

Vedlegg 1 – Høringsoppsummering

Hastighetsforskjeller på vei knyttet til saktegående kjøretøy og bil som trekker tilhenger – endringer med formål å redusere forskjellene i kjørehastighet

Forskrift om endring i:

- Forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)
- Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy
- Forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)
- Forskrift 26. mars 2021 nr. 963 om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen
- Forskrift 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy

Myndighet og regelverk /
Trafikant og kjøretøy
Veg- og trafikkjuridisk,
Kjøretøy, Tilsyn
7. januar 2022
Vår ref.: 21/40227

Innholdsfortegnelse

Innledning	5
Generelt om høringsinnspillene	5
Del I – Økning av kravet til konstruktiv hastighet for å kunne kjøre på motorveg og motortrafikkveg	6
1.1 Kort om forslaget	6
1.2 Høringsinnspillene.....	7
1.2.1 Justis- og beredskapsdepartementet	7
1.2.2 Bilimportørenes Landsforening	7
1.2.3 Norsk Motorcykel Union – NMCU	7
1.2.4 Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)	7
1.2.5 Trygg trafikk	8
1.2.6 Trafikkforum.....	8
1.2.7 Norges Lastebileier-Forbund (NLF).....	8
1.2.8 Norges Trafikkskoleforbund (NTSF).....	8
1.2.9 Norsk landbruksrådgiving og Norges Bondelag.....	8
1.2.10 Landbruksdirektoratet	9
1.2.11 Politidirektoratet m.m.....	9
1.2.12 Nye veier	10
1.2.13 Autobransjens Leverandørforening.....	10
1.2.14 Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)	10
1.2.15 Nord universitetet.....	11
1.2.16 Norges Automobil-Forbund (NAF)	11
1.2.17 Regelrådet	11
1.2.18 Privatpersoner	11
1.3 Statens vegvesens vurderinger	11
1.3.1 Innledningen	11
1.3.2 Om kjøretøy som benyttes til vegarbeid på motorveg/motortrafikkveg	11
1.3.3 Om det eksisterende parallellvegnettet	13
1.3.4 Om konsekvensene for næringslivet og private.....	13
1.3.5 Om hensynet til trafiksikkerheten	16
1.4 Statens vegvesens tilrådning	16
Del II – økning av tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger uten bremsmer skal økes fra 60 til 80 km/t	18

2.1	Kort om forslaget	18
2.2	Høringsinnspillene.....	18
2.2.1	Justis- og beredskapsdepartementet	18
2.2.2	Bilimportørenes Landsforening	18
2.2.3	Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)	18
2.2.4	Norsk Bobil og Caravan Club.....	18
2.2.5	Trygg trafikk	18
2.2.6	Rogaland syklistforening.....	19
2.2.7	Trafikkforum.....	19
2.2.8	Norges Lastebileier-Forbund (NLF).....	19
2.2.9	Tysse Mekaniske verksted AS.....	19
2.2.10	Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)	19
2.2.11	Politidirektoratet m.m.....	20
2.2.12	Nye veier	20
2.2.13	Autobransjens Leverandørforening.....	20
2.2.14	Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)	20
2.2.15	Nord universitetet.....	21
2.2.16	Norges Automobil-Forbund (NAF)	21
2.2.17	Regelrådet	22
2.2.18	Privatpersoner	22
2.3	Statens vegvesens vurderinger	22
2.3.1	Innledning.....	22
2.3.2	Om tilhengere uten brems er dimensjonert for høyere fart	23
2.3.3	Om krav til føreropplæringen.....	23
2.3.4	Om økt bremselengde.....	24
2.4	Statens vegvesens tilrådning	24
Del III – etablering av en Tempo 100-ordning for å kunne trekke tilhenger i en hastighet opp til 100 km/t.....		26
3.1	Kort om forslaget	26
3.2	Høringsinnspillene og Statens vegvesens vurderinger	26
3.2.1	Justis- og beredskapsdepartementet	26
3.2.2	Bilimportørenes Landsforening	26
3.2.3	Norsk Motorcykel Union - NMCU.....	26
3.2.4	Tredal AS	26

3.2.5	Ifor Williams Norge AS.....	27
3.2.6	Tysse Mekaniske Verksted AS	28
3.2.7	Trygg Trafikk	30
3.2.8	Rogaland syklistforening.....	30
3.2.9	Trafikkforum.....	30
3.2.10	Norges Lastebileier-Forbund (NLF)	31
3.2.11	Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)	32
3.2.12	Norsk Bobil og Caravan Club	32
3.2.13	NORD universitet	32
3.2.14	Politidirektoratet.....	33
3.2.15	Autobransjens leverandørforening.....	34
3.2.16	Moe Mekaniske Verksted	34
3.2.17	Regelrådet	35
3.2.18	Norges Automobil-Forbund (NAF)	36
3.2.19	Autobransjens leverandørforening.....	36
3.2.20	Privatpersoner	36
3.3	Statens vegvesens vurderinger av øvrige forhold	37
3.3.1	Sikkerhet.....	37
3.3.2	Førerkortkrav og førerkompetanse.....	38
3.3.3	Informasjon om ordningen.....	38
3.4	Statens vegvesens tilrådning	39

Høringsoppsummering – Forskrift om endring i flere forskrifter vedrørende hastighet på veg

Innledning

Forslaget ble sendt på høring 5. mars 2021 med frist for innspill 7. juni 2021. Forslaget var inndelt i tre deler som hver for seg, men på ulike måter, omhandlet kjørehastighet på veg.

Del I

Kravet til en motorvogns maksimale konstruktive hastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg økes fra 40 til 60 km/t, jf. trafikkreglene § 4 nr. 2.

Del II

Tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger uten brems med en aktuell totalvekt på 300 kg eller mer økes fra 60 til 80 km/t, jf. trafikkreglene § 13 nr. 5.

Del III

Tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger med brems, eller tilhenger uten brems med aktuell totalvekt under 300 kg, økes fra 80 til 100 km/t, jf. trafikkreglene § 13 nr. 4. For sistnevnte foreslås det at det etableres en egen ordning – Tempo 100-ordning – for å kjøre i hastighet over 80 km/t.

Konsekvensene av forslagens del II og III er at alle tilhengere kan trekkes i 80 km/t, mens de som godkjennes etter Tempo 100-ordningen kan trekkes i opptil 100 km/t forutsatt at trekkende bil oppfyller vilkårene. Dette forutsetter naturligvis at fartsgrensen på stedet tillater slik hastighet.

Generelt om høringsinnspillene

Totalt har det kommet 32 høringsinnspill, hvorav 6 er fra privatpersoner. Det vil bli gjort rede for innspillene i de respektive delene.

Del I – Økning av kravet til konstruktiv hastighet for å kunne kjøre på motorveg og motortrafikkveg

1.1 Kort om forslaget

Forslaget er behandlet i høringsnotatets punkt 3. Motorveger og motortrafikkveger har en effektiv avvikling av stor trafikk som sitt formål, og dette tilsier at trafikken på disse vegene bør være av en viss ensartethet, og helst også ha en minstehastighet. Dette er begrunnelsen for dagens krav til et kjøretøys minstehastighet for å ha lov til å kjøre på motorveg og motortrafikkveg som er angitt i trafikkreglene § 4 nr. 2:

Trafikkreglene § 4 nr. 2:

2. På motorveg og motortrafikkveg eller på inn- eller utkjøringsveg til motorveg og motortrafikkveg må det bare foregå trafikk med motorvogn, eller vogntog, som lovlig kan kjøres med minst 40 km i timen på vannrett veg. Vegdirektoratet eller den det gir fullmakt kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra dette.

Moped må ikke kjøres på motorveg eller motortrafikkveg.

Motorveger og motortrafikkveger er veger som er skiltet med skilt 502 Motorveg og 503 Motortrafikkveg, og skiltene angir at det er trafikkreglenes bestemmelser om motor- og motortrafikkveg gjelder. Motorveg er høyhastighets firefeltsveger med høy standard m.m. Motortrafikkveg brukes på firefeltsveger som ikke kvalifiserer for motorveg, og tofeltsveger med midtrekkverk og enkelte tofeltsveger uten midtrekkverk når standarden på disse er spesielt høy.



I henhold til normalbestemmelsene for skilting (N300)¹ er det følgende krav som gjelder for å kunne anvende disse skiltene for å etablere motorveg og motortrafikkveg:

Motorveg:

- Fire eller flere kjørefelt
- Midtdeler
- Planskilte kryss
- Ingen direkte tilknytning til eiendommene langs vegen (avkjørsler)
- Sammenhengende lengde på minst 5 km
- Finnes eller etableres et tilfredsstillende parallellvegnett for de kjøretøy- og trafikantgruppene som ikke er tillatt på motorvegen

¹ <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-n300-del3.pdf>

Motortrafikkveg:

Motortrafikkveg kan etableres på vegstrekninger som ikke tilfredsstillende kravene til motorvegstandard, men hvor det likevel er ønskelig å iverksette de trafikkreglene som gjelder for motortrafikkveg.

Følgende krav skal være oppfylt:

- Avkjørselsfri
- Planskilte kryss
- Tilfredsstillende parallellvegnett for de kjøretøy- og trafikantgruppene som ikke er tillatt på motortrafikkvegen.

Felles for etablering av motorveg og motortrafikkveg er derfor at det skal finnes eller etableres et tilfredsstillende parallellnettverk for kjøretøy- og trafikantgruppene som ikke tillates på disse vegene.

1.2 Høringsinnspillene

1.2.1 Justis- og beredskapsdepartementet

Har ingen merknader.

1.2.2 Bilimportørenes Landsforening

Bilimportørenes Landsforening støtter forslaget i denne delen av høringen.

1.2.3 Norsk Motorcykel Union – NMCU

Norsk Motorcykel Union har ingen innsigelser til denne delen av høringen, men bemerker at den strukturelle hastighetsbegrensningen for moped på 45 km/t gjør at en moped ikke kan holde samme hastighet som øvrig trafikk på vanlig veg med fartsgrenser over 50 km/t, og at dette også innebærer en hastighetsforskjell som kan påvirke trafiksikkerheten negativt med tanke på uheldige forbikjøringer der mopedister kan «presses» av veien.

1.2.4 Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) støtter ikke denne delen av høringen og foreslår som et alternativ at hastighetskrevet for motorredskap og traktor settes til henholdsvis 40 og 50 km i timen. Dette er begrunnet med at forslaget vil få store konsekvenser når det gjelder krav til førerkort og hvilke kjøretøy som kan brukes motorveg og motortrafikkveg. Det vil kreves førerkort klasse CE for å kjøre traktor og motorredskap som kan kjøre i minst 60 km i timen, og dette har en kostnad mellom 100–120 tusen kroner, noe som er tre til fire ganger dyrere enn førerkort klasse BE/T. Dette vil ha innvirkning på anleggsbransjens rekrutering ettersom alderskravet på 21 år for klasse CE vil frata ungdom som er yngre enn dette muligheten til å kjøre disse kjøretøyene.

Det vises også til at det uansett må være et unntak for krav til minimumshastighet for traktor og motorredskap som utfører arbeid på og ved motorveg og motortrafikkveg. Dette fordi det finnes få eller ingen motorredskap i dag, herunder hjullaster, hjulgravemaskin, vegghevel og gravelaster som kan kjøres i hverken 50 eller 60 km/t.

En hjulgravemaskin vil på flat veg oppnå en hastighet på ca. 30 km/t. Dette unntaket må også gjelde brøyte/ strøbil, da de i dag har en hastighetsbegrensning på 40 km/t når de utfører arbeid. For å øke sikkerheten kan det være fornuftig å bruke gult blinkende lys ved kjøring på motorveg og motortrafikkveg kan være med på å hindre fare, jf. Forskrift om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, § 28–3 pkt. 3. Unntaket må også gjelde kjøring til/ fra arbeidsområdet.

1.2.5 Trygg trafikk

Trygg trafikk støtter forslaget i denne delen av høringen og mener at saktegående kjøretøy uansett ikke bør ferdes på denne delen av vegnettet og henvises til alternative strekninger.

1.2.6 Trafikkforum

Trafikkforum støtter forslaget i denne delen av høringen ettersom det vil føre til lavere hastighetsdifferanse på motorveg. I tillegg vil det føre til bedre førerkompetanse blant førere på motor- og motortrafikkveg, siden endringen i praksis vil føre til at traktor og motorvogn som lovlig kan kjøres på motor- og motortrafikkveg forutsetter førerrett i klasse CE. Dette vil dermed gi en trafiksikkerhetsgevinst både i form av lavere hastighetsdifferanse og økt trafikantkompetanse på de aktuelle vegtypene, og vil derfor utelukkende være et godt trafiksikkerhetstiltak.

1.2.7 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) støtter forslaget i denne delen av høringen ettersom hastighetsforskjellene mellom kjøretøy i dag kan være opp til 70 km/t, og med det nye forslaget vil dette kunne reduseres til 50 km/t. Endringsforslaget har til hensikt å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt, forbedret fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Videre vil det ikke være lenger nødvendig å skilte disse vegene med forbud for traktor.

