mener det er nødvendig å påpeke at når grusing eller annen spredning av masse skaper støv eller lignende, så kan det også godtas at selve lasten i noen grad medfører den samme forstyrrelsen.

Etter dette foreslår Vegdirektoratet følgende bestemmelse som § 3-2 nr. 3:

Gods skal være sikret slik at det ikke utgjør en trussel for helse, eiendom eller miljøet.

Sikringen skal hindre at godset verken kan

- a. virke forstyrrende på sikker kjøring
- b. falle av kjøretøyet eller slepe på vegen,
- c. virke forstyrrende for andre trafikanter, og

- d. støve, ryke, fremkalle unødig støy eller på annen måte være til sjenanse for omgivelsene.

Vi har også valgt å flytte kravet om at plater som er bredere enn lastbæreren skal transporteres stående ned til § 3-3.

6.3 Endringer i § 3-3

Endringene i § 3-3 vil bestå både i at deler av direktivteksten inntas i forskriften, at ordlyden på allerede eksisterende bestemmelser justeres og endringer av strukturell art. Ettersom utekontrolldirektivet kun gjelder for tunge kjøretøy vil det på noen punkter gis to forskjellige regelsett, ett for tunge og ett for lette og for saktegående kjøretøy. For tunge kjøretøy vil reglene som følge av direktivet være mer omfattende enn i dag, ved at det gis bestemmelser om beregning av kreftene lastsikringen tåler og om krav lastsikringsutstyret skal oppfylle.

6.3.1 Skille mellom tunge og lette kjøretøy

Utekontrolldirektivet og forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg gjelder for kjøretøy-gruppene M2, M3, N2, N3, O3, O4 samt hurtiggående traktorer og tilhengere som trekkes av disse. Reglene som gis for sikring av last i direktivet, og som skal inntas i forskrift om bruk av kjøretøy, er utformet med henblikk på slike kjøretøy. På noen punkter vil derfor § 3-3 gi to forskjellige sett med krav til lastsikring, ett for kjøretøy i kategori M2, M3, N2, N3, O3, O4 samt hurtiggående traktorer og motorredskaper og tilhengere som trekkes av disse, og ett for M1, N1, O1, O2 og traktorer og motorredskaper med konstruktiv hastighet under 30 km/t.

6.3.2 Nye krav til sikring av last for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2, N3, O3, O4, T5/hurtiggående traktorer og motorredskaper og tilhengere som trekkes av disse – § 3-3 nr. 2 og 5

Direktivet angir at ved kontroll av sikring av last for tunge kjøretøy, skal beregning av kreftene lastsikringen tåler skal skje i henhold til standarden EN 12195-1, og selve lastsikringsutstyret skal oppfylle en lang rekke EN-, ISO- og EUMOS-standarder. For å sikre samsvar mellom kravene en transportør skal oppfylle og hva som kontrolleres ved kontroll, bør disse standardene tas inn i reglene om sikring av last i forskrift om bruk av kjøretøy. Ellers kan man risikere at sikring som er tilstrekkelig i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy likevel gir grunnlag for å ilegge reaksjoner i henhold til forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg.

Standardene er utformet med henblikk på kommersielle aktører som det kan forventes at har kjøpt standardene og satt seg inn i innholdet i disse, og har investert i kjøretøy og lastsikringsutstyr ment for næringsmessig bruk som tilfredsstillende de aktuelle standardene.

Det vil være urimelig å stille de samme kravene til absolutt all transport, også den som utføres av privatpersoner med mindre kjøretøy og med saktegående kjøretøy. Som vist i punkt 5 er det også enkelte forskjeller mellom bremsekravene til M1 /N1 og til tyngre kjøretøy som tilsier at sikringen bør tåle større krefter fremover når slik motorvogn benyttes. For saktegående traktor og motorredskap inneholder dagens bestemmelser på sin side allerede et mer lempelig krav til hvilke krefter sikringen skal tåle i fartsretningen, som vi ikke ser grunn til å endre.

Dagens § 3-3 nr. 2 bokstav a krever at fremover langs kjøretøyet skal lastsikringen tåle «hele godsets vekt». Som følge av direktivets krav er dette for kjøretøy i gruppe M2, M3, N2, N3, O3, O4, T5/hurtiggående traktorer og motorredskaper og tilhengere som trekkes av disse endret til **0,8 ganger godsets vekt**. Hvilke konsekvenser dette får er redegjort for i punkt 5. Kravet til hvilke krefter sikringen skal tåle sidelengs og bakover er uendret, og vil altså fortsatt være 0,5 ganger godsets vekt. I tillegg presiseres det at sikringen skal kunne hindre at lasten heller eller velter.

