



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering og vedtatt endringsforskrift

– *Forflytning av havareert kjøretøy med bergingsbil*

Høringsoppsummering om forslag til forskrift om endring i:

Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

Myndighet og regelverk

Veg og trafikkjuridisk

24. mars 2023

Vår ref.: 22/101039

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer		5
2	Sammendrag av høringssvarene med Statens vegvesens vurderinger	5
2.1	Generelt om høringssvarene.....	5
2.2	Høringsinnspill.....	5
2.3	Statens vegvesens vurderinger	7
2.3.1	Nærmere om «havarert kjøretøy», forflytning av havarert kjøretøy fra havaristed til «nærmeste sikre omlastingsplass» og videre til «nærmeste verksted som kan utbedre feilen».....	7
2.3.2	Bilberging i forhold til sperretidene m.m. i § 5–11	9
2.3.3	Hastighetsbegrensning på 60 km/t ved slep av havarist.....	9
2.3.4	Nærmere om kjøring på veggruppe IKKE.....	10
2.3.5	Om krav til havaristen	10
2.3.6	Innspill om forenklet prosedyre for dispensasjon for lange slep	11
3	Andre presiseringer og justeringer i § 5–13 nr. 5	11
3.1	Merking lang/bred last ved bilberging.....	11
3.2	Minimum 20 % av totalvekt på bergingsbilens styrende aksel/aksler	11
Del II – Endringsforskrift til forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).....		13

Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften)

1 Innledning

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet sendte den 15. november 2022 ut høringsnotat med forslag til endring av § 5–13, «bilbergingsbestemmelsen», i forskrift om bruk av kjøretøy. Høringsnotatet har saksnummer 22/206606–1.

Statens vegvesen foreslo i hovedsak tre endringer:

- Tydeliggjøring av at det tillates forflytning av havarist med bergingsbil i opphengt eller rullende slep innenfor de «normale» vektene og dimensjonene i § 5–4 og veglister uten begrensinger i § 5–13.
- Etter modell av regelverket for spesialtransport tillates det forflytning av havarert kjøretøy med lengde inntil 25 meter, bredde inntil 3,25 meter og akselvekter og totalvekt inntil vekter angitt i § 5–8 nr. 3 på veier i veggruppe A og B uten krav til dispensasjon.
- Det gis hjemmel til å gi dispensasjon for forflytning av havarert kjøretøy opptil maksimalvektene i § 5–13.

Statens vegvesen har mottatt 12 svar fra følgende instanser: Bransjeutvalg for bilberging (BUB), Forsvarsmateriell, Transportstyrelsen i Sverige, Oslo kommune v. Bymiljøetaten, Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA), Landbruks og matdepartementet, Nye veier AS, SOS Veihjelp AS, Norges Lastebileier–forbund (NLF) og Yrkestrafikkforbundet (YTF).

Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene: Transportstyrelsen i Sverige, Landbruk- og matdepartementet, Forsvarsmateriell, SOS Veihjelp og Nye veier AS.

Trøndelag fylkeskommune ser at det ikke er gjort endringer på de maksimalt tillatte vekter og lengder, og har derfor ingen kommentar til høringen.

Høringsinstansenes innspill med kommentarer fra Statens vegvesen fremgår under høringsoppsummeringens **del I**.

I **del II** er fastsatt endringsforskrift til Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) vedlagt. Her fremgår forskriftsendringen slik den er vedtatt av Statens vegvesen.

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

2 Sammendrag av høringssvarene med Statens vegvesens vurderinger

2.1 Generelt om høringssvarene

De foreslåtte regelendringene i § 5–13 er i hovedsak en tydeliggjøring og forskriftsfesting av gjeldende praksis og er derfor ikke særlig omstridte. Ingen av høringsinstansene har derfor hatt særlige innvendinger mot forslaget.

Fra transportnæringen og bilbergingsbransjen er det inngitt høringsvar fra blant annet Norges Lastebileier–forbund (NLF), Bransjeutvalg for bilberging (BUB) og Yrkestrafikkforbundet (YTF). Gjennomgående for ovennevnte er ønsker om noen utvidelser av foreslåtte, forskriftsfestede begreper som «havarist», «nærmeste sikre omlastingsplass» og «nærmeste verksted om kan utbedre feilen».

Én fylkeskommune (Trøndelag fylkeskommune) har svart på høringen og det pekes på viktigheten av at det ikke skal kjøres med større vekter og dimensjoner enn det vegene tillater, og at det skal innhentes dispensasjon ved overskridelser. Fylkeskommunen har ellers ingen kommentarer.

Statens vegvesen ba om innspill fra høringsinstansene om det bør settes eget krav til hastighetsbegrensning dersom havaristen slepes «innenfor» de normale vektene i § 5–4 og veglistene jf. § 5–13 nr. 1 i forslaget. Det ble også bedt om kommentar på om spesialhengere fortsatt vil være en aktuell ressurs for bilbergere. To av høringsinstansene Norges Lastebileier–Forbund (NLF) og Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) har kommentert at de ønsker videreføring av 60 km/t hastighetsbegrensning på de innslagspunktene som er foreslått og som er en videreføring fra tidligere bestemmelse. Én av høringsinstansene Yrkestrafikkforbundet (YTF) har kommentert at spesialhengere fortsatt bør være den foretrukne formen i noen bergingsoperasjoner samt ved transport over lengre avstander med en lavere grad av nødvendighet for å forflytte i slep.

2.2 Høringsinnspill

Norges Lastebileier–forbund (NLF) finner forslaget positivt for transportnæringen og bilbergingsbransjen spesielt og peker særlig på at begrepene «berging» og «transport» er endret til «forflytning» og at det i forslaget ikke lengre oppstilles et nødvendighetskrav for å kunne transportere havaristen til nærmeste verksted uten dispensasjon.

NLF mener at det ikke bør oppstilles krav om at forflytning fra havaristed (via nærmeste sikre omlastingsplass) til nærmeste verksted som kan reparere feilen. NLF mener det gir et mer effektivt bergingsforløp at havaristen kan forflyttes til det verkstedet som eier av den havarerte bilen selv ønsker. NLF viser brev fra Samferdselsdepartementet av 7.7.98 pkt. 2 som svar på spørsmål som ble stilt i forbindelse med løyveplikt ved bilberging.

NLF peker på at sperretidene i § 5–11 ikke kan få anvendelse ved «annen forflytning av havarert kjøretøy» med lengder inntil 25,00 meter og bredder inntil 3,25 meter og vekter som er angitt i bestemmelsen for spesialtransport § 5–8 nr. 3.

NLF mener at de tilfeller hvor kjøretøy ikke har godkjent PKK (EU-kontroll), fått kjøreforbud eller er avskiltet, også må kunne gis samme mulighet for forflytning etter § 5–13 som havarerte kjøretøy.

NLF ber om at det i bestemmelsen hensyntas at «nærmeste sikre omlastingsplass» i noen tilfeller kan gi utfordringer da disse ikke kan benyttes på grunn av manglende tillatelse fra grunneier til å foreta parkering, omlasting eller hensetting.

NLF er positive til å beholde dagens krav meg begrenset hastighet til 60 km/t. Videre ber NLF om avklaring på hvordan kravet om minste tillatte vekt på styrende hjul, 20 % av bilens totalvekt, skal forstås i de tilfellene bilen har styring på flere aksler.

Bransjeutvalg for bilberging (BUB) gir sin tilslutning til hovedpunktene som foreslås endret da dette gir en større forutsigbarhet både for Statens Vegvesen og bilbergere. De påpeker også en del punkter som de mener vil skape rom for skjønn og ulik praksis.

BUB påpeker at “nærmeste sikre omlastingsplass” er et vagt begrep som kan gi rom for tolkning, og at Statens vegvesen ikke har myndighet til å definere hva som skal utgjøre “sikker omlastingsplass”. Dersom begrepet skal benyttes, må det gjelde som eiendom Statens vegvesen disponerer.

BUB mener også at det er uheldig at det vises til “nærmeste verksted som kan utbedre feilen”, da Statens vegvesen ikke har myndighet til å definere hvor havarist skal fraktes. Det kan være flere grunner til at ikke nærmeste verksted/merkeverksted kan benyttes. En plikt til å benytte et spesifisert verksted kan være i strid med EU forordning 461/2010, og de mener det kan være fare for at kontrollører kan komme i en dobbeltrolle med tanke på eventuelle bekjentskaper hos «nærmeste verksted». De mener derfor teksten bør endres til «verksted som kan utbedre feilen». De mener dagens regelverk kan være konkurransevridende gjennom å kreve at slep til verksted som kanskje ikke har kompetanse eller lengre ventetid for reparasjon enn andre alternativer, noe endringen her tar hensyn til.

Videre foreslår BUB også å definere uttrykket “havarert kjøretøy” som “kjøretøy som forårsaket av plutselig og uforutsett hendelse har stanset eller gått i nødmodus. Kjøretøy regnes som havarert frem til at det er i forskriftsmessig stand til å benyttes på offentlig vei” og “havaristed” som “der driftsstansen skjer”.

BUB stiller seg positive til at endringene medfører færre tilfeller hvor det vil være behov for å søke om dispensasjon fra reglene om lengde og vekt. De ser nødvendigheten av å fortsatt ha en dispensasjonsmyndighet for vurdering av lengde og vekt, men spiller inn et forslag som kan forenkle responstiden, ved at *lange* slep kan meldes direkte til Vegtrafikksentralen.

Yrkestrafikkforbundet (YTF) er i hovedsak positive til de foreslått endringene, men bemerker at vegtrafikklovningens øvrige krav til en tilhenger ikke bør komme til anvendelse dersom en bergingsbil trekker et havarert kjøretøy. Begrunnelsen for dette er at det ofte er egenskaper ved havaristen slik som mangelfulle bremses og/eller andre tekniske skader eller mangler som ville ha gjort bergingsoppdraget uforholdsmessig vanskelig å gjennomføre på lovlig vis dersom de samme kravene måtte innfris. YTF har også innspill som ikke er relatert til det som er foreslått i forbindelse med denne høringen, herunder problemstillinger knyttet til berging av elektriske kjøretøy og krav til transportløyve. Innspillene tas til etterretning, men vil ikke kommenteres ytterligere i forbindelse med denne høringsoppsummeringen. Når det gjelder bruk av spesialhenger påpeker YTF at dette fortsatt bør være den foretrukne formen for forflytning i de tilfeller det dreier seg om lengre avstander, spesielt tunge og kompliserte oppdrag eller der det er snakk om transport med en lavere grad av nødvendighet som for eksempel til bileiers garasje, oppstillingsplass, bilopp huggeri eller lignende.

Bymiljøetaten, Oslo kommune viser til at en stor andel av det kommunale vegnettet i Oslo er i vegggruppe IKKE. Dette er veger som av ulike årsaker ikke egner seg for transport av tunge og lange kjøretøy. Det samme gjelder for en andel broer. Bymiljøetaten mener derfor at det i mange tilfeller er gode grunner til å kreve dispensasjon for transport av havarerte kjøretøy. Kravet om dispensasjon bør også tydeliggjøres slik at det blir gjort en vurdering om det er valgt optimal rute, eller om det må gjennomføres tiltak for å kunne gjennomføre transporten.

2.3 Statens vegvesens vurderinger

2.3.1 Nærmere om «havarert kjøretøy», forflytning av havarert kjøretøy fra havaristed til «nærmeste sikre omlastingsplass» og videre til «nærmeste verksted som kan utbedre feilen»

2.3.1.1 «Havarert kjøretøy»

I høringsnotatet fremgår det at forståelsen av begrepet «*havarert kjøretøy*» ikke innbefatter de tilfellene hvor kjøretøyet mangler godkjent periodisk kjøretøykontroll (PKK), eller blir ilagt bruksforbud på kontrollplass eller lignende hvor manglene ikke kan utbedres på stedet. NLF og BUB mener slike tilfeller også bør omfattes av begrepet «*havarert kjøretøy*», at slik kjøring faller inn under bilbergingsbestemmelsen. Statens vegvesen har valgt å avgrense mot slike tilfeller. Vi anser disse tilfellene å være et stykke utenfor kjerneområdet til bilbergning, nemlig å forflytte et havarert kjøretøy ut av vegbanen, grøftkantene eller fra det stedet kjøretøyet havarerte, til et sikkert område. Disse forflytningene kjennetegnes ofte av mer forutsigbarhet og mindre tidspress og kan ofte løses ved at kjøretøyet påføres dagsprøvekjennermerker. Slike forflytninger kan selvfølgelig også skje på tilhenger etter bestemmelsene bruksforskriften jf. § 5-4, eller §§ 5-7, 5-8 og § 5-9. Statens vegvesen ønsker å beholde den foreslåtte begrepsbruken anser det av samme grunn som ovenfor heller ikke hensiktsmessig å utvide begrepet «*havaristed*» til å omfatte steder hvor kjøretøy blir ilagt bruksforbud m.m.

2.3.1.2 «Nærmeste sikre omlastingsplass»

NLF og BUB har i hvert sitt høringssvar påpekt at begrepet «nærmeste sikre omlastingsplass» i forslaget § 5–13 nr. 2. bokstav a og b er noe vagt og kan by på utfordringer da ikke alle plasser som anses som hensiktsmessige til omlasting av havaristen, av ulike årsaker ikke kan benyttes. Slike plasser vil likevel ikke være egnet da dette kan være busslommer, private vegger eller eiendommer osv.

Statens vegvesen anser en plass som i utgangspunktet er egnet til å utføre omlasting av havarist over på en tilhenger, frakobling av – og midlertidig hensetting av kjøretøy eller fjerning av last, å være en sikker omlastingsplass. En plass hvor man er til hinder for annen trafikk som f.eks. en busslomme eller privat innkjørsel/veg vil i utgangspunktet ikke være en sikker omlastingsplass til slike formål. Statens vegvesen anser det som ikke hensiktsmessig å forskriftsfeste nærmere krav til en slik plass da vi mener at det i tillegg til ovennevnte må være underlagt en viss skjønnsmessig og konkret vurdering i hvert enkelt tilfelle.

2.3.1.3 «Nærmeste verksted som kan utbedre feilen»

NLF og BUB har også påpekt at det ikke bør regelfestes at havaristen skal forflyttes til «nærmeste verksted som kan utbedre feilen» slik det lyder i forslaget § 5–13 nr. 2 bokstav b, men at det i stedet bør være opp til eier av det havarerte kjøretøyet til hvilket verksted havaristen skal forflyttes. Det pekes på flere grunner til at det ikke bør være opp til Statens vegvesen (SVV) å bestemme til hvilket verksted havaristen skal forflyttes og det vises til den konkurranserettslige reguleringen av verkstedmarkedet i EU forordning 461/2010. Statens vegvesen bemerker at man ved foreslåtte ordlyd ikke legger seg opp i hvilket verksted havaristen velger å benytte for istandsettelser. Det settes derimot en grense for hvor langt det tillates forflytning under de lempeligere vilkårene som gjelder for bilberging. På et sted i transportetappen, mellom forflytning av en havarist ut av vegbane eller grøftkant til nærmeste sikre omlastingsplass og videre til endelig destinasjonssted, går en bilberging over i en transportetappe hvor hensynet til effektivitet må vike av hensyn til ivaretagelse av trafiksikkerheten samt vegene og broenes tåleevne. En bilberging er en ekstraordinær trafiksituasjon hvor det kreves hurtig og effektiv innsats av bilbergeren. Formålet med § 5–13 er blant annet at det gis mulighet for kjøring med større vekter på boggi slik at havaristen kan tas i slep mest mulig effektivt og på denne måten ivaretas fremkommeligheten best mulig for annen trafikk. Fra det stedet transportetappen ikke lenger er en bilberging, faller hensynet til blant annet effektiv rydding av vegbanen bort og det kan ikke lenger forsvares at det kjøres med større vekter enn nødvendig. Normalbestemmelsene for vekter og dimensjoner er satt med kunnskap om at overskridelse av normalvektene går på bekostning av trafiksikkerhet, vegens tåleevne og brosikkerhet. Vegdirektoratet anser derfor at viktige hensyn taler for å legge listen for slik kjøring høyere. I slike tilfeller må det altså søkes dispensasjon eller foretas omlasting på en egnet tilhenger slik at man kjører innenfor tillatte vekter og dimensjoner i § 5–4 og veglistene.

Når det gjelder Samferdselsdepartementets brev datert 7. juli 1998 som NLF referer til, så bemerkes det at dette gjaldt spørsmål om krav til transportløyve. Dette er regelverk som skal ivareta andre hensyn enn regelverket om vekter og dimensjoner i bruksforskriftens kapittel 5. Det foreligger ingen føringer fra Statens vegvesen for hvilket verksted som kan benyttes

eller hvor havaristens endelige destinasjon skal være. Det kreves imidlertid dispensasjon dersom det skal transporteres til et annet verksted enn det nærmeste verkstedet som kan reparere feilen. Det samme gjelder for transport til biloppsamlingsplass, egen garasje eller annet endelig destinasjonssted. Vi bemerker at forslaget slik det foreslåtte skjæringspunktet, «*nærmeste verksted som kan utbedre feilen*», er en videreføring av det som gjelder i nåværende bestemmelse, likevel uten at det stilles krav til at transporten er en nødvendig forlengelse av bilbergingen. Bestemmelsen gir altså anvisning på at bilbergingen kan skje frem til et verksted som utbedre feilen uten at det stilles vilkår til nærhet i tid og sted til havariet.

Vi vil også bemerke at et tallmessig estimat fra bergingsbransjen tilsier at ca. 50–60 % av de totalt årlige 1500 slepene som ikke skjer mellom havaristeed eller omlastingsplass og verksted, og som i dag er dispensasjonspliktig, kan gjennomføres opphengt i bergingsbil innenfor normalbestemmelsene i § 5–4 slik det foreslås i endringsforslaget § 5–13 nr. 1. I endringsforslaget § 5–13 nr. 2 bokstav c gis det også tillatelse til transport uten dispensasjon for kjøretøy inntil lengde 25,00 meter, bredde 3,25 meter og vektene i § 5–8 nr. 3. Med denne endringen vil ca. 90 % av de resterende 750 slepene kunne gjennomføres etter § 5–13 uten dispensasjon. Man vil da sitte igjen med under 100 slep i året som vil kreve spesiell behandling i form av en dispensasjon. Dette vil også gi gevinster for saksbehandlingen. Statens vegvesen anser å sette skjæringspunktet ved «*nærmeste verksted som kan reparere feilen*» som en hensiktsmessig grense for ivaretagelse av trafiksikkerheten uten at det går på urimelig bekostning av effektivitetshensynet.

2.3.2 Bilbergning i forhold til sperretidene m.m. i § 5–11

NLF viser til at det i forslaget § 5–13 nr. 2 bokstav c henvises til vekttabellen i § 5–8 nr. 3 for spesialtransport og bemerker at bestemmelse om sperretidene og de øvrige kravene i § 5–11 for kjøring av spesialtransporter ikke kan gjelde ved bilbergning. Statens vegvesen presiserer at § 5–11 ikke får anvendelse ved bilbergning etter § 5–13. Overskriften til § 5–11 gir anvisning på at bestemmelsen kun gjelder ved kjøring i henhold til § 5–6 til § 5–10. Henvisningen til § 5–8 nr. 3 i forslaget gjelder kun til de vektene som angis i bestemmelsen, uten at bilbergning etter § 5–13 er ment å falle inn under kravene for spesialtransport i § 5–11.

2.3.3 Hastighetsbegrensning på 60 km/t ved slep av havarist

Statens vegvesen ba om innspill på om det bør innføres hastighetsbegrensning på de slepene som kan gjøres innenfor vektor og dimensjoner i § 5–4, og dermed kjøre uten hensyn til kravene i § 5–13. Etter dagens bestemmelse som er foreslått videreført i forslaget til ny nr. 5 bokstav a, inntreffer hastighetsbegrensningen på 60 km/t først ved «*mer enn 2 tonn eller dens boggilast blir 4 tonn over det som er tillatt etter § 5–4 nr. 1*». Slep inntil disse vektene er derfor bare begrenset av den maksimalt lovlige hastigheten for lastebiler på 80 km/t.

NLF og Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) har kommentert at de ønsker videreføring av 60 km/t hastighetsbegrensning slik den gjelder i dag og er foreslått. Statens vegvesen viderefører innslagspunktet for hastighetsbegrensningen i den nye bestemmelsen.

2.3.4 Nærmere om kjøring på veggruppe IKKE

Som Bymiljøetaten har påpekt, er gjeldende forbudet mot forflytning av havarist med bergingsbil fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass uten dispensasjon på veggruppe IKKE, videreført i ny forskrift. Bymiljøetaten mener videre at dispensasjonskravet bør tydeliggjøres slik at det blir gjort en vurdering av den valgte ruten og om det skal settes krav til å gjennomføre transporten. Statens vegvesen presiserer at det i § 5–13 nr. 2 bokstav a–c følger hva slags kjøring som kan skje og videre om kjøring kan skje på veggruppe IKKE med eller uten dispensasjon:

Forflytning av havarist med bergingsbil fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass uten dispensasjon kan ikke skje på veggruppe IKKE uten dispensasjon. Dette er videreført i ny forskrift jf. nr. 2 bokstav a.

Etter ny forskrift nr. 2 bokstav b kan kjøring skje dispensasjonsfritt fra havaristed til nærmeste verksted som kan utbedre feilen dersom man er innenfor på vektene i nr. 4 og oppfyller vilkårene i nr. 5. Slik kjøring kan altså skje på veggruppe IKKE uten dispensasjon. Dette er en videreføring av dagens bestemmelse.

Forslaget regelfester i nr. 2 bokstav c en utvidelse av adgangen til å forflytte havarert kjøretøy med henvisning til bestemmelsene om dispensasjon uten tidsbegrensning for spesialtransport i § 5–8 nr. 3. Slik kjøring kan kun skje på veger i veggruppe A og B. Slik kjøring kan altså ikke skje på veggruppe IKKE uten dispensasjon.

§ 5–13 nr. 3 er bestemmelsen som blant annet gir mulighet for dispensasjon til å kjøre på veggruppe IKKE når dette ikke er tillatt etter nr. 2 bokstav a–c.

2.3.5 Om krav til havaristen

Statens vegvesen understreker at man i kontrollsammenheng må ta hensyn til at en bergingsbil som frakter en havarist i rullende eller opphengt slep, ikke er en ordinær trekkbil. En bergingsbil kan langt på veg kompensere for visse mangler ved havaristen. Som nevnt i høringens kapittel 7, er for eksempel bergingsbilens bremses konstruert og beregnet for en «teknisk totalvekt» som vil være større enn de vektene som er maksimalt tillatt på norske veger. Det bør derfor ikke være samme terskel for å reagere med bruksforbud når en bergingsbil er brukt som trekkbil i forbindelse med et bergingsoppdrag jf. vegtrafikkloven § 36 nr. 1 bokstav c om «forsvarlig stand».

Hvis det på grunn av mangler ved havaristen og/eller føreforholdene skulle være en økt fare for at havaristen kan skyve bergingsbilen rundt eller øke stopplengden ved en oppbremsing, vil det imidlertid være nødvendig å tilpasse bruken ved å senke hastigheten. Hvis havaristen likevel skulle være i så dårlig stand at det overhodet ikke vil være forsvarlig å transportere den i opphengt eller rullende slep, må det eventuelt brukes tilhenger.

Dette er ikke regulert i bruksforskriften, men må anses som å følge av grunnreglene i vegtrafikklovens §§ 3, 13 og 23. Brudd på disse bestemmelsene vil i en kontrollsituasjon

kunne medføre bruksforbud og eventuelt anmeldelse. Det krever derfor at den som utfører bergingsoppdraget foretar en vurdering av hva som er forsvarlig, og Statens vegvesen mener bransjen har den nødvendige kompetansen til å gjøre dette. Erfaringsmessig er det også svært få ulykker hvor bergingsbiler er involvert. Det anses derfor ikke som nødvendig med nærmere regulering av dette i bruksforskriften.

2.3.6 Innspill om forenklet prosedyre for dispensasjon for lange slep

Statens vegvesen noterer seg innspillet. En eventuell fjerning av krav om dispensasjon for lange slep, med varslingsplikt til Vegtrafikksentralen, er en større endring som eventuelt må utredes nærmere og være gjenstand for en egen høring.

3 Andre presiseringer og justeringer i § 5–13 nr. 5

3.1 Merking lang/bred last ved bilbergning

Statens vegvesen har blitt gjort oppmerksomme på at det knytter seg usikkerhet til om henvisningen til merking i tråd med § 3–4 i § 5–13 viser til § 3–4 nr. 5 (merking med antall meter) eller 6 (lang/bred last). Statens vegvesen vil derfor presisere i ny § 5–13 nr. 5 bokstav f og g at merking skal være i samsvar med § 3–4 nr. 6.

3.2 Minimum 20 % av totalvekt på bergingsbilens styrende aksel/aksler

Kravet om at minst 20 % av bergingsbilens totale vekt skal ligge på styrende hjul er videreført i forslaget til ny bestemmelse med samme ordlyd. NLF har bedt om en avklaring om hvordan dette kravet skal forstås hvor bilen har 8x2 eller 8x4 akselkombinasjoner eller Tridem –løsninger hvor styrende aksler kan være de den/de forreste akslene og gjerne også en eller flere av de bakre akslene. Statens vegvesen presiserer her at vi legger til grunn bestemmelse i EU forordning EU 2021/535 s. 146 punkt 2.3.4 hvor det fremgår følgende:

«Når kjøretøjet er lastet til dets største teknisk tilladte totalmasse plus koblingens masse, hvis denne ikke indgår i massen i køreklar stand, plus den største tilladte belastning på koblingspunktet, på en sådan måde, at den største tilladte masse på den bageste akselgruppe (μ), eller det største tilladte akseltryk bagakslen (m) er nået, må akseltrykket på den/de forreste styrende aksel(aksler) må ikke være mindre end 20 % af køretøjets største teknisk tilladte totalmasse.»

Styrende hjul slik det fremgår i forskriftsteksten skal altså forstås som den eller de **forreste** styrende akselen/akslene.

Del II – Endringsforskrift til forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 25. januar 1990 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) gjøres følgende endringer i §§ 5-2 og 5-13:

§ 5-2 ny bokstav n skal lyde:

n. «Bergingsbil: motorvogn spesielt konstruert for hjelp ved bilhavari»

§ 5-13 skal lyde:

§ 5-13 Forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil

1. *Forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil kan skje med aksellast, totalvekt, lengde og bredde i henhold til de bestemmelser som er gitt i § 5-4 uten hensyn til bestemmelsene i denne paragraf. For havarert kjøretøy i opphengt slep gjelder bestemmelsene om påhengsvogn og vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn tilsvarende. For havarert kjøretøy i rullende slep gjelder bestemmelsene om slepvogn og vogntog bestående av motorvogn med slepvogn tilsvarende.*
2. *Følgende forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil kan finne sted uten dispensasjon på vilkår nevnt i nr. 5:*
 - a. *Uten hensyn til bestemmelsene i denne paragraf om største tillatte lengde, laster eller om frakobling av tilhenger kan motorvogn eller vogntog som er til hinder for annen trafikk, flyttes til nærmeste sikre omlastingsplass ved hjelp av bergingsbilen. Dette gjelder likevel ikke veggruppe IKKE.*
 - b. *Fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass og nærmeste verksted som kan utbedre feilen, kan forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil skje med de vekter og lengder som angis i nr. 4.*
 - c. *Annen forflytning av havarert kjøretøy uten last kan på veger i veggruppe A og B skje med lengde inntil 25,00 meter, bredde inntil 3,25 meter og aksellast og totalvekt som angitt i § 5-8 nr. 3.*
3. *Dispensasjon med tidsbegrensning kan innvilges for forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil inntil de vekter og lengder som angis i nr. 4.*

4. Følgende vekter og lengder er tillatt ved forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil under dispensasjon med tidsbegrensning:

a. Tillatt aksellast på veg, inkl. bru:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	16	11	11	8
Boggilast	24	18	16	12
Trippelboggilast	30	24	21	16

b. Tillatt aksellast dersom hastigheten begrenses til 15 km/t ved brupassering:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	19	13	13	10
Boggilast	27	20	18	14
Trippelboggilast	33	26	23	18

c. Største tillatte lengde ved berging av havarert kjøretøy:

Motorvogn, unntatt buss	25,00 meter
Tilhenger, unntatt semitrailer	25,00 meter
Buss	28,00 meter
Leddbuss og semitrailer	31,00 meter

5. Ved overskridelse av tillatte vekter og dimensjoner som angitt § 5-4, gjelder i tillegg følgende:

- Største hastighet skal ikke være over 60 km/t ved berging av havarert kjøretøy når bergingsbilens aksellast blir enten mer enn 2 tonn eller dens boggilast blir 4 tonn over det som er tillatt etter § 5-4 nr. 1.
- Ved berging av vogntog må tilhengeren kobles fra den trekkende motorvognen. Semitrailer kan unntas i de tilfeller der det ikke lar seg gjøre å koble semitrailer fra trekkbil uten å påføre skader på materiellet eller vegen.
- Minst 20 % av bergingsbilens aktuelle totalvekt må hvile på styrende hjul.
- Tillatelse til overskridelse gjelder ikke på veg eller bru hvor skiltet vektbegrensning er innført.
- Under transport etter denne paragraf skal bergingsbilen ha minst én varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
- Lengde over 20,00 meter skal merkes «lang transport». Ved lengde over 25,00 meter skal det benyttes ledsagerkjøretøy merket i samsvar med bestemmelsene i § 3-4 nr. 6.

g. Når bredden på transporten er over 3,00 meter eller transporten er slik at den krever mer enn ett kjørefelt, skal transporten følges av minst ett ledsagerkjøretøy som skal være utstyrt med minst én varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider. Merking av utstikkende gods og bruk av skilt på bergingsbil og ledsagerkjøretøy skal være i samsvar med bestemmelsene i § 3–4 nr. 6.

II

Endringene trer i kraft 14. april 2023

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