



**Statens vegvesen**

# Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg

Rapport fra arbeidsgruppe desember 2017

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
1. desember 2017

# Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg

## Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag .....	4
2	Arbeidsgruppens mandat .....	5
2.1	Mandatet fra Samferdselsdepartementet .....	7
3	Arbeidsgruppens sammensetning .....	10
4	Forutsetninger og avgrensninger .....	10
5	Nærmere om landbruksmaskiner .....	11
6	Bakgrunnen for mandatet.....	11
7	Gjeldende rett .....	12
7.1	Regel om avstandsbegrensning for kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg 12	
7.1.1	Grunnregel for trafikken .....	12
7.1.2	Alminnelig kjøretøybredde for kjøring på offentlig veg .....	12
7.1.3	Unntak for landbruksmaskiner .....	13
7.1.4	Vilkåret om «vanlig bruk» .....	14
7.1.5	Historikk for avstandsregelen .....	14
7.2	Regulering av bruk av tvillinghjul og brede dekk .....	15
7.2.1	Hjemmel for kjøring med bruk av tvillinghjul og brede dekk .....	15
7.2.2	Nærmere om tvillinghjul og brede dekk .....	16
7.3	Kjettingkravet .....	17
7.3.1	Påbudet om kjetting .....	17
7.4	Krav til fartsskriver i traktor.....	18
8	Tilrådninger til mandatets enkelte punkter .....	20
8.1	Avstandsbegrensning .....	20
8.1.1	Bransjens erfaringer med avstandsregelen i praksis.....	20
8.1.2	Arbeidsgruppens forslag til løsning .....	22
8.1.3	Formidling og kunnskapsoppbygging om regelverket innenfor landbruket.....	23
8.1.4	Hvorfor arbeidsgruppen ikke velger en fri kjøreavstand.....	24
8.1.5	Ulykker med skadde og drepte i trafikken med traktorer .....	26
8.1.6	Utfordringer som vil eksistere til tross en regelverksendring i henhold til mandatet.....	27
8.1.7	Oppsummering og konklusjon.....	27

8.2	Vilkåret om «vanlig bruk» .....	28
8.2.1	Bakgrunnen for mandatet .....	28
8.2.2	Arbeidsgruppens standpunkter.....	28
8.2.3	Nærmere om landbruksentreprenørvirksomhet.....	29
8.2.4	Bakgrunnen for avgrensingen mot landbruksentreprenører .....	29
8.2.5	Hvorfor ønsker man at leiekjøring skal være omfattet vilkåret om vanlig bruk? .	30
8.2.6	Oppsummering og konklusjon.....	31
8.3	Regulering av bruk av brede dekk og tvillinghjul.....	31
8.3.1	Behovet for regulering .....	31
8.3.2	Oppsummering og konklusjon.....	32
8.4	Kjettingkravet .....	32
8.4.1	Bakgrunnen for endringene.....	32
8.4.2	Oppsummering og konklusjon.....	33
8.5	Krav til fartsskriver i traktor.....	33
8.6	Krav til registrering av redskaper til traktor .....	33
9	Andre tilknyttede problemstillinger .....	34
10	Referanser.....	34

## 1 Sammendrag

Det har de siste tiårene skjedd store forandringer i det norske landbruket. Utviklingen har ført til at landbruksnæringen har behov for å kjøre mer og lengre langs offentlig veg, og med større maskiner enn tidligere.

Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg er omfattet av unntaksregler når transporten utføres med kjøretøy med bredde mellom 2,55m og 3,50m. Det er den nærmere reguleringen av denne kjøringen samt andre tilknyttede betingelser som har vært gjenstand for revisjon i denne rapporten.

Arbeidsgruppen har utarbeidet forslag til forskriftsendringer som et utgangspunkt for høringsarbeid i forbindelse med videre implementering i gjeldende regelverk. De konkrete endringene som foreslås må konkretiseres ytterligere og følges opp i en egen høring. Det må i det videre arbeidet også tas høyde for at eventuelle endringer i regelverket når det gjelder landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 meter og 3,50 meter, eller innføring av ny begrepsbruk, ikke får utilsiktede konsekvenser for det øvrige regelverk.

### *Avstandsbegrensning*

Gruppen mener at avstandsbegrensningen som gjelder for kjøring med landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m ikke er formålstjenlig etter dagens forhold. En samlet arbeidsgruppe anbefaler å endre avstandsbegrensningen fra 34 km langs vegen til 50 km i luftlinje.

### *Vilkåret om «vanlig bruk»*

For å sikre klarhet og ensartet kontrollpraksis ønsker gruppen å presisere i gjeldende regelverk at kjøring med bred landbruksmaskin innenfor avstandsbegrensningen skal tillates til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l. Videre anbefaler gruppen at det skilles mellom kjøring med landbruksmaskiner i tilknytning til landbruket som blir utført av den enkelte bonde eller virksomheter med landbruket som målgruppe, og bruk av landbruksutstyr i forbindelse med arbeidsoppdrag som bonden utfører utenfor landbruket.

### *Kjøring med tvillinghjul, brede dekk og beltehjul*

Gruppen mener at det ut fra landbruksmessige hensyn bør lempes på de begrensninger som gjelder, slik at det ikke lenger er et krav om å ha påmontert utstyr for å benytte breie dekk eller tvillinghjul på offentlig veg. Videre foreslår man å regulere beltehjul til traktor på tilsvarende måte.

### *Kjettingkrav*

Gruppen anbefaler å lempe påbudet om å ha med kjetting på traktor slik at påbudet om kjetting for traktor kun gjelder der det er forventet kjøring på veg som er snø eller isdekket.

## 2 Arbeidsgruppens mandat

Arbeidsgruppen ble oppnevnt ved Samferdselsdepartementets brev av 18. januar 2017, med formål om å gjenoppta arbeidet med hvordan regelverket for brede landbruksmaskiner på offentlig veg bør utformes.

Mandatet er relatert til tematikken i Arbeidsgrupperapporten om kjøring med brede landbruksmaskiner på veg fra 2009. Arbeidsgruppen ble den gang oppnevnt med formål om å komme med tilrådninger til hvordan regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg bør utformes. Det ble skrevet en rapport basert på arbeidet i arbeidsgruppen den gangen. I lys av utviklingen i tiden som er gått, er det et behov for oppdatering av rapporten fra 2009 før implementeringsarbeidet blir igangsatt.

Underveis i arbeidet har representanter i arbeidsgruppen vært uenige i fortolkningen av mandatet, særlig rekkevidden av enkelte problemstillinger. Både representanter i arbeidsgruppen og Vegdirektoratet så derfor at det var behov for avklaringer fra departementet når det gjaldt tolkningen av de enkelte punkter i oppdraget. Samferdselsdepartementet ble kontaktet av Vegdirektoratet, men også av Norges bondelag og Landbruks- og matdepartementet. Mandatet ble presisert av Samferdselsdepartementet i brev av 4. september 2017, og de enkelte endringer er gjenspeilet nedenfor.

Nedenfor følger først en kort oversikt over problemstillingene i mandatet, og deretter oppdragsbrevene fra departementet, både før og etter presiseringer.

Av hensyn til en effektiv prosess ba departementet arbeidsgruppen om å ha særlig fokus på følgende problemstillinger:

### 1. Avstandsbegrensning

Departementet har tidligere fastsatt at vilkåret «kortere vegstrekninger» i forskrift om bruk av kjøretøy («bruksforskriften») § 5-5 nr. 6 betyr tillatt kjørelengde på 34 km. For å sikre klarhet og ensartet praksis bes det om at avstandsbegrensningen vurderes presisert slik i forskriften.

Dette punktet ble presisert til en avstandsbegrensning på 34 km i luftlinje.

### 2. Vilkåret om «vanlig bruk»

Arbeidsgruppen bes om å vurdere behovet for en presisering av hva som ligger i vilkåret «vanlig bruk» i bruksforskriften § 5-5 nr. 6, i lys av gjeldende betraktninger av hva som regnes som ledd i alminnelig gårdsdrift. Dette for å sikre klarhet og ensartet praksis blant kontrollmyndighetene og næringen.

Dette ble nærmere avklart til å omfatte følgende: f.eks. til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l.

### 3. Regulering av bruk av tvillinghjul og brede dekk

I arbeidsgrupperapporten fra 2009 var det enighet om at det kan være problematisk at regelverket knytter bredden på traktor med tvillinghjul til transportbredde på redskaper. Gruppens samlede tilrådning var å regulere tvillinghjul på tilsvarende måte som landbruksredskaper. Samferdselsdepartementet ber om at tilrådingen implementeres i regelverket.

Her er mandatet endret til følgende: Bruk av brede dekk og tvillinghjul bør, så langt det vurderes som forsvarlig og hensiktsmessig, kunne reguleres etter samme regelverk, og det er i utgangspunktet ikke ønskelig å etablere en dispensasjonsordning.

### 4. Kjettingkrav

Arbeidsgruppen bes om å vurdere mulighetene for å unnta traktorer fra krav om kjetting i bruksforskriften § 1–4.

Her er mandatet presisert slik at påbudet om kjettinger skal lempes til at den kun skal gjelde der det er forventet kjøring på veg som er snø-/isdekket.

### 5. Andre tilgrensende problemstillinger

I tillegg til de oppgavene arbeidsgruppen er gitt, ber Samferdselsdepartementet også om at man i arbeidet sikrer at kravene til registrering av redskaper til traktor og kravene om fartsskriver for traktor, er tilstrekkelige klare og blir praktisert likt.

Arbeidet i arbeidsgruppen har vært noe preget av uenigheter når det gjelder fortolkning av mandatet. Etter Vegdirektoratets oppfatning var årsaken til uenighetene i arbeidsgruppen ulike forventninger til mandatet fra departementet, og dermed ulik oppfatning av hva man skulle foreslå av tiltak.

Bondelaget m.fl. har sett nødvendigheten av videre rammer når det gjaldt hvilke endringer som kunne bli lagt frem og bli forskriftsfestet. Vegdirektoratet anså oppdraget, i likhet med departementet, som ganske klart når det gjaldt forskriftsfesting av gjeldende praksis på området. Resten av arbeidsgruppen mente for øvrig at det var behov for å stå friere fra en del av enkeltforslagene fra departementet.

På bakgrunn av disse vurderingene har hele arbeidsgruppen hatt en bred tilnærming som et utgangspunkt for å løse mandatet.