I noen tilfeller stiller standarden strengere krav enn kreftene som angis i direktivet og forskriftsteksten. Dette er tilfelle for krefter sideveis når det er fare for tipping, da det er krav om å sikre 0,6 ganger godsets vekt. Dette vil alltid gjelde i tilfeller der det er brukt direktesurring, og i tilfeller der overfallssurring blir benyttet med strammekraft lik halvparten av surringskapasiteten til surringsutstyret ($F_T = 0,5 LC$). I slike tilfeller følger det av henvisningen til standarden at standardens krav går foran forskrift. Når kravet til krefter forover nå reduseres fra 1 til 0,8, er det også viktig at standarden faktisk følges fordi den sørger for at lastsikringen blir ivaretatt.

Av standardene som direktivet angir at skal gjelde ved kontroll av sikring av last, er EN-12195-1 av særlig av interesse siden denne angir hvordan man skal beregne hvilke krefter lastsikringen tåler. Vegdirektoratet har derfor valgt å innta at for kjøretøy i de nevnte gruppene, skal denne standarden benyttes for å beregne hvilke krefter lastsikringen tåler. Forskriften vil vise direkte til standarden.

I tillegg til standarden for beregning av surrekrefter, sier direktivet at følgende standarder gjelder ved sikring av last:

- EN 12640 Surringspunkter
- EN 12642 Styrken til vognkassestruktur
- EN 12195-2 Sikringsutstyr laget av kunstfiber
- EN 12195-3 Surrekjettinger
- EN 12195-4 Ståltausurring
- ISO 1161, ISO 1496 ISO-container
- EN 283 Vekselflak
- EN 12641 Presenninger
- EUMOS 40511 Stolper – støtter
- EUMOS 40509 Transportemballasje

§ 3-3 nr. 5 vil også inneholde henvisning til disse standardene og kreve at dersom kjøretøy i en av de nevnte gruppene benytter en type lastsikring som er omtalt i en av disse standardene, skal minst de kravene som stilles den aktuelle standardens krav være oppfylt. Dersom det for eksempel finnes andre tilsvarende eller alternative standarder, vil også utstyr og sikring som oppfyller disse kravene godtas hvis de kan dokumenteres. Dette vil for eksempel være tilfelle for vognkasser som oppfyller kravene i det nå opphevede kapittel 45 i kjøretøyforskriften, ettersom kravene der er strengere enn minimumskravene i EN 12642.

6.3.3 Lastsikringskrav for M1, N1, O1, O2 og saktegående traktorer og motorredskaper samt tilhengere som trekkes av disse

Lastsikringskravene for M1, N1, O1, O2 og saktegående traktorer og motorredskaper samt tilhengere som trekkes av disse, vil være omtrent de samme som i dag. Kreftene sikringen skal tåle er de samme, men bestemmelsen er også tilføyd at sikringen skal kunne hindre at lasten heller eller velter.

Vegdirektoratet har også byttet plass på det som i dag er kravet til sikring sideveis og bakover for alle kjøretøy og kravet til sikring fremover på traktor, for å understreke at kravene til sikring sideveis og bakover også gjelder for traktor.

6.3.4 Andre tilføyelser og strukturelle endringer

Direktivets artikkel 13 om kontroll av sikring av last gir, i tillegg til det helt overordnede formålet om å sikre at godset ikke utgjør en trussel mot liv, helse, eiendom eller miljøet, adgang til å kontrollere at last(enheter) bare kan endre posisjon minimalt i forhold til hverandre, mot vegger eller flater i kjøretøyet, og at den ikke kan forlate lasterommet eller flytte seg utenfor lasteflaten. Vegdirektoratet mener at bør tas inn i norsk regelverk som et krav som skal være oppfylt ved transport av gods ikke bare med tunge kjøretøy, men også med lette og saktegående kjøretøy. Kravet vil derfor inntas først i § 3-3, og vil omfatte alle kjøretøy § 3-3 gjelder for, også lette og saktegående kjøretøy.

Forbudet mot at plater stikker utenfor lastbæreren i bredderetningen er i dag plassert i § 3-2 og gjelder all transport med kjøretøy på offentlig veg. Vegdirektoratet kan imidlertid ikke se noe behov for å regulere dette for transport på tilhenger etter motorsykkel eller snøscooter. I de få tilfellene det eventuelt kunne være aktuelt vil dessuten det alminnelige aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3 kunne komme til anvendelse. Vi foreslår derfor å flytte kravet til § 3-3 nytt nr. 8.