1.2.8 Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) støtter forslaget i denne delen av høringen og mener det er et godt trafiksikkerhetstiltak. Etter at flere motorveger fikk økt hastigheten til 100 og 110 km/t er forskjellen på laveste og høyeste hastighet blitt vesentlig.

Å oppdage hastigheten til et kjøretøy i egen retning er ikke alltid like lett, og med mye trafikk i to felt som skaper utfordringer ved et eventuelt feltskifte, samt vekt/ effekt forholdet som vogntoget utsettes for ved brå endring av retning, kan dette skape svært uheldige situasjoner.

1.2.9 Norsk landbruksrådgiving og Norges Bondelag

Norsk landbruksrådgiving og Norges Bondelag støtter ikke forslaget i denne delen av høringen og mener gevinsten ved å endre dagens regelverk anses som svært liten målt opp mot de betydelige ulempene en slik endring vil medføre for de berørte. Hensynet til trafiksikkerheten på parallellveger må også vektlegges i en totalvurdering. Ved å beholde gjeldende regelverk vil det være mulig å la traktorer og landbruksmaskiner fortsette å bruke motor- og motortrafikkveg der det ikke eksisterer tilfredsstillende parallellvegnett. Det vises også til at Regelrådes uttalelser om høringen taler mot å gjøre endringer i gjeldende regelverk for minimumshastighet på motorveg og motortrafikkveg.

Kjernen i dette høringsinnspillet omhandler kravet om tilfredsstillende parallellvegnett ved etablering av motorveg og motortrafikkveg i Statens vegvesens håndbok N300. Forutsatt at det finnes et slikt tilfredsstillende parallellvegnett, er det fra deres side i orden at traktorer ikke kjører gitte vegstrekninger. Dessverre erfarer det imidlertid at det ofte ikke eksisterer et tilfredsstillende parallellvegnett for traktorer og landbruksmaskiner. Deres oppfatning av hva som kan være tilfredsstillende, kan kort oppsummeres slik:

- Det må ikke medføre vesentlig dårligere sikkerhet for traktor med fører.
- Det må ikke medføre vesentlig dårligere sikkerhet eller være til særlig ulempe for øvrige brukere av denne vegen (f.eks. myke trafikanter).
- Det må ikke medføre at tidsbruken og strekningen ved å kjøre den alternative vegen øker vesentlig.
- Det må være dimensjonert slik at landbruksmaskin eller traktor med redskap, lovlig og praktisk kan ta seg fram der. Typiske utfordringer er vektklasse, bredde, høyde, utforming av kryss, samt at det må være mulig å slippe forbi annen trafikk slik at kjøretøyet ikke er til unødig hinder (jf. Vegtrafikklova §3).

Det ble også vedlagt en liste over eksempler på problemstrekninger med manglende eller utilstrekkelig parallellvegnett.

1.2.10 Landbruksdirektoratet

Landbruksdirektoratet mener det er problematisk dersom regelendringene stanser adgang til eget produksjonsareal. Konsekvensen av dette kan være at viktige næringsarealer for matproduksjon går ut av drift, noe som igjen vil medføre økonomisk tap for den berørte bonden som har mistet en del av sitt næringsgrunnlag.

1.2.11 Politidirektoratet m.m.

Politidirektoratet har forelagt høringen for innlandet, Oslo, Sør-Øst og Øst politidistrikt, samt Utrykningspolitiet. Det ble bedt om at enhetene i sine innspill har hovedfokus på politiets håndheving. Politidirektoratet har mottatt og vedlagt innspill fra Oslo og Øst politidistrikt, samt Utrykningspolitiet.

Politidirektoratet støtter i likhet med Utrykningspolitiet og Øst politidistrikt forslaget i denne delen av høringen og tiltrer hovedpoengene til Oslo politidistrikts innspill som bør vurderes i det videre arbeidet. Direktoratet vil i tillegg fremheve at formålet med endringsforslagene som er en utjevning av hastigheter, er et godt tiltak for bedre trafikksikkerhet.

Oslo politidistrikt er også positive til forslagene, men har noen merknader. Politidirektoratet tiltrer hovedpoengene i Oslo politidistrikts innspill som bør vurderes i det videre arbeidet.

1.2.11.1 Oslo politidistrikt (OPD)

Oslo politidistrikt (OPD) støtter forslaget i denne delen av høringen, men anbefaler at ordlyden «*mere enn 60 km/t*» ettersom dette er bedre tilpasset det øvrige regelverket. OPD har flere ganger påpekt at det ikke har vært samsvar mellom trafikkreglene og kjøretøyforskriften.

Dagens krav om en hastighet på minst 40 km i timen innebærer at traktor T1–T4 som i henhold til kjøretøysforskriften § 2–4 må ha en konstruktivt bestemt maksimalhastighet «*ikke over 40 km/t*», kan kjøre på motorveg og motortrafikkveg. OPD antar at dette aldri har vært lovgivers intensjon, og mener at heller ikke T5 traktor med maksimal hastighet ikke over 50 km/t heller ikke tillates brukt på motorveg eller motortrafikkveg. Dette er en traktortype som man forholdsvis lett kan skaffe seg førerrettigheter til og som finnes i et betydelig antall. Det vises også til at det i yrkestransportforskriften er gjort unntak fra løyveplikten for traktor med størst tillatt hastighet på «*høyst 40 km/t*». Samme formulering finner man også i kjøre- og hviletidsreglementet artikkel 3 b) hvor unntakene er inntatt. Der står det «kjøretøyer der høyeste tillatte hastighet ikke overstiger 40 km/t».

OPD erfarer også at traktor av typen T–5 med maksimal hastighet ikke over 50 km/t blir benyttet til langt mer enn landbruk, og er blitt kommersiell utfordrer til den kommersielle entreprenør/anleggsbransjen med tanke på flytting av masse, materialer og utstyr. Knyttet til denne virksomheten avdekkes det stadig brudd på både kjøre- og hviletidsregler, samt brudd på yrkestransportloven.

Endringsforslaget vil derfor ikke bare bidra til mindre hastighetsforskjell, men også til å få bukt med brudd på annet regelverk. Det vil også redusere bruken av traktor på motorveger og motortrafikkveger i distriktet hvor det ellers ikke vil påvirke driften til landbruksnæringen ettersom det er tilgang til annet vegnett.

1.2.11.2 Utrykningspolitiet

Utrykningspolitiet støtter forslaget i denne delen av høringen.

1.2.11.3 Øst politidistrikt

Øst politidistrikt støtter forslaget i denne delen av høringen.

1.2.12 Nye veier

Nye veier er generelt positive til tiltak som bidrar til å utjevne hastighetsforskjeller på motorvegene da de mener dette kan være med på å bedre trafiksikkerheten og trafikkflyten på vegnettet. Det bemerkes likevel at forslaget kan skape utfordringer for driftsoperatører som driver nødvendig saktegående arbeid på og langs veibanen og det bes derfor om at det forskriftsarbeidet også ses hen til behovet til driftsoperatørene for å drive sikker og effektiv drift av motorveiene.

1.2.13 Autobransjens Leverandørforening

Autobransjens Leverandørforening støtter forslaget i denne delen av høringen under forutsetning at traktorer og andre motorvogner vil ha alternative muligheter for framkommelighet.

1.2.14 Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) støtter forslaget i denne delen av høringen.

1.2.15 Nord universitetet

Nord universitetet støtter forslaget i denne delen av høringen og den argumentasjon som beskrives, og ser at endringsforslaget kan ha positiv trafikksikkerhetseffekt i tråd med Nullvisjonen.

1.2.16 Norges Automobil-Forbund (NAF)

Norges Automobil-Forbund støtter forslaget i denne delen av høringen.

1.2.17 Regelrådet

Regelrådet mener at høringen ikke har gjort godt nok rede for hvilke konsekvenser forslaget kan ha for berørt næringsliv, og ikke tallfestet for mange som berøres, for eksempel for mange saktegående motorredskaper som kan bli omfattet av forbudet. Regelrådet mener også det hadde vært lettere å se nødvendigheten av kostnadsbyrden om nytten var belyst i større grad, og at det med fordel kunne vært drøftet hvorvidt det kan bli utilsiktede effekter ved forslaget, for eksempel om problemet med trafikksikkerheten blir forverret på de alternative traseene. Det burde også vært vurdert behov for unntak og alternative tiltak som er mindre inngripende.

1.2.18 Privatpersoner

1.2.18.1 Mikhail Zvyagintsev

Mikhail Zvyagintsev støtter forslaget i denne delen av høringen.

1.3 Statens vegvesens vurderinger

1.3.1 Innledningen

De fleste høringsinstansene enten støtter eller har ingen kommentarer til denne delen av høringen. Høringsinnspillene som er kritiske til endringsforslaget kommer fra Regelrådet, Norsk landbruksrådgiving og Norges Bondelag og Maskinentreprenørenes Forbund.

Enkelte høringsinstanser synes å ha misforstått kravet til minstehastighet i trafikkreglene § 4 nr. 2. Kravet til minstehastighet i bestemmelsen er ikke en absolutt minstefartsgrense i den forstand at alle de kjøretøy som ferdes på motorveg eller motortrafikkveg til enhver tid må overholde denne minstehastigheten. Kravet innebærer kun at kjøretøyet faktisk er i stand til å holde en slik minstehastighet på vannrett veg. Det vil derfor i dag kunne være kjøretøy på motorveg og motortrafikkveg som vil holde en hastighet under 40 km/t, uten at dette derfor er direkte i strid med bestemmelsen. Statens vegvesen påpeker imidlertid at slik kjøring likevel vil kunne være i strid med vegtrafikklovens § 3 etter omstendighetene.

1.3.2 Om kjøretøy som benyttes til vegarbeid på motorveg/motortrafikkveg

Når det gjelder endringsforslagets konsekvens for kjøretøy som benyttes til vegarbeid på/ved motorveg eller motortrafikkveg, viser Statens vegvesen til at disse vil kunne anvende unntaket i trafikkreglene § 2 nr. 4 bokstav c. Dette unntaket omfatter «fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg» og vil innebære at blant annet trafikkreglenes § 4 nr. 2 kan fravikes «[n]år det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten».

Det vil imidlertid være tilfeller hvor slike kjøretøy også har behov for å kjøre et stykke på motorveg eller motortrafikkveg for å komme frem til det konkrete arbeidsområdet på den samme vegen. Statens vegvesen vurderer det slik at også transport til/fra arbeidsområdet vil kunne være omfattet av unntaksbestemmelsen, så lenge dette er «*nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten*».

At det skal være «*nødvendig*», vil si at formålet med kjøringen ikke vil kunne oppnås uten at trafikkbestemmelsene fravikes. Det formålet en vil oppnå, må videre vurderes mot den fare man skaper ved å kjøre i strid med vanlig trafikale atferdsnormer. For kjøretøy som brukes til vegarbeid vil «*nødvendig*» si at arbeidet ikke kan utføres på annen måte. Et eksempel på hva som er nødvendig er ved brøyting av gang- og sykkelveg. Det er f.eks. i utgangspunktet forbudt å kjøre på gang- og sykkelveg, men i et slikt tilfelle er det nødvendig for å kunne gjennomføre brøytingen. Ved slik kjøring har man samtidig en særskilt aktsomhetsplikt overfor andre trafikanter, ettersom man opptrer på en måte som andre ikke forventer.

Når det gjelder vilkåret «*vesentlig lette*», blir det en vurdering av faremuligheten mot kravet om effektivitet. Ordlyden tilsier likevel at det skal en del til. Det er ikke nok at man sparer noen minutter ved å velge løsningen som krever at man bryter trafikkreglene. Man skal også vurdere den vesentlige lettelsen man får, mot den risikoen kjøringen vil medføre for andre trafikanter. Hvis kjøringen gir stor risiko for andre, skal det mer til før man kan bryte trafikkreglene. Også her har man en særskilt aktsomhetsplikt.

Aktsomhetskravet innebærer at det kan stilles krav om positive sikringstiltak når kjøretøy som faller inn under bokstav c) fraviker trafikkbestemmelsene. Det gjelder selvfølgelig bare når det er tid til det, noe det ofte vil være ved arbeid på eller ved veg, i motsetning til ved utrykningskjøring. Av hensyn til andre trafikanter og egen sikkerhet bør det generelt stilles strenge krav til slike positive sikringstiltak, særlig på sterkt trafikkerte områder. Når en har ansvaret for drift av en veg, kommer man gjentatte ganger opp i situasjoner der det er behov for å fravike trafikkreglene. I tilfeller med uplanlagte hendelser vil kravet til en særskilt aktsomhetsplikt medføre at en må ha en plan for gjennomføringen.