## 2.1 Mandatet fra Samferdselsdepartementet



Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

17/614

4. september 2017

### Rapport om kjøring med brede landbruksmaskiner på veg- Presisering av videre arbeid

Samferdselsdepartementet viser til oppdragsbrev av 18. januar d.å., med oppdrag om å gjenoppta arbeidet med sikte på å ferdigstille Arbeidsgrupperapport fra 2009 om kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg og til etterfølgende kontakt i saken.

Etter tilbakemeldinger fra representanter i arbeidsgruppen om behov for avklaringer av mandatet, har departementet følgende presiseringer::

- Gruppen bes vurdere å presisere "kortere vegstrekninger" i bruksforskriften § 5-5 nr. 6, som en avstandsbegrensning på 34 km i luftlinje.
- Gruppen bes om å presisere at kjøring med bred landbruksmaskin innenfor avstandsbegrensningen skal tillates i tilfeller det er nødvendig, f.eks. til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l.
- Bruk av brede dekk og tvillinghjul bør, så langt det vurderes som forsvarlig og hensiktsmessig, kunne reguleres etter samme regelverk, og det er i utgangspunktet ikke ønskelig å rigge for en dispensasjonsordning.
- Gruppen bes vurdere å lempe påbudet om å ha med kjetting etter forskrift om bruk av kjøretøy § 1-4 nr. 2, fjerde ledd slik at påbudet om kjettinger for traktor kun gjelder der det er forventet kjøring på veg som er snø/isdekket.

Departementet ber om at gruppen konkluderer arbeidet innen 10. oktober.

I tillegg til de oppgavene arbeidsgruppen er gitt, ber vi Vegdirektoratet om å sikre at kravene til registrering av redskaper til traktor og kravene om fartsskriver for traktor, er tilstrekkelig klare og blir praktisert likt.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@ed.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org no.  
972 417 904

Avdeling  
Veg- og  
trafikksekkemetsavdelingen

Saksbehandler  
Ellen Sirevåg  
22 24 82 92

Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep.  
0033 OSLO

Deres ref	Vår ref	Dato
	16/1511-	18.01.2017

#### Videre arbeid - rapport om kjøring med brede landbruksmaskiner på veg

Vi viser til nylig korrespondanse om henvendelse av 6. september 2016 fra Norsk Bondelag, med direktoratets referanse 16/159409. Flere av spørsmålene som tas opp er relatert til tematikken i Arbeidsgrupperapport om kjøring med brede landbruksmaskiner på veg fra 2009. Arbeidsgruppen ble oppnevnt ved Samferdselsdepartementets brev av 18. mars 2009, med formål om å komme med tilrådninger til hvordan regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg bør utformes.

For å sikre klarhet i regelverket har departementet besluttet at det er ønskelig å gjenoppta arbeidet med å implementere forslagene fra rapporten. Departementet anser det som mest ryddig å vurdere de senest etterspurte regelverksendringer som ledd i dette arbeidet. I lys av utviklingen i tiden som er gått, ser vi det som hensiktsmessig at rapporten oppdateres for implementeringsarbeidet igangsettes. Vi ber derfor Vegdirektoratet om å ta snarlig initiativ til å samle arbeidsgruppens parter med formål om slik oppdatering.

Av hensyn til en effektiv prosess ber departementet gruppen om å ha særlig fokus på følgende problemstillinger:

- *Avstandsbegrensning*
  - Departementet har tidligere fastsatt at vilkåret "*kortere vegstrekninger*" i forskrift om bruk av kjøretøy ("*bruksforskriften*") § 5-5 nr. 6 betyr tillatt kjørelengde på 34 km. For å sikre klarhet og ensartet kontrollpraksis bes det om at avstandsbegrensningen vurderes presisert slik i forskriften.
  - Arbeidsgruppen bes om å vurdere behovet for en presisering av hva som ligger i vilkåret "*vanlig bruk*" i bruksforskriften § 5-5 nr. 6, i lys av gjeldende betraktninger av hva som regnes som ledd i alminnelig gårdsdrift. Dette for å



sikre klarhet og ensartet praksis blant kontrollmyndighetene og næringen.

- *Regulering av bruk av tvillinghjul*

I arbeidsgrupperapporten var det enighet om at det kan være problematisk at regelverket knytter bredden på traktor med tvillinghjul til transportbredde på redskaper. Gruppens samlede tilrådning var å regulere tvillinghjul på tilsvarende måte som landbruksredskaper. Vi ber om at tilrådingen implementeres i regelverket.

- *Kjettingkrav*

Arbeidsgruppen bes om å vurdere mulighetene for å unnta traktorer fra krav om kjetting i bruksforskriften § 1-4.

- *Tilgrensede problemstillinger*

- Krav om fartsskriver i traktor
- Krav om registrering av motorredskap

Felles for disse punktene er at departementet registrerer et klart behov for entydig informasjon om hvordan næringen og kontrollører skal forholde seg til gjeldende regelverk. Vi ber derfor om at Vegdirektoratet iverksetter nødvendige tiltak for å sikre tilstrekkelig informasjon rundt det aktuelle regelverket.

Arbeidsgruppen står for øvrig fritt til å vurdere andre problemstillinger som måtte oppstå i tilknytning til arbeidet.

Departementet ber om at arbeidet legges opp slik at rapporten og påfølgende implementeringsarbeid i utgangspunktet kan konkluderes innen 1. juni 2017. Dersom direktoratet er av den oppfatning av at det er behov for mer tid, ber vi om en snarlig tilbakemelding om dette.

Departementet ønsker videre å holdes orientert om arbeidets fremdrift og eventuelle behov for avklaringer som måtte oppstå underveis i arbeidet.

Relevante aktører er informert om ovennevnte ved kopi av dette brev.

### 3 Arbeidsgruppens sammensetning

Arbeidsgruppen har vært sammensatt av representanter fra organisasjoner og myndigheter som dette regelverket antas særlig å vedrøre, og som har særlig kompetanse og kunnskap om de relevante forhold.

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Amund Johnsrud	Norges Bondelag
Arne Island	Vegdirektoratet
Arnstein Kartevoll	Arbeidstilsynet
Bjørn Hvaleby	Matmerk
Dag Nordvik	Norges Lastebileier-forbund
Espen Wicken	Maskinentreprenørenes Forbund
Jogeir M. Agjeld	Norsk Landbruksrådgivning
Magnus Mo Oppsahl	Bedre Gardsdrift
Martin L Grimstad	Landbruks- og matdepartementet
Stein-Olaf Røberg	Utrykningspolitiet/Politidirektoratet

Arbeidsgruppen har vært ledet av Asia Akhter fra seksjon for Trafikantadferd på Trafikant- og kjøretøyavdelingen, i Vegdirektoratet. Enkelte av deltagerne har hatt vararepresentanter på noen av møtene.

Arbeidsgruppen har hatt 6 møter, hvorav ett fant sted hos Felleskjøpet etter initiativ fra Norges Bondelag. Her fikk gruppens medlemmer blant annet se på et utvalg av landbruksmaskiner. Noen av deltagerne har bidratt med materiale til rapporten.

Samferdselsdepartementet hadde lagt opp til at arbeidet skulle konkluderes 1. august 2017, senere endret til 1. november, men grunnet nødvendige avklaringer og sakens kompleksitet leverte arbeidsgruppen rapporten 1. desember 2017.

### 4 Forutsetninger og avgrensninger

Ved skrivingen av denne rapporten har arbeidsgruppen valgt å ta utgangspunkt i arbeidsgrupperapporten fra 2009 med bakgrunn i mandatet slik det er i dag. Deler av arbeidsgrupperapporten fra 2009 er beholdt i sin helhet, mens noe er blitt sløffet.

Det som ikke er med i denne rapporten sett i sammenheng med rammene for dette mandatet er følgende:

- oversikt over utenlandsk rett på området
- statistikk over redskaper og landbruksmaskiner
- økonomiske og administrative konsekvenser av endringene

## 5 Nærmere om landbruksmaskiner

Med «landbruksmaskin» har arbeidsgruppen forstått som maskiner som benyttes innen landbruket, og i denne sammenhengen begrenset dette til maskiner som kan forflytte langs veg. Begrepet «landbruksmaskin» er ment å omfatte traktor påmontert landbruksredskap. Som eksempler på relevant redskap kan nevnes slåmaskiner, jordarbeidingsutstyr, rundballepresser og liknende. Redskap kan både være båret og slept.

En traktor vil følgelig i seg selv ikke være å anse som en landbruksmaskin. Traktor er teknisk definert i forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) § 2–4 nr. 1, og i §§ 2–4 nr. 5 og 2–5 nr. 3, og i forskrift 01. juni 2016 om godkjenning av traktor og tilhenger til traktor jf. direktiv 167/2013 artikkel 4.

Etter arbeidsgruppens oppfatning må begrepet avgrenses mot traktor uten tilleggsutstyr, og for traktor med tilhenger, når tilhengeren bare er beregnet for transport av gods.

Arbeidsgruppen legger dermed til grunn at dersom ikke annet fremgår av sammenhengen, skal det i denne rapporten med begrepet «landbruksmaskin» forstås følgende:

- Traktor påmontert redskap eller som trekker landbruks- eller skogbruksredskap og som benyttes i jord-, skog- eller hagebruksvirksomhet.
- Selvgående landbruksmaskiner (skurtresker, grashøster mv.)

## 6 Bakgrunnen for mandatet

Gjennom arbeidet i arbeidsgruppen ser man at regelverket på dette området har vært preget av mange politiske beslutninger som har dannet grunnlag for en del bestemmelser i forskriften. Av den grunn har endringene ikke vært gjenstand for noen grundige utredninger i forkant av regelverksendringer.

Behovet for raske endringer kan til tider tenkes stort, men dette er særlig uheldig når endringene ikke har vært gjenstand for grundige vurderinger.

Som vi kommer tilbake til lenger ned i rapporten, har dette medført til blant annet

- variasjon i etterlevelsen av regelverket
- regelverket oppfattes som uklart og vanskelig tilgjengelig
- ovennevnte faktorer gjør at kontrollen/håndhevingen av regelverket har vært utfordrende.

Dette er bakgrunnen for et oppdrag fra departementet om å revidere bestemmelsene som gjelder på området.

## 7 Gjeldende rett

Det gis først en oversikt over regelverket som gjelder for kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg og andre relevante bestemmelser som regulerer mandatets problemstillinger. Videre nevnes også historikk om bestemmelsene der det anses for å være relevant for den videre forståelsen av løsningene som presenteres.