I tillegg mener Vegdirektoratet det er unødvendig å presisere i forskriftsteksten at for brede plater skal skråstilles på stativ. Så lenge bestemmelsen forbyr at platene stikker utenfor lastbæreren i bredderetningen, er det ikke behov for å regulere hvordan transportørene skal oppnå dette. I de aller fleste tilfeller vil løsningen bli å skråstille platene, men om det finnes andre løsninger er det ingen grunn til at forskriften skal forby dette.

Dagens § 3–3 nr. 1 første og annet ledd er flyttet ned til nytt nr. 9. Bestemmelsen om hvilke krefter sikring av godsbærer skal tåle er justert for å gjenspeile at vi nå vil få to forskjellige krav avhengig av hvilken type kjøretøy som benyttes.

6.4 Ikrafttredelsestidspunkt

Bestemmelsene i utekontrolldirektivet skal implementeres i norsk rett senest xx mai 2017, men skal ikke tre i kraft før xx mai 2018. Endringene i forskrift om bruk av kjøretøy må tre i kraft senest samme dato, men kan tre i kraft tidligere. Vegdirektoratet mener det ikke er nødvendig å vente på den nye forskriften om teknisk kontroll langs veg. Endringene i forskrift om bruk av kjøretøy vil derfor tre i kraft fra 1. januar 2018. Dette bør gi aktørene i bransjen og kontrollører tilstrekkelig tid til å sette seg inn i de nye reglene og eventuelt anskaffe nytt utstyr som tilfredsstillende de aktuelle standardene.

7 Kontroll og sanksjoner

Utekontrollen i Staten vegvesen får opplæring via TKS (trafikanter og kjøretøystudiet) i hvordan det skal kontrolleres ved bruk av det norske regelverket og europeiske retningslinjer for beste praksis. Alle kontrollører som har gjennomgått slik opplæring har allerede fått opplæring i Best Practice og dermed også kravene som blir gjeldende fra 1. januar 2018.

Kontroll av sikring av last er som påpekt omtalt i en egen bestemmelse i ny forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg. Dersom kontrolløren finner mangler ved et kjøretøy, kan kontrolløren ilegge bruksforbud i henhold til vtrl § 36 nr. 1. Ny forskrift om kontroll av kjøretøy langs veg § vil gi hjemmel til å gi pålegg om retting.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Det vil ikke være noen økonomiske konsekvenser av betydning ettersom lastsikringskravene vil være regulert av nasjonale krav, eller krav som fremkommer av direktivet. Minimumskravet til lastsikringsutstyr er definert i standardene, og det meste av lastsikringsutstyr som brukes på vegen i dag er godkjent i henhold til EU-regelverk, som da innebærer at standardene vil være oppfylt. NS-EN 12195 har vært brukt i Norge siden 2004 og seriøse leverandører av lastsikringsutstyr leverer i henhold til dette. Mulige kostnader er hvis interessenter knyttet til lastsikring velger å kjøpe standardene som nevnes i direktivet. Det nevnes at europeiske retningslinjer for beste praksis er gratis for nedlastning, og vil sikre at lasten er sikret i henhold til direktivet.

For de kjøretøygruppene hvor lastsikring er del av lærerplanen, gis det opplæring i henhold til European Best Practice Guidelines. Samme opplæring gis også innen yrkessjåfør-opplæringen i Norge, særlig i forbindelse med etterutdanning hvor sjåførene blir introdusert for dette regelverket innenfor den opplæring som allerede er obligatorisk å gjennomføre. Regelverket for lastsikring er relativt komplisert, og en kan ikke forvente at elevene har de

matematiske kunnskapene som kreves for å beregne de fysiske kreftene som virker på lasten under transport. Det teoretiske grunnlaget er forenklet mye, og lærestoffer er mer konkretisert og demonstrert via praktiske øvelser for lastsikring. Forslaget blir bare en endring av et eksisterende opplegg, slik at det tilpasses European Best Practice Guidelines på en mye bedre måte, og derfor vil det ikke bli noen konsekvenser med opplæringen.

9 Forslag til forskriftsendring

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 2017 med hjemmel i lov med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

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

§ 3-2 skal lyde:

§ 3-2 Plassering og sikring av gods

1. Gods skal være plassert slik at føreren har tilstrekkelig utsyn og ikke hindres i å manøvrere forsvarlig. Verken påbudt lys eller kjennemerker må være tildekket.
2. Godsets vekt skal være mest mulig jevnt fordelt på hjul på samme aksel og hensiktsmessig fordelt mellom akslene. Minst 20 % av kjøretøyets aktuelle totalvekt skal hvile på styrende hjul.
3. Gods skal være sikret slik at det ikke utgjør en trussel for helse, eiendom eller miljøet. Sikringen skal hindre at godset verken kan
 - a. virke forstyrrende på sikker kjøring
 - b. falle av kjøretøyet eller slepe på vegen,
 - c. virke forstyrrende for andre trafikanter, eller
 - d. ryke, støve, fremkalle unødig støy eller på annen måte være til sjenanse for omgivelsene.

Det samme gjelder kjetting, tau, presenning og annet festemiddel.

4. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke utenfor veg som er åpen for alminnelig ferdsel dersom kjøringen likevel er forsvarlig.

§ 3-3 skal lyde:

§ 3-3 Nærmere om sikring av gods

I tillegg til bestemmelsene i foregående paragraf gjelder følgende for motorvogn eller tilhenger, med unntak av transport av gods med motorsykkel, moped, beltekjøretøy eller innvendig i personbil.

1. Under transport skal gods på kjøretøy være sikret slik at lastenheter kun minimalt kan endre posisjon i forhold til hverandre, mot vegger eller mot andre flater i kjøretøyet, og ikke kan flytte seg utenfor lasterommet eller lasteflaten.

2. Ved sikring av last på kjøretøy i kategori M2, M3, N2, N3, O3, O4, traktor konstruert for hastighet ikke over 30 km/t og tilhenger som trekkes av slik traktor og av motorredskap konstruert for hastighet over 30 km/t skal sikringen minst tåle følgende krefter:
 - a. I kjøreretningen: 0,8 ganger godsets vekt
 - b. Sideveis og mot kjøreretningen: 0,5 ganger godsets vekt

Sikringen skal også hindre at lasten kan helle eller velte.

Beregning av krefter skal utføres i henhold til siste versjon av EN 12195-1. Annen beregningsmetode kan godtas hvis det kan dokumenteres eller på annen måte godtgjøres at sikringen minst tåler de krefter som angis i annet ledd.
3. Ved sikring av last på kjøretøy som ikke omfattes av nr. 2, skal sikringen minst tåle følgende krefter:
 - a. I kjøreretningen: 1,0 ganger godsets vekt
 - b. I kjøreretningen på tilhenger trukket av traktor eller motorredskap som er konstruert for fart ikke over 30 km/t: 0,5 ganger godsets vekt
 - c. Sideveis og mot kjøreretningen: 0,5 ganger godsets vekt

Sikringen skal også hindre at lasten kan helle eller velte.
4. Lastsikringsutstyr
 - a. Gods skal sikres ved låsing, blokkering, direkte surring, overfallssurring eller ved kombinasjon av disse metoder. Andre metoder kan godtas hvis det ved beregninger eller praktiske prøver kan sannsynliggjøres at den anvendte metode oppfyller kravene i nr. 2 og 3.
 - b. For kjøretøy som omtalt i nr. 2 skal lastsikringsutstyret minst tilfredsstille de relevante av følgende standarder:
 - EN 12640 Surringspunkter
 - EN 12642 Styrken til vognkassestruktur
 - EN 12195-2 Sikringsutstyr laget av kunstfiber
 - EN 12195-3 Surrekjettinger
 - EN 12195-4 Ståltausurring
 - ISO 1161, ISO 1496 ISO-container
 - EN 283 Veksselflak
 - EN 12641 Presenninger
 - EUMOS 40511 Stolper – støtter
 - EUMOS 40509 Transportemballasje

Siste versjon av standardene skal benyttes.

Lastsikringsutstyr som ikke oppfyller disse standardene kan godtas hvis det kan dokumenteres at det tåler de krefter som beskrives i nr. 2 og 3.
5. Kjøretøykomponenter som benyttes til lastsikring skal ikke belastes med større krefter enn de er beregnet/dokumentert/konstruert for.
6. Hvis det er mulig på grunn av godsets beskaffenhet og dimensjoner, skal surring på kjøretøy med åpent godsrom anbringes innenfor sidelemmer eller lignende. Er dette ikke mulig, må alle deler av surringen være festet slik at løse ender ikke kan skade annen trafikant.
7. Plater skal ikke stikke utenfor lastbærerens sider i bredderetningen.
8. Godsbærer skal være festet til kjøretøyet på en slik måte at den ved full belastning kan tåle det som kreves etter nr. 2 og 3.

Anordning som begrenser godsrom, skal være påsatt og forsvarlig sikret under kjøring.

9. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke utenfor veg som er åpen for alminnelig ferdsel dersom godset likevel er forsvarlig sikret.

II

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 2018.