



**Statens vegvesen**

# **Høring**

## **Implementering av**

- **Direktiv 96/53/EF artikkel 8b og 9a**
- **Forordning (EU) 2019/1916**
- **Forordning (EU) 2019/1892**

## **Høringsnotat**

MIME referanse 20/123520-1

Statens vegvesen  
16. juli 2020

## 1 Innledning

Statens vegvesen Trafikant og Kjøretøy og Vegdirektoratet, Myndighet og regelverk sender med dette på høring forslag om endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy og forskrift 5. juni 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

Høringen omfatter følgende regelverk:

- **Direktiv 96/53/EF art. 8b** om økt tillatt lengde for kjøretøy og vogntog med aerodynamiske innretninger, med tilhørende forordning **Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) 2019/1916 av 15. november 2019** om fastsettelse av nærmere bestemmelser om bruken av bakmonterte aerodynamiske innretninger i henhold til rådsdirektiv 96/53/EF
- **Direktiv 96/53/EF art. 9a** om økt tillatt lengde for kjøretøy og vogntog med aerodynamiske førerhus med tilhørende **Europaparlamentets og Rådets beslutning (EU) 2019/984 av 5. juni 2019** om endring av rådsdirektiv 96/53/EF, hva gjelder fristen for gjennomføring av de særlige reglene vedrørende de største tillatte lengder for førerhus med forbedret aerodynamisk yteevne, energieffektivitet og sikkerhet
- **Kommisjonsforordning (EU) 2019/1892 av 31. oktober 2019** om endring av forordning (EU) 2012/1230 med hensyn til krav til typegodkjenning for visse motorvogner utstyrt med langstrakte førerhus og for aerodynamiske anordninger og utstyr til motorkjøretøyer og deres tilhengere

96/53/EF artikkel 8b og 9a ble tilføyd ved endringsdirektiv 2015/719/EU. Fristen for implementering av disse bestemmelsene ble gjort betinget av ferdigstillelse av nødvendige endringer i godkjenningmessig regelverk og en implementerende formodning med bruksregler. Ettersom det er nær sammenheng mellom disse regelverkene ser Statens vegvesen det som hensiktsmessig å sende dem på felles høring.

Høringsperioden er satt til 6 uker. Frist for høringsinnspill er **fredag 28. august 2020**.

## 2 Bakgrunn

Direktiv 96/53/EF regulerer tillatte vekter og dimensjoner i internasjonal trafikk og tillatte dimensjoner i innenlands trafikk. Ved endringsdirektiv 2015/719/EU ble 96/53/EF tilføyd ny artikkel 8b og 9a om økte tillatte lengder for kjøretøy og vogntog med bakmonterte aerodynamiske innretninger og aerodynamiske førerhus. Bakgrunnen for tilføyelsene var en anerkjennelse av at de strenge reglene om tillatte lengder for kjøretøy og vogntog i internasjonal og innenlands trafikk var til hinder for bransjens ibruktaking av bruk av kjøretøy og innretninger som reduserer tunge kjøretøys drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp ved å bedre deres aerodynamiske egenskaper, ettersom slike innretninger og førerhus ville gå på bekostning av kjøretøyenes lastvolum.

For å legge til rette for økt markedsopptak av aerodynamiske innretninger og førerhus, ble direktiv 96/53/EF derfor tilføyd artikkel 8b og 9a, som tillater overskridelse av tillatte lengder som gitt i direktivets vedlegg I, forutsetning av at den økte lengden ikke skulle gi større tilgjengelig lastvolum enn for kjøretøy og vogntog som overholder direktivets lengdebestemmelser. Videre ble det forutsatt at aerodynamiske innretninger og førerhus skal være typegodkjent dersom tillatte lengder skal overskrides.

Artikkel 8b krever at innretninger med lengde over 500 mm «typegodkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF», og at Kommisjonen, i utgangspunktet

innen mai 2017 vurderer behovet for å vedta eller endre typegodkjenningskravene for å ivareta trafiksikkerheten og sikkerheten ved intermodal transport, og ved behov legger frem forslag om å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF. I artikkel 9a gis det lignende krav om at aerodynamiske førerhus skal være typegodkjente innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF, og at Kommisjonen innen samme frist skal vurdere behovet for å utforme tekniske krav for typegodkjenning av kjøretøyer utstyrt med slike førerhus som tar hensyn til blant annet forbedringen av aerodynamiske egenskaper og synligheten til myke trafikanter.

I tillegg pålegger artikkel 8b Kommisjonen å utforme en implementerende forordning med brukskrav for aerodynamiske innretninger. Denne er nå gitt gjennom forordning 2019/984.

### 3 Økt tillatt lengde for kjøretøy og vogntog med aerodynamiske innretninger og førerhus

#### 3.1 Gjeldende regelverk

##### 3.1.1 Gjeldende norsk regelverk

Regelverket om tillatte lengder og bredder for kjøretøy og vogntog på offentlig veg er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4 og 5. Tillatt vogntoglengde for den enkelte vegstrekning er gitt i de til enhver tid gjeldende veglistene for riks-, fylkes- og kommunale vegger.

De største tillatte lengder for enkeltkjøretøy og vogntog er gitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a tabell a:

Kjøretøy/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19,50 m-veger	15,00 m-veger	12,40 m-veger
Motorvogn unntatt buss	12,00	12,00	12,00
Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i vogntog med tillatt vogntoglengde 24,00 m	12,00	12,00	12,00
Motorvogn med semitrailer	17,50	15,00	12,40
Motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn	19,50	15,00	12,40
Buss med 2 aksler	13,50	13,50	12,40
Buss med 3 aksler eller flere	15,00	15,00	12,40
Leddbuss	18,75	18,75	18,75
Buss med slepvogn eller påhengsvogn	18,75	18,75	18,75

Videre gir 5-4 nr. 4 bokstav b bestemmelser om blant annet tillatte lastlengder og sporingskrav:

b. For kjøretøy og vogntog som spesifisert ovenfor, gjelder dessuten følgende:

1. Motorvogner og vogntog skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter.

Et semitrailervogntog med lengde inntil 17,50 meter skal anses å oppfylle kravet dersom semitrailerens akselavstand ikke overstiger

$$\sqrt{(12.50 - 2.04)^2 - (5.30 + L/2)^2}$$

der L er semitrailerens bredde, og akselavstanden i dette nummeret måles som avstanden mellom semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje.

2. Avstanden målt mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt målt langs senterlinjen skal ikke overstige 12,00 meter.
3. Den horisontalt målte avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende må ikke overstige 2,04 meter.

4. For vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn, skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt minus avstanden mellom motorvognens bakerste punkt til tilhengerens forreste punkt ikke overstige 15,65 meter.
5. For vogntog som nevnt i nr. 4 skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse, fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt ikke overstige 17,15 meter.

Tillatt kjøretøybredde er regulert i § 5-4 nr. 5:

- a. Største tillatte kjøretøybredde på offentlig veg er 2,55 meter hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.
- b. For kjøretøy med faste og avtakbare skappåbygg, containere eller vekselflak som er spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur hvor hver sidevegg inklusive isolasjon er minst 45 mm tykk, er største tillatte bredde 2,60 meter på veger som ellers er tillatt for 2,55 meter.

I tillegg er gis det i § 5-5 nr. 1, 2 og 7 regler om tillatte kjøretøy- og vogntoglengder for tømmervogntog, modulvogntog og 24-metersvogntog på veger som i henhold til aktuelle veglister er tillatt for slike lengder og vogntog.

På veger som er tillatt for dette i veglister for tømmertransport, kan vogntog særlig innrettet for transport av tømmer i henhold til § 5-5 nr. 1 ha lengde inntil 22,00 eller 24,00 meter. Vogntoget skal bestå av lastebil og slepvogn. Slepvoغن i slikt vogntog kan ha større lengde enn 12,00 m. Lastlengden er ikke regulert. Vogntoget skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter. I tillegg kreves det at vogntoget uten gods skal ha lengde minst 21,50 meter.

På veger som er angitt i veglister for modulvogntog, kan modulvogntog i henhold til § 5-5 nr. 2 modulvogntog ha lengde inntil 25,25 meter. Tillatt lengde enkeltkjøretøy reguleres ikke i bestemmelsen, men ettersom modulvogntog er definert som et vogntog bestående av kjøretøy som hver for seg ikke overskrider det tillatte for den aktuelle kjøretøytypen i direktiv 96/53/EF, skal enkeltkjøretøyene overholde lengdebestemmelsene i § 5-4 nr. 4. Tillatt lastlengde for modulvogntoget som sådan er ikke regulert. Modulvogntog type 1 og 2 skal kunne kjøres 180 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m (foreslått endret til 360 grader), mens type 3 skal kunne kjøres 180 grader mellom 13,00 og 2,00 meter.

På veger som er tillatt for modulvogntog, tillates i henhold til § 5-5 nr. 7 også vogntog bestående av lastebil og slepvogn med lengde inntil 24,00 meter. Slepvoغن i slikt vogntog kan ha større lengde enn 12,00 m. Lastlengden er ikke regulert. Vogntoget skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.

I skrivende stund har Vegdirektoratet på høring forslag om å tillate modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog på veger som er tillatt før tømmervogntog med lengde 24,00 m. Modulvogntogene må da oppfylle samme sporingskrav som tømmervogntog og 24-metersvogntog, altså å kunne kjøres 360 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m.

Tillatt kjøretøybredde er gitt i § 5-4 nr. 4. Alminnelig tillatt kjøretøybredde er i henhold til bokstav a 2,55 m, mens temperaturregulerte kjøretøy kan ha bredde 2,60 m.

### 3.1.2 EU-regelverk

Direktiv 96/53/EF regulerer tillatte vekter og dimensjoner i internasjonal trafikk og tillatte dimensjoner i innenlands trafikk. Direktivet har som formål å fjerne hindre for internasjonale transportører og sikre konkurranselikheter mellom innenlandske transportører og transportører fra andre medlemsstater. I direktivets artikkel 3 pålegges medlemsstatene derfor å godta kjøretøy og vogntog i internasjonal trafikk med gitte vekter og dimensjoner, mens de i artikkel 4 forbyr å tillate større dimensjoner nasjonalt, med noen nærmere angitte unntak.

De nærmere bestemmelsene om tillatte dimensjoner for kjøretøy og vogntog er gitt i direktivets vedlegg I, og ettersom bestemmelsene her er implementert gjennom forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4, samsvarer de noenlunde med de norske bestemmelsene. Største tillatte lengde for vogntog bestående av lastebil og slepvogn eller påhengsvogn er 18,75 m, mens semitrailervogntog kan ha lengde inntil 16,50 m. Det fremgår av bestemmelsene om tillatte lastlengder at differansen mellom direktivets og norske bestemmelser på dette punktet skyldes at vogntogene i henhold til norske bestemmelser kan ha noe lengre lysåpning.

Tillatte lengder for enkeltkjøretøy er de samme som i norsk regelverk. Singel lastebil og tilhengere kan ha lengde inntil 12,00 meter, mens semitrailer kan ha lengde fra king-pin semitrailerens bakkant maksimalt 12,00 meter og fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitraileren maksimalt 2,04 meter. Toakslet og treakslet buss kan ha lengde henholdsvis 13,50 og 15,00 meter, og leddbuss maksimalt 18,75 meter.

Direktivet stiller også det samme sporingskravet som i norsk regelverk, riktignok formulert som at hvert enkelt kjøretøy skal oppfylle kravet.

## 3.2 96/53/EF artikkel 8b

### 3.2.1 Direktivteksten

96/53/EF artikkel 8b lyder som følger:

#### Artikkel 8b

1. Med det formål å forbedre deres energieffektivitet kan kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrte med aerodynamiske innretninger som oppfyller kravene i nr. 2 og 3, og som etterkommer direktiv 2007/46/EF, overstige de største lengder som er fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I etter dette direktiv, for å tillate at slike innretninger tilkoples bak på kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner. Kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrt med slike innretninger skal oppfylle kravene i nr. 1.5 i vedlegg I til dette direktiv, og eventuell overstigelse av største lengde skal ikke medføre økt lastlengde for disse kjøretøyene eller kjøretøykombinasjonene.
2. Før de bringes i omsetning skal de aerodynamiske innretningene nevnt i nr. 1 og som overstiger en lengde på 500 mm, typegodkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF.

Innen 27. mai 2017 skal Kommisjonen vurdere behovet for å vedta eller endre de tekniske krav for typegodkjenning av aerodynamiske innretninger fastsatt innenfor nevnte ramme idet det tas hensyn til behovet for å sikre vegsikkerheten og sikkerheten for transport med ulike transportsystemer, og særlig

- a. Sikker tilkobling av innretningene for å redusere risikoen for at de løsner over tid, herunder under transport med ulike transportsystemer,
- b. Sikkerheten for andre trafikanter, særlig myke trafikanter, ved blant annet å sikre at konturene er synlige når aerodynamiske innretninger tilkobles, ved å tilpasse kravene til indirekte utsyn og ved at det ved en kollisjon med den bakre delen av et kjøretøy eller en kjøretøykombinasjon, ikke går utover underkjøringshinderet bak.

For dette formål skal Kommisjonen ved behov legge frem et forslag til regelverk for å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammene av direktiv 2007/46/EF.

3. De aerodynamiske innretningene nevnt i nr. 1 skal oppfylle følgende driftsforhold:
  - a. Under forhold der andre trafikanter eller førerens sikkerhet er i fare, skal de foldes sammen, trekkes inn eller fjernes av føreren.
  - b. Bruken av dem på veiinfrastrukturen i og mellom byer skal ta hensyn til særtrekkene ved områder hvor fartsgrensen er under eller lik 50 km/t og hvor det er større sannsynlighet for at myke trafikanter befinner seg. Og
  - c. Bruken av dem skal være kompatibel med transport med ulike transportsystemer og de får ikke, særlig når de er trukket inn / foldet sammen, overstige den største tillatte lengden med mer enn 20 cm.
4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsrettsakter som fastsetter nærmere bestemmelser som sikrer ensartede vilkår for gjennomføringsmåten av nr. 3. Slike gjennomføringsrettsakter skal vedtas etter fremgangsmåten med undersøkelseskomité nevnt i artikkel 10i nr. 2.
5. Nr. 1 får anvendelse fra datoen for innarbeiding eller anvendelse av de nødvendige endringer av instrumentene nevnt i nr. 2, og etter vedtakelsen av gjennomføringsrettsaktene som nevnt i nr. 4, alt etter hva som er relevant.

### 3.2.2 Prinsipielle bemerkninger

I utgangspunktet skal utstyr som i henhold til godkjenningsregelverket ikke regnes med ved godkjenning, heller ikke regnes med i dimensjonene som angis i 96/53/EF Vedlegg I. Dette fremgår av henvisningen i 96/53/EF artikkel 1 til direktiv 2007/46/EF, som erstattes av forordning (EU) 2018/858 fra 1. september 2020, og tilhørende regelverk, nærmere bestemt forordning 1230/2012 om masser og dimensjoner. Dette betyr egentlig at så lenge aerodynamiske innretninger er (type)godkjent i henhold til 1230/2012 som endret 2019/1892, skal de heller ikke regnes med i kjøretøyets eller vogntogets lengde. Dermed er det heller ikke behov for å gjøre unntak for den lengden de tilfører, slik som det gjøres i artikkel 8b, og desto merkeligere at det gis en detaljregulering av bruken i forordning 2019/1916.

Vegdirektoratet kan imidlertid ikke se noen annen forklaring på eksistensen til artikkel 8b og forordning 2019/1916 enn at artikkel 8b er ment å representere et unntak fra prinsippet om at utstyr som ikke måles med ved godkjenning, heller ikke måles med ved bruk. Vegdirektoratet antar for øvrig at dette er forklaringen på hvorfor artikkel 8b kun åpner for at kjøretøy og vogntog kan overskride tillatt *lengde*, mens innretningene ved godkjenning tillates å tilføre både ekstra lengde og bredde.

Videre er det mulig å kombinere kjøretøy som hver for seg ikke overstiger tillatte dimensjoner ved godkjenning for slikt kjøretøy i forordning 2012/1230, til et vogntog som overskrider tillatt lengde for vogntog i direktiv 96/53/EF Vedlegg I. Artikkel 8b kan leses som en forsikring om at utstyr som ikke måles med i *enkeltkjøretøyets* lengde ved godkjenning, heller ikke måles med i *vogntogets* lengde i bruk. Dette forklarer også hvorfor artikkel 8b kun omtaler lengde, når innretningene også tillates å tilføre ekstra bredde.

Prinsippet om at innretninger som ikke måles med ved godkjenning heller ikke regnes med i kjøretøyets lengde i bruk, er også videreført i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. I utgangspunktet skulle det dermed heller ikke være behov for å endre bestemmelsene om tillatte lengder i § 5-4. Vi er imidlertid forpliktet til å implementere både artikkel 8b og den tilhørende forordningen med brukskrav, og vil derfor innta de nødvendige bestemmelsene i § 5-4.

Det fremstår videre som noe uklart om bestemmelsen er en regulering av hvilke krav aerodynamiske innretninger generelt skal oppfylle, eller bare dersom bruken medfører at de tillatte dimensjonene i

Vedlegg I overskrides. Med tanke på virkeområdet til direktiv 96/53/EF, som i utgangspunktet er å regulere kjøretøy og vogntogs vekter og dimensjoner i internasjonal trafikk og unngå favorisering av medlemsstatens egne transportører i det nasjonale transportmarkedet, kan Vegdirektoratet ikke se at bestemmelsen skal komme til anvendelse der dimensjonene i vedlegg I ikke overskrides. Rene tekniske aspekter ved innretninger som monteres på kjøretøyene, og særlig når monteringen ikke innebærer overskridelse av de største tillatte dimensjonene, ligger utenfor direktivets virkeområde.

Vegdirektoratet anser derfor bestemmelsen for å være en regulering av krav som gjelder for innretninger som medfører at kjøretøyet eller vogntoget overskrider de tillatte lengder som angitt i direktivet. Det samme gjelder den implementerende forordningen det vises til i artikkel 8b nr. 3.

### 3.2.3 Økning i tillatte dimensjoner

Med unntak av i intermodal transport, angir ikke artikkel 8b hvor mye lengde innretningene kan tilføre vogntogene. Det fremgår imidlertid av artikkel 8b nr. 1 at kjøretøy og vogntog påmontert aerodynamiske innretninger fortsatt skal overholde direktivets sporingskrav, noe som i praksis begrenser hvor mye lengde som kan tilføres bak. I tillegg presiseres det at innretningene ikke skal tilføre ekstra lastlengde.

I bestemmelsene om godkjenning av innretningene i forordning 2019/1892 fremgår det at lengden i bruksstilling maksimalt kan økes med 750 mm, og bredden maksimalt 50 mm, likevel ikke mer enn total bredde 2,60 m. Videre fremgår det at utstyret i sammenfoldet stilling kan tilføre maksimalt 200 mm ekstra lengde og 25 mm ekstra bredde på hver side av kjøretøyet. I tillegg gis det egne regler om innretninger som stikker ut maksimalt 500 mm bak og 25 mm på hver side, hvor det ikke stilles krav om at innretningene kan trekkes sammen.

Vegdirektoratet noterer at artikkel 8b strengt tatt bare gir adgang til å overskride tillatt *lengde* i direktivets vedlegg I. Ettersom det er eksplisitt angitt i godkjenningsreglene i forordning 2019/1982 at innretningene også tillates å tilføre noe bredde ut over 2,55 m / 2,60 m for temperaturregulerte kjøretøy, vil en implementering som gjenspeiler ordlyden i artikkel 8b nr. 1 forby bruk av godkjent utstyr. Vegdirektoratet legger derfor til grunn at når det gjelder utstyrets bredde, skal man følge hovedprinsippet om at dette *ikke* skal regnes med i kjøretøybredden.

Forordning 2019/1916 om brukskrav for aerodynamiske innretninger gir som beskrevet i punkt xx medlemsstatene adgang til å forby innretningene i bruksstilling i byer og bynære strøk. I Norge er vegnettet er delt i tre kategorier med hensyn til tillatt vogntoglengde, det vil si 19,50-, 15,00- og 12,40-veger i tillegg til de særlige vegnettene for tømmertransport og modulvogntog. Inndelingen i 19,50-, 15,00- og 12,40-veger samsvarer ikke med forordningens deling i byer og bynære strøk på den ene siden og øvrige veger på den andre. For eksempel har all offentlig veg i Oslo by tillatt vogntoglengde 19,50 m, mens svært mye veg utenfor det som kan karakteriseres som «bynære strøk» har tillatt vogntoglengde 12,40 m på grunn av vegbredde og kurvatur. Det er imidlertid usikkert om det i det hele tatt vil være aktuelt å montere utstyr på single lastebiler som kan trafikkere 15,00- og 12,40-vegene.

I første omgang foreslår Vegdirektoratet derfor ikke å differensiere mellom 19,50-, 15,00- og 12,40-veger i § 5-4 nr. 4. Som vist er det uvisst hvorvidt vi har adgang til å benytte denne formen for differensiering eller om krav om at utstyret skal være i sammenslått stilling heller må knyttes opp mot andre kriterier. For øvrig legger Vegdirektoratet til grunn at dersom bruk av aerodynamiske innretninger viser seg å utgjøre et problem på bestemte, svært trange punkter, kan tillatt lengde inkludert utstyr i både bruksstilling og lukket stilling begrenses med skilt 312 Lengdegrense, på bakgrunn av 96/53/EF artikkel 7.

Vegdirektoratet foreslår å innta nye bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4 ny bokstav c med følgende ordlyd:

*«c. Kjøretøy og vognvogntog som er utstyrt med aerodynamiske innretninger i henhold til direktiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2015/719/EU artikkel 8b kan overstige tillatt lengde som gitt i bokstav a tabell 4. Tillatte lastlengder og sporingskrav i bokstav b pkt. 1 til 5 skal ikke overskrides.*

*Overskridelse av tillatte lengde som gitt i bokstav a tabell 4 skal skje i samsvar med forordning (EU) 2019/1916.»*

#### 3.2.4 Bruk av innretninger på tømmervogntog, modulvogntog og 24-metersvogntog

Vegdirektoratet vil i første omgang ikke foreslå å tillate økt overskridelse av lengdene gitt i § 5-5 nr. 1, 2 og 7 ved bruk av aerodynamiske innretninger. Per nå er det ikke kartlagt hvilke konsekvenser den økte lengden vil få for disse vogntogenes sporingsegenskaper og fremkommelighet for øvrig. Hva gjelder tømmervogntogene antar Vegdirektoratet dessuten at kjøretøyenes utforming og bruksområde gjør det svært upraktisk å benytte slikt utstyr.

Vi ber likevel om høringsinstansens syn på hvorvidt det er ønskelig å tillate modulvogntog og 24-metersvogntog og eventuelt tømmervogntog å ha økt lengde ved bruk av aerodynamiske innretninger.

### 3.3 Forordning 2019/1916

Forordning (EU) 2019/1916 er en implementeringsforordning som skal gjennomføre bestemmelsen i direktiv 96/53/EF artikkel 8b nr. 3 om brukskrav for aerodynamiske innretninger montert bak på lastebiler, slepvogner, påhengsvogner og semitrailere med tillatt totalvekt over 3 500 kg.

Forordningen angir brukskrav til slike innretninger, blant annet for å sikre en ensartet gjennomføring av artikkel 8b.

Kommisjonen anså det som nødvendig å underlegge bruken av bakmonterte aerodynamiske innretninger visse begrensninger, av hensyn til sikkerheten for andre trafikanter og for å sikre samsvar med betingelsene for kombinert transport. I artikkel 8b nr. 3 stilles det overordnede bruksmessige vilkår for ivaretagelse av disse hensynene. Implementeringsforordningens formål er å presisere hvilke begrensninger som gjelder og å sikre ensartet gjennomføring av kravene i 96/53/EF artikkel 8b nr. 3. Kommisjonen er i samme artikkel nr. 4 gitt delegert myndighet til å vedta gjennomføringsrettsakter med nærmere bestemmelser for å sikre ensartede vilkår for gjennomføringen av nr. 3.

Forordningens artikkel 2 gir mer eller mindre selvforklarende definisjoner av innretninger, bruksstilling og lukket stilling.

De utdypende vilkårene for bruk som varsles i 96/53/EF artikkel 8b nr. 3, gis i artikkel 3.

Artikkel 3 nr. 1 gir medlemsstatene adgang til å forby bruk av innretninger i utslått stilling i og mellom byer, dersom dette anses som nødvendig sett hen til slike områders særskilte egenskaper, særlig der fartsgrensen er maksimalt 50 km/t og hvor det finnes myke trafikanter.

Artikkel 3 nr. 2 stiller et generelt påbud om at innretningene skal være i lukket stilling i situasjoner og områder hvor det er nødvendig å utvise særlig oppmerksomhet eller hensynsfullhet, eksemplifisert som ved manøvrering, rygging eller parkering av kjøretøyet, i parkert tilstand og ved lasting og lossing av varer.



Artikkel 3 nr. 3 gir særlige vilkår for bruk i intermodal transport ved å kreve at innretningene er i lukket stilling ved forberedelse av og under intermodal transport, og ved å begrense hvilke bredder innretningene kan tilføre kjøretøyet i lukket stilling.

Artikkel 3 nr. 4 krever at defekte, usikre eller sviktende innretninger skal holdes i lukket stilling, og om mulig demonteres umiddelbart.

Artikkel 3 nr. 5 unntar utstyr som ikke medfører at kjøretøyet eller vogntoget overskrider tillatte dimensjoner, fra kravene om at utstyret skal slås sammen i situasjoner som beskrevet i nr. 2 og ved forberedelse av og under intermodal transport i nr. 3 bokstav a.

### 3.3.1 Virkeområde

Vegdirektoratet velger som påpekt innledningsvis å tolke forordningen dithen at den kun kommer til anvendelse ved overstigelse av de tillatte dimensjonene i 96/53/EF Vedlegg I, eller forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 for kjøretøy og vogntog i innenlands trafikk.

Regelverket om tillatte vektor og dimensjoner i Norge gjelder for offentlig veg. Dette fremgår klart av overskriften til forskrift om bruk av § 5-4, «Nærmere bestemmelser om tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg», og videre av at den nærmere reguleringen er gitt i veglistene, som bare gjelder for offentlig veg. «Offentlig» veg må forstås som definert i veglova § 1, altså «veg som blir holden ved like av stat, fylkeskommune eller kommune». Situasjonene som beskrives i artikkel 3 nr. 2 og nr. 3 bokstav a ofte vil forekomme utenfor offentlig veg, for eksempel på terminalområder, parkeringsplasser, private avkjørslar o.l. Bestemmelsene kan gis gyldighet også utenfor offentlig veg dersom de gjengis et annet sted i forskrift om bruk av kjøretøy, da hjemmelen i vegtrafikkloven § 13 ikke er begrenset til å bare å gjelde offentlig veg.

Beskrivelsen av bruksområdet i bestemmelsene innebærer altså at de i utgangspunktet også kommer til anvendelse utenfor offentlig veg. En parkeringsplass er for eksempel sjelden offentlig veg, men vil ofte være åpen for alminnelig ferdsel. Reglene om at utstyret må være sammenslått i forbindelse med parkering, både manøvrering inn på plassen og når kjøretøyet står parkert, vil dermed i hovedsak komme til anvendelse utenfor offentlig veg, hvor bestemmelsene i kapittel 5 ikke gjelder. Det samme gjelder lasting og lossing, med mindre dette skjer mens kjøretøyet står parkert langs offentlig veg.

Hva gjelder bruk i forbindelse med lasting og lossing og på terminalområder, er må det også avklares om dette faller inn under Statens vegvesens myndighetsområde og regelverk eller om forholdet kan eller bør håndheves av Arbeidstilsynet. Lasting og lossing på terminalområder tilknyttet jernbane eller havner samt særlige krav knyttet til disse etappene vil også sogne til andre etater både å regulere og håndheve.

### 3.3.2 Obligatoriske og valgfrie brukskrav

Forordningen gir både medlemsstatene adgang til å gi egne regler som forbyr eller på annen måte regulerer bruken av innretningene i oppslått tilstand, og regler som uten videre skal gjelde.

I artikkel 3 nr. 1 gis medlemsstatene adgang til å forby bruk av innretningene i bruksstilling «i eller mellom byer, av hensyn til disse områdenes særskilte egenskaper, særlig på steder der fartsgrensen er høyst 50 km/t og steder med myke trafikanter.»

Hva gjelder adgangen til å forby utstyret i byer og bynære strøk, vil Vegdirektoratet påpeke at i Norge er vegnettet delt i tre kategorier med hensyn til tillatt vogntoglengde, det vil si 19,50-, 15,00- og 12,40-veger i tillegg til de særlige vegnettene for tømmertransport og modulvogntog. Inndelingen i

19,50-, 15,00- og 12,40-veger samsvarer ikke med forordningens deling i byer og bynære strøk på den ene siden og øvrige veier på den andre. For eksempel har all offentlig veg i Oslo by tillatt vogntoglengde 19,50 m, mens svært mye veg utenfor det som kan karakteriseres som «bynære strøk» har tillatt vogntoglengde 12,40 m på grunn av vegbredde og kurvatur. Det er imidlertid usikkert om det i det hele tatt vil være aktuelt å montere utstyr på single lastebiler som kan trafikkere 15,00- og 12,40-vegene.

I første omgang foreslår Vegdirektoratet derfor ikke å differensiere mellom 19,50-, 15,00- og 12,40-veger i § 5-4 nr. 4. Som vist er det uvisst hvorvidt vi har adgang til å benytte denne formen for differensiering eller om krav om at utstyret skal være i sammenslått stilling heller må knyttes opp mot andre kriterier. For øvrig legger Vegdirektoratet til grunn at dersom bruk av aerodynamiske innretninger viser seg å utgjøre et problem på bestemte, svært trange punkter, kan tillatt lengde inkludert utstyr i både bruksstilling og lukket stilling begrenses med skilt 312 Lengdegrense, på bakgrunn av 96/53/EF artikkel 7.

I artikkel 3 nr. 2 angis det deretter situasjoner hvor bruken er forbudt uten at medlemsstatene gir nærmere bestemmelser om dette. Forbudet gjelder generelt «i situasjoner og områder hvor det er behov for særlig oppmerksomhet eller hensynsfullhet», som videre eksemplifiseres som «under manøvrering, rygging eller parkering av kjøretøyet» (bokstav a), «i parkert tilstand» (bokstav b) og «under lasting og lossing av varer» (bokstav c).

Når forordningen implementeres i norsk rett gjennom henvisning i forskrift om bruk av kjøretøy, forbudet mot bruk av innretningene i bruksstilling i disse situasjonene uten videre også gjelde i Norge, uten at det gis egne bestemmelser om dette.

Videre presiseres det i artikkel 3 nr. 4 at defekte, usikre eller sviktende innretninger skal holdes i lukket stilling, eller om mulig demonteres umiddelbart. Vegdirektoratet anser at dette uten videre også følger av det alminnelige aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3 og førers plikt til å påse at kjøretøyet er i forsvarlig stand i § 23, og således gjelder uavhengig både av kjøretøyets/vogntogets lengde og hvor bruken finner sted.

### 3.3.3 Brukskrav knyttet til intermodal transport

Artikkel 3 nr. 3 gir særlige brukskrav knyttet til kjøretøy og vogntog i intermodal transport.

Intermodal transport er definert i 96/53/EF artikkel 2, og implementert i noe omskrevet versjon i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav l som «*intermodal transport: transport av containere eller vekselflak 1. i kombinert transport, som definert i artikkel 1 i direktiv 92/106/EØF, eller 2. ved transport på vannvei, forutsatt at den innledende eller avsluttende strekningen på veg ikke overstiger 150 km. Større avstand tillates kjørt på veg for å nå den nærmeste egnede transportterminalen for den planlagte tjenesten.*

Forordningen stiller krav om at «ved forberedelse av og under intermodal transport» skal anordningene være i lukket stilling. Vegdirektoratet forstår dette som regulering av bruken i forbindelse med etapper på sjø eller jernbane. Under vegetappene kan vi ikke se at det skal være noe i veien for å ha innretningene i bruksstilling, snarere tvert imot.

Forholdene ligger således ikke til Vegdirektoratet å regulere gjennom forskrift om bruk av kjøretøy, og heller ikke til Statens vegvesen å håndheve. Eventuell regulering og håndhevelse av dette må skje i regi av andre etater.

96/53/EF artikkel 8b gir kun adgang til å overstige de tillatte lengdene i direktivets Vedlegg I ved bruk av aerodynamiske innretninger, ikke tillatt bredde, men som vist er det adgang til å godkjenne

innretninger som tilfører inntil 50 mm ekstra bredde. I 2019/1916 art. 3 nr. 3 bokstav b presiseres det derfor også at i forbindelse med intermodal transport, tillates anordningene ikke å «stikke ut mer enn 25 mm på hver side av kjøretøyet, og kjøretøyets totale bredde inkludert anordningene må ikke overstige 2 600 mm».

### 3.3.4 Utstyr som ikke er omfattet av forordningen

Artikkel 3 nr. 5 gjør unntak fra kravene i nr. 2 og nr. 3 bokstav a for utstyr som i henhold til forordning 2019/1892 kan godkjennes uten å kunne foldes sammen. Slikt utstyr tillates maksimalt å tilføre lengde 500 mm og bredde 25 mm på hver side av kjøretøyet. Vegdirektoratet legger til grunn at det vil fremgå av vognkortet eller annen dokumentasjon at utstyret er godkjent i henhold til disse reglene.

### 3.3.5 Forslag til forskriftsendringer

Den formelle implementeringen vil skje gjennom tilføyelse av et nytt tredje ledd i § 5-16, som allerede implementerer forordning 2019/1213 om ombordveiingsutstyr.

Det kan diskuteres om de delene av forordningen direkte pålegger sjåføren plikter av informasjonshensyn bør gjengis direkte i forskriften. Vegdirektoratet har kommet til at dette inntil videre ikke er nødvendig, siden overholdelse av disse bestemmelsene langt på veg vil være sammenfallende med overholdelse av det generelle aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Tilføyelse av forskriftsbestemmelser om dette kan eventuelt revurderes dersom det viser seg at informasjon til berørte bransjer ikke sikrer tilstrekkelig overholdelse av bestemmelsene. Dersom vi etter hvert benytter oss av adgangen i artikkel 3 nr. 1 til å begrense bruken av innretningene, vil dette også måtte tilføyes som egne bestemmelser.

For å tydeliggjøre at forordningen kommer til anvendelse ved overskridelse av de tillatte dimensjonene i § 5-4, foreslår Vegdirektoratet i tillegg å gi § 5-4 nr. 4 ny bokstav c et annet ledd som understreker at forordningen kommer til anvendelse ved overskridelse av de tillatte lengdene i bokstav a tabell 4.

## 3.4 96/53/EF artikkel 9a og beslutning 2019/984

### 3.4.1 Artikkel 9a

Artikkel 9a lyder som følger:

1. Med det formål å forbedre deres energieffektivitet, særlig med hensyn til de aerodynamiske egenskapene til førerhus samt trafikksikkerhet, kan kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som oppfyller kravene fastsatt i nr. 2, og som etterkommer direktiv 2007/46/EF, overstige de største lengder som er fastsatt i nr. 1.1 i vedlegg I til dette direktiv, forutsatt at deres førerhus gir bedre aerodynamiske egenskaper, energieffektivitet og sikkerhetsprestasjon. Kjøretøyer eller kjøretøykombinasjoner som er utstyrt med slike førerhus skal oppfylle kravene i nr. 1.5 i vedlegg I til dette direktiv, og en eventuell overstigelse av største lengde skal ikke medføre økt belastningskapasitet før disse kjøretøyene.
2. Før de bringes i omsetning skal kjøretøyene nevnt i nr. 1 godkjennes i samsvar med reglene for typegodkjenning innenfor ramme av direktiv 2007/46/EF. Innen 27. mai 2017 skal Kommisjonen vurdere behovet for å utforme tekniske krav for typegodkjenning av kjøretøyer utstyrt med slike førerhus innenfor den nevnte rammen, idet det tas hensyn til følgende:
  - a. Forbedringen av kjøretøyers eller kjøretøykombinasjoners aerodynamiske egenskaper.
  - b. Myke trafikanter og forbedring av synligheten av disse for førerne, særlig ved å redusere førerens blindsoner.
  - c. Reduserte skader hos andre trafikanter ved en kollisjon.
  - d. Førerens sikkerhet og komfort.

For dette formål skal Kommisjonen ved behov legge frem et forslag til regelverk for å endre de relevante reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF innen 1. november 2019 for de kjøretøyene som nevnt nr. 1.

3. Nr. 1 får anvendelse fra tre år etter innarbeiding eller anvendelse av de nødvendige endringene av instrumentene som nevnt i nr. 2, alt etter hva som er relevant.

Ved beslutning 2019/984 ble nr. 2 annet ledd endret til at Kommisjonen skal legge frem forslag til å endre de nødvendige reglene for typegodkjenning innenfor rammen av direktiv 2007/46/EF innen 1. november 2019. Nr. 3 ble endret til at nr. 1, altså adgangen for kjøretøy og vogntog med aerodynamiske førerhus til å overstige tillatt lengde, trer i kraft 1. september 2020.

På samme måte som for aerodynamiske innretninger i artikkel 8b må det legges til grunn at den ekstra lengden som tilføres av aerodynamiske førerhus skal regnes med i kjøretøyets eller vogntogets lengde ved bruk, selv om den i henhold til 2019/1892 er unntatt fra måling ved godkjenning. Vegdirektoratet viser for øvrig til drøftelsen av dette under artikkel 8b i punkt 3.2.2.

### 3.4.2 Forslag til nye bestemmelser

Vegdirektoratet anser at det er tilstrekkelig å kun innta bestemmelsene i artikkel 9a nr. 1 i forskrift om bruk av kjøretøy. Vi foreslår å plassere denne i § 5-4 nr. 4 bokstav b nytt punkt 8.

Plassering i § 5-4 nr. 4 bokstav b innebærer at bestemmelsen vil gjelde for alle veger uavhengig av om tillatt vogntoglengde er 19,50, 15,00 eller 12,40 meter. Vegdirektoratet anser av flere grunner dette som den mest hensiktsmessige løsningen. For det første innebærer typegodkjenningsreglene som gis i 2019/1892 at de aerodynamiske førerhusene tilføyer kjøretøyet maksimalt 25 cm ekstra lengde. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 meter foregår trafikken i all hovedsak med single lastebiler, som i henhold til § 5-4 nr. 4 bokstav a kan ha lengde maksimalt 12,00 meter. Selv med aerodynamiske førerhus vil de dermed ikke overskride den tillatte vogntoglengden for vegen. De eneste kjøretøyene som da eventuelt vil ha lengde over 12,40 m er busser. I henhold til forordning 2019/1892 er det ikke adgang til å godkjenne forlengede fronter for kjøretøy i kategori M, altså busser.

De samme poengene gjør seg også gjeldende for veger med tillatt vogntoglengde 15,00 m. Vegdirektoratet antar at godstransporten også på disse vegene i all hovedsak foregår med single lastebiler. Treakslede busser kan ha lengde inntil 15,00 meter, men som nevnt vil ikke busser kunne ha

På veger skiltet med skilt 314 lengdegrensen går skiltet foran bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy. På slike veger gjelder grensen absolutt, med unntak av innretninger som skal unntas fra måling i henhold til forordning 1230/2012. Etersom 96/53/EF gjør unntak fra dette prinsippet med hensyn til lengden av aerodynamiske innretninger og førerhus, må kjøretøyets/vogntogets lengde legges til grunn også i forhold til skilt 314 Lengdegrense.

Vegdirektoratet foreslår å tilføye § 5-4 nr. 4 en ny bokstav d med følgende ordlyd:

*«Kjøretøy og vogntog hvor bilen er godkjent med førerhus i henhold til direktiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2015/719/EU artikkel 9a kan overstige tillatt lengde som gitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a tabell 4. Tillatte lastlengder og sporingskrav i bokstav b pkt. 1 til 5 skal ikke overskrides.»*

De tekniske kravene i nr. 2 ivaretas gjennom forordning 2019/1892, som skal implementeres i norsk rett gjennom forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

### 3.4.3 Aerodynamiske førerhus på modulvogntog og tømmervogntog

Vegdirektoratet foreslår i første omgang ikke å tillate økt lengde for modulvogntog når motorvognen har aerodynamisk førerhus. Dette skyldes blant annet at det per nå ikke er kartlagt hvilke konsekvenser det vil få for sporingsegenskapene til et modulvogntog om det utstyres med aerodynamisk førerhus. Videre må det undersøkes om tilføyelse av ekstra lengde på modulvogntogene på annen måte kan få konsekvenser for hvilke vegger som kan tillates for modulvogntog. Vi ønsker likevel høringsinstansenes synspunkter på hvorvidt modulvogntog og 24-metersvogntog også bør kunne være utstyrt med aerodynamiske førerhus.

Vegdirektoratet foreslår i første omgang heller ikke å tillate at tømmervogntog med lengde over 19,50 m, som regulert i § 5-5 nr. 1, skal tillates å ha ekstra lengde. Vi ønsker likevel transportbransjens og skognæringens tilbakemelding på om de ser det som aktuelt å benytte lastebiler med slike førerhus dersom det åpnes for det.

## 3.5 Kontroll og sanksjoner

### 3.5.1 Artikkel 8b Bakmonterte aerodynamiske innretninger og forordning 2019/1916

Statens vegvesen og politiet gjennomfører trafikk kontroll med hjemmel i vegtrafikkloven § 10, og gir pålegg om utbedring når det avdekkes brudd med krav til dimensjoner. Etter bruksforskriften § 1-8 plikter fører å lesse av gods som er for langt eller for bredt. Det kan diskuteres om denne bestemmelsen gir hjemmel til å gi pålegg om å utbedre mangler knyttet til feil eller urettmessig bruk av aerodynamiske innretninger all den tid dette ikke defineres som kjøretøyets gods. I alle tilfeller følger det av vegtrafikkloven § 31 at eventuelle brudd på kravene til aerodynamiske innretninger vil kunne straffes.

Når det gjelder bakmontert innretning etter artikkel 8b, vil kontrollen langs vei måtte begrense seg til (1) å konstatere hvorvidt kjøretøy med innretninger som bygger mer enn 500 mm er typegodkjent etter artikkel 8b nr. 2, (2) om kjøretøyet oppfyller kravet til svingradius i direktiv 96/53/EF vedlegg 1 punkt 1.5 og (3) hvorvidt de bakmonterte innretningene har gitt økt lastlengde. For innretninger som ikke trenger å typegodkjennes, er det nok å kontrollere om kravene til svingradius og lastlengde er overholdt.

Ved overskridelse av tillatt lengde, og hvor disse kravene ikke er oppfylt, vil dette måtte anses som overskridelse av tillatte lengder, og sanksjoneres ut fra alvorlighetsgraden. Per i dag har vi ikke innført overtredelsesgebyrer for over overskridelse av tillatte lengder, så en eventuell sanksjon vil måtte skje etter anmeldelse. Overskridelse av tillatte lengder er for øvrig kategorisert som «serious infringement» ved overskridelse mellom 2 % og 20 % mer enn tillatt, og som «very serious infringement» ved overskridelse over 20 % mer enn tillatt, jf. forordning 2016/403 vedlegg 1 punkt 4.

De situasjonsspesifikke kravene i forordning 2019/1916 gjelder i forbindelse med parkering, lasting og lossing, og ikke kjøring på veien. Å håndheve disse kravene ved kontroll langs vei vil derfor være lite praktisk for Statens vegvesen. Det vil blant annet kunne medføre behov for andre kontrollmetoder enn Statens vegvesen bruker i dag. Dersom slike kontroller skal prioriteres, må det etableres gode rutiner og retningslinjer.

Kontroll og eventuelt regulering av bruk på terminalområder o.l. kan etter en nærmere vurdering vise seg å ligge til Arbeidstilsynets eller andre etaters myndighetsområde. Generell aktsomhet knyttet til parkering og lignende som skjer på veg som er åpen for alminnelig ferdsel, men utenfor offentlig veg, vil også mer naturlig tilligge politiet å kontrollere og sanksjonere på lik linje med andre trafikkregler.

### 3.5.2 Artikkel 9a Aerodynamiske førerhus

Statens vegvesen og politiet gjennomfører trafikk kontroll med hjemmel i vegtrafikkloven § 10, og gir pålegg om utbedring når det avdekkes brudd med krav til dimensjoner.

Når det gjelder aerodynamiske førerhus, vil kontrollen langs vei måtte begrense seg til 1) å konstatere hvorvidt kjøretøyet er typegodkjent etter artikkel 9a nr. 2, 2) om kjøretøyet oppfyller kravet til svingradius i direktiv 96/53/EF vedlegg 1 punkt 1.5 og 3) hvorvidt førerhuset har gitt økt lastlengde.

Statens vegvesen måler i dag både lastlengde og total vogntoglengde. Lastlengde måles fra *bak* førerhuset. Det skal derfor ikke være behov for å måle lastlengde på annen måte enn i dag.

Når det gjelder hvor langt kjøretøyet eller vogntoget totalt sett kan være, ser Vegdirektoratet det som mest hensiktsmessig at så lenge lastlengdene uten og med lysåpning er i henhold til gjeldende regelverk, og motorvognen er (type)godkjent som aerodynamisk med større lengde, er den totale vogntoglengden av underordnet interesse. For single lastebiler med lengde over 12,00 meter vil det avgjørende være om kjøretøyet er godkjent med slik lengde. Busser kan i henhold til forordning 2019/1892 ikke ha aerodynamiske førerhus.

Når det gjelder kontroll på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter, vil det avgjørende være at motorvognen er godkjent som aerodynamisk med større lengde.

Ved overskridelse av tillatt lengde, og vilkårene for slik overskridelse ikke er oppfylt, vil dette måtte anses som brudd med tillatte lengder, og sanksjoneres ut fra alvorlighetsgraden. Per i dag har Statens vegvesen ikke innført overtredelsesgebyrer for over overskridelse av tillatte lengder, så en eventuell sanksjon vil måtte skje etter anmeldelse. Overskridelse av tillatte lengder er for øvrig kategorisert som «serious infringement» ved overskridelse mellom 2 % og 20 % mer enn tillatt, og som «very serious infringement» ved overskridelse over 20 % mer enn tillatt, jf. forordning 2016/403 vedlegg 1 punkt 4.

## 3.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 3.6.1 Artikkel 8b – bakmonterte aerodynamiske innretninger

De administrative konsekvensene av forslaget er i hovedsak knyttet til godkjenning av motorvogner med aerodynamiske førerhus.

Kontroll av utstyret antas ikke å medføre nevneverdige merbelastninger på Statens vegvesens utekontroll. Se for øvrig punkt 3.5.

### 3.6.2 Forordning 2019/1916

Siden forbudet mot bruk av utstyret i oppslått stilling i artikkel 3 nr. 2 er noe skjønnsmessig utformet, antas det at transportbransjen vil etterspørre informasjon og veiledning fra Statens vegvesen om hvordan de skal fortolkes. Statens vegvesen må utarbeide veiledning både til bransjen og egne kontrollører.

For bruk på terminaler o.l. må eventuelt relevante etater eventuelt utarbeide tilsvarende veiledning.

Den skjønnsmessige utformingen av enkelte av bestemmelsene kan gjøre det noe vanskelig for sjåførene å følge regelverket, med mindre Statens vegvesen som påpekt ovenfor utarbeider gode veiledninger. Det fordrer også at transportbedrifter som skal benytte slike innretninger utarbeider gode interne rutiner for når utstyret skal være i lukket stilling.

### 3.6.3 Artikkel 9a – aerodynamiske førerhus

Adgangen til å ha økt kjøretøy- og vogntoglengde for motorvogner og vogntog utstyrt med aerodynamiske førerhus, medfører i hovedsak administrative konsekvenser knyttet til godkjenning av motorvogner med slike førerhus. Ut over dette har ikke forslaget nevneverdige konsekvenser for det offentlige ut over at det må utarbeides rutiner for måling av kjøretøy og vogntog med aerodynamiske førerhus.

## 4 Forordning 2019/1892

### 4.1 Sammendrag av innhold

Kommisjonen har i forordning 2019/1892 vedtatt endring av forordning 1230/2012 når det gjelder typegodkjenning av kjøretøy (klasse M og N) med lengere førerhus og andre aerodynamiske innretninger som kan monteres på bil og tilhenger til bil.

For å kunne overholde fremtidige krav til utslipp av CO<sub>2</sub> for tunge kjøretøy er det nødvendig å ta i bruk forskjellige teknologier for å forbedre energieffektiviteten. Et av de mest effektive tiltakene for å forbedre energieffektiviteten er å redusere bilens luftmotstand.

Bakgrunnen for endringen er at aerodynamiske komponenter som uttrekkbare klaffer som kan monteres bak på lastebiler og tilhengere vil muliggjøre forbedring av de aerodynamiske egenskapene til kjøretøyer.

Aerodynamiske innretninger medfører at kjøretøyene blir bredere og lengre enn det som er standard. Det er derfor gjort endringer i direktiv 96/53/EF der det gis unntak fra reglene om maksimal bredde, lengde og vekt. Unntakene for bredde og lengde gjelder bare for kjøretøy som har aerodynamiske systemer montert på kjøretøyet.

For å ivareta sikkerheten for andre trafikanter bl.a. med bedre synlighet for føreren, samt at de aerodynamiske innretningene som monteres på kjøretøyet faktisk bidrar til økt energieffektivitet, er det i denne forordningen fastsatt tekniske krav til denne type innretninger.

Det er ikke praktisk mulig for typegodkjenningsmyndigheten å utstede typegodkjenning som gjelder for alle typer kjøretøy. Derfor vil utstedte typegodkjenninger for de aerodynamiske systemer gjelde for en eller flere angitte kjøretøy/kjøretøytyper.

Aerodynamiske komponenter og innretninger skal være konstruert og montert slik at de ikke forhindrer kjøretøyet i å brukes til intermodal transport. Maksimal bredde er derfor satt til 2,6 meter - dette gjelder også f.eks. kjøretøy med frys-/kjølerom.

Aerodynamiske systemer må være laget av materialer som ikke deformeres nevneverdig under normal belastning. Det er dessuten krav om at slike aerodynamiske enheter, både i utfoldet og foldet stilling, ikke påvirker førerens synsfelt forover eller til sidene.

Ved godkjenning av kjøretøy i Norge må det legges fram dokumentasjon for at aerodynamiske innretninger, både førerhus og øvrige innretninger, er typegodkjent som separat teknisk innretning til det aktuelle kjøretøyet.

Videre fremgår det av forordningen at motorvogner med alternative drivstoffer eller som er nullutslippskjøretøy må være omfattet av lempeligere krav i forhold til vektangivelse.



For å tilpasse godkjenning av de aerodynamiske systemene er det gjort følgende endringer i (EU) 1230/2012:

- **Artikkel 1** hvor det i endringene presiseres at virkeområdet gjøres gjeldende for aerodynamiske innretninger.
- **Artikkel 2** endring av
  - pkt. 25 a og b når det gjelder angivelse av akselavstand
  - pkt. 26 når det gjelder flerakslede kjøretøyer
  - pkt. 33 når det gjelder sveip
  - nytt pkt. 41 om aerodynamiske systemer beregnet til å redusere kjøretøyets luftmotstand med unntak av forlengelse av førerhus
- **Nye artikler 4a og 4b** tas inn i forordningen
  - Av ny artikkel 4a fremgår at det skal søkes om typegodkjenning av en aerodynamiske innretninger som separate tekniske komponenter. I pkt. 2 fremgår det at nummereringssystemet skal være i henhold til direktiv 2007/46/EF vedlegg VII.
  - Ny artikkel 4b inneholder bestemmelser for EU-typegodkjenningssmerke knyttet til aerodynamiske innretninger.
- **Vedlegg I** endres ved at det tas inn krav til hvordan de aerodynamiske systemer skal være montert og tekniske krav til disse.
- **Vedlegg II** inneholder informasjonsdokumenter som skal brukes i forbindelse med typegodkjenning av bil og tilhenger til bil, når det gjelder vekt og dimensjoner og aerodynamiske systemer. Dette gjelder bl.a. at forlengede førerhus hvor medlemslandene må tillate økt lengde for kjøretøy og vogntog hvor førerhus som oppfyller kravene i direktiv 96/53/EU artikkel 9 a er utformet for å gi bedre aerodynamiske egenskaper, energieffektivitet og sikkerhet.

For alle typene av aerodynamiske innretninger presiseres det at økningen i tillatt lengde eller bredde ikke kan benyttes til å øke lastekapasiteten til kjøretøyet.

## 4.2 Merknader

### 4.2.1 Rettslige konsekvenser

Basisforordning (EU) 1230/2012 er implementert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften). Forordning (EU) 2019/1892 vil bli implementert i samme forskrift.

### 4.2.2 Økonomiske og administrative konsekvenser

Implementeringen antas ikke å få økonomiske og administrative konsekvenser av betydning for private eller offentlige myndigheter i Norge. Det vil heller ikke medføre administrative konsekvenser ut over det som må gjøres for å implementere forordningen i norsk regelverk.



## 5 Forslag til endringsforskrifter

### Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy (aerodynamiske innretninger og førerhus)

Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 2020 med hjemmel i 2020 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1 og EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 15a (direktiv 96/53/EF som endret senest ved forordning 2019/1242).

#### I

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

§ 5-4 nr. 4 ny bokstav c og d skal lyde:

- a. Kjøretøy og vogntog som er utstyrt med aerodynamiske innretninger i henhold til direktiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2015/719/EU artikkel 8b kan overstige tillatt lengde som gitt i bokstav a tabell 4. Tillatte lastlengder og sporingskrav i bokstav b pkt. 1 til 5 skal ikke overskrides.  
Overskridelse av tillatte lengde som gitt i bokstav a tabell 4 skal skje i samsvar med forordning (EU) 2019/1916.
- b. Kjøretøy og vogntog hvor bilen er godkjent med førerhus i henhold til direktiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2015/719/EU artikkel 9a kan overstige tillatt lengde som gitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a tabell 4. Tillatte lastlengder og sporingskrav i bokstav b pkt. 1 til 5 skal ikke overskrides.

§ 5-16 nytt tredje ledd skal lyde:

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 15xx (forordning (EU) 2019/1916) gjelder som forskrift med de endringer som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og EØS-avtalen ellers.

#### II

Denne forskrift trer i kraft dd. måned 2020.

### Forskrift om endring av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil

Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 2020 hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 **etc.**

#### I

I forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil gjøres følgende endringer:

§ 3 *Direktiv for godkjenning av bil og tilhenger til bil* skal lyde (endring i **uthevet kursiv**):

Direktiv 2007/46/EF med vedlegg (rammedirektivet), med unntak av artiklene 34, 36, 46–51 og kapittel XV, som endret ved forordning (EF) nr. 1060/2008, forordning (EF) nr. 78/2009, forordning (EF) nr. 79/2009, forordning (EF) nr. 385/2009, forordning (EF) nr. 595/2009, forordning (EF) nr. 661/2009, direktiv 2010/19/EU som endret ved beslutning 2011/415/EU, forordning (EU) nr. 371/2010, forordning (EU) nr. 183/2011, forordning (EU) nr. 582/2011 som endret ved forordning (EU) 2018/932, forordning (EU) nr. 678/2011, forordning (EU) nr. 65/2012, forordning (EU) nr. 1229/2012, forordning (EU) nr. 1230/2012, forordning (EU) nr. 143/2013,

forordning (EU) nr. 171/2013, forordning (EU) nr. 195/2013, forordning (EU) nr. 133/2014, forordning (EU) nr. 136/2014, forordning (EU) nr. 214/2014, forordning (EU) nr. 540/2014 som endret ved forordning (EU) 2017/1576, forordning (EU) nr. 627/2014, forordning (EU) nr. 1171/2014, forordning (EU) 2015/45, forordning (EU) 2015/166, forordning (EU) 2015/562, forordning (EU) 2015/758 som gjennomført ved forordning (EU) 2017/78, forordning (EU) 2016/1718, forordning (EU) 2017/1151 som endret ved forordning (EU) 2018/1832, forordning (EU) 2017/1347, forordning (EU) 2017/2400, forordning (EU) 2019/26, forordning (EU) 2019/318, forordning (EU) 2019/543, forordning (EU) 2019/839 **og forordning (EU) 2019/1892** gjelder som norsk forskrift med de tilpasninger som følger av bestemmelsene i denne forskrift.

Vedlegg 1, rubrikkene for kravområdene 44A og 48A Masser og dimensjoner, skal lyde:

Kravområde	Basisrettsakt	Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)	Ikrafttredelse i Norge	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
44A: Masser og dimensjoner	EF 661/2009		23.09.2014	X									
	EU 1230/2012	<b>EU 2019/1892</b>	<b>xx.xx.2020</b>	X									
48A: Masser og dimensjoner	EF 661/2009		23.09.2014		X	X	X	X	X	X	X	X	X
	EU 1230/2012	<b>EU 2019/1892</b>	<b>xx.xx.2020</b>		X	X	X	X	X	X	X	X	X

Vedlegg 2, rubrikk for kravområde 48 Masser og dimensjoner, skal lyde:

Kravområde	Basisrettsakt	Seneste endringsrettsakt eller gjennomføringsrettsakt (direktiv, forordning, regulativ)	Ikrafttredelse i Norge	Administrative bestemmelser
Masser og dimensjoner	Forordning (EU) nr. 1230/2012	<b>Forordning (EU) nr. 2019/1892</b>	<b>dd.xx.2020</b>	Alternativ til krav 48 Ved nasjonal småserietypegodkjenning er det ingen høydebegrensning.