Statens vegvesen har løst dette ved å ha «*generelle arbeidsvarslingsplaner*». Slike generelle arbeidsvarslingsplaner er aktuelt for arbeidsoperasjoner av en gjentakende type og/eller av en type som man vet vil oppstå, men ikke nødvendigvis hvor og når vil oppstå. Det vil særlig være aktuelt for bevegelige eller kortvarige vegarbeider, gjerne oppgaver som omfattes av en driftskontrakt, men det er ikke begrenset til dette. For nærmere informasjon og veiledning viser vi til håndbok N301 punkt 2.2.4 Generelle arbeidsvarslingsplaner.²

Når det gjelder innspillet om brøytebiler forstår Statens vegvesenet det slik at den nevnte hastighetsbegrensningen som gjelder under brøyting, kun er et avtalefestet krav som er satt av hensyn til bl.a. brøytingens effektivitet. I utgangspunktet vil det ikke være i strid med bestemmelsen i trafikkregelen § 4 nr. 2 at det kjøres i en lavere hastighet under brøytingen så lenge kjøretøyet faktisk lovlig kan kjøre i den nye foreslåtte minstehastigheten på 60 km/t på vannrett veg.

² [N301 Arbeid på og ved veg punkt 2.2.4 Generelle arbeidsvarslingsplaner](#)

Dersom det kjøretøyet som benyttes til brøyting på motorveg og motortrafikkveg likevel skulle ha en lavere konstruktiv hastighet, vil man uansett også her kunne anvende unntaksbestemmelsen i § 2. nr. 4.

Statens vegvesen vurderer det slik at kjøretøy som brukes til vegarbeid på/ved motorveg og motortrafikkveg skal fortsatt kunne kjøre på disse vegene for å komme til/fra arbeidsstedet i den grad dette faktisk er «*nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten*», og det foreligger arbeidsvarslingsplaner for slikt arbeid. Utover dette må parallellvegnettet benyttes, og eventuelt vil man måtte transportere kjøretøyet på tilhenger til/fra arbeidstedet.

1.3.3 Om det eksisterende parallellvegnettet

Det har kommet innspill om at endringsforslaget vil ha negative konsekvenser for de berørte kjøretøyene når det gjelder fremkommeligheten på det eksisterende parallellvegnettet, og at det kan være ulike oppfatninger om hva kravet i normalbestemmelsene for skilting (N300) om at det skal eksistere eller anlegges et «*tilfredsstillende parallellvegnett*» faktisk innebærer eller bør innebære. På bakgrunn av disse høringsinnspillene har Statens vegvesen forsøkt å undersøke nærmere hvordan dette kravet faktisk praktiseres i dag.

Normalbestemmelsene inneholder ingen definisjon av hvordan kravet om et «*tilfredsstillende parallellvegnett*» er ment å skulle forstås, og det synes heller ikke å foreligge noen entydig praksis på dette området, utover at de kjøretøy- og trafikantgruppene som ikke er tillatt på motorveg og motortrafikkveg i dag må ha et lovlig alternativ. Statens vegvesen kan derfor ikke med sikkerhet si noe generelt om den minstestandarden som i praksis eksisterer på parallellvegnettet, verken med hensyn til eventuell økt tidsbruk og eksisterende bruksklasser.

Statens vegvesen sin vurdering er derfor at det foreligger mye større usikkerhet knyttet til «standard» på det eksisterende parallellvegnettet enn først antatt, og at konsekvensene av at de enkelte kjøretøygruppene ikke lenger tillates på motorveg eller motortrafikkveg derfor også vil være mye mer usikre.

1.3.4 Om konsekvensene for næringslivet og private

Det har kommet innspill om at de positive og negative virkningene for næringslivet ikke er tilstrekkelig belyst, og heller ikke hvor mange som blir berørt av forslagene. Når det gjelder hvor mange som faktisk vil bli berørt, er dette svært vanskelig å beregne ettersom ikke alle registrert kjøretøy er oppført med en konstruktiv hastighet, og alle kjøretøy er heller ikke registrert. Statens vegvesen har likevel forsøkt å foreta et søk basert på teknisk kode og underkode. Det har ikke blitt foretatt et tilsvarende søk av tilhengere i denne sammenheng, men Statens vegvesen bemerker at det også for tilhengere vil foreligge en tilsvarende usikkerhet knyttet til antallet som berøres.

Når det kommer til antallet registrerte traktorer må det skilles mellom tidspunktet for førstegangsregistrering. Traktorene som er førstegangsregistrert før 1. juli 2005 er kun registrert med kode «TR», og totalt eksisterer det 193406 traktorer som er registrerte med denne koden. Disse traktorene er imidlertid ikke registrert med noen som helst informasjon om konstruktiv hastighet. Statens vegvesen mener likevel at de aller fleste traktorene i denne

kategori sannsynligvis vil ha en konstruktiv hastighet som er under 40 km/t, ettersom dette var den mest vanlige hastigheten frem til dette tidspunktet.

Traktorene som er førstegangsregistrert mellom 1. juli 2005 og 1. juni 2014 er registrert med kodene T1–T5, og traktorene som er førstegangsregistrert etter 1. juni 2014 er i tillegg registrert med en hastighetsbokstav. Hastighetsbokstaven sier imidlertid bare om kjøretøyet har en konstruktiv hastighet på maks 40 km/t eller over. Vanlige landbrukstraktorer vil ha kodene TR, T1 og T5, mens T2 vil være mindre landbrukstraktorer og diverse større ATV og UTV. T3 vil stort sett være ATV.³

Totalt eksisterer det 71178 traktorer som er registrert etter 1. juli 2005 og som har en konstruktiv hastighet på maks 40 km/t, men det er ikke mulig å si hvor mange av disse som kan kjøre i minst 40 km/t. Videre er det 41401 traktorer som kan kjøre i over 40 km/t, men det er heller ikke mulig å si hvor mange av disse som kan kjøre i minst 60 km/t. Statens vegvesen mener likevel det er sannsynlig at de fleste traktorene i den sistnevnte kategorien (bortsett fra ATV) vil ha en konstruktiv hastighet på maks 50 km/t for å være tilpasset regelverket for førerrett, ettersom det vil kreves førerrett i klasse C/CE for tyngre traktorer med en konstruktiv hastighet over 50 km/t. I mange tilfeller vil det imidlertid være tale om en hastighetssperre som teknisk sett vil kunne endres til 60 km/t.

Når det kommer til motorredskaper er det kun registrert totalt 5536 med kode «MR», og disse har en ukjent konstruktiv hastighet. I tillegg vil det imidlertid være et ukjent antall uregistrerte motorredskap ettersom det i bruksforskriften § 2–2 første ledd bokstav b er gjort unntak fra registreringsplikten for motorredskap som er konstruert for fart ikke over 50 km/t.

	Maks 40 km/t		Maks 40 km/t		Over 40 km/t		Ukjent hastighet
T1	31086	T1 a	5979	T1 b	8492	TR	193406
T2	1956	T2 a	2295	T2 b	2392	MR	5536
T3	27571	T3 a	2165	T3 b	19922		
T4	111	T4 1a	4				
		T4 2a	1				
		T4 3a	10	T4 3b	10		
				T5	10585		
Totalt	60724		10454		41401		198942

Tabell 1 Tall per 1. desember 2021

³ I denne sammenhengen betyr ATV en liten traktor med sal og styre, og UTV et lite terrengkjøretøy med seter, ratt og veltebur.

Totalt eksisterer det altså 311521 registrerte traktorer og motorredskap, samt et ukjent antall uregistrerte motorredskap. Statens vegvesen kan imidlertid ikke med sikkerhet si hvor mange av disse som i dag kan kjøre i minst 40 km/t eller minst 60 km/t.

Statens vegvesen kan derfor heller ikke med sikkerhet si hvor mange av disse traktorene og motorredskapene som lovlig kan kjøre på motorveg og motortrafikkveg i dag, eller hvor mange som eventuelt vil bli fjernet dersom forslaget om å øke kravet til minstehastighet til 60 km/t skulle bli gjennomført. Utover dette ville det også vært usikkerhet knytte til hvor mange av de aktuelle kjøretøyene som faktisk anvendes på motorveg/motortrafikkveg, og som dermed i praksis berøres.

På bakgrunn av det som tidligere er nevnt, blant annet når det gjelder praksis for tilpasning av kjøretøy til førerkortbestemmelsene og unntak fra registreringsplikten for motorredskap, kan det likevel antas at det vil være et forholdsvis lite antall traktorer som per dags dato kan kjøre i minst 60 km/t og nesten ingen motorredskap.

Konsekvensen for berørte kjøretøy vil først og fremst være at det må regnes med at bruken av det eksisterende parallellvegnettet til sammenligning vil ta lenger tid, og økt tidsbruk vil utgjøre en økonomisk konsekvens for berørte parter. Hvor store disse konsekvensene faktisk vil være, vil imidlertid bero på hvor mye tidsbruken øker i det enkelte tilfellet, og som nevnt i punkt 1.3.4 er det stor usikkerhet knyttet til dette.

En konsekvens vil også være at parallellvegnettet kan ha en bruksklasse som gjør at den aktuelle kjøretøykombinasjonen enten ikke lenger kan brukes, eller at kjøretøyets last må begrenses for at de aktuelle vektbegrensningene skal kunne overholdes. I slike tilfeller kan den aktuelle vegmyndighet (fylkeskommune og kommune) anmodes om å skrive opp vegen til en høyere bruksklasse hvis dette er mulig, men det er også adgang til å søke Statens vegvesen om dispensasjon etter bruksforskriftens kapittel 5 dersom vilkårene for dette er oppfylt.

Alternativet til å benytte det eksisterende parallellvegnettet vil være at man benytter kjøretøy som kan kjøre i ny minstehastighet på 60 km/t. De økonomiske konsekvensene av dette vil være relatert til kostnaden ved å øke hastigheten på eksisterende kjøretøy hvis dette er mulig, eller eventuelt å måtte anskaffe et nytt kjøretøy med høyere konstruktiv hastighet.

Videre vil det kreves førerrett i klasse C/CE for kjøretøykombinasjoner med høyere vekter som kan kjøre i minst 60 km/t, og kostnaden ved å skulle erverve en slik førerrett vil ifølge nettstedet [kjresmart.no](https://www.kjresmart.no)⁴ være; ca. 40 000 kr for Klasse C, 30 000 kr for Klasse CE og eventuelt 40 000 kr for Yrkessjåførkurs (YSK). Yrkessjåførkompetanse er bare nødvendig dersom man mot vederlag skal transportere personer eller gods med et kjøretøy i en av de tyngre klassene. Statens vegvesen bemerker at det å benytte en raskere motorvogn likevel ikke alltid vil kunne være et tilgjengelig alternativ, f.eks. hvis traktoren uansett må være tilkoblet tilhenger/redskap som har en lavere konstruktiv hastighet.

Økt krav til førerkompetanse vil som bl.a. MEF påpeker, føre til at alderskravet heves fra 16 til 21 år for å kunne føre traktor og motorredskap på motorveg og motortrafikkveg. Statens

⁴ <https://www.kjresmart-m8a.no/guide/forerkort-klasse-ce>

vegvesen kan ikke se bort ifra at det kan få noen negative konsekvenser for rekrutteringen av lærlinger.

I hvilken grad disse ikke kan benytte parallellvegnettet og faktisk har behov for å kjøre på motorveg og motortrafikkveg utover det som er nevnt om unntak for vegarbeid i punkt 1.3.2 er derimot usikkert. Statens vegvesen bemerker at det også vil være positive konsekvenser av dette av hensyn til trafikkikkerheten, med tanke på økt førerkompetanse.

Statens vegvesen sin vurdering er at det som følge av større usikkerhet knyttet til det eksisterende parallellvegnettet enn først antatt, også vil være større usikkerhet for i hvilken grad de overnevnte konsekvensene vil gjøre seg gjeldende i det enkelte tilfellet. Det er også usikkerhet knyttet til det eventuelle omfanget ettersom man ikke med sikkerhet vet hvor mange kjøretøy som i praksis vil bli berørt av en slik endring av minstehastigheten.

1.3.5 Om hensynet til trafikkikkerheten

Hastighetsforskjellen mellom dagens høyeste tillatte fartsgrense på motorveg (110 km/t) og laveste tillatte hastighet på kjøretøy (40 km/t) er betydelig. Dette fører til en del ulykker ved påkjøring bakfra og utfordringer med feltskifte ved forbikjøring.

Trafikkikkerheten på motorveger er i utgangspunktet generelt svært god, men det er også registrert drepte og hardt skadde som følge av saktegående kjøretøy ned mot 40 km/t på motorveg. Utfordringen med hastighetsforskjeller er et relativt beskjedent problem, men alle tiltak som bidrar til å redusere antall drepte og hardt skadde bidrar til å støtte opp under etatens toppmål om nullvisjonen.

Statens vegvesens vurdering er at endringsforslaget fortsatt kan anbefales av hensyn til trafikkikkerheten, men understreker at helhetlige trafikkikkerhetsvurderinger ved bruk av det alternative vegnettet er usikkert, og at dette vil kunne variere vesentlig fra strekning til strekning. Det vil derfor være betydelig usikkert knyttet til å foreta slik helhetlig avveining på et generelt grunnlag.

1.4 Statens vegvesens tilråding

Statens vegvesen anbefaler at trafikkreglene § 4 nr. 2 ikke endres.

Statens vegvesen sin vurdering er at det er mye større usikkerhet knyttet til standarden på parallellvegnettet enn først antatt. Det er f.eks. ikke mulig å si noe generelt om hvor mye tidsbruken eventuelt i gjennomsnitt vil øke ved å benytte parallellvegnettet, eller i hvilken grad parallellvegens bruksklasse vil variere. Som en følge av dette vil det også være mye større usikkerhet knytte til de potensielle negative konsekvensene av å gjennomføre de foreslåtte endringene. Statens vegvesen vurderer de mulige konsekvensene som mer tungtveiende enn den eventuelle trafikkikkerhetsgevinsten. Statens vegvesens tilråding er derfor at det ikke anbefales å gjennomføre endringsforslaget slik det foreligger.

Statens vegvesen åpnet i høringen for at det også kunne være aktuelt å vurdere om det bare skulle gjennomføres en endring av hastighetskravet for motorveger, ettersom det var antatt

at parallellvegnettet for motorveg kunne være bedre enn for motortrafikkveg. Statens vegvesens nåværende vurdering er imidlertid at det også er for stor usikkerhet når det kommer til parallellvegnettet for motorveg til at et slikt alternativ vil kunne anbefales.

Statens vegvesen vurderer heller ikke det å sette en annen minste-hastighet, f.eks. 50 km/t, som et alternativ. Dette ville riktignok også bidratt til en utjevning av hastighetsforskjellene, og til sammenligning ville det ramme færre kjøretøy i den aktuelle kjøretøygruppen, men konsekvensene for de kjøretøyene som fortsatt rammes er etter Statens vegvesen sin vurdering fortsatt for usikker til at dette kan anbefales som et alternativ.

Del II – økning av tillatt kjørehastighet for motorvogn som trekker tilhenger uten bremsmer mer skal økes fra 60 til 80 km/t

2.1 Kort om forslaget

Gjeldende regler for kjørehastighet ved trekking av tilhenger fremgår av trafikkreglene § 14: (her gjengis kun det som gjelder kjøring med tilhenger)

4. På vegstrekninger med særskilt fartsgrense høyere enn 80 km i timen må motorvogn med tillatt totalvekt over 3500 kg eller motorvogn med tilhenger ikke kjøres fortere enn 80 km i timen.

5. Motorvogn som har tilhenger uten bremsmer, må ikke kjøres fortere enn 60 km i timen når tilhengeren har aktuell totalvekt 300 kg eller mer.

I høringspunkt 4 ble det foreslått å ta bort nr. 5 slik at også disse tilhengerne omfattes av hovedregelen i nr. 4, og dermed kan kjøres i 80 km/t. Vi bemerker at med *aktuell vekt* menes den faktiske vekten på tilhenger inklusive eventuell last.

2.2 Høringsinnspillene

2.2.1 Justis- og beredskapsdepartementet

Har ingen merknader.

2.2.2 Bilimportørenes Landsforening

Bilimportørenes Landsforening støtter forslaget i denne delen av høringen.

2.2.3 Maskinentreprenørenes Forbund (MEF)

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) støtter denne delen av høringen.

2.2.4 Norsk Bobil og Caravan Club

Norsk Bobil og Caravan Club viser til at det i punkt 4.3.3 står at det gjelder henger med totalvekt på 300 kg eller mer, og stiller spørsmål til om det skal settes en øvre grense her. Det stilles spørsmål til om økt hastighet kan føre til at det blir flere hengere uten brems på veiene fordi de er rimeligere i pris og vedlikeholdet er enklere.

2.2.5 Trygg trafikk

Trygg trafikk støtter denne delen av høringen ettersom endringen kan bidra til å redusere hastighetsforskjeller, færre farlige forbikjøringer og redusert risiko for påkjøring bakfra, men tar også forbehold om at Statens vegvesens beregninger og trafikksikkerhetsvurderinger er dekkende og korrekte. En viktig forutsetning er også at tilhengerne faktisk er egnet for kjøring i 80 km/t. Myndighetene bør avklare hvordan dette kan sikres og dokumenteres.

2.2.6 Rogaland syklistforening

Rogaland syklistforening mener at den foreslåtte endringen ikke bør gjennomføres, men at tiltak heller bør settes inn mot den trafikkarfarlige og uønskede adferden. Når en gruppe trafikanter skaper farlige situasjoner gjennom uønsket adferd, så adresseres dette best gjennom tiltak som reduserer eller fjerner den uønskede adferden. Å signalisere at myndighetene mener at fartsgrensen er den rette farten er veldig uheldig.

2.2.7 Trafikkforum

Trafikkforum kan ikke støtte forslaget slik det foreligger ettersom det ikke ivaretar behovet for førerkompetanse som følger av økt hastighet. Med tilstrekkelig kompetanse tenkes det både på den nødvendige kompetansen for å kunne føre motorvogn med tilhenger og den nødvendige kompetansen for å kunne føre motorvogn med tilhenger i større hastighet enn det som er tillatt i dag. Det eneste målet som omhandler tilhenger som beskrives i trafikkopplæringsforskriften Kapittel 11 klasse B er at [e]leven skal gjøre rede for kjøring med tilhenger (troff § 11–3 punkt 4).

Dersom minstehastigheten for å kunne kjøre på motorveg/motortrafikkveg økes til 60 km/t vil man ved å opprettholde bestemmelsen derimot kunne oppnå et forbud mot tilhenger uten brems på motor- og motortrafikkveg. Dette vil føre til redusert hastighetsforskjell på de aktuelle vegtypene. Det vil dermed også føre til at færre førere uten særskilt opplæring og kompetanse på tilhenger kjører med tilhenger på de aktuelle vegtypene. Dette ville dermed være et godt trafikksikkerhetstiltak uten samtidige negative konsekvenser for trafikksikkerheten.

2.2.8 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Norges Lastebileier-forbund (NLF) støtter forslaget i denne delen av høringen.

2.2.9 Tysse Mekaniske verksted AS

Tysse Mekaniske verksted AS er positive til begrunnelsen om å utjevne hastighetsforskjeller på vei og ser fordelen med å forenkle eksisterende regelverk, men savner underlaget på vurderingene som er gjort. Blant annet hvordan hastighetsøkningen påvirker kjøretøyets bremselengde, og om dette dermed vil være i tråd med Statens Vegvesen sin null visjon.

2.2.10 Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) støtter forslaget og mener det kan være med på å redusere uheldige situasjoner for bakenforkjørende. Trafikantene som kjører med tilhenger i nevnte vekt- og hastighetsklasse velger stort sett, uansett gjeldende regelverk, allikevel å benytte seg av høyeste tillatte skiltet hastighet.

Moderne bilers bremsesystem er jo også vesentlig forbedret i forhold til hva de var når denne regelen ble innført. NTSF mener allikevel at kravene til lastsikring og oppfølgingen av dette bør forsterkes i overgangsfasen, med eventuelle kampanjer og/eller utvidet kontrollvirksomhet. En generell forsterkning av dette tema i klasse B opplæringen bør kanskje også gjøres, for å ivareta kunnskap om og forståelsen for viktigheten av korrekt lastsikring.

2.2.11 Politidirektoratet m.m.

Politidirektoratet har forelagt høringen for innlandet, Oslo Sør-Øst og Øst politidistrikt, samt Utrykningspolitiet. Det ble bedt om at enhetene i sine innspill har hovedfokus på politiets håndheving. Politidirektoratet har mottatt innspill fra Oslo og Øst politidistrikt, samt Utrykningspolitiet. Disse var vedlagt høringssvaret fra politidirektoratet.

Politidirektoratet støtter i likhet med Utrykningspolitiet og Øst politidistrikt forslaget i denne delen av høringen og tiltrer hovedpoengene til Oslo politidistrikts innspill som bør vurderes i det videre arbeidet.

2.2.11.1 *Oslo politidistrikt (OPD)*

Oslo politidistrikt (OPD) støtter forslaget i denne delen av høringen. Det vises til at mye har skjedd med tanke på utviklingen av biler og bremses siden 60-tallet. Kjøretøy med mulighet for å trekke tilhenger er i dag typegodkjent med egne vekter for henger avhengig av om henger har bermes eller ikke. Deres eneste bekymring er knyttet til dekk og alder. Dette er en type henger som ofte ikke er mye i bruk. Deres erfaring er at hengere av denne typen ofte står punktert langs veien. Det er punktering som ofte skyldes alder, varmegang og/eller overlast, og ikke mønsterdybdeslitasje. Dette er kjøretøy med enkel konstruksjon hvor dekk ofte vil være det neste svake punktet. Økt hastighet vil kunne medføre flere punkteringer av denne typen.

2.2.11.2 *Utrykningspolitiet*

Utrykningspolitiet støtter forslaget i denne delen av høringen og understreker at Statens vegvesen har vurder tiltak for å redusere risikofaktorene for kjøring med lette tilhengere, som er beskrevet i rapporten fra Nord universitetet. Dette er viktige risikofaktorer som har stor betydning i vurderingen for å øke hastigheten for den aktuelle kjøretøygruppe.

2.2.11.3 *Øst politidistrikt*

Øst politidistrikt støtter forslaget i denne delen av høringen.

2.2.12 Nye veier

Nye veier er generelt positiv til tiltak som bidrar til å utjevne hastighetsforskjeller på motorvegen da de mener dette kan være med på å bedre trafiksikkerheten og trafikkflyten på vegnettet. Utover dette var det ingen kommentarer til denne delen av høringen.

2.2.13 Autobransjens Leverandørforening

Autobransjens Leverandørforening vil ikke motsette seg denne delen av høringen, men har betenkeligheter og forutsetter at en eventuell endring følges opp gjennom registrering og vurdering av mulige endringer i ulykkesbildet for gruppen.

2.2.14 Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) støtter forslaget i denne delen av høringen, men mener at endringen må følges opp gjennom en registrering og vurdering av mulig endring i ulykkesbildet for gruppen.

2.2.15 Nord universitetet

Nord universitetet er skeptisk til gjennomføringen av denne delen av høringen på bakgrunn av to forhold. For det første er representanter for en av de norske tilhengerprodusenter og ulike tilhengerforhandlere generelt skeptiske. De argumenterer med at tilhengere i prinsippet er dimensjonert og produsert for at de med last maksimalt skal kjøre i 60 km i timen. De kan ikke garantere at de tilhengere som ble laget med det som formål, nå skal tåle belastningene som påføres samme tilhenger i 80 km/t. Dette gjelder for eksempel ved ujevn veg, hvor belastningskreftene nedad på både drag, hjul og dekk vil øke kvadratisk med fartsøkningen.

Det andre er at en slik fartsøkning vil medføre at bremselengden for trekkvogn og tilhenger vil øke. Høringsinstansen viser til at selv om dagens biler håndterer en slik ekstrabelastning når det kommer til retardasjonskrefter og varmeutvikling i bremses, så endrer ikke dette effekten av bremsing som er begrenset av friksjon mellom trekkvognens dekk og veg.

En Audi A1 med egenvekt inkl. fører 1225 kg og maks tillatt totalvekt på tilhenger uten brems 610 kg. Inklusive et kuletrykk på 75 kg blir bilens masse 1300 kg. Økning i bremsetrekning er både i 80 og 60 km/t 41 %, og den prosentvise forskjellen vi være den samme uansett hastighet. Det gir den effekt at når bilen uten tilhenger har stanset helt, vil bilen med samme tilhenger fortsatt ha en hastighet på henholdsvis 43 km/t og 32,5 km/t. Differansen mellom 43 km/t og 32,5 km/t kan være forskjellen på en (alvorlig) personskaide og dødsulykker ved påkjørsler av en myk trafikant.

Selv om trekkbilen har fått bedre bremses og i prinsippet har en kvalitet som tåler fartsøkningen, fører forholdene over til at Nord universitetet er i tvil om endringsforslaget er i tråd med Nullvisjonen.

2.2.16 Norges Automobil-Forbund (NAF)

Norges Automobil-Forbund støtter ikke denne delen av høringen slik det foreligger ettersom de mener det vil være en sikkerhetsrisiko knyttet til en slik fartsøkning. Forslaget innebærer at en bil på 1750 kg og en henger uten bremses på tilsvarende 1750 kg, der alle hengerens treghetskrefter må håndteres av bilens struktur. Med dagens bestemmelser utgjør dette en treghetsfaktor på 14, det vil si at den omtalte hengeren representerer en masse i bevegelse på 24 500 kg.

Dette er etter NAFs vurdering allerede i dag på grensen av det forsvarlige, sett i forhold til manglende krav til kompetanse og opplæring om kjøring med tilhenger og forsvarlig lastning innenfor førerkort klasse B. Det etterlyses en grundigere utredning av den trafiksikkerhetsmessige risikoen knyttet til økt fart på de aktuelle kjøretøyene med tilhenger og vil oppfordre Statens vegvesen til å dokumentere at nødvendig sikkerhet ivaretas knyttet til forslaget, dersom man velger å gå videre med dette. Det bemerkes også at det ikke fremgår tydelig av høringsnotatet om dagens fartsbegrensning hovedsakelig utgjør et problem for den øvrige trafikken, eller om den representerer et problem for de som har denne ekvipasjen.

2.2.17 Regelrådet

Regelrådet bemerker at det i forbindelse med endring i hastighetsgrensene for bil som trekker henger er heller ikke berørte næringer beskrevet, og etter Regelrådets vurdering kunne de positive sidene med forslaget vært drøftet i større grad. Regelrådet legger til grunn at det vil gi positive effekter for næringslivet og forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

2.2.18 Privatpersoner

2.2.18.1 Piet-Hein Bensmann

Piet-Hein Bensmann anbefaler ikke en økning av gjeldende tillatt kjørehastighet ved trekking av tilhenger. Han begrunner dette med at mange kjører med store, tunge campingvogner i Norge, men uten å ha tilstrekkelig fokus på vektforholdet mellom trekkbil og campingvogn utover hva som er lovlig. Han anfører at fart er en viktig faktor for å holde bil og tilhenger stabil.

2.2.18.2 Arne-Jørgen Venvik

Arne-Jørgen Venvik støtter denne delen av høringen. Tilhenger uten brems har lav vekt og bilene har blitt tyngre med bedre bremses, slik at å øke hastighetsbegrensningen til 80 km/t med slike hengere ikke skulle by på problemer

2.3 Statens vegvesens vurderinger

2.3.1 Innledning

Statens vegvesen bemerker innledningsvis at enkelte høringsinstanser synes å ha misforstått de gjeldende vektbegrensningene for tilhenger uten brems, og hvilke tilhengere som faktisk vil bli berørt av endringsforslaget. Når det gjelder tilhengere med en aktuell totalvekt – altså den faktiske vekten for tilhenger med eventuell last – som er lavere enn 300 kg, så medfører forslaget ingen endring. Disse kan etter gjeldende rett kjøres i 80 km/t.

Del II av høringen retter seg som vi ser kun mot tilhengere uten brems som har aktuell totalvekt på 300 kg eller mer. Vi kan også nevne at i det tekniske regelverket, forordning (EU) nr. 1230/2012 *masser og dimensjoner* pkt. 3.1.2.2 og kjøretøyforskriften § 10-1 nr. 3 annet ledd, er det slått fast at maksimal tillatt totalvekt på tilhenger uten brems ikke kan overstige 750 kg.

Både bruksforskriften og de tekniske forskriftene setter også en ytterligere vektgrense for tilhenger uten brems på 50 % av trekkbilens egenvekt, samt at det ved typegodkjenning av bremses er et krav om særskilt vurdering dersom bilen skal godkjennes for trekking av tilhenger uten brems. Se ECE13 vedlegg 3 punkt 2.1.2.

For de overnevnte kjøretøykombinasjonene medfører forslaget at tilhengere som har aktuell totalvekt fra og med 300 kg til og med 750 kg får en økning i maksimal kjørehastighet fra 60 til 80 km/t. Forslaget medfører altså at vekten på tilhenger uten brems som kan kjøres i inntil 80 km/t økes med inntil 450 kg sammenliknet med gjeldende bestemmelser.

Vi bemerker også at tilhengere uten brems også kan godkjennes etter Tempo 100-ordningen, se del III om denne og spesielt «Statens vegvesens vurdering» under pkt. 3.2.10.

2.3.2 Om tilhengere uten brems er dimensjonert for høyere fart

Nord universitetet viser til at representanter for en av de norske tilhengerprodusenter og ulike tilhengerforhandlere argumenterer med at tilhengere i prinsippet er dimensjonert og produsert for at de med last maksimalt skal kjøre i 60 km/t. De kan derfor ikke garantere at tilhengere som ble laget med dette som formål, nå skal tåle belastningene som påføres samme tilhenger i 80 km/t.

Statens vegvesen understreker at alle tilhengere som allerede er i bruk og som i fremtiden blir tatt i bruk er godkjent etter et sett tekniske krav. Det er produsenten som er ansvarlig for at hver tilhenger oppfyller disse kravene, men så er det eiers plikt til å vedlikeholde kjøretøyet slik at det til enhver tid oppfyller de samme kravene. Statens vegvesen har tatt en sjekk av typegodkjenninger til et tilfeldig utvalg av tilhengere, og av disse er det ingen tilhengere som er begrenset til maksimalt 60 km/t. Dersom det skulle være en begrensning på 60 km/t fra produsent, så er det uansett dette bilfører må forholde seg til selv om trafikkreglene, altså bruksregelverket, tillater 80 km/t. Bruksregler kan aldri overstyre en teknisk godkjenning.

Statens vegvesen bemerker også at ingen av tilhengerprodusentene, –importørene eller –forhandlerne har gitt uttrykk for en slik bekymring i sine høringsinnspill.

2.3.3 Om krav til føreropplæringen

Det er riktig, som flere av høringsinstansene peker på, at det bare kreves førerrett i klasse B for å kjøre med tilhengere som omfattes av dette endringsforslaget. Opplæringen har alltid vært svært lite omfattende for førerkort i klasse B når det gjelder kjøring med tilhenger. Ved revisjon av føreropplæringen i 2017 ble denne styrket noe ved at det ble innført et krav om at eleven skal «gjøre rede for kjøring med tilhenger», jf. trafikkopplæringsforskriften § 11–3 nr. 4. Bekymringen er likevel at endringsforslaget skal føre til at det blir kjørt med tilhengere med vekter og fart som føreren ikke har tilstrekkelig praktisk kompetanse til.

En høringsinstans anbefaler på bakgrunn av dette at det blir stilt krav om førerkort i klasse B96 eller BE. Statens vegvesen bemerker at dette ville være i strid med EUs førerkortdirektiv da de internasjonale førerkortklassene er knyttet til vekt, ikke hvor fort det er lov å kjøre med ulike kjøretøy eller kjøretøykombinasjoner.

Statens vegvesen ser ingen stor fare ved å tillate kjøring i 80 km/t med tilhenger som ikke har brems, så sant føreren er bevisst på hvordan det først og fremst er feil lasting i kombinasjon med økt fart som kan gi økt risiko. Statens vegvesen vil vurdere å utvide kravet til opplæring i klasse B i å kjøre med tilhenger, men i første omgang kan det være aktuelt å informere trafikkskoleorganisasjonene og de som gir ut læremateriell for denne klassen, dersom den foreslåtte ordningen blir innført.

2.3.4 Om økt bremselengde

Nord universitetet viser til at bremselengden for trekkvogn og tilhenger vil øke. Statens vegvesen ser ingen stor risiko ved en slik økning av bremselengden. Fordelene ved den foreslåtte økning av makshastigheten ved trekking av tilhenger uten brems, vil etter Statens vegvesens vurdering også veie opp for dette.

Det bemerkes også at i Sverige er den høyeste tillatte hastigheten for motorvogn med tilhenger uten brems på 80 km/t, og i Danmark har de en regel om maks tillatt hastighet på 80 km/t på motorveger, og 70 km/t på andre veger. Norge er dermed det eneste av landene som har 60 km/t som maksimal hastighet for tilhengere uten brems.

2.4 Statens vegvesens tilrådning

Statens vegvesen anbefaler at trafikkreglene § 13 nr. 5 oppheves i tråd med endringsforslaget.

Statens vegvesens vurdering er at det ikke har kommet frem noen opplysninger av vesentlig betydning i forhold til den vurderingen som ble gjort i forkant av høringen. Selv om det kan være nødvendig å gjennomføre tiltak rettet mot personer som kun innehar førerrett i klasse B som nevnt i punkt 2.3.3, så mener Statens vegvesen at endringsforslaget fortsatt kan anbefales.

Del III – etablering av en Tempo 100–ordning for å kunne trekke tilhenger i en hastighet opp til 100 km/t

3.1 Kort om forslaget

Forslaget går ut på at bil som trekker tilhenger skal kunne kjøre i hastighet opp til 100 km/t dersom en rekke krav er oppfylte. Det foreslås for det første at tilhengeren må gjennom en teknisk tilleggsgodkjenning hos Statens vegvesen, såkalt «Tempo 100–godkjenning». Ved en slik godkjenning vil det også avklares hvilke krav som stilles til trekkende bils tillatte totalvekt (bilen må ikke særskilt godkjennes) for å kunne kjøre i opptil 100 km/t. En tilhenger som innlemmes i Tempo 100–ordningen blir omfattet av en periodisk kjøretøykontroll når den er fire år eller eldre. Tilhengeren må også lastes på korrekt måte. Bilfører er ansvarlig for at alle disse forholdene er i orden før kjøringen finner sted.

3.2 Høringsinnspillene og Statens vegvesens vurderinger

Her gis et sammendrag av de enkelte innspillene. Vi vil fortløpende gi våre vurderinger av innspillene, men når det gjelder de innspillene som går på sikkerhetsaspekter ved økt kjørehastighet, herunder krav til tilhenger og trekkende bil samt krav til førers opplæring og førerkort, vil vi gi en samlet vurdering av dette i henholdsvis pkt. 3.3.1 og 3.3.2. Vedrørende informasjon om ordningen, vil dette bli kommentert i pkt. 3.3.3.

3.2.1 Justis- og beredskapsdepartementet

JB uttaler at de ikke har noen merknader til forslaget.

3.2.2 Bilimportørenes Landsforening

BL støtter forslagene i høringen.

3.2.3 Norsk Motorcykel Union – NMCU

NMCU stiller seg generelt positiv til endringene da de vil kunne ha en positiv effekt på trafiksikkerheten.

Benytter anledningen til å gjenta at den strukturelle hastighetsbegrensningen for moped på 45 km/t gjør at moped ikke kan holde samme hastighet som øvrig trafikk på vanlig veg med fartsgrenser over 50 km/t, og det innebærer også en hastighetsforskjell som kan påvirke trafiksikkerheten negativt med tanke på uheldige forbikjøringer der mopedister kan «presses» av veien.

Statens vegvesens vurdering:

Hastighetsbegrensning på moped er ikke en del av denne høringen og kommenteres derfor ikke.

3.2.4 Tredal AS

Mener at importører og produsenter bør kunne utstede Tempo 100 på sine nye hengere ifm. nyregistrering, eventuelt at nye tilhengere automatisk er godkjente i 4 år slik som biler er EU-godkjente når de er nye. Dette vil også minske belastningen på vegvesenets kontrollstasjoner og de kan konsentrere seg om Tempo 100 på eldre hengere.

Bemerket at mange tilhengertyper (spesielt båthengere) ikke har egnet sted for montering av Tempo 100-merket. Ved en kontroll vil Tempo 100-godkjenning uansett måtte sjekkes elektronisk, ev. sjekk av medbrakt godkjenningsbevis. De foreslår derfor at tilhengere uten plasseringsmuligheter for merket skal ha fritak for dette.

Statens vegvesens vurdering:

For å få i gang Tempo 100-ordningen må vi prioritere å få på plass de nødvendige løsningene som gjør at Statens vegvesen kan utstede tempo 100-godkjenning. Om importører og forhandlere i fremtiden bør få en større rolle i forhold til dette, er noe som eventuelt må vurderes når ordningen er kommet i gang og fungerer.

På tilhengere hvor konstruksjonens utforming vanskeliggjør en hensiktsmessig plassering av Tempo 100-merket, vil man være nødt til å finne det stedet som er totalt sett er best egnet. Dette vil f.eks. kunne være på bakskjermen.

3.2.5 Ifor Williams Norge AS

Ifor Williams Norge AS (IWN) ser positivt på høringsforslaget, men viser til at alle tilhengere, uansett hastighet og størrelse utgjør en like stor risiko på offentlig vei som tilhengere med Tempo 100-godkjenning. IWN mener derfor at periodisk kontroll bør innføres på samtlige tilhengere fra 0–3500 kg tillatt totalvekt, uavhengig av Tempo 100-godkjenning, innmelding og utmelding av kontrollregimet. De opplever bestanden av tilhengere i Norge som veldig variabel med tanke på alder og trafiksikkerhet, og erfarer dette daglig via merkeverksteder som har besøk av tilhengere som ikke burde kjørt på offentlig vei – også tilhengere som ikke faller inn i en tempo100-godkjenning. Her nevnes «hjemmelagde» tilhengere med skilt som ikke oppfyller sikkerhetskravene som tilhengerprodusenter har, samt tilhengere som står hele vinteren/brukes lite med minimalt vedlikehold og svekkede funksjoner. Ved å innta samtlige tilhengere fra 0–3500 kg vil man få en opprydning i tilhengerbestanden og øke trafiksikkerheten.

Videre oppfordrer IWN kontrollorganene til å veilede eieren av en tilhenger som ikke er Tempo 100-godkjent om vilkårene for å få en slik godkjenning før en periodisk kontroll utføres. De mener videre at Statens vegvesen bør informere tilhengerprodusentene og tilhengerforhandlerne om at de har en opplysningsplikt overfor sine brukere om hvordan denne ordningen vil omfatte de ulike produktene.

IWN mener at det er uheldig at det legges opp til en ordning hvor det fritt kan meldes inn og ut av kontrollregimet. Når en tilhenger blir Tempo 100-godkjent, bør denne forbi i kontrollregimet til tilhengerens levetid er over. Ved en fri ordning med inn- og utmelding, mener de at det legges opp til at en tilhenger med trafikkfarlige mangler i periodisk kontroll kan melde seg ut av godkjenningen og kjøre på offentlig vei i 80 km/t, og viser til at tilhengeren vil være like trafikkfarlig uansett kjøring i 80 km/t eller 100 km/t.

IWN mener at det bør etableres en ordning hvor også virksomheter med arbeidstillatelse for bremseanlegg på tilhenger kan sertifisere seg til å bli et godkjent kontrollorgan for gjennomføring av periodisk kontroll av tilhengere. De viser til at flertallet av disse virksomhetene i Norge har en større og bredere fagkompetanse på tilhengerens funksjoner

enn mange av de godkjente kjøretøyverkstedene som har kjøretøy og ikke tilhengere som hovedvirksomhet.

IWN mener personer med godkjenning og særlig arbeidstillatelse bør kunne kontrollere og gjennomføre periodisk kontroll av tilhengere som omfattes av den nye ordningen.

Statens vegvesens vurdering:

IWN sitt innspill om at de vil ha periodisk kontroll på samtlige tilhengere mellom 0–3500 kg er ikke en del av høringen, og omtales derfor ikke nærmere. Videre kan vi bekrefte at Statens vegvesen vil oppfordre kontrollorganene til å veilede eieren av en tilhenger som ikke er Tempo 100–godkjent om vilkårene for slik godkjenning før periodisk kontroll utføres.

Statens vegvesen vil presisere at det er slik at tilhengere som meldes ut av ordningen er i samme kategori som andre tilhengere som ikke trenger godkjenning. Ordningen er bygget opp slik at kun de som faller innenfor ordningen skal ha periodisk kjøretøykontroll. Imidlertid mener vi at ordningen det nå legges opp til øker trafikksikkerheten ved at eier er kjent med tilhengerens eventuelle feil og mangler. Kjøretøyeier er til enhver tid ansvarlig for å påse at kjøretøy i bruk er i forsvarlig stand. Avdekkede mangler ved en periodisk kontroll fremgår av kontrollseddelen som gis til kjøretøyeier etter gjennomført kontroll. Kjøretøyeier er følgelig informert om kjøretøyets mangler og forpliktet til å utbedre kjøretøyet, slik at det på nytt er i forsvarlig stand uavhengig av om det er pliktig periodisk kontroll eller ikke. De som melder seg ut av ordningen, vil uansett kunne følges opp gjennom kontroll langs vei. Dette vil utgjøre en sikkerhetsventil.

I forhold til innspillet om at det bør etableres en ordning hvor også virksomheter med arbeidstillatelse kan sertifisere seg til å bli et godkjent kontrollorgan for gjennomføring av periodisk kontroll av tilhengere, er det opp til virksomhetene å bestemme hva de vil søke om godkjenning som innenfor gjeldende kontrollorgankategorier. Virksomhetene må imidlertid oppfylle de formelle kravene for godkjenning som kontrollorgan, og eventuelt søke dispensasjon for utstyrskrav fordi de kun ønsker å gi kontrolltilbud for visse kjøretøytyper. Dette innebærer at virksomhetene uansett må oppfylle kravene til eksempelvis godkjent teknisk leder/kontrollør, kvalitetsstyringssystem, betale gebyr etc.

Det vil være naturlig at eiere av tilhengere og potensielle kjøpere av tilhengere vil ha spørsmål rundt Tempo 100–ordningen opp mot en konkret tilhenger. Dette vil på samme måte som for andre forhold om produktet, være noe forhandleren vil kunne svare på. Vi legger til grunn at dette vil løse seg automatisk når ordningen får «satt seg».

3.2.6 Tysse Mekaniske Verksted AS

Støtter i utgangspunktet forslaget til Tempo 100–ordning. Men de ser noen generelle utfordringer med ordningen. De uttaler:

Blant annet er ordningen utformet slik at hver tilhenger må enkeltgodkjennes for å kunne være en del av Tempo 100–ordningen. Det er i dag omtrent 1 million registrerte tilhengere (Robertsen, et al., 2020) og om man antar at dette ikke vil gi noe reel effekt før 40 % av kjøretøyene er innlemmet i ordningen, så vil det bety at omtrent 400 000 tilhengere må inn for godkjenning på trafikkstasjonene. Tysse stiller spørsmål om det vil være tilstrekkelig

kapasitet for dette på trafikkstasjonene og hvilken reell effekt vil ordningen egentlig vil gi i trafikkbildet.

Tysse deler ikke Statens vegvesens inntrykk om at forhandlere av traktorer svært ofte også er forhandlere av tilhengere. Tysse er Norges største produsent av tilhengere og har et forhandlernettsverk på ca. 150 forhandlere i Norge og Svalbard, og viser til at kun et fåtall av disse også er forhandlere av traktorer. De peker på at dette innebærer at store deler av tilhengerforhandlerne i Norge i praksis vil bli ekskludert fra ordningen om periodisk kjøretøykontroll, noe de ser svært kritisk på med tanke på potensielle tap for delen av bransjen med størst erfaring på reparasjon og service av tilhengere. Videre ser de det som uheldig at verkstedene som utfører periodisk kjøretøykontroll ikke vil kunne utføre reparasjon med originale Tysse-deler, og frykter økt bruk av uoriginale reservedeler som igjen kan gå på bekostning av trafikksikkerheten.

Tysse erfarer at det ikke inngår noen grundig opplæring i vedlikehold, service og konstruksjon av tilhengere for fagbrevne det stilles krav om etter forslaget (bilmekaniker eller landbruksmekaniker). De foreslår derfor at ordningen som benyttes i dag med særlig arbeidstillatelse også skal gjelde for periodisk kjøretøykontroll av tilhengere – da virksomheter med særlig arbeidstillatelse har gjennomgått grundig og spesialisert opplæring på tilhengers konstruksjon, service og vedlikehold.

Tysse uttaler at de har god forståelse for kravet om periodisk kjøretøykontroll for tilhengere med Tempo 100-godkjenning og mener det er et viktig og korrekt sikkerhetstiltak for ordningen. De mener også at det er viktig å legge til rette for at virksomheter med grundig og spesialisert opplæring kombinert med mange års erfaring på reparasjoner og service av tilhengere ikke skal ekskluderes eller påføres store og unødige økonomiske kostnader.

Videre peker Tysse på at det stilles forskjellige krav til utstyr for virksomheter som skal utføre periodisk kjøretøykontroll, og at en del av disse kravene anses som urimelige for verksteder som skal kontrollere tilhengere, blant annet måling av avgass. De etterlyser her en presisering fra Statens vegvesen om hvordan dette vil bli praktisert for verksteder som kun kan utføre periodisk kjøretøykontroll av tilhengere.

Statens vegvesens vurdering:

Det er vanskelig å antyde noe om hvor stort antall tilhengere som faktisk vil benytte seg av ordningen. Ut fra tall fra Danmark, var det etter tre år med Tempo 100-ordningen ca. 1 % av de registrerte tilhengerne som var godkjent for Tempo 100. Bare tiden vil vise hvor mange som vil benytte seg av ordningen i Norge, men det er ingen grunn til å tro at dette vil være i nærheten av det tallet som Tysse nevner.

Vi har allerede et kontrollregime på de ulike kjøretøytypene som skiller på tillatt totalvekt. Vi så det naturlig å innlemme tilhengerne i de allerede eksisterende kontrollkategoriene, og ikke opprette en egen kontrollorgankategori kun for denne type tilhengere. Det ville vært svært ressurskrevende og lite hensiktsmessig å opprette en egen kontrollorgankategori og kontrollørkategori kun for denne type tilhengere. Videre anser vi at kompetansen som erverves gjennom fagbrev og opplæring av PKK på lette og tunge klasser er dekkende for å kunne utføre den periodiske kontrollen.

Til innspillet om arbeidstillatelser vises det til Statens vegvesen sine vurderinger i punkt 3.2.5.

3.2.7 Trygg Trafikk

Trygg Trafikk (TT) støtter ikke ubetinget forslaget om innføring av en Tempo 100-ordning i Norge. De kan ikke se at forslaget automatisk vil gi færre forbikjøringer fordi de fleste strekninger med motorvei og motortrafikkvei har fysisk midtdeler og forbikjøringsmuligheter kun der det er flere kjørefelt i samme retning. Forbikjøring på slike strekninger vil derfor kunne skje uten møtende trafikk og dermed med relativt lav risiko.

TT bemerker at å kjøre med tilhenger krever kompetanse ut over det man får gjennom opplæring i førerkortklasse B (bil). I Norge har vi derfor en egen førerkortklasse BE med særskilt opplæring og førerprøve for de som skal kjøre bil med tilhenger mellom 750 og 3500 kg. TT mener at den økte hastigheten som tillates brukt ved en innføring av Tempo 100 vil kreve mer av føreren og anbefaler at man utreder en egnet opplæringspakke knyttet til førerretten av Tempo 100-tilhengere. Dagens BE-førerkort kan muligens være et godt utgangspunkt for en slik vurdering.

TT uttaler videre at når en tilhenger blir Tempo 100-godkjent, bør denne forbli i kontrollregimet til tilhengerens levetid er over. En ordning med inn- og utmelding, kan føre til at en tilhenger med trafikkfarlige mangler som ville blitt avdekket i periodisk kontroll, kan melde seg ut av godkjenningen og kjøre på offentlig vei i 80 km/t. Dette kan medføre at vi får flere trafikkfarlige hengere på veiene våre.

Statens vegvesens vurdering:

Vedrørende det TT tar opp i siste avsnitt viser vi til vår vurdering under pkt. 3.2.5.

3.2.8 Rogaland syklistforening

Oppfatter ut fra høringen at de underliggende premissene som er lagt til grunn for å øke hastigheten ved kjøring med tilhenger fra 60 til 80 km/t, er at noen trafikanter skaper farlige situasjoner ved å foreta uforsvarlige forbikjøringer, eller ved å ikke avpasse farten etter forholdene eller sikre tilstrekkelig sikt til eventuelle saktekjørende kjøretøy.

RS mener at det i stedet for å tillate høyere hastighet, må settes inn tiltak mot de som står for den uønskede adferden. De anfører at for syklister, samt førere av moped, scooter, traktor, ATV og andre saktegående kjøretøy, vil den farlige adferden utvist av andre trafikanter fremdeles være en reell utfordring for sikkerhet og fremkommelighet på veien. Deres anbefaling er at endringen ikke bør gjennomføres.

3.2.9 Trafikkforum

Se også deres innspill til del 2, omtalt i pkt. 2.2.10. Trafikkforum kan ikke støtte forslaget om økt hastighet ved trekking av tilhenger da forslaget ikke ivaretar behovet for økt førerkompetanse. Mener også at det kan være uheldig at tilsynelatende like hengere får ulike hastighetsbegrensninger. Både ut fra pedagogiske hensyn og ut fra kontrollhensyn er det en fordel at tilhenger med brems generelt har 80 km/t som høyeste tillatte fartsgrense.

Dersom forslaget blir vedtatt, forutsetter de at de foreslåtte kravene til brems, stabilisering og tilsyn og kontroll blir gjennomført.

3.2.10 Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Mener at forslaget om å øke hastighet for tilhenger uten brems med aktuell totalvekt under 300 kg fra 80 til 100 km/t, er mangelfullt belyst i høringsdokumentene. NLF mener at en slik økning ikke er ønskelig da det er ingen forskjell i trafikksikkerhetsrisikoen om en tilhenger uten brems veier 299 kg eller 301 kilo. Tilhengere uten brems er i dag tillatt opptil 750 kilo, ref. pkt. 2 over, og de ser derfor ingen grunn til å skille disse da det i begge tilfeller vil være bilens bremssegenskaper som vil ivareta sikker kjøring for disse. NLF mener at man bør ha én likelydende regel for alle tilhengere opptil 750 kg uten brems, noe som er langt enklere for allmenheten å forstå og lettere for kontrollmyndighetene å håndheve.

NLF støtter heller ikke forslaget om Tempo-100 for tilhengere over 750 kg med brems. En slik ordning vil bety vesentlig økt ressursbruk for kontrollmyndighetene, noe NLF mener vil gå på bekostning av andre viktige tjenester deres næring har behov for. Kravene som foreslås virker også kompliserte og medfører økte krav til tilsyn og kontroll, og NLF er usikre på trafikksikkerheten i dette.

NLF skriver før øvrig dette om den foreslåtte Tempo 100-ordningen: (siteret fra deres innspill)

- A. Dette er negativt i forhold til energiforbruk og utslipp til miljøet.
- B. Vogntog har i dag krav til ABS/ EBS på tilhenger, men bil og henger omtalt i høringsdokumentene får ikke slike krav på tilhenger. Hva med sikkerheten?
- C. Ofte har fører av bil med tilhenger lite kjøreefaring med «ekvipasjen». Selv med økt kompetansekrav til fører av bil med tilhenger, vil det med økt øvre fartsgrense oppstå situasjoner der mangel på kjøreefaring kan resultere i alvorlige ulykker.
- D. Maksimal øvre hastighet for lastebiler og vogntog er i dag 80 km/t. Vi vil med økt fartsgrense til 100 km/t oppleve at flere med bil og tilhenger vil kjøre forbi lastebiler og vogntog. Dette vil gi økt fare for ulykker før, under og rett etter selve forbikjøringen, ref. pkt. C.

Skulle likevel Tempo-100 ordningen innføres må det stilles tydelige krav til både tilhenger og førere av slike bil-henger kombinasjoner.

- Tilhengeren må være typegodkjent og godkjent for hastighet på 100 km/t.
- Tilhengere må godkjennes for Tempo-100 og deretter underlegges PKK hvert 4. år.
- Dekk på tilhengere må ha være godkjent for hastighet 120 km/t og ikke være eldre enn 6 år.
- Fører som skal kjøre med Tempo-100 tilhengere gis ekstra opplæring.

I tillegg til dette må vegmyndighetene informere tydelig om farene ved kjøring med tilhengere i høye hastigheter.

På denne måten får vi et enklere regelverk ved at alle hengere, uansett størrelse får en maksimal tillatt hastighet på 80 km/t. Det eneste unntaket er om man tross alt innfører Tempo 100-ordningen som gir mulighet til 100 km/t for de som tilfredsstillt de krav som er satt.

Statens vegvesens vurdering

Formuleringene i *høringsnotatet* om tilhengere uten brems var dessverre noe uheldige ved at de skilte mellom om tilhengerens aktuelle vekt var under 300 kg eller høyere. Det korrekte er – og dette var også de foreslåtte forskriftsendringene – at alle tilhengere kan trekkes i hastighet opp til 80 km/t, mens de tilhengerne som oppfyller vilkårene for Tempo 100 kan trekkes i slik hastighet. Det er altså ikke avgjørende om tilhengeren har brems, men brems

er en faktor ift. hvilke kriterier som gjelder ved Tempo 100-godkjenning og Tempo 100-kjøring. For ubremsede tilhengere vil dagens skille på 300 kg ikke på noen måte videreføres i de nye reglene. Sett i ettertid skulle dette kommet tydeligere frem i omtalen i høringsnotatet.

3.2.11 Norges Trafikkskoleforbund (NTSF)

Er positive til Tempo 100-ordningen da det kan redusere uheldige situasjoner skapt av saktegående kjøretøy. De vil allikevel påpeke at kampanjer og eller en oppgradert kontrollvirksomhet av aktuell lastsikring, i en overgangsperiode, bør vurderes. Dette for å forsterke tanken hos den enkelte om viktigheten av riktig plassering og sikring av aktuell last.

De mener at kravene til kontroll av tilhengerne gjennom Tempo 100-ordningen er positivt, da dette kunne bidra til bedre oversikt over den generelle tilstanden på tilhengerparken i Norge. Dette kan igjen være avgjørende for sikkerheten i enkelte situasjoner. Dette vil dessuten kunne medføre at både kommersielle og private eiere av slike tilhengere blir mer nøye med tilstanden på tilhengeren.

3.2.12 Norsk Bobil og Caravan Club

Støtter i utgangspunktet endringene som foreslås. De har et spørsmål til pkt. 4.3.3. i høringsnotatet: Der står det henger med totalvekt på 300 kg eller mer. Spørsmålet deres er om det skal settes en øvre grense for disse? De stiller spørsmål om økt hastighet kan føre til at det blir flere hengere uten brems på veiene. Dette fordi de er rimeligere i pris og vedlikeholdet er enklere. Bør det vurderes å øke hastigheten uten å øke totalvekt for disse?

Bemerk at innføring av Tempo 100 og periodisk kjøretøykontroll (PKK) kun må gjelde de som ønsker det. Viser til at det er mange campingvogneiere som har sine campingvogner stående på faste plasser hele eller deler av året og derfor ikke har behov for/ønsker muligheten til å kjøre i 100 km/t.

For øvrig mener de at det er viktig og riktig å følge ordningen i Danmark og Tyskland.

Statens vegvesens vurdering

Vedrørende NBCC sin første kommentar, så legger vi til grunn at de her sikter til høringsnotatets pkt. 4.3.4, og ikke 4.3.3. Til dette er vår kommentar at vi under vår vurdering til pkt. 3.2.10 har forklart at vi dessverre har gitt en noe uklar fremstilling av forslaget for ubremsede tilhengere. I nevnte punkt (3.2.10) har vi forklart at hva forslaget reelt sett innebærer.

Vedrørende NBCCs andre kommenter, er det slik at Tempo 100 er en valgfri ordning. De som ikke ønsker en slik godkjenning, vil derfor heller ikke bli omfattet av kravet til PKK.

3.2.13 NORD universitet

Er totalt sett usikker på at innføring av Tempo 100 ordningen er i tråd med Nullvisjonen.

- Etterlyser undersøkelser om hvilke trafikksikkerhetsmessige konsekvenser Tempo 100 har fått i Danmark og Tyskland.
- Etterlyser utredninger med tanke på skadepotensial eller konsekvensanalyser av hvordan økt hastighet vil påvirke ulykkesrisikoen og trafikksikkerheten.

- Mener forslaget kun tar hensyn til ustabilitet som følge av pendling (horisontalt), men ikke veltefaren som følge av ustabil konstruksjon.
- Viser til sin rapport *Kjøreegenskaper lette tilhengere* hvor unnastyringsmanøver at «der bilen alene har kjøreegenskaper til å manøvrere gjennom i 80 km/t, så veltet tilhenger i 61–63 km/t».
- Det er i forbindelse med endringsforslaget ikke stilt spørsmål om det bør være krav til opplæring for bilfører ved innføring av Tempo 100 ordningen.
- Er bekymret fordi manglende førerdyktighet kommer fram som en ulykkesårsak i flere ulykkesanalyser etter trafikkulykker.
- Nord universitet mener at innføring av Tempo 100 ordningen må settes på vent til kjøreegenskapene på tilhengere som kommer inn under ordningen er utprøvd i praksis.

3.2.14 Politidirektoratet

Politidirektoratet har forelagt høringen for Innlandet, Oslo, Sør-Øst og Øst politidistrikt, samt Utrykningspolitiet.

Politidirektoratet støtter i likhet med Øst politidistrikt og Utrykningspolitiet høringsforslagene, og viser vedrørende formålet med forslaget til Utrykningspolitiets merknader.

Direktoratet vil i tillegg fremheve, som også påpekt av Utrykningspolitiet, at formålet med endringsforslagene som er en utjevning av hastigheter, er et godt tiltak for bedre trafiksikkerhet.

Politidirektoratet tiltrer hovedpoengene i Oslo politidistrikts innspill som bør vurderes i det videre arbeidet. De bemerker at føreropplæringen ikke er omtalt i høringsnotatet, men de forutsetter at læreplanene for opplæring tilpasses kravene i Tempo 100-ordningen og de kravene som fører der må overholde.

3.2.14.1 Utrykningspolitiet

Støtter forslaget. Mener at SVV har gjort en grundig jobb i sitt høringsnotat, og Utrykningspolitiet ser det derfor ikke nødvendig å kommentere dette ytterligere.

Formålet med endringsforslaget er å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt, forbedret fremkommelighet og økt trafiksikkerhet. Dette er helt i tråd med politiets mål for trafiksikkerhetsarbeid.

3.2.14.2 Oslo politidistrikt (OPD)

OPD støtter forslaget om at ordningen kun skal gjelde norskregistrerte tilhengere fordi alle nødvendige data da vil være søkbare for kontrollmyndighetene. Støtter også at ordningen kun bør gjelde tilhengere med tillatt totalvekt inntil 3500 kg (gruppe 01 og 02).

OPD ser ikke behovet for et eget Tempo 100-merke da slik merking alene uansett ikke vil være dokumentasjon god nok til at hengeren i kontrollsammenheng kan ansees som en Tempo 100-henger.

For politiet som kontrollmyndighet, er det viktig at de har tilgang til nødvendig teknisk status for kjøretøyet gjennom sine digitale systemer. I tillegg skal dekk både med tanke på alder og hastighetsmerking, kontrolleres. Kontrollør skal også vurdere vekter, last sammenkobling og forholdet til trekkbil.

Fartsovertredelser knyttet til bruk av tempo 100-henger vil kreve ekstra kunnskap hos kontrollmyndighetene. Det vil derfor være av stor betydning at tilgang og nødvendige elektroniske løsninger er på plass før innføring av ordningen. I tillegg må det utarbeides faste rutiner med tanke på bevis sikring i saker som ikke kan avgjøres på stedet. Årsaken til dette er at last, vekter, dekk og montert utstyr vil ha betydning om aktuelle henger faktisk er å anse som tempo 100-henger til tross for at tempo 100-godkjenning foreligger. For eksempel kravet til maks høyde 4 meter, forholdet til trekkbil og vekter, eventuelle krav knyttet til elektronisk kjøredynamiske stabilitetssystemerklæringer og om riktige innstillinger under bruk osv.

3.2.14.3 Øst politidistrikt

Støtter forslaget og har ingen ytterligere kommentarer.

Statens vegvesens vurdering:

Når det gjelder nødvendigheten av Tempo 100-merke på tilhengeren, så er vi i utgangspunktet enig i politiets synspunkt – men kun ut fra et kontrollhensyn. Vi mener at merket vil ha en viktig betydning i forhold til selvjustis. Dersom vi skulle gått bort fra løsningen med et Tempo 100-merke mener vi at dette vil øke sannsynligheten for at tilhengere som ikke har gjennomført Tempo 100-godkjenning vil bli trukket i hastighet over 80 km/t. For bilfører vil det sannsynligvis være en større barriere å kjøre med en ikke-godkjent Tempo-100-tilhenger i hastighet over 80 km/t enn det ville vært om ingen tilhengere må ha slikt merke.

3.2.15 Autobransjens leverandørforening

Vil ikke motsette seg forslaget, men bemerker at om endringene i de spesielle fartsgrensene gjennomføres, er det viktig at også de foreslått krav til bil og tilhenger gjennomføres.

3.2.16 Moe Mekaniske Verksted

Mener at teksten knyttet til bremsetest ved Tempo 100-godkjenning bør være:

Ved bremsetest skal henger være tilkoblet et kjøretøy med bremses/parkbrems aktivert, hengerens påløpsbrems/drag belastes med egnet testutstyr slik at bremsene aktiveres, her måles slaglengde/bevegelseslengde på drag» opp mot bremsenes virkning/ytelse og låsning av hjul, krav til skjevhet osv.

Når det gjelder hvem og hvilke kontrollorgan som kan utføre bremsetester vises det til at mange 01 kontrollorgan har bremserule foran en løftebukk og har da ikke lengde nok til at tilhengerens bremses kan testes med kjøretøy eller mulighet til å bremseteste/kontrollere flere enn en aksel. Videre mener de at det bør beskrives noe om krav til utstyr osv.

MMV mener at erklæring på påløpsbrems/bremses iht. Tempo 100-godkjenning må fremlegges av fabrikant, ikke forhandler. De viser her til kjøretøyforskriften § 26-2 pkt. 2.1.1 hvor det kreves bekreftelse fra fabrikant eller kompetent uavhengig laboratorium.

Statens vegvesens kommentarer:

Det er fabrikanten som skal angi om tilhengeren er egnet for Tempo 100-kjøring.

Når det gjelder utføring av bremsetester, så vil det besvares i tilknytning til omtale om bremsetester i høringsoppsummeringen til forskrift om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

3.2.17 Regelrådet

Det følger av Regelrådets vedtekter § 2 første ledd at Regelrådet skal ta stilling til om det er gjennomført konsekvensvurderinger etter de krav som utredningsinstruksen stiller, og om virkningene for næringslivet er tilstrekkelig kartlagt. Rådet kan vurdere hvorvidt nytt eller endret regelverk er utformet slik at målene oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet.

Som grunnlag for vurderingen nedenfor har Regelrådet særlig tatt utgangspunkt i kravene til innhold i beslutningsgrunnlaget i utredningsinstruksen kapittel 2. Det vil si punkt 2-1 Minimumskravene til utredning og punkt 2-2 Omfang og grundighet. Regelrådet har også sett hen til reglene om tidlig involvering av berørte i utredningsinstruksen punkt 3-1.

I forbindelse med endring i hastighetsgrensene for bil som trekker henger er ikke berørte næringer beskrevet. Etter Regelrådets vurdering kunne de positive sidene med forslaget vært drøftet i større grad. Videre kunne Statens vegvesen redegjort for hvilke effekter forslaget har gitt i andre land og da anslått de positive virkningene med færre ulykker. Det burde også vært nærmere vurdert om og i hvilken grad produsenter og importører av tilhengere blir berørt av forslaget.

Forslagene om økning av maksimal tillatt hastighet med bil som trekker henger vil forhåpentligvis gjøre at fremkommeligheten for mange næringsdrivende vil bli forbedret. Men Regelrådet stiller imidlertid spørsmålsteget til om reguleringen i forbindelse med Tempo-100 ordningen kunne blitt utformet enklere. Det er viktig at alle berørte parter av forslaget forstår hvilke nye plikter som blir innført.

Regelrådet kan ikke se at det er vurdert alternativer for å oppnå målet med bedre trafiksikkerhet, trafikkflyt og forbedret fremkommelighet for noen av de tre hovedforslagene. Regelrådet kan ikke se at forutsetninger for en vellykket gjennomføring er drøftet i høringsnotatet. For eksempel kunne Statens vegvesen skrevet noe mer om hva slags informasjon og veiledning de planlegger for å nå ut til de berørte av forslaget.

I forbindelse med forslaget om å innføre en Tempo-100-ordning antar Regelrådet at dette isolert sett vil gi positive effekter for næringslivet. Men de stiller spørsmålsteget til om regelverket kunne vært utformet på en enklere måte slik at det er lettere å forstå for aktørene i markedet. Et enkelt og klart regelverk vil trolig også gjøre at flest mulig vil benytte seg av muligheten og dermed gi større måloppnåelse. Regelrådet kan ikke konkludere om dette forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostand for næringslivet.

3.2.18 Norges Automobil-Forbund (NAF)

NAF er kritisk til forslaget. De går nøye gjennom to forhold som de mener er høyst relevante i denne saken, og som må ses i sammenheng:

Det ene er de muligheter og begrensninger som i dag gis iht. førerkortforskriften med hensyn til opplæring, dokumentert kunnskap og sikkerhet. Det andre er de treghetskrefter som oppstår når man øker farten fra 80 til 100 km/t, med tillegg av risikoen for at farten tøyes henimot 110 km/t. NAF gir en grundig fremstilling av problemstillingene med detaljert tallmateriale og utredninger på treghetskreftene. Vi viser til deres høringsinnspill for detaljene.

De opplyser til slutt at ordningen innebærer en rekke tekniske tiltak «...som vil kunne bli en komplisert ordning med omfattende forvaltning for at et relativt lite antall kjøretøy lovlig skal få kjøre 100 i stedet for 80», og tar til orde for at «det bør antakeligvis etableres en mer smidig forvaltning av ordningen.»

3.2.19 Autobransjens leverandørforening

AL støtter at det innføres periodisk kontroll på tempo100-godkjenning.

3.2.20 Privatpersoner

3.2.20.1 Peter Lindvall

Mener at biler med bremset tilhenger som ikke overskrider bilens maksimale tillatte hengervekt, må kunne kjøre i den til enhver tid gjeldende fartsgrense. Forutsetningen er at tilhengeren er EU-godkjent og at eventuell last er forskriftsmessig sikret.

3.2.20.2 Piet-Hein Bensmann

Anbefaler ikke økning av tillatt kjørehastighet ved trekking av tilhenger. Han begrunner dette med at mange kjører med store, tunge campingvogner i Norge, men uten å ha tilstrekkelig fokus på vektforholdet mellom trekkbil og campingvogn. Han anfører at fart er en viktig faktor for å holde bil og tilhenger stabil.

3.2.20.3 Arne-Jørgen Venvik

Mener at SVV i sitt forslag har tatt sikkerhet meget alvorlig. Mener at veistandard, bil og tilhenger har blitt såpass mye bedre at man fint kan kjøre trygt i 100 km/t. Men han synes at SVV kanskje burde ha lagt til en regel om å fokusere mer på riktig lasting, da for mye last bak fort kan gi kast på tilhengeren.

3.2.20.4 Jørgen Willersrud

Peker på at det er bra at tilhengere kan bli tatt med i EU-kontroll, men viser til at på EU-kontroll bør det bare sjekkes bærende konstruksjoner, bremses og hjul. Lys på tilhengeren bør helst gi 1er feil da tilhengerne står mye mer enn de blir brukt, og at det derfor er større sjanse for at lyspærene ryker.

Statens vegvesens vurdering:

Dette vil besvares i tilknytning til omtale om kontrollinstruksen i høringsoppsummeringen til forskrift om endring i forskrift av 13. mai 2009 nr. 591 om periodisk kontroll av kjøretøy.

3.2.20.5 Jon Erik Svendsen

Mener at det er bra at man søker å redusere hastighetsforskjellene. Men mener at forslaget ikke vil bidra til å oppnå dette, fordi forslaget er unødvendig tungvint for den enkelte, vanskelig å forstå for folk flest og utelukker store grupper. Svendsen mener at det legges opp til en byråkratisk fremgangsmåte, og at det er unødvendig med to separate godkjenningsprosesser – en for periodisk kjøretøykontroll og en for Tempo 100-godkjenning. Svendsen mener at dette bør løses ved en enkel samlet prosess der de svært få sjekkpunktene må kontrolleres, og at man får en toårs Tempo 100-godkjenning som automatisk går ut på tid om den ikke fornyes. Svendsen har også innspill knyttet til regnemåten for krav til bilens vekt. Han mener også at nye tilhengere må kunne typegodkjennes og være automatisk Tempo 100 godkjent for 4 år.

Statens vegvesens vurdering:

En samlet prosess er i strid med den ordningen vi har for periodisk kjøretøykontroll i Norge. Det er Statens vegvesen som godkjenner kjøretøy og så er det godkjente verksteder som gjennomfører PKK. En endring av denne løsningen for Tempo 100 ville krevet ytterligere utredning, noe det ikke har vært aktuelt å gjøre nå.

Utrekningene gjøres én gang i forbindelse med godkjenningskontrollen til Tempo 100. Minimumsvektene til trekkende bil oppgis i godkjenningsattesten, slik at føreren kun må sammenlikne to verdier.

Når det gjelder automatisk Tempo 100-godkjenning for fire år for nye typegodkjente tilhengere, så er det noe som ville krevet en særskilt ordning og løsning. Dette reiser igjen flere forhold som må utredes, og det har det ikke vært tid til nå.

3.3 Statens vegvesens vurderinger av øvrige forhold

I dette avsnittet vil vi gi en felles vurdering av de innspillene som går på sikkerhetsaspekter ved økt kjørehastighet, herunder krav til tilhenger, trekkende bil og fører. I tillegg kommenterer vi det som går på at Tempo 100-ordningen kan fremstå komplisert.

3.3.1 Sikkerhet

Statens vegvesen viser til at de foreslåtte reglene skal ivareta sikkerheten når hastigheten økes. Vi mener at de ulike tiltakene og begrensningene skal redusere den økte risikoen som økt hastighet isolert sett innebærer. Vi vil i det følgende redegjøre nærmere for dette.

Høringsforslaget gir en mulighet for å kjøre i inntil 100 km/t på veier med fartsgrense høyere enn 80 km/t (90, 100 og 110). Veiene med fartsgrenser høyere enn 80 km/t er utformet med stor radius på kurver og bakketopper. Svært mye av dette veinettet er motorvei eller motortrafikkvei, hvor det kun er tillatt med motorisert ferdsel. Det er også satt en grense for laveste konstruktive hastighet for kjøretøyene som benytter disse veiene. I sum er dette veinettet konstruert for å gi lavere krefter som påvirker kjøretøyene, slik at risikoen ved høy kjørehastighet holdes lav.

Det norske forslaget viderefører de samme kravene til kjøretøyene og kombinasjonen av disse som benyttes av Tyskland og Danmark. Disse kravene er tatt fram for å sikre at tilhengerne og kombinasjonene som tillates kjørt i 100 km/t, har bedre kjøreegenskaper enn de som kan kjøres i 80 km/t. Hovedtanken bak disse bestemmelsene er at en tilhenger som er lett i forhold til bilen, vil påvirke bilens stabilitet i svært liten grad. Det første kravet som forskriften stiller, er at fabrikanten har konstruert tilhengeren for å kunne kjøres i 100 km/t. Statens vegvesen skal derfor kreve at det legges fram dokumentasjon fra fabrikanten om at tilhengeren har de egenskapene som er nødvendige for å kjøres i den hastigheten. For å motvirke den negative påvirkningen fra en tyngre tilhenger, stiller forskriften videre tilleggskrav til tilhengerens konstruksjon. Det første tilleggskravet er krav om hydrauliske støtdempere for tilhengerens aksler. Støtdemperne vil stabilisere tilhengeren slik at den gynger mindre under kjøring, de vil også dempe at tilhengerens fjæringsbevegelse etter kraftige manøver. Det siste er viktig for å hindre at en tilhenger kommer i selvsvingning og velter etter en unnamanøver, særlig en dobbelt unnamanøver (elgmanøver). Til slutt vil kravet om en spesiell tilhengerkobling (på tilhengeren) bremse sideveis pendling av tilhengeren. På noen biler finnes det en funksjon i det elektroniske kontrollsystemet for bremsene som har tilsvarende stabiliserende virkning som en stabiliserende tilhengerkobling.

Som en positiv bivirkning vil tilhengere med støtdempere og stabilitetssystem, være mer stabile enn andre tilhengere når de kjøres på veinettet med fartsgrenser inntil 80 km/t. Støtdempere og stabiliserende kobling kan leveres av produsentene av tilhengeraksler og tilhengerkoblinger, for ettermontering på mange av tilhengerne som allerede er på veiene.

I tillegg vil innføring av PKK være et gode ved at man, i motsetning til i dag, kan luke ut tilhengere som har mangler som kanskje ellers ikke ville blitt oppdaget eller utbedret.

3.3.2 Førerkortkrav og førerkompetanse

Å innføre krav om førerkort klasse B96 eller BE for å føre motorvogn med tilhenger i større fart enn 80 km/t, som en av høringsinstansene er inne på, er lite aktuelt. De internasjonale førerkortklassene er knyttet til vektor, ikke til konstruktiv eller tillatt fart for kjøretøyene. Konsekvensene av feilhandlinger fra førerens side, både når det gjelder plassering og merking av last og selve kjøringen vil bli større i høyere fart. Det vil være hensiktsmessig å legge ut informasjon om dette sammen med annen informasjon om Tempo 100-ordningen.

3.3.3 Informasjon om ordningen

Statens vegvesen har forståelse for at ordningen kan fremstå komplisert og at det vil være mange faktorer å forholde seg til for så vel fører som kontrollmyndigheter. For å sørge for at ordningen blir forståelig og mulig å etterleve, vil Statens vegvesen legge ut relevant informasjon om ordningen på våre nettsider vegvesen.no. Her vil vi også etablere en hjelpekalkulator hvor det vil være mulig å legge inn opplysninger om tilhengeren for å få frem hvilke krav denne tilhengeren stiller til trekkende bil for kjøring i hastighet opp til 100 km/t. Denne kalkulatoren vil dermed være et nyttig verktøy i vurderingen av om man ønsker å fremstille tilhengeren for Tempo 100-godkjenning, f.eks. ved å se om den bilen man eier oppfyller kravene til trekkende bil. For de som har gjennomført Tempo 100-godkjenning, vil kalkulatoren gi svar på om en aktuell bil oppfyller kravene.

3.4 Statens vegvesens tilrådning

Statens vegvesen anbefaler at Tempo 100-ordningen gjennomføres som foreslått.

Vi mener at de foreslåtte vilkårene vil ivareta de risikofaktorene som økt kjørehastighet isolert sett innebærer. Videre vil vi sørge for å etablere god informasjon og en hjelpekalkulator på våre nettsider www.vegvesen.no. Dette skal sørge for at det blir mulig å gjøre en vurdering av om man ønsker å gjennomføre Tempo 100-godkjenning på sin tilhenger, samt at det skal være et nyttig verktøy å benytte for å kunne gjennomføre kjøringen på en lovlig måte.

Statens vegvesen vil kunne ha ordningen klar til ikrafttredelse 1. februar 2022. Men dette avhenger av at nødvendige forskriftsendringer er vedtatt før den tid. Her bemerker vi at endring av trafikkreglene og forskrift om endring i forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen må gjøres av Kongen i statsråd.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag