



Statens vegvesen

Høringsnotat

- Forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil

Høring om forslag til forskrift om endring i:

- *Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy*

Myndighet og regelverk
Veg – og trafikkjuridisk
15. november 2022
Vår ref.: 22/206606

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
1.1	Begrepsavklaring «transport»	4
2	Gjeldende rett og tidligere rett	5
2.1	Tidligere rett og historikk	5
2.2	Gjeldende «bilbergingsbestemmelse» § 5–13	5
2.2.1	Hvem kan overstige vektor og dimensjoner	6
2.2.2	Hvilke vektor kan man overstige	6
2.2.3	Hvilke dimensjoner kan man overstige	7
2.2.4	Formål med bestemmelsen	7
2.2.5	Nærmere om hvilke transporter og transportetapper som skal kjøres under vilkårene i § 5–13	8
2.2.6	Nærmere om kravet til dispensasjon	8
2.2.7	Nærmere om vilkår som gjelder for kjøring etter § 5–13.	9
3	Oversikt over antall slep som utføres årlig	9
4	Behov for forskriftsendring og avgrensning mot krav til løyve	10
4.1	Uklart anvendelsesområde for § 5–13	10
4.2	Innspill fra utekontrollen og bilbergingsbransjen	11
4.3	Avgrensning mot krav til løyve	12
5	Regelverk i andre nordiske land	12
5.1	Danmark	13
5.2	Sverige	13
5.3	Finland	14
5.4	Oppsummering og sammenlikning	14
6	Generelt om bruk av bergingsbil	14
6.1	Nærmere om de ulike slepemetodene	15
6.1.1	Generelt om slep og valg av slepemetode	15
6.1.2	Opphengt slep	16
6.1.3	Rullende slep	18
6.1.4	Nærmere om kobling mellom havarist og bergingsbil	18
7	Trafikksikkerheten ved de foreslåtte endringene	19
7.1	Vegtrafikkloven § 3 m.m.	20
7.2	Ulykker hvor bergingsbiler er involvert	20
8	Nærmere om endringsforslaget	21

8.1	Innledende bemerkninger.....	21
8.2	§ 5-2 bokstav n.....	21
8.3	§ 5-13 nr. 1	22
8.4	§ 5-13 nr. 2 bokstav a	22
8.5	§ 5-13 nr. 2 bokstav b og c.....	23
8.6	§ 5-13 nr. 3	25
8.7	§ 5-13 nr. 4 og 5	27
9	Forslaget	27
10	Økonomiske og administrative konsekvenser	29
11	Høringsfrist.....	30

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i reglene om tillatte vektor og dimensjoner på norske veger som står i forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 («bruksforskriften») kapittel 5. Endringene vil gjelde bestemmelse om bruk av bergingsbil i § 5–13. Vi vil i forslaget søke å tydeliggjøre hvilke transporter med bergingsbil som faller inn under de ulike bestemmelsene i bruksforskriften kapittel 5. Forslaget vil også innebære en avklaring av det som synes uklart i dagens regelverk ved å tillate kjøring som er innenfor normalbestemmelsene om vektor og dimensjoner uten begrensninger som gjelder for bruk av bergingsbil i § 5–13. Forslaget innebærer også en endring i forhold til dagens regelverk og praksis ved at bergingsbil med havarist kan kjøre med større akselvektor og lengde uten at transporten krever dispensasjon. Slik kjøring må likevel skje i tråd med vilkårene i § 5–13. Det foreslås også å gi mulighet til å gi dispensasjon for forflytning av havarert kjøretøy opptil maksimalvektene i § 5–13.

Kort oppsummert vil endringene i hovedsak være:

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

Vegdirektoratet sender med dette forslag om endringer i bestemmelse § 5–13 om bruk av bergingsbil på høring.

1.1 Begrepsavklaring «transport»

I denne høringen vil ulike variasjoner av begrepet «transport» bli brukt til å beskrive blant annet bilberging. Vegdirektoratet erfarer at enkelte har en oppfatning om at bilberging ikke er «transport», men slik begrepsbruk anser vi som feil. «Transport» er et svært vidt begrep som går igjen flere steder i regelverket på vegtrafikkområdet, som regel med et skille mellom gods- og persontransport. Bilberging er for eksempel i utgangspunktet omfattet av både regelverket om løyve og kjøre- og hviletid ettersom dette er å anse som «godstransport», men det er likevel gjort et særskilt unntak for bilberging i begge disse regelverkene. I denne høringen vil det bli differensiert mellom bilberging og mer ordinære transportoppdrag, men begrepet bilberging er fortsatt å anse som «transport».

2 Gjeldende rett og tidligere rett

Reglene om tillatte vektor og dimensjoner står i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy («bruksforskriften») kapittel 5. De alminnelige bestemmelsene om tillatte vektor, lengder og bredder er gitt i forskriftens § 5–4 og veglister gitt i henhold til § 5–3 nr. 2 bokstav a. Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–13 er en særbestemmelse som omhandler bruk av bergingsbil og tillater transport av havarist med bergingsbil utover det som er tillatt etter § 5–4 og veglister gitt i henhold til § 5–3 nr. 2 bokstav a, på nærmere angitt vilkår.

2.1 Tidligere rett og historikk

I 2006 gjennomførte Vegdirektoratet en revisjon av bestemmelsen som omhandler bruk av bergingsbil i daværende § 5–10 i bruksforskriften. Vi så at størrelsen på både havarerte kjøretøy og bergingsbiler hadde endret seg betydelig de senere årene i retning av at de havarerte kjøretøyenes både størrelse og utforming nødvendiggjorde mulighet for å løfte havaristene med løftearm i opphengt slep, ofte også kalt «brille». Denne utviklingen medførte et behov for større vektor og dimensjoner på bergingsbilene med blant annet flere bakakslinger og større vekt på framaksling(er) for å tilfredsstille «20 % kravet» på styrende aksling. I tillegg må en moderne bergingsbil i dag være 10–12 meter lang for å få tilstrekkelig vektarm, og det må være minimum 1,25 meter klaring mellom bergingsbil og havarist for å kunne svinge uten at de tar i hverandre. Med lengste tillatte enkeltkjøretøylengde på 12 meter, lengste tillatte busslengde og leddbusslengde på hhv. 15 og 18,75 meter ville derfor vogntoglengde etter oppheng slep bli lenger enn det regelverket aksepterte. Dette innebar ellers at bergingsbil og havarert kjøretøy skulle følge bestemmelsene om vogntog med hensyn til total lengde og vektor. Maksimal tillatt vogntoglengde er etter § 5–4 nr. tabell 4 19,50 meter. Akselvektor, vektor for boggi og trippelboggi følger av tabell 1 i § 5–4 nr. 1.

Revisjonen hadde som hensikt å kunne gjøre det enklere for bilbergere å operere innenfor regelverkets begrensninger mht. vektor og dimensjoner og samtidig rydde havaristedet effektivt og sikkert.

I 2014 ble det den tidligere «bergingsbilbestemmelsen» § 5–10 inntatt i § 5–13 kun med et par mindre redaksjonelle endringer i teksten. I § 5–13 nr. siste punktum har «*annet reparasjonssted*» blitt erstattet med kun «*reparasjonssted*». Endringen var kun ment som en ren språklig endring uten betydning for bestemmelsens innhold. Dagens bestemmelse i § 5–13 er altså en ren videreføring av gjeldende § 5–10.

2.2 Gjeldende «bilbergingsbestemmelse» § 5–13

Bestemmelsen i § 5–13 nr. 1 angir vilkårene for når en bergingsbil kan overskride det som er tillatt etter § 5–4 og veglister gitt i henhold til § 5–3 nr. 2 bokstav a (vektor og dimensjoner), uten å måtte søke om dispensasjon for bilberging. Bestemmelsene i nr. 2, 3 og 5 angir hvilke vilkår som gjelder ved slike overskridelser. Bestemmelsen i nr. 4 angir når en når en bergingsbil også kan fravike deler av disse vilkårene.

2.2.1 Hvem kan overstige vektor og dimensjoner

Adgangen til å overskride de vektor og dimensjoner som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a retter seg mot «bergingsbil». Dette gjelder imidlertid ikke enhver bruk av bergingsbil, kun berging av havarert kjøretøy fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass. Om nødvendig kan havarert kjøretøy også transporteres videre til nærmeste verksted som kan utbedre feilen.

2.2.2 Hvilke vektor kan man overstige

Når det kommer til vekt er det bare overskridelsen av aksel- og boggilaster som er begrenset i henhold til nr. 2 bokstav b). Tillatt aksellast på veg inkl. bru er:

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

I henhold til bokstav c) kan man overskride disse vektene ytterligere dersom hastigheten begrenses til 15 km/t ved brupassering:

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

Til sammenlikning er dette de høyeste vektene for aksel- og boggilast som det kan gis dispensasjon for etter reglene for spesialtransporter i § 5-9 nr. 3:

	<i>Veggruppe A</i>			<i>Veggruppe B</i>		
	<i>Bk10</i>	<i>BkT8</i>	<i>Bk8</i>	<i>Bk10</i>	<i>BkT8</i>	<i>Bk8</i>
Aksellast	12	10	10	12	10	10
Boggilast	21	16	16	21	16	16
Trippelboggilast	28	24	23	26	23	20

2.2.3 Hvilke dimensjoner kan man overstige

Når det kommer til dimensjoner er det bare overskridelsen av lengden som er begrenset etter § 5-13 nr. 3:

Største tillatte lengde ved berging av havarert kjøretøy	
Motorvogn, unntatt buss	25
Tilhenger, unntatt semitrailer	25
Buss	28
Leddbuss og semitrailer	31

De oppgitte lengdene omfatter totallengden av både bergingsbil og havarert kjøretøy. Bestemmelsen oppstiller ingen begrensninger når det kommer til hvor man kan kjøre.

I utgangspunktet er det et krav etter § 5-13 nr. 2 bokstav a nr. 2, om at tilhengeren må kobles fra trekkvognen ved berging av vogntog. Til forskjell fra tilfeller ved berging av tilhengere som bare har en største tillatte lende på 25 meter, har man ved berging av semitrailer en største tillatt lengde på 31 meter. Dette tilsier at det ikke stilles et absolutt krav om å koble fra trekkvognen ved berging av semitrailer. I hvilken grad man kan frakte hele vogntoget videre fra en sikker omlastingsplass vil imidlertid bero på om dette anses som «nødvendig».

Overskridelse av bredden er ikke i seg selv begrenset, men dersom bredden på transporten er over 3,00 meter vil det inntre ytterligere vilkår i henhold til § 5-13 nr. 5.

2.2.4 Formål med bestemmelsen

Berging av havarete kjøretøy er i prinsippet bare en særegen form for spesialtransport. På grunn av metodene man benytter ved berging av et havarert kjøretøy som nevnt i punkt 2.1, vil man imidlertid ha et annet behov for å overskride vektor og dimensjoner enn den øvrige spesialtransporten.

For det første vil det i mange tilfeller være behov for større overskridelser av tillatte vektor og dimensjoner, ettersom man også må ta høyde for å kunne berge spesialtransporter som kjører på dispensasjon. For det andre er ikke bilberging en planlagt transport, og derfor er det ofte lite hensiktsmessig å søke dispensasjon på forhånd. Spørsmålet er imidlertid hvor langt dette hensynet gjelder.

I utgangspunktet er det gode grunner til å kreve dispensasjon. Ved krav om dispensasjon vil man kunne kontrollere om man har valgt en optimal rute, om det bør stilles ytterligere vilkår for transporten eller eventuelt om transporten bør utføres på en annen måte. Hensynet til å kreve dispensasjon vil derfor måtte vurderes opp mot behovet for effektivitet.

2.2.5 Nærmere om hvilke transporter og transportetapper som skal kjøres under vilkårene i § 5-13

I utgangspunktet skal all kjøring etter § 5-13 nr. 1 skje på vilkårene som kommer frem av nr. 2, 3 og 5. Bestemmelsen nr. 4 gir imidlertid anvisning på at kjøring kan skje uten begrensningene i § 5-13 om største tillatte lengder, laster eller krav om frakobling av tilhenger, dersom motorvogn eller vogntog som er til hinder for annen trafikk skal flyttes til nærmeste sikre omlastingsplass. Vi er her innenfor det som defineres som kjerneområde for bilberging, nemlig slep av en havarist fra havaristed, ut av vegkant, bort fra vegen eller lignende sted hvor havaristen hindrer fremkommeligheten. Slik kjøring gjelder likevel ikke for veger i veggruppe IKKE etter dagens bestemmelse. Veggruppe IKKE er veger som på grunn av kurvatur, fremkommelighet eller forhold knyttet til bruens bæreevne ikke egner seg for spesialtransport.