Regelverket som gjelder for landbruksmaskiner er regulert i forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92). Det er særlig kapittel 1 og 5 som direkte omhandler problemstillingene i denne rapporten.

Videre suppleres bestemmelsene med det som er fastsatt gjennom føringer fra Samferdselsdepartementet.

### 7.1 Regel om avstandsbegrensning for kjøring med landbruksmaskiner på offentlig veg

#### 7.1.1 Grunnregel for trafikken

Vegtrafikkloven § 3 første ledd gjelder som en overordnet regel for all trafikk «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 forstyrrer.» Bestemmelsen vil kunne stille krav til utøvelse av skjønn i det enkelte tilfellet, i forhold til hva som kreves for at kjøring med bred landbruksmaskin på offentlig veg skal være trafiksikkert, og ikke kunne volde skade eller være til fare for andre.

Bestemmelsen kan bli aktuell selv om landbruksmaskinen er innenfor breddebegrensningen som gjelder på vegen. Årsaken til det er at forholdene på stedet kan være så vanskelige at kjøringen kommer i konflikt med det alminnelige aktsomhetskravet.

#### 7.1.2 Alminnelig kjøretøybredde for kjøring på offentlig veg

For kjøring på offentlig veg er utgangspunktet at det ikke er tillatt med større vekt eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon. De tillatte vektene og dimensjonene fremgår av forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) samt de til enhver tid gjeldende veglister tilhørende forskriften.

Den alminnelige tillatte kjøretøybredden på offentlig veg er 2,55 meter jf. § 5-4 nr. 5 bokstav a, hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i veglister. For landbruksmaskiner med bredde inntil 2,55 meter er breddebegrensningen uproblematisk, og betyr at disse kan ferdes fritt på vegen.

Det finnes imidlertid landbruksmaskiner med større bredde, hvor normalbredden kan være mellom 2,55 meter og 3,50 meter eller mer. For at man skal kunne kjøre fra teig til teig med større bredder på vegen er det åpnet opp for et unntak i regelverket. Denne adgangen gjelder uten dispensasjon, slik at man ikke trenger å søke Statens vegvesen om tillatelse til forflytning av landbruksmaskinen.

### 7.1.3 Unntak for landbruksmaskiner

I forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 6 står følgende om kjøring med landbruksmaskin med bredde inntil 3,50 meter:

*«Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.»*

Gjennom bestemmelsen er hensikten å tilrettelegge for vanlig utnyttelse og bruk av landbruksmaskiner på gården, og samtidig regulere forflytningen på vegen på en trafikksikker måte.

«Kortere vegstrekninger» ble av Samferdselsdepartementet fastlagt til en avstand på 34 km. Startpunktet for hvor avstanden skal beregnes fra er gårdstunet på hovedgården. Dette står ikke direkte i ordlyden, men følger av praksis tilhørende bestemmelsen. Forflytning utover denne avstanden skal skje gjennom transport på annet egnet kjøretøy med tilhenger.

Begrunnelsen for avstandsbegrensningen er hensynet til trafikksikkerhet. At det har blitt åpnet for kjøring med brede landbruksmaskiner uten dispensasjon og ordinære betingelser, har blitt akseptert ved at det har blitt satt en begrensning når det gjelder kjørelengden på det offentlige vegnettet.

Til sammenligning tillates større bredder enn gitt i § 5-4 nr. 5 ellers kun for spesialtransport, det vil si transport av udelbart gods og annen forflytning av motorredskaper m.m. Slik transport er i henhold til §§ 5-7 og 5-11 underlagt en rekke begrensninger. For det første kan de bare forflyttes uten dispensasjon med bredde inntil 3,25 meter, og kun på veger som ikke er i veggruppe IKKE. På veger i veggruppe IKKE må det søkes dispensasjon med tidsbegrensning, i utgangspunktet for hver enkelt transport eller forflytning. Det samme gjelder for all transport med bredde over 3,25 m. I tillegg er transportene underlagt en rekke begrensninger gitt i § 5-11. Allerede ved bredde 2,60 meter eller mer gjelder forbud mot kjøring i rushtiden, i helgene, på helligdager og typiske

utfartsdager. Når bredden overstiger 3,00 meter skal transporten i tillegg følges av minst en ledsagerbil.

Til forskjell fra disse reglene kan landbruksmaskiner med bredde inntil 3,50 m, dog med avstandsgrensen på 34 km, forflyttes på offentlig veg uavhengig av veggruppe og tidspunkt og uten ledsagerbil med bredder som for annen transport krever dispensasjon for hver enkelt tur. Slik § 5-11 er utformet, er forflytning av landbruksredskaper kun omfattet når transportene skjer med dispensasjon, altså med bredde over 3,50 m.

Dersom forflytning av maskinen faller utenfor § 5-5 nr. 6, har man fortsatt adgang til å transportere maskinen/redskaper etter de alminnelige reglene om spesialtransport i §§ 5-7 til 5-9. Det er altså ikke slik at det overhode ikke er mulig å transportere maskinene over lengre avstander eller i andre ærender enn «alminnelig bruk», men avhengig av vegens klassifisering og maskinens størrelse, kan det være nødvendig med dispensasjon

#### 7.1.4 Vilkåret om «vanlig bruk»

Ordlyden i forskriften omfatter «forflytting av landbruksmaskin ... som ledd i vanlig bruk». Dette utgjør en avgrensning i anvendelsesområdet til unntaket. I følge Statens vegvesen er det ikke meningen at traktorer påmontert redskap som gjør at kjøretøyet får en bredde over 2,55m, skal brukes som rent transportmiddel langs offentlig veg. For eksempel er transport av høyballer festet på silospyd eller potetkasser på pallegafler ikke ment å være omfattet av bestemmelsen.

Videre avgrenser man mot bondens bruk av egne landbruksmaskiner til arbeidsoppgaver som ikke er tilknyttet landbruket. Det samme gjelder all type entreprenørvirksomhet. Med landbruksentreprenører mener man en person eller virksomhet som utfører arbeid mot vederlag innenfor landbruket.

#### 7.1.5 Historikk for avstandsregelen

Unntaket for landbruksmaskiner ble første gang innført i 1975 ved Vegdirektoratets rundskriv nr. 67/75 av 8. august 1975. Ordningen kom i stand etter samarbeid med Norges Bondelag, og gjaldt for følgende kjøretøy: Skurtreskere, ploger, harver, såmaskiner, gjødselspredere, potethøster, høysvanser, trakter, grashøstemaskiner, ertelessapparat mv. Kjøreavstanden ble senere fortolket til 5 km på veggen, uten at man i ettertid har gjenfunnet begrunnelsen for hvorfor denne avstandsgrensen ble valgt.

Unntaket den gang hadde en rekke vilkår for å ivareta trafikksikkerheten. Det var blant annet krav om å gjennomføre transport på den tid av døgnet da trafikken var minst og fortrinnsvis i dagslys, ikke tillatt å kjøre med høyere hastighet enn 30 km/t, ikke adgang til kjøring på motorvegen samt krav til merking og korrekt lykteføring.

Senere ble unntaket videreført i forskrift om bruk av kjøretøy i 1990, og flere av vilkårene ble ikke eksplisitt nevnt i den nye ordlyden. Av høringsbrevet fremgår det at noen av vilkårene

ble ansett for å være overflødig ved siden av andre bestemmelser, mens andre var for urealistiske til å kunne opprettholdes som rettsregler.

I 2008 mottok Samferdselsdepartementet flere henvendelser fra representanter for landbruksnæringen om deres behov for å kjøre langs offentlig veg. Dette førte til at departementet ville gjennomgå regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg, og det ble nedsatt en arbeidsgruppe det påfølgende året. Departementet fattet i tillegg en politisk beslutning om en ny midlertidig fortolkning av bestemmelsen om tillatt kjørelengde for landbruksmaskiner mellom 2,55m og 2,50m. Det ble tillatt å kjøre inntil 34 km uten dispensasjon, og dette skulle ikke legge føringer på arbeidet i arbeidsgruppen som samtidig ble oppnevnt.

Innenfor melkesamdrifter var det tidligere et vilkår om at hver enhet for å kunne regnes som en samdrift ikke måtte ha en avstand lengre enn 17 km. Samdriftsregelverket kom på bakgrunn av et jordbruksoppgjør mellom staten og bøndene. Hvorfor det ble bestemt en avstand på 17 km fant man ingen begrunnelse for, men dette var et forhandlingstema den gangen. Regelverket for samdrifter ble avvirket i jordbruksoppgjøret i 2014. I arbeidsgruppen har det vært drøftet hvorvidt dagens avstandsregel på 34 km, 17 km x 2, egentlig kommer fra melkesamdriftsregelverket.

## 7.2 Regulering av bruk av tvillinghjul og brede dekk

### 7.2.1 Hjemmel for kjøring med bruk av tvillinghjul og brede dekk

I 2009 ble det besluttet av departementet å tillate kjøring på offentlig veg med traktor påmontert tvillinghjul eller brede dekk, som gjør at traktoren i seg selv får en breddedimensjon utover det tillatte. Frem til da var bruken av tvillinghjul og breie dekk ikke nærmere regulert.

Reguleringen kom etter initiativ fra representanter i arbeidsgruppen nedsatt i 2009, og i brev av 14. april 2009 fra departementet sto følgende:

*«Som ei oppfølging av den tidligere pressemeldinga, har departementet vedteke å tillate køyring på offentlig veg med traktor påmontert tvillinghjul eller breihjul, dersom traktoren samstundes er påmontert landbruksreiskap som er minst like breitt som traktoren med tvillinghjul/breihjul.*

Det ble åpnet opp for en midlertidig adgang til å kjøre på offentlig veg under forutsetningen av at traktoren samtidig er påmontert landbruksredskap som er minst like bredt som traktoren med tvillinghjul eller brede dekk.

Behovet for en adgang til å kjøre på offentlig veg med tvillinghjul og brede dekk var begrunnet på tilsvarende måte som for landbruksmaskiner. Strukturrasjonaliseringen i landbruket nødvendiggjorde kjøring mellom jordbruksarealer innenfor samme gårdsbruk, og den midlertidige beslutningen skulle gjelde inntil arbeidsgruppen fikk vurdert en regulering

av dette i bruksforskriften. Da arbeidsgruppen ikke kom til noen enighet, ble den midlertidige beslutningen stående uendret frem til i dag.

### 7.2.2 Nærmere om tvillinghjul og brede dekk

De fleste traktorer utstyres i dag med dekk som gir en kjøretøybredde lik eller mindre enn 2,55 meter. Imidlertid er det et stadig økende behov for bredere dekk for å gi hjulene stor nok bæreflate, av agronomiske hensyn. Dette kan medføre at traktorens totalbredde øker til 3,00 meter, men mest vanlig inntil 2,75 meter. Slike brede dekk er kostbare, og motiveres av agronomiske hensyn. Ved mye kjøring langs veg er slike dekk på ingen måte hensiktsmessige.

Valget av hjul på traktoren avgjøres ut fra hvilke oppgaver traktoren primært skal utføre den nærmeste tidsperioden. Det er ikke uvanlig at en traktor kan ha to eller sågar tre sett hjul. Eksempelvis ett sett hjul til bruk vår/sommer/høst, der de agronomiske forholdene må tillegges størst vekt. Videre ett sett hjul som er tilpasset kjøring på veg, til bruk utenom vekstsesongen. Enkelte har også ett sett med smale hjul til utføring av plantevern, for å begrense arealet som trekkes ned mens plantene er i vekst.

Et annet og velprøvd system for sikre traktorens allsidighet og bruksegenskaper er bruk av tvillinghjul, altså at et ekstra hjulsett monteres midlertidig på utsida av eksisterende hjul. Bruk av tvillinghjul motiveres av to grunner.

Det ene er å redusere jordpakkingen (altså at luft presses ut av porene i jorda og gjennom det reduserer jordas produksjonsevne og øker dannelsen og utslippene av miljøskadelige gasser). Dette er aktuelt over hele landet og på alle traktorstørrelser. Endringene i traktorparken som man har sett over lengre tid, med stadig større effekt, vekt og arbeidskapasitet, gir økt behov for tvillinghjul. Dette er også et meget viktig tiltak for å redusere landbrukets klimautslipp, da mindre pakket jord gir bedre karbonbinding og mindre produksjon av gasser med uheldig klimaeffekt fra livet under jordoverflata. Når jordpakking er motivasjonen, har traktoren som regel tilkoplede redskap med større arbeidsbredde enn traktorens bredde med tvillinghjul. Redskapet kan imidlertid ha mindre transportbredde.

Tvillinghjul er, avhengig av traktorstørrelse og agronomiske forhold, aktuelt enten som et tillegg til- eller et alternativ til brede dekk.

Den andre motivasjonen for bruk av tvillinghjul er sikkerhet ved arbeid i hellende terreng, da tvillinghjul vil bidra til å vesentlig bedre traktorens veltevinkel og markgrep. Samtidig vil slik tvillinghjulbruk også ha den agronomiske effekten nevnt over. Her er ikke tvillinghjul noe alternativ til brede dekk, men det kan være aktuelt med tvillinghjul og brede dekk i kombinasjon.

De senere årene er det også blitt utviklet maskiner hvor gummibelter benyttes i stedet for hjul på en eller flere akslinger. Beltene er tilpasset å kunne kjøres både på jordet og langs veg. En begrunnelse for dette er at beltene kan ha en vesentlig lengre kontaktflate med



bakken enn hjul, og på den måten øke bæreflaten uten å ha så stor bredde. Dette er en kostbar løsning, og derfor mest aktuelt på maskiner som fra før er så store at totalbredden kan komme over 2,55 meter.

## 7.3 Kjettingkravet

### 7.3.1 Påbudet om kjetting

Det er i dag påbudt for tunge kjøretøy, med unntak for bobiler, å ha med seg kjetting av metall eller stål som er tilpasset kjøretøyets hjul, og er egnet for føreforholdet og som tåler påkjenningene av å kjøre på vinterføre i alle fall fra 1. november til og med første mandag etter 2. påskedag jf. bruksforskriften § 1–4. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder regelen fra og med 16. oktober til og med 30. april. Det er ikke krav om å medbringe kjetting for lette kjøretøy.

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

Dette kravet gjelder også for traktorer over 3500 kg, både med og uten påmontert redskap.

Ved siden av kravet til kjetting, har man også det generelle kravet om veggrep i § 1–4 nr. 2 om at «Kjøretøy må ikke brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret, om nødvendig ved bruk av vinterdekk med eller uten pigger, kjetting eller liknende.»

Kravet til kjetting er satt for å bedre fremkommeligheten og bedre trafikksikkerhet. Det er ikke ønskelig at traktorer skal kjøre uten tilstrekkelig veggrep. Bakgrunnen for at vinterutrustningskravene er strengere for tunge kjøretøy enn for lette kjøretøy er blant annet av hensyn til de store konsekvensene det har for resten av trafikken at tunge store kjøretøy setter seg fast på vegen og sperrer den.

Videre er det av betydning at Norge har en særskilt topografi og et særskilt klima som kan gi til dels svært vanskelige veg- og føreforhold. Norge har bratte stigninger, smalere vegbredde, og en generelt dårlig vegstandard enn mange andre land, samtidig som det er utfordrende vinterforhold i Norge.

## 7.4 Krav til fartsskriver i traktor

Reglene om krav til montering og bruk av fartsskriver og registrering av kjøre- og hviletid står i to EU-forordninger, herunder forordning 561/2006 om kjøre- og hviletid og forordning 3821/85 om fartsskriver. Reglene henger sammen slik at dersom man er omfattet av reglene om kjøre- og hviletid er man også forpliktet til bruke fartsskriver. Reglene er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid for vegtransport i EØS.

Hvem som er omfattet av reglene står i kjøre- og hviletidsforordningen artikkel 2. Det står det blant annet at reglene får anvendelse på godstransport på veg der det benyttes kjøretøy med tillatt totalvekt på 3,5 tonn, medregnet vekten av tilhenger eller semitrailer. Personer som benytter slike kjøretøy, må altså i utgangspunktet overholde kravene til kjøretid, hviletid, arbeidstid og pauser. I tillegg må kjøretøyene være utstyrt med fartsskriver jf. fartsskriverforordningen artikkel 3.

Traktorer har normalt en største tillatte totalvekt på over 3,5 tonn, og dersom traktorer transporterer gods, er de også i utgangspunktet omfattet av reglene. Tolkningen av hva som er å anse som godstransport er relativt vid.

Det finnes flere unntak fra reglene. I artikkel 3 er det opplistet en rekke kjøretøy som er unntatt fra hele forordningens virkeområde. I artikkel 13 nr. 1 finnes det unntak som den enkelte medlemstat kan gjøre gjeldende for sitt territorium. I Norge er bokstavene a-e, g-j, l, n og p gjort gjeldende.

Unntakene i kjøre- og hviletidsforordningen er ikke sortert på kjøretøyklasse eller lignende. Man må gjøre en konkret tolkning av unntakene og vurdere om det aktuelle kjøretøyet er omfattet eller ikke. Det er imidlertid visse unntak som kan være av særlig interesse for de som bruker traktorer. Nedenfor gir vi en generell gjennomgang av disse unntakene.

Artikkel 3 bokstav b) gjelder «kjøretøyer der høyeste tillatte hastighet ikke overstiger 40 kilometer i timen».

Når en traktor med maksimal tillatt hastighet på 40 kilometer i timen trekker en tilhenger som har en største tillatte hastighet på 50 kilometer i timen, vil vogntoget være begrenset av traktorens maksimale hastighet. Vogntoget vil være omfattet av unntaket. Det samme gjelder dersom en traktor med største tillatte hastighet på 50 kilometer i timen trekker en tilhenger med største tillatte hastighet på 40 kilometer i timen. Vogntoget vil være begrenset av tilhengerens maksimale hastighet, og vil være omfattet av unntaket.

Så lenge vogntoget er satt sammen slik at det har lov til å kjøre over 40 kilometer i timen, gjelder ikke unntaket.

Artikkel 3 bokstav h) gjelder «kjøretøyer, eller kombinasjoner av kjøretøyer, der største tillatte masse ikke overstiger 7,5 tonn, som brukes til godstransport av ikke-kommersiell art».

Etter dette unntaket tillates kjøretøy/kjøretøykombinasjoner en høyere vektgrense for unntakskjøring, under den forutsetningen av det brukes til godstransport av ikke-kommersiell art.

Artikkel 13 nr. 1 bokstav b) gjelder «kjøretøyer som brukes eller leies uten fører av landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport knyttet til foretakenes egen næringsvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende».

Artikkel 13 nr. 1 bokstav c) gjelder «landbruks- og skogbrukstraktorer som brukes til landbruks- eller skogbruksvirksomhet innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket som eier, leier eller leaser kjøretøyet er hjemmehørende». Traktoren må være innrettet for bruk i landbruks- eller skogbruksvirksomhet, og transporten må være innenfor denne bruken. Traktoren er omfattet av unntaket dersom den benyttes til transport av materiale o.l. som ikke er i tilknytning til landbruks- eller skogbruksvirksomhet.

Artikkel 13 nr. 1 bokstav d) andre strekpunkt gjelder «kjøretøyer eller kombinasjoner av kjøretøyer med en største tillatte masse som ikke overstiger 7,5 tonn som brukes [...] til å transportere materialer, utstyr eller maskiner som føreren bruker under sitt arbeid [...] Disse kjøretøyene skal bare brukes innenfor en radius av 50 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, og forutsatt at kjøring av kjøretøyet ikke er førerens hovedbeskjeftigelse».

Artikkel 13 nr. 1 bokstav h) gjelder «kjøretøyer sin brukes i forbindelse med kloakkrensing, flomsikring, vann-, gass- og elektrisitetsforsyning, vedlikehold og tilsyn med veier, innsamling og fjerning av husholdningsavfall, telegraf- og telefontjeneste, radio- og fjernsynskringkasting samt peiling av radio- eller fjernsynssendere eller -mottakere».

Dersom transporten som utføres ikke faller inn under noen av unntakene i regelverket, kan en spørre om transporten hadde vært underlagt kjøre- og hviletidsreglene dersom den hadde vært utført for eksempel av en lastebil. Er svaret JA, vil også transporten som utføres av traktoren, være omfattet.

Problematikken rundt krav til fartsskriver for traktorer har dels oppstått fordi det i Norge i dag er flere og flere traktorer som har største tillatte hastighet på over 40 km/t. De er dermed ikke umiddelbart unntatt etter artikkel 3 bokstav b). Derfor har flere og flere traktorer blitt stoppet i kontroll og blitt anmeldt for brudd på reglene fordi de ikke har montert fartsskriver. Disse traktorene er ikke produsert med tanke på installasjon av en fartsskriver, og vi har fått opplyst at det er store utfordringer knyttet til hvordan en skal få montert en fartsskriver på traktorene.

At det er store utfordringer knyttet til monteringen av fartsskriver på traktorer, hindrer likevel ikke forståelsen av gjeldene rett. Dette er et problem som må søkes løst der reglene utformes, nemlig i EU-institusjonene.

Kjøre- og hviletidsreglene har sine egne formål og hensyn som ikke handler om like krav til registrering eller førerkortklasser i fellesskapet. Reglene er tuftet på sikring av trafiksikkerhet, arbeidsvilkår for førere og konkurranse. Konkurransespektet gjør seg særlig gjeldende for traktorer som kan kjøre over 40 km/t. De representerer en reell

konkurransen i lokaltransporten overfor transportører som bruker «vanlige lastebiler». At det er en traktor skal i utgangspunktet ikke ha noe å si.

## 8 Tilrådninger til mandatets enkelte punkter

Nedenfor følger tilrådninger fra arbeidsgruppen for reguleringen av de enkelte punktene i mandatet.

### 8.1 Avstandsbegrensning

Bransjen, ved Norges Bondelag har gjennom årene gitt uttrykk for at de opplever utfordringer ved dagens avstandsbegrensning i bruksforskriften § 5-5 nr. 6, som tillater kjøring inntil 34 km på offentlig veg. Nedenfor vises det derfor til forhold som har vært trukket frem som særlig problematiske ovenfor Vegdirektorat og Samferdselsdepartementet.

#### 8.1.1 Bransjens erfaringer med avstandsregelen i praksis

Avstandsbegrensningen er ikke hensiktsmessig i lys av utviklingen i dagens landbruk. Færre gårder med større avstander mellom jordstykkene gjør at det er nødvendig å kjøre lengre enn 34 km på vegen. Selv om det enkelte steder er tilstrekkelig med en avstandsregel på 34 km, argumenteres det likevel for at avstandsregelen på 34 km ikke passer inn alle steder i landet.

Hele arbeidsgruppen er enige om at avstandsregelen ikke passer for landbruket slik det er i dag. Hovedbegrunnelsen for dette er utviklingen i landbruket, og vi gjør derfor kort rede for de viktigste endringene. Utviklingstendensene i landbruket er i stor grad som i 2009, med en vedvarende kraftig produktivitetsøkning på driftsenhetene. Selv om tallene i dag er noe annerledes, er altså tendensene og retningen lik. Derfor har vi ikke innhentet nytt materiale til denne rapporten, og vi viser her til statistikk og underlagsmateriale i rapporten fra 2009.

Landbruket har de siste tiårene vært gjenstand for vesentlig strukturrasjonalisering. Det har blitt færre foretak enn tidligere. Imidlertid opprettholdes den samlede produksjonen, hvilket betyr at hvert enkelt foretak driver mer og mer leid jord. Dette fører både til at størrelsen på maskinene er i kontinuerlig vekst og at maskinene må benyttes på større arealer for å forsvare investeringen.

Det er utbredt å leie ut jordbruksarealer som de enkelte ikke benytter /utnytter selv. Utviklingen viser at det er de store foretakene som over tid leier mer jord, mens de mindre foretakene leier mindre. En trend går i retning av mange av de små enten leier ut jorda si, eller leier inn andre til å drive den. Det kan være leid hjelp fra naboer eller maskinstasjoner/entreprenører som gjør jobben. Dette er nødvendig for at driften skal være økonomisk forsvarlig. Dette har medført mer maskinsamarbeid, økt leiekjøring og mekaniseringslinjer som krever større kunnskap av føreren. Etter hvert som arealene i

nærmiljøet har blitt for små, må bøndene lenger unna for å skaffe arealene. Dette har medført mer kjøring på veg.

Over tid har avviket mellom antall landbrukseiendommer med jordbruksareal og antall jordbruksbedrifter blitt større. Dette skyldes i hovedsak at et økende antall eiere leier bort jordbruksarealet som tilleggsjord til de gjenværende jordbruksbedriftene. Det er sannsynligvis få landbrukseiendommer der hele jordbruksarealet går ut av drift, men for tungdrevne og avsidesliggende eiendommer kan dette forekomme.

En økning i antall utleide jordbruksarealer fører til en god del kjøring til og fra jordstykker og små teiger.

Som vist til tidligere kommer avstandsregelen trolig fra samdriftsregelverket som gjaldt for melkesamdrifter. Siden dette regelverket nå er opphevet, mener flertallet i arbeidsgruppen at det er viktig å ta med seg at landbruket har forandret seg siden regelen ble fastsatt i jordbruksoppgjøret. Videre anser arbeidsgruppen dette som et viktig argument for opphevelse av avstandsregelen.

I arbeidsgruppen har UP gitt uttrykk for at det er kunstig å operere med en avstandsgrense, da risikoen for trafikkuhell vil være tilstede, uavhengig om det er 5 km eller 34 km. I de åpenbare trafikkfarlige tilfellene vil alminnelig politi stanse landbruksmaskiner som går ut over det gjeldende regelverket, men det er hovedsakelig Vegvesenets utekontroll som har ansvaret for kontroll av kjøretøytekniske krav. Siden denne type kjøretøy ikke er registreringspliktig, vil politiet gi pålegg om kontroll av kjøretøyet inn til en trafikkstasjon.

Norges Bondelag viser også til at avstandsbegrensningen ikke alltid blir praktisert likt av kontrollmyndighetene ute på vegen. Norges Bondelag trekker frem eksempler på at traktorer er blitt nektet å kjøre på vegen selv om kjøreavstanden var kortere enn 34 km. De er også kjent med at kontrollører har hevdet at «dispensasjonen» som tillater kjøring inntil 34 km på vegen har gått ut på dato, da den var knyttet opp til en varslet regelverksendring i 2009.

Norges Bondelag har på oppfordring innhentet eksempler fra ulike deler av landet for å illustrere noen av utfordringene med avstandsbegrensningen som man møter i landet. Norges Bondelaget med flere, argumenterer for at en endring til måling langs luftlinje heller ikke kan avhjelpe de skisserte utfordringene.

Det er blitt vist til et eksempel om en bonde i Valle Setesdal som ikke får leie gjødselsvogn til sin økologiske drift på grunn av avstandsbegrensningen. Redskapet finnes ikke nærme, og må alternativt fraktes på spesialtransport. I Hyllestad i Sogn og Fjordane er det flere som eier redskap i felleskap. Det finnes for eksempel et maskinlag med 25 medlemmer fordelt på ulike redskap. Medlemmene må enkelte ganger kjøre mer enn 34 km for å hente et redskap.

Et annet eksempel er hentet fra Gudbrandsdalen. I det meste av Gudbrandsdalen har gårdsbrukene jord på fjellet i tillegg til nede i bygda. Denne jorda er både i forbindelse med

deres setre og andre områder, en viktig del av driftsgrunnlaget for jordbruket her, og gir behov for lang transport langs veg med landbruksutstyr.

Ovennevnte eksempler viser at mange bønder velger å leie enkelte tjenester og utstyr istedenfor å kjøpe utstyr/redskap og utføre arbeidet selv. Det kan være mange grunner til det, men kostbart utstyr som hver enkelt bare trenger noen få ganger i løpet av et år, er det som angis som hovedårsak.

Videre illustrerer eksemplene også hvor utbredt landbruksentreprenører har blitt:

I Setesdal er det for eksempel flere som har rundballeutstyr som har faste kunder lenger bort enn 34 km. Det samme gjelder for bønder i Sognes, som leier rundballpresser fra Fjaler, omlag 45 km unna. Videre er det også noen landbruksentreprenører i Sognes, som tilbyr tjenester til beboere i Fjaler og Gaular.

I Gudbrandsdalen kjører landbruksentreprenører over store områder. Her er det oppgitt at det er eksempler på entreprenører som driver fra Lillehammer i sør til Otta i nord, dette er en streking på 100 km. De kjører ikke denne distansen sammenhengende, men de kjører ofte mer enn 34 km før dagens første oppdrag. I tillegg har entreprenørene også oppdrag på fjellet, på begge sider av dalen.

I Rogaland er det tjenester som direktesåing, slåing og finsnitting som innebærer kjøring lengre enn den fastsatte grensen på 34 km. Dette kan være alt fra 38 km til 48 km unna.

### 8.1.2 Arbeidsgruppens forslag til løsning

Regelen om avstandsbegrensning ble i sin tid gitt av hensyn til trafiksikkerhet. At det har blitt åpnet for kjøring med landbruksmaskiner med bredde inntil 3,5 meter på ordinære vegstrekninger, uten dispensasjon og uten ordinære betingelser, har blitt akseptert ved at det er satt en maks grense for kjøring på det offentlige vegnettet.

Arbeidsgruppen anser opprettholdelse av en maks grense i forskriftsteksten som en hensiktsmessig løsning, men ønsker å modifisere forslaget i mandatet. En samlet arbeidsgruppe fremmer derfor forslag om å endre dagens avstandsregel fra 34 km til inntil 50 km på veg målt i luftlinje.

Ved å endre målingen fra langs vegen til luftlinje åpner man for en lengre kjøreavstand, og gjennom en slik tilnærming og vil få avhjulpet problemet for gårder med for store avstander mellom jordene.

I områder der vegene er rette og terrenget flatt vil endringen fra måling langs vegen ikke ha så mye å si, men i deler av landet med mange daler og fjordarmer vil endringen være av stor betydning. En radius på 50 km i luftlinje kan fort medføre en faktisk kjørestrækning tilsvarende 100 km eller mer. Eksempler fra Norges Bondelag illustrer at det er entreprenører i landbruket som mener at avstandsregelen er vanskelig å etterleve, og ikke den enkelte

bonde. Måling langs luftlinje vil ivareta bondens behov for kjøring på veggen.

Videre vil forskriftsfestingen gi en klar og ensartet kontrollpraksis. Utfordringer for bønder som blir stanset på feil avstandsgrunnlag vil bli eliminert. Statens Vegvesen ser at denne tilnærmingen vil ivareta trafikksikkerheten, samtidig som næringens interesse i forflytningen av landbruksmaskiner vil bli tilgodesett i større grad enn før.

### 8.1.3 Formidling og kunnskapsoppbygging om regelverket innenfor landbruket

For å ivareta trafikksikkerheten ønsker Norges Bondelag å ta ansvar for å sørge for bedre og riktig merking blant næringen. De har utarbeidet et konkret forslag til hvordan de ønsker å jobbe med dette, og hvilke relevante aktører som bør involveres.

En gjennomgang og oppdatering av regelverket for transport av landbruksmaskiner på offentlig veg må følges opp av ulike tiltak og satsinger der en opplyser om regelverket og bygger kunnskap om dette blant de som bruker maskinene og blant maskinforhandlerne. Det er spesielt viktig med en innsats for å bedre kunnskap og praktisering av merkingsreglene.

Det er landbruksnæringa som skal ta ansvar for dette opplysningsarbeidet, men det må koordineres med vegmyndighetene for å sikre mest mulig korrekt, enhetlig og oppdatert informasjon ut til målgruppene. Statens vegvesen Vegdirektoratet bistår gjerne i opplysningen av regelverket gjennom sine kanaler.

Aktuelle aktører i landbruket:

- Landbrukets faglag (Norges Bondelag og Norsk bonde- og småbrukarlag)
- Stiftelsen Matmerk (forvalter av Kvalitetssystem i landbruket – KSL)
- Norsk landbruksrådgiving (NLR)
- Studieforbundet næring og samfunn
- Maskinbransjen (Felleskjøpet, Eikmaskin, AK-Maskin er eksempler) /Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes forening (TLIF)

I tillegg er skoler og utdanningsinstitusjoner i landbruket en egen målgruppe, først og fremst videregående skoler med naturbruksutdanning, og fagskoletilbud.

TLIF vil kunne formidle informasjon til sine medlemsbedrifter.

Organisasjonene i landbruket har god tradisjon for å gå sammen om å lage kampanjer og studieopplegg som tar opp konkrete tema. Kunnskap om trafikkregler og om merkingsreglene kan egne seg for en slik kampanje. Eksempelvis kan faglagene, Matmerk og NLR gjennomføre en kampanje i fellesskap. Det vil ha potensiale til å nå ut til de aller fleste bønder. Det er ønskelig at vegmyndighetene bidrar i kampanjen med representanter som kan stå for enkelte av orienteringene samt svare på spørsmål.

Undervisnings/opplysningsmateriellet utformes av landbruket, men i en dialog med vegmyndighetene for å kunne bli kvalitetssikret og i en eller annen form «godkjennes» av dem. Dette for i størst mulig grad redusere gråsoner og uavklarte spørsmål.

Det er hensiktsmessig å samarbeide med maskinforhandlere for å kunne vise et utvalg av maskiner og praktiske merkingsløsninger. Kampanjen bør inneholde et opplegg for demonstrasjon av aktuelle løsninger og patenter for merking på ulike maskiner. Dette har dessuten den tilleggseffekten at det bygger kunnskap og bidrar til bevisstgjøring om temaet blant de samme maskinforhandlerne.

Etter en kampanjeperiode bør materiell og opplegg for skolering utformes på varig basis slik at det forblir en fast del av etterutdanningstilbudet i landbruket. Det bør lages rutiner for oppdatering av informasjonsmaterieell på området, i samarbeid med vegmyndighetene.

Transport av landbruksmaskiner på offentlig veg vil kunne være tema på kurs og samlinger innenfor landbruket med faste mellomrom, blant anna som en integrert del av landbrukets arbeid med helse, miljø og sikkerhet (HMS). Dette vil i stor grad være desentraliserte kurs som skjer ute i de enkelte fylker.

Veiledning og regelverk om vegtransport og om merking bør inngå i og koordineres med KSL.

Landbruksnæringa ønsker et fast kontaktforum med Vegdirektoratet der en kan drøfte den videre regelutforminga og praktiseringa på området.

Organisasjonenes nettsider, Bondebladet, og fagblad som Traktor, Bedre gardsdrift m. fl. er aktuelle som kanaler for informasjon i tillegg til det som er nevnt ovenfor.

#### 8.1.4 Hvorfor arbeidsgruppen ikke velger en fri kjøreavstand

I arbeidsgruppen har fri kjøreavstand for landbruksmaskiner vært drøftet, men arbeidsgruppen har likevel valgt å konkludere med en avstandsregel på 50 km målt i luftlinje, og presentert et forslag i tråd med dette. Nedenfor følger en begrunnelse for hvorfor arbeidsgruppen ikke ønsker å åpne opp for en fri kjøreavstand for brede landbruksmaskiner på offentlig veg.

Generelle forskriftskrav til merking og bruk av lys gjelder også for landbruksmaskiner, og har eksistert siden det har vært tillatt for landbruksmaskiner å kjøre på offentlig veg.

Slik både arbeidsgrupperapporten fra 2009 og den nåværende gruppen har drøftet, blir lys og merkingskravene ikke etterlevd av bøndene i praksis. Det varierer også i hvilken grad merkingen av landbruksredskaper er korrekt og gjenspeiler kjøretøyets atferd i trafikken, både når det gjelder maksimumshastighet for redskap/tilhenger, eller hvorvidt kjøretøy er merket med refleksutstyr eller lignende. Misvisende merking er uheldig sett i sammenheng med andre trafikanter forventninger til kjøretøyets hastighet og atferd for øvrig i trafikken.



Kjøring på veg med større bredde enn normalt innebærer generelt en utfordring. Ved bredde over 2,55 m på landbruksmaskiner er det derfor viktig med tydelig merking av største bredde slik at andre trafikanter så tidlig som mulig blir klare over hva de møter. Siden praksis for slik merking i dagens landbruk er veldig varierende, er landbruksnæringen i forbindelse med denne prosessen blitt utfordret til å uttale seg om gjeldende praksis for merking samt for utarbeidelse av brosjyrer for merking og trafiksikker kjøring av bredt landbruksutstyr på veg.

Trafiksikkerhetsseksjonen i Statens vegvesen har også gitt innspill i form av en trafiksikkerhetsvurdering av brede landbruksmaskiner på vegen.

Vurderingen trekker frem landbruksmaskinenes hastighet, blindsoner, kjøretøyegenskaper og treffpunkter som særlig utfordrende for trafiksikkerheten.

Den konstruktive hastigheten på landbruksmaskiner er lav, noe som utgjør risiko for farlige forbikjøringer for øvrige trafikanter på vegen. Videre har landbruksmaskinene store blindsoner fremover. Vi har sett ulykker med fotgjengere i tettbebygde strøk hvor disse har vært delvis eller helt skjult for traktorførerne. Ved eventuelle ulykker vil treffpunktet være fronten. Og ved frontkollisjoner vil det ofte være «det motsatte kjøretøyet» som taper. I de 24 alvorlige møteulykkene som har vært med traktor er det stort sett de i motgående kjøretøy som er drept eller hardt skadd.

I forlengelsen av dette stiller trafiksikkerhetsseksjonen spørsmål om kjøreegenskapene til en traktor er forenlig med vegnettet vi har. Det er særlig vegkurvaturer, vegbreddene, siktsoner og fartsgrensene som vil være problematiske, da en traktor er konstruert for å kjøres på jordet og ikke på vegen, slik som andre kjøretøy.

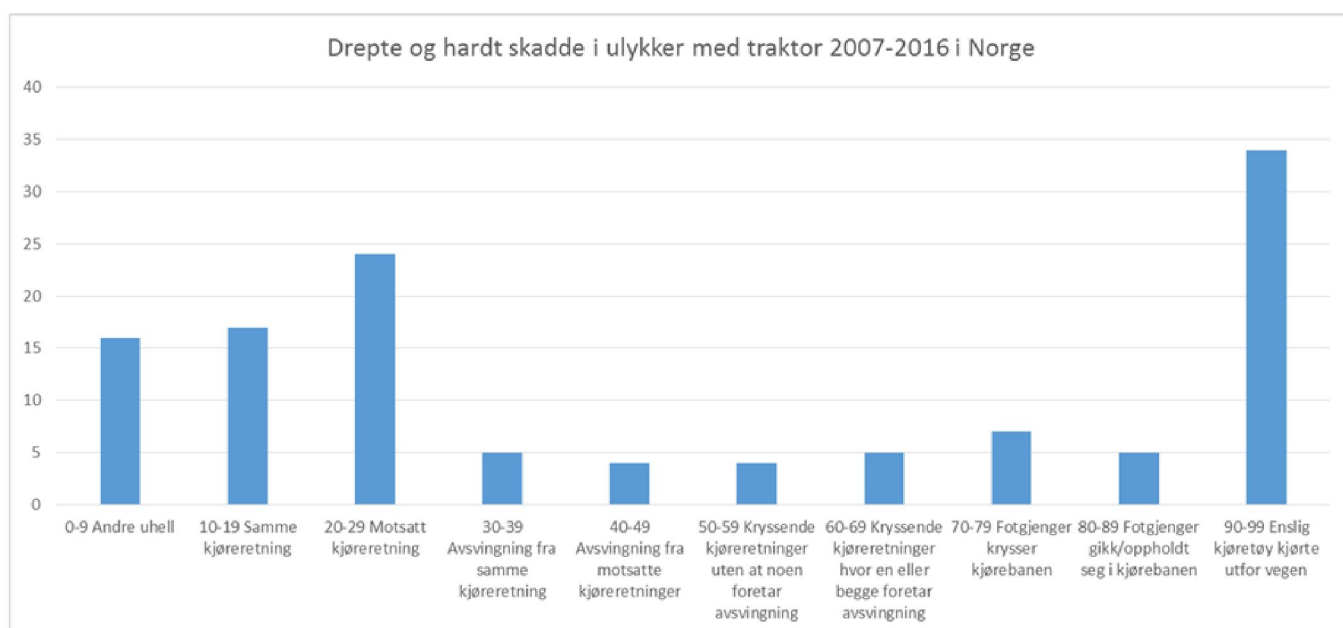
Vegvesenets spesialistfunksjon for utekontroll mener at et trafiksikkerhetsmoment som er viktigere enn kjørestrekning i antall kilometer er bredden på vegen. Landbruksmaskiner kan innenfor «kortere strekninger» ha en bredde inntil 3,5 meter. Dette gjelder uavhengig av type veg, trafikkmengde og vegbredde. Mange normale landeveier har i dag en kjørefeltbredde på 3 meter mellom midtparkeringen (gulstripa) og kantmarkeringen (hvitstripa og autovernet). Det betyr i praksis at en landbruksmaskin med bredde over 3 meter må bruke litt av motgående kjørefelt for å komme fram.

Som vist til ovenfor er det i enkelte steder smale, svingete og uoversiktlige veger. Disse vil være utfordrende i tilknytning til møteulykker, forbikjøring og muligheten for fører av landbruksmaskin å slippe frem andre trafikanter. I andre deler av landet kan problemet være ikke vegstandard, men at avstanden mellom de steder landbruksmaskinene benyttes er store.

Det er derfor klart at den norske vegstandard ikke alltid er tilpasset kjøring med særlig bred og tung transport, og som kan tillate en fri kjøregrense uten betenkeligheter sett fra et trafiksikkerhetsperspektiv.

### 8.1.5 Ulykker med skadde og drepte i trafikken med traktorer

Trafikksikkerhetsseksjonen viser til en generell oversikt over alvorlige ulykker med traktor i Norge. Statistikken følger på mange måter den generelle ulykkesstatistikken når det gjelder ulykketyper hvor utforkjøringsulykker og møteulykker dominerer.



Når det gjelder alle dødsulykkene på vegnettet (alle kjøretøygrupper) er utforkjøring og møteulykker stort sett likt representert. For traktorulykker ser vi at utforkjøringsulykker ligger en del høyere enn møteulykker, men tallene er lave.

Når Statens vegvesen gjorde en analyse av alle dødsulykker som har skjedd i gangfelt i Norge oppdaget man at andre kjøretøy enn personbiler var overrepresentert.

Traktorer var riktignok bare involvert i 2 av disse dødsulykkene, men i disse ulykkene er det blindsoner fra kjøretøyet som ble påpekt som et sikkerhetsproblem. Det er vanskelig å si ut ifra statistikken om traktorulykker er overrepresentert i forhold til omfang (kjørte km eller antall).

Norges Bondelag, Norsk Landbruksrådgiving m.fl. poengterer at det i arbeidet med rapporten i 2009 ikke kom fram opplysninger som tyder på at brede landbruksmaskiner er spesielt utsatt for ulykker. Slike opplysninger basert på offentlig statistikk er ei heller lagt fram nå. I høringsinnspillene til 2009-rapporten kunne Bedre Gardsdrift melde å ha

forespurt de dominerende selskapene på landbruksforsikring om hvorvidt brede maskiner var involvert i ulykker. Selskapene hadde ingen spesifikk statistikk på dette, men meldte tilbake at de opplevde at brede maskiner sjelden eller nærmest aldri var involvert i ulykker der maskinbredde var relevant.

Bladet Bedre Gardsdrift har i perioden 2008 til 2017 ført en egen statistikk på alt av kjente dødsulykker hvor traktor har vært aktiv eller passiv part. Statistikken omfatter over 50 ulykker. I ingen av disse har kjøretøybredde vært relevant.

Norges Bondelag, Norsk Landbruksrådgiving m.fl. mener derfor at brede landbruksmaskiner riktignok på grunn av sine dimensjoner utgjør en risikofaktor. Imidlertid tyder statistikk og praktisk erfaring på at brede landbruksmaskiner meget sjelden er involvert i ulykker. Situasjonen er slik sett mer å sammenlikne med annen spesialtransport eller kjøring med farlig gods, hvor skadepotensialet er stort men ulykkene få.

### 8.1.6 utfordringer som vil eksistere til tross en regelverksendring i henhold til mandatet

Uavhengig av om det velges måling langs luftlinje eller langs vegen, vil «nullpunktet» eller stedet der transporten starter ifra være vanskelig å definere. Hvor traktoren, føreren eller landbruksredskapene faktisk er hjemmehørende vil i en kontrollsituasjon være vanskelig å få bekreftet utover det en fører vil fortelle. I praksis vil det derfor være vanskelig å håndheve en slik strekningsbegrensning uansett hvilken grense som vil bli valgt.

Videre er vegbredden heller ikke tilrettelagt for kjøring med brede landbruksmaskiner. Dette er et forhold man ikke får gjort noe med innenfor rammen av dagens mandat. En regelverksendring i tråd med mandatet vil ikke ha noen virkning på utfordringen med vegstandarden, og vil trolig vedvare som et problem.

### 8.1.7 Oppsummering og konklusjon

#### 8.1.7.1 Vegdirektoratets forslag til regelendring

En samlet arbeidsgruppe fremmer forslag om å forskriftsfeste en avstandsregel som tillater kjøring med landbruksmaskiner inntil en radius på 50 km målt i luftlinje. Endringen går noe lenger enn mandatets punkt 1 foreslått av Samferdselsdepartementet.

Forslag til endring av § 5-5 nr. 6

*«Landbruksmaskin kan forflyttes inntil 50 km på veg målt i luftlinje som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.»*

## 8.2 Vilkåret om «vanlig bruk»

### 8.2.1 Bakgrunnen for mandatet

Adgangen til å kjøre landbruksmaskiner på offentlig veg er knyttet opp mot det som anses som «vanlig bruk» innenfor alminnelig gårdsdrift.

De senere årene har behovet for å fastlegge rammene for hva som omfattes av vilkåret, meldt seg. Det har vært eksempler på at kjøring til og fra verksted har vært stanset av utekontrollen i Statens Vegvesen, eller at bønder har forsøkt å kjøre landbruksmaskiner i forbindelse med kjøp og salg av redskaper.

Både av hensyn til en effektiv kontroll, men også av hensynet til næringen er det viktig at rammene for unntaket er klare og ensartede i hele landet.

I mandatet fra departementet er arbeidsgruppen blitt bedt om å presisere innholdet i vilkåret om «vanlige bruk» basert på gjeldende betraktninger av hva som regnes som ledd i alminnelig gårdsdrift. I forbindelse med avklaringer og endringer av mandatet fikk man enda tydeligere føringer på hva som skulle være omfattet av vilkåret.

Departementet ber om at det innenfor avstandsbegrensningen skal være tillatt med nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l.

### 8.2.2 Arbeidsgruppens standpunkter

Som nevnt ovenfor har det vært behov for å fastlegge innholdet i vilkåret. De senere årene har det vokst frem ulike oppfatninger om hva som anses for å være omfattet av «vanlig bruk». Da landbruket har vært gjennom en rekke endringer, er det behov for både å presisere og avgrense hva unntaket er ment å omfatte.

En samlet arbeidsgruppe er enig om at ovennevnte forslag implementeres i dagens forskriftstekst. Videre er man enige om følgende avgrensninger som også gjelder i dag i henhold til gjeldende regelverk på området. Transport omfattes ikke. Og det samme gjelder bruk av egne landbruksmaskiner til arbeidsoppgaver som ikke er tilknyttet landbruket.

Hvorvidt landbruksentreprenører skal være omfattet av dagens unntaksregel, har vært drøftet bredt i arbeidsgruppen, og gruppen har kommet frem til at disse skal være omfattet av vilkåret om «vanlig bruk».

### 8.2.3 Nærmere om landbruksentreprenørvirksomhet

En landbruksentreprenør er en person eller virksomhet som utfører arbeid med landbruksmaskin mot vederlag i landbruket. Innenfor landbruksvirksomhet betegnes dette ofte som leiekjøring. En del traktorredskaper er så kostbare at det krever stor grad av utnyttelse for at det skal være lønnsomt å investere i slikt utstyr. For å få denne utnyttelsesgraden er det gjerne en landbruksentreprenør som har slik kjøring som en del av sin næring, som investerer i denne typen utstyr og utfører leiekjøring hos bønder.

I arbeidsgruppemøtene kommer det frem at næringen har ansett og anser leiekjøring som en del av vilkåret om «vanlig bruk».

Det finnes imidlertid to typer leiekjøring. Den ene typen innebærer at det er en virksomhet eller en bonde som eier en rekke store landbruksmaskiner. Disse selger tjenester til bønder mot vederlag, ved at entreprenør gjennomfører arbeid med landbruksmaskinen hos bonden.

Den andre varianten går ut på at flere bønder har gått til innkjøp av landbruksmaskiner som benyttes i felleskap. Et av deltakerne i arbeidsgruppen viser for eksempel til at han har en gård med 50 sauer, og har en landbruksmaskin som deles med fire andre. Uten kjøp i felleskap hadde det for eksempel ikke vært mulig å ha en landbruksmaskin.

Statens vegvesen Vegdirektoratet anser sistnevnte som uproblematisk når det gjelder spørsmålet om dette er omfattet av vilkåret om «vanlig vilkår». Det førstnevnte tilfellet reiser imidlertid tvil, og det er denne varianten bransjen anser som omfattet av vilkåret, og ønsker at det skal være det fremover også.

### 8.2.4 Bakgrunnen for avgrensingen mot landbruksentreprenører

I følge Statens vegvesen Vegdirektoratet har det ikke vært meningen at de som driver med landbruksvirksomhet skal ha adgang til å kjøre på offentlig veg med bredere landbruksmaskin enn den alminnelige tillatte bredden på 2,55 meter. Denne typen kjøring har man tenkt at etter dagens regelverk faller inn under de samme bestemmelser som annen type entreprenørvirksomhet, hvor det er krav til at store maskiner skal fraktes på spesielt egnede tilhengere, og at andre trafikanter skal varsles når det blir kjørt med denne typer maskiner langs vegen.

Årsaken til at Statens vegvesen Vegdirektoratet tidligere ville opprettholde en avgrensning mot landbruksentreprenører var at unntaket først og fremst var ment å ivareta bondens behov for å kjøre på vegen, og ikke legge til rette for entreprenørvirksomheter. Store kommersielle aktører må drive sine virksomheter innenfor de samme rammene og betingelsene som gjelder for øvrige entreprenører på vegen. De må i likhet med andre entreprenører holde seg innenfor alminnelig vegbredde på 2,55 meter eller bestille spesialtransport. Videre er det også anledning for disse å søke dispensasjon forutsatt at kriteriene for unntak foreligger.

Norges Bondelag argumenterer for et forslag om at det bør innføres et skille mellom entreprenører som driver med landbruksrelatert virksomhet og entreprenører som benytter landbruksmaskiner til annen virksomhet, f.eks. vegvedlikehold.

Statens vegvesen Vegdirektoratet ser at det er hensiktsmessig med et slikt skille, og at leiekjøring i tilknytning til landbruksrelatert arbeid bør være omfattet av vilkåret om «vanlig bruk». Det som har vært avgjørende for Statens vegvesen Vegdirektoratet, er at leiekjøring har eksistert i mange år, og er i dag en forutsetning for en kostnadseffektiv drift av landbruket.

Videre tar 2009 rapporten også opp problemstillingen om avgrensning mot landbruksentreprenører, hvor både flertallet og mindretallet i arbeidsgruppen konkluderte med at landbruksentreprenører skal omfattes av vilkåret om «vanlig bruk» forutsatt at det er landbruksrelatert arbeid maskinene benyttes til.

### 8.2.5 Hvorfor ønsker man at leiekjøring skal være omfattet vilkåret om vanlig bruk?

Begrunnelsen for at Norges bondelag, Norsk landbruksrådgivning m.fl. ønsker at denne type kjøring skal være omfattet av vilkåret er økonomiske hensyn. Det er mye sesongbasert kjøring med landbruksmaskiner, og man anser det for mer kostnadseffektivt og miljøriktig å leie eller leiekjøre med en maskin som skal brukes noen ganger i året fremfor innkjøp kun til eget bruk. Dette er vanlig for bruk av alle størrelser i alle deler av landet, dog med visse variasjoner knyttet til geografi og produksjon.

For at det skal være mulig for den enkelte bonde å drive effektiv jordbruk med innleide landbruksmaskiner, er det en forutsetning at landbruksentreprenører er omfattet av dagens unntak i bruksforskriften § 5-5 nr. 6.

En annen årsak er at det i tillegg til entreprenørvirksomheter ofte er bønder som utfører leiekjøring for andre som tilleggsinntekt. De investerer i landbruksmaskiner og utstyr, og utfører leiekjøring hos andre bønder. I disse tilfellene vil de ha oppdragsgivere som er spredt over et stort geografisk område. Dette bekreftes av eksemplene som Norges Bondelag har innhentet. Norges Bondelag, Norsk Landbruksrådgivning m.fl. argumenterer derfor sterkt for at det skal skilles mellom landbruksentreprenører som driver med landbruksrelatert arbeid med landbruksredskaper, og entreprenører som benytter landbruksmaskiner til arbeid som ikke er tilknyttet landbruket, f.eks. vegspyling etc. Dette i tråd med standpunktet til en samlet arbeidsgruppe fra 2009.

## 8.2.6 Oppsummering og konklusjon

### 8.2.6.1 Arbeidsgruppens forslag til regelendring

Arbeidsgruppen mener at mandatets punkt om å forskriftsfeste gjeldende praksis med presiseringer som Samferdselsdepartementet har foreslått, vil løse utfordringene man har hatt med vilkåret om «vanlig bruk». I tillegg foreslår gruppen å utvide vilkåret slik at også landbruksentreprenører skal være omfattet av unntaket i § 5-5 nr. 6.

Forslaget blir følgende:

#### *§ 5-5 nr. 6 Særlige bestemmelser om forflytning av landbruksmaskin*

- a) Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter.*
- b) Med vanlig bruk mener man nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l. Dette gjelder også når forflytning skjer som ledd i landbruksentreprenørvirksomhet. Godstransport er ikke omfattet av unntaket.*

Vegdirektoratet ønsker å foreta noen strukturelle endringer av bestemmelsen slik at den skal være oversiktlig etter regelverksendringene. Videre vil Statens vegvesen Vegdirektoratet også forskriftsfeste avgrensningene i ordlyden for å tydeliggjøre dem for både utekontrollen og næringen ved håndhevingen av regelverket.

## 8.3 Regulering av bruk av brede dekk og tvillinghjul

### 8.3.1 Behovet for regulering

Brede dekk og tvillinghjul er i dag tillatt å bruke på bakgrunn av det politiske vedtaket fra 2009. Betingelsen er at landbruksmaskinen er påmontert like bredt redskap som bredden på traktoren med dekkene.

Man ønsker å utvide denne hjemmelen slik at det ikke lenger er et krav om å ha påmontert utstyr for benytte brede dekk eller tvillinghjul på offentlig veg. Videre ønsker man å forskriftsfeste praksisen inn i bruksforskriften § 5-5 nr. 6.

Begrunnelsen for endringen er at regelen ikke imøtekommer det praktiske behovet bonden har til å kjøre traktor med brede dekk og tvillinghjul uten påmontert redskap til enhver tid.

En bonde som kjører traktor med brede dekk til jorde med påmontert harve, kan ikke uten videre kjøre traktoren tilbake for å hente et annet utstyr. Bonden må her koble på redskapen for å kjøre tilbake og bytte den, eller at bonden skifter til ordinære dekk før traktoren kjøres på vegen. Praktiske ulemper gjør at denne regelen har behov for justeringer.

Løsningsforslaget fra departementet går ut på at brede dekk og tvillinghjul på traktor likestilles med traktor påmontert annet utstyr. På denne måten vil man kunne kjøre på offentlig veg, uten et krav om påmontert redskap til enhver tid.

Statens vegvesen Vegdirektoratet bemerker i denne sammenheng at det er viktig å synliggjøre at adgangen ikke gjelder ubegrenset, og gjelder kun i forbindelse med kjøring mellom jordene. Den utvidede adgangen til å kjøre til service og ved kjøp/salg av maskinen gjelder ikke for brede dekk og tvillinghjul. Her må den enkelte bonde skifte til ordinære dekk.

Arbeidsgruppens flertall mener at ovennevnte forslag med de presiseringer bør forskriftsfestes.

Norges lastebileierforbund er enig i ovennevnte begrunnelse, men forutsatt at bredden er innenfor 2,55 meter. Ved bredde mellom 2,56 og 3,50 meter foreslår de at det skal være krav om tydelig breddemarkering på maskinen og roterende gule varsellys. På smalere veg som mangler gulmidtmarkering ønsker de også at det skal kjøres med følgebil.

### 8.3.2 Oppsummering og konklusjon

#### 8.3.2.1 Vegdirektoratets forslag til regelendring

Arbeidsgruppens forslag til regulering i § 5–5 nr. 6:

*«For kjøring mellom jordbruksarealer gjelder § 5–5 nr. 6 første setningen også for traktor påmontert tvillinghjul, brede dekk eller beltehjul.»*

## 8.4 Kjettingkravet

### 8.4.1 Bakgrunnen for endringene

Forslaget i mandatet går ut på å lempe påbudet om å ha med kjetting etter forskrift om bruk av kjøretøy jf. § 1–4 nr. 2 fjerde ledd, slik at påbudet kun gjelder for traktor der det er forventet kjøring på veg som er snø/isdekket.

Det har i perioder vist seg å være upraktisk å ha et krav om å ha med kjetting de dagene det har vært grei føre, og ingen behov for å sette på kjetting. Statens vegvesen anser det som mer hensiktsmessig at den enkelte bonde selv vurderer hvorvidt det er påkrevd med kjetting avhengig av føret.

I følge Norges Bondelag er det upraktisk med et krav om å ha med seg kjetting da konstruksjonen til traktorer ikke tillater oppbevaring av kjettinger. De viser at det ikke finnes muligheter til å oppbevare kjettingene noe sted på en traktor. En løsning kan være å oppbevare det i en påkoblet tilhenger, men også dette er vanskelig når man allerede har påkoblet et landbruksredskap. Norges Bondelag m.fl. viser til at man må være minst to for å



sette disse på og at det er en tidkrevende prosess.

## 8.4.2 Oppsummering og konklusjon

### 8.4.2.1 Arbeidsgruppens forslag til regelendring

Arbeidsgruppens forslag til endring av bruksforskriften § 1–4

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

## 8.5 Krav til fartsskriver i traktor

Regelverket om krav til bruk av fartsskriver i traktorer er etter Vegdirektoratets vurdering i seg selv ikke uklart. Et tiltak som kan imøtekomme bransjens behov for klarhet er at Vegdirektoratet gir bedre informasjon om gjeldende rett, for eksempel via Statens vegvesens hjemmesider.

Når det gjelder utfordringene knyttet til montering av fartsskriver i traktorer, handler dette om oppfyllelse av krav fastsatt i regelverk fra EU, som Norge har liten mulighet til å påvirke. Da det ble innført krav om digital fartsskriver ble det samtidig laget en løsning for forenklet montering av fartsskriver i kjøretøy i klasse M1 og N1, men denne løsningen gjelder ikke traktorer.

## 8.6 Krav til registrering av redskaper til traktor

Vi er kjent med at det er knyttet noe usikkerhet i bransjen til hvordan ulike landbruksinnretninger skal klassifiseres, og om disse som følge av den tekniske klassifiseringen er registreringspliktige eller ikke.

Vegdirektoratet har derfor ansett det som hensiktsmessig å utforme en presisering av definisjonene til tilhenger til traktor, utskiftbar trukket maskin og tilhengerredskap. Dette arbeidet skjer parallelt med, men uavhengig av den nedsatte arbeidsgrupperapporten. Presiseringen vil redegjøre for det gjeldende regelverket, og vil kommuniseres ut både til

bransjen og internt i Statens vegvesen, med formål at dette skal hjelpe med å få klarhet i kravene og sikre større grad av likebehandling på trafikkstasjonene.

## 9 Andre tilknyttede problemstillinger

Under arbeidet med rapporten har flere av arbeidsgruppens medlemmer trukket frem tilgrensende problemstillinger som det er ønske om å få vurdert nærmere. Arbeidsgruppen har ikke gått nærmere inn på disse temaene, da det ligger utenfor arbeidsgruppens mandat. Arbeidsgruppen velger likevel å nevne noen temaene enkelte av deltagerne i gruppen har fremhevet som problematiske:

- I tilknytning til transport der det er behov for å søke om dispensasjon, er det viktig at det legges opp til et eget forenklet søknadsskjema på vegvesenets nettsider. I dag er det ikke mulig å søke for ikke registrerte kjøretøy da mye etterspurt data ikke finnes for slike.
- Kravet til størrelse på varselskilt i bruksforskriften § 3–4 bør tilpasses størrelsene på varselskilt som kommer med landbruksmaskiner fra produsentene.

## 10 Referanser

Vegdirektoratets rundskriv nr. 67/75 av 8. august 1975. *Brukstillatelse i forbindelse med forflytting av motor- og tilhengerredskap.*

Arbeidsgrupperapport avgitt august 2009. *Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg*

Statistikk fra Trafikksikkerhetsseksjon i Statens vegvesen Vegdirektoratet, datagrunnlaget er tilgjengelig på

[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/1758794/binary/1168611?fast\\_title=Temanalyse+av+d%C3%B8dsulykker+i+gangfelt.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/1758794/binary/1168611?fast_title=Temanalyse+av+d%C3%B8dsulykker+i+gangfelt.pdf)