Videre tillater § 5-13 nr. 1 overskridelser av det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, uten at det trengs dispensasjon. Veglistene inneholder informasjon om vegens tillatte bruksklasse sommer og vinter samt tillatt totalvekt og vogntoglengde. Bestemmelsen i nr. 1 gir med dette mulighet til å transportere havarert kjøretøy fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass selv om bergingsbil og havarist samlet overskrider maksimal lengde og vekt i § 5-4 og veglistene. Bestemmelsen har i motsetning til bestemmelsen i nr. 4 ikke vilkår om at havaristen må hindre fremkommeligheten. Betingelsen for kjøring etter nr. 1 er at kjøring foregår på de vilkår som er nevnt i § 5-13 nr. 2, 3 og 5. Det vil si med utvidete maksimalvekter, – lengder, krav til hastighetsbegrensning m.m. Bestemmelsen i nr. 1 går også noe videre og tillater – om nødvendig – transport til nærmeste verksted som kan utbedre feilen. Begrepet «nærmeste verksted» skal også innbefatte nærmeste merkeverksted. En slik utvidelse av begrepet «transport til nærmeste verksted» er tidligere stadfestet av Samferdselsdepartementet¹ hvor det er lagt vekt på at det ofte kun er merkeverkstedet som har utstyr til å feilsøke og reparere moderne lastebiler. Det tillates altså transport til nærmeste verksted eller merkeverksted som kan reparere feilen, uten at det er behov for dispensasjon. Kjøring må skje under vilkår i § 5-13 nr. 2, 3 og 5.

2.2.6 Nærmere om kravet til dispensasjon

§ 5-13 nr. 1 siste punktum setter krav til at det må søkes om dispensasjon ved transport til reparasjonssted. Kravet til dispensasjon inntreffer i de tilfellene man anser å være et rent transportoppdrag og dermed utenfor kjerneområdet til hva anses å være bilberging. Etter § 5-13 er man fritatt fra å søke dispensasjon fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass samt, om nødvendig til nærmeste verksted som kan reparere feilen. Etter dette følger det en dispensasjonsplikt for transport til et annet verksted som for eksempel et verksted som av ulike årsaker foretrekkes av bekvemmelighetsgrunner. Transport fra havaristed eller omlastingsplass og videre til for eksempel biloppsamlingsplass, egen garasje eller endelig

¹ 17/89565-3 Kopi av svar på henvendelse – Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-13

lagringssted vil også være dispensasjonspliktig. Etter dispensasjonspraksis gis det for slike transporter dispensasjoner for aksel – og boggi vekter inntil det som er angitt i § 5–8 nr. 3, tabell a.

a. Tabell for tillatt aksellast

		Veggruppe A			Veggruppe B		
	Akselavstand i meter	Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast	–	11	9	9	11	9	9
Aksellast	Drivaksel	12 ¹	9	9	12 ¹	9	9
Boggilast	1,30–1,79 ²	21 ¹	16	16	20 ¹	14	14
Boggilast	1,20–1,29	20	16	16	19	14	14
Trippelboggilast	1,30–1,79	26 ¹	22	19	24 ¹	19	16
Trippelboggilast	1,20–1,29 ³	24	22	19	22	19	16
Trippelboggilast	Under 1,20 ³	22	20	17	20	17	14

1 12 tonn kun på én aksel.
2 Begge avstander.
3 En eller begge avstander.

Fig 1 tabell a i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–8 nr. 3.

2.2.7 Nærmere om vilkår som gjelder for kjøring etter § 5–13.

§ 5–13 angir vilkår for transporten i nr. 2, 3 og 5. I bestemmelsen nr. 2 gis generelle vilkår for kjøring med overskridelser av aksellaster som kjøring i maks hastighet 60 km/t, krav om frakobling av tilhenger for vogntog, krav om minimum 20 % av totalvekt på styrende aksel m.m. Videre har bestemmelsen i bokstav b og c maksimale aksellaster på veg og bro.

Nr. 3 har krav til maksimal lengder for bergingsbilen og havaristens totale lengde samt krav til skilting av «lang transport» samt krav til ledsagerkjøretøy ved store lengder. Nr. 5 setter krav til ledsagerbil med varsellykt og skilting ved kjøring med brede transporter.

3 Oversikt over antall slep som utføres årlig

For å få en oversikt over omfanget av kjøring etter bilbergingsbestemmelsen § 5–13 har Vegdirektoratet innhentet tall fra bergingsbransjen. Disse tallene tilsier at det utføres ca. 20 000 berginger av havarister med vekt over 5 tonn årlig. 45 % av disse repareres på stedet og medfører at den ikke må slepes av bergingsbil. Dette tilsier at det utføres ca. 11 000 slep av større kjøretøy i Norge årlig. Disse er fordelt på følgende måte:

- 17 %, ca. 1 900 slep, der havaristen veier under 10 tonn.
- 65 %, ca. 7 150 slep, der havaristen veier mellom 10 og 26 tonn.
- 18 %, ca. 1 950 slep, der havaristen veier over 26 tonn.

Det er ikke tilgjengelig statistikk på hvor mange av de totale slepene som går mellom havaristed til verksted eller omlastingsplass, men det anslås fra bransjen at dette er mellom

80 og 90 % av slepene. For disse slepene vil nåværende § 5–13 være dekkende, med unntak av de lengste, dobbeltleddede leddbussene. Dette er slep som kan komme opp i 37 meters lengde.²

I tenkt tilfelle vil man da sitte igjen med ca. 1 500 slep med bergingsbil per år som ikke er berging til omlastingsplass eller verksted som kan utbedre feilen. Dette er fortsatt helt nødvendige forflytninger av havaristen som må løses på best mulig vis. Det følger av dagens § 5–13 at det da må søkes dispensasjon for disse 1 500 slepene med bergingsbil.

Det dreier seg altså om ca. 1 500 slep årlig som per i dag er søknadspliktig for dispensasjon da disse anses å falle utenfor kjerneområdet for bilberging dvs. transport av havarist fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass eller verksted som kan reparere feilen.

Ved å tillate forflytning av havarist med lengde inntil 25 meter, bredde inntil 3,25 meter og vektorer inntil § 5–8 nr. 3 uten dispensasjon, antas antall søknadspliktige slep redusert betydelig.

4 Behov for forskriftsendring og avgrensning mot krav til løyve

4.1 Uklart anvendelsesområde for § 5–13

§ 5–13 er en særbestemmelse i bruksforskriften som gjelder unikt for bilberging og regulerer hvilken kjøring som kan skje ved overskridelser av normale vektorer og dimensjoner etter § 5–4 og veglister gitt i henhold til § 5–3 nr. 2 bokstav a, både med og uten dispensasjon, og på hvilke vilkår slik kjøring kan skje. Bestemmelsen har overskriften «Bruk av bergingsbil», noe som kan gi et feilaktig inntrykk av at den er ment å regulere all bruk av bergingsbil. Bestemmelsen er imidlertid plassert i kapittel 5 om vektorer og dimensjoner, og er først og fremst ment å være en unntaksregel som innebærer at man ved berging av havarert kjøretøy skal kunne overskride de normale vektorer og dimensjoner, uten å måtte søke om dispensasjon hver gang. Bestemmelsen er ikke ment å regulere selve bruken av bergingsbil på noen annen måte, herunder for eksempel tilkoblingen mellom havarert kjøretøy og bergingsbilen selv om overskriften alene kan gi inntrykk av dette.

Vilkårene i § 5–13 nr. 2, 3 og 5 gjelder derfor først hvis man ønsker å benytte seg av muligheten etter nr. 1 til å overskride de vektorer og dimensjoner som er tillatt etter § 5–4 og veglister gitt i henhold til § 5–3 nr. 2 bokstav a. Hvis berging av havarert kjøretøy kan gjennomføres i tråd med det som er tillatt etter § 5–4 og veglister gitt i henhold til § 5–3 nr. 2 bokstav a, får § 5–13 ingen som helst anvendelse.

Det betyr imidlertid ikke at slik bruk av bergingsbil kan foregå helt uten andre begrensninger. Dette vil også reguleres av andre bestemmelser gitt i eller i medhold av

² Disse leddbussene brukes for tiden kun ett sted i landet, Trondheim, på bakgrunn av dispensasjon fra Vegdirektoratet. Det er laget et eget opplegg for berging av disse bussene ved havari.

vegtrafikkloven. Fører av kjøretøy vil for eksempel alltid ha en plikt til å avpasse farten etter vegtrafikkloven § 6, selv om det ikke vil være et særskilt krav til å følge en bestemt makshastighet.

4.2 Innspill fra utekontrollen og bilbergingsbransjen

Vegdirektoratet har blant annet på bakgrunn av avgjørelser i klagesaker og innspill fra utekontrollen i Statens vegvesen og bilbergingsbransjen erfart at det er usikkerhet knyttet til hva som skal anses som berging av havarert kjøretøy og hva som er et mer ordinært transportoppdrag.

Vurderingen er avgjørende for om kjøringen kan skje på vilkårene i § 5–13 eller om transporten er dispensasjonspliktig. En utfordring for kontrollmyndigheten er å bedømme hva slags transport det er snakk om da man ikke har konkrete, faktiske holdepunkter for å vurdere det enkelte tilfelle. Det kan altså være vanskelig å vurdere om transporten som kontrolleres er «nødvendig» transport til nærmeste verksted som kan reparere feilen, eller om det skulle vært utstedt en dispensasjon for transporten.

Et annet forhold som skaper usikkerhet er hva havaristen i slepet bak bergingsbilen skal defineres som. Bruksforskriften kapittel 5 har begrensninger i tillatte vekter og dimensjoner på kjøretøy som er definert og listet opp i § 5–2. Slep av havarert kjøretøy kan foregå i ulike varianter, og det pekes særlig på at kjøretøy i opphengt slep (brille/løftearm) ikke umiddelbart kan sammenlignes med en tilhenger og dermed ikke kan plasseres i regelverket. Problemet gjør seg særlig gjeldende når man skal måle lengden på kjøretøykombinasjonen bergingsbil og havarist for å finne hvilke krav til kjøringen som skal stilles (jf. vilkårene i § 5–13 nr. 2, 3 og 5) og om transporten er dispensasjonspliktig eller ikke.

Spørsmålet er om kombinasjonen av bergingsbilen og det havarerte kjøretøyet skal anses som en enkelt motorvogn, eller en motorvogn som trekker tilhenger. Dersom det anses som en motorvogn som trekker tilhenger, blir et kjøretøyteknisk spørsmål hva slags tilhenger det kan sammenliknes med. Dette vil igjen ha betydning for hvilke vekter og dimensjoner man kan kjøre med i henhold til § 5–4. For eksempel vil en enkelt motorvogn bare kunne ha en maksimal lengde på 12 meter, mens en motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn kan ha en maksimal lengde på 19,50 meter. I noen tilfeller er havaristen også skadet på en slik måte at det ikke er mulig å tilkoble bremsen. Man har da potensielt å gjøre med en lang og tung kjøretøykombinasjon hvor slepet kan være uten tilkoblede bremsen (ubremset slep). Det kan være gode grunner til at slike transporter bør være underlagt krav til særlig dispensasjon.

Bergingsbransjen på sin side viser blant annet til at langt flere transporter kan utføres med bergingsbil uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. Det pekes på at bergingsbiler er tross alt spesialbygget for denne type slep, noe som tilsier at det bør kunne kjøres friere og uten krav til dispensasjon. Regelverket oppleves av bransjen som firkantet og skaper frustrasjon.

Bransjen viser videre til visse tilfeller hvor det ikke gis dispensasjon til transport med bergingsbil på grunn av for høye vekter. I mange av disse tilfellene er det en svært krevende jobb å få lastet havaristen opp på en spesialtransport i stedet for å bruke bergingsbil. Det vil kreve både kraner og bergingsbiler for lasting, og ikke minst godt trent personell. Dette er en plasskrevende aktivitet og den er også i mange tilfeller forbundet med en viss risiko for skade på både personell og materiell (mer-skade på havaristen). Bransjen har også kommet med eksempler der det gis avslag på dispensasjonssøknader for flytting av den samme havaristen både med bergingsbil og spesialtransport.

Man har altså i gjeldende regelverk en viss usikkerhet hos utekontrollen knyttet til hvordan transporten skal vurderes etter vilkårene i § 5-13 og om det foreligger krav til dispensasjon eller ikke. Bransjen på sin side mener at flere transporter kan utføres med bergingsbil uten at det går på bekostning av trafikksikkerheten. Videre melder bransjen om at dispensasjonspraksisen ikke fanger opp alle nødvendige transporter. Noen «faller mellom to stoler» slik at transporten ikke kan skje på en lovlig måte. Forslaget i dette høringsnotatet vil i hovedsak ta sikte på å definere klarere grenser for hvilke transporter som er underlagt vilkår i § 5-13 og hvilke transporter som er dispensasjonspliktige. Dette vil fjerne de skjønnsmessige og vanskelige vurderingene som må gjøres etter dagens bestemmelse. I forslaget tas det også sikte på å tillate flere transporter å kjøre uten krav til dispensasjon uten at det skal gå på bekostning av trafikksikkerheten.

4.3 Avgrensning mot krav til løyve

Bergingsbil som frakter et annet kjøretøy anses som godstransport etter yrkestransportlova § 5, og dersom et firma driver med bilberging vil det derfor i utgangspunktet være løyvepliktig transport. Yrkestransportforskriftens § 2 tredje ledd bokstav b) gjør likevel unntak fra dette utgangspunktet når det kommer til «berging av kjøretøy og fjerning av feilparkert kjøretøy utført med motorvogn spesielt konstruert for slik virksomhet». Selv om denne unntaksbestemmelsen også omhandler bilberging, så har bestemmelsen i bruksforskriften § 5-13 en annen ordlyd. Regelverket om løyve i yrkestransportforskriften skal ivareta helt andre hensyn enn regelverket om vekter og dimensjoner i bruksforskriftens kapittel 5, og det er derfor ikke en selvfølge at anvendelsesområdet skal være likt. Etter gjeldende rett vil unntaksbestemmelsen i bruksforskriftens § 5-13 ha et snevrere anvendelsesområde enn det som gjelder for løyveplikten.

Denne høringen vil avgrenses helt mot unntaksbestemmelsen i yrkestransportforskriften.

5 Regelverk i andre nordiske land

I våre naboland er særreglene om bilberging noe forskjellig regulert. Danmark er alene om å ha en egen forskrift som kun omhandler bruk av bergingsbil. I Norge har man en egen bestemmelse i forskrift om bruk av kjøretøy som omhandler bruk av bergingsbil. Sverige har på sin side inntatt unntak for bruk av bergingsbil i samme bestemmelse som unntak i forbindelse med vegvedlikehold, og Finland ikke har noen egen særbestemmelse for bruk av bergingsbil. Et felles trekk for de øvrige nordiske landene synes å være at dersom

bilbergingen overstiger de tillatte vekter og dimensjoner, vil transporten falle inn under de de respektive landenes bestemmelser for spesialtransport.

5.1 Danmark

Danske myndigheter informerer om at de har en egen forskrift for bruk av bergingsbil, som omfatter alle typer kjøretøy, også spesialtransporter. Reguleringen fremgår av «bekendtgørelsen om slæbning af køretøjer» BEK nr. 485 af 25/05/2016. Hvis det havarerte kjøretøyet er tungt, kreves det likevel ofte en dispensasjon til å slepe dette vekk, da vekten av bergingsbil og det havarerte kjøretøyet ikke må overstige 56 tonn. Hvis slepningen av det tunge kjøretøyet overskrider reglene om maksimal vekt og akseltrykk for bergingsbilen og /eller bergingsbilen og havaristen, må det innhentes tillatelse. Tillatelse gis etter lignende vilkår som gis ved dispensasjon for spesialtransporter.

Det opplyses videre fra danske myndigheter at det fra 1. juli 2016 ble innført en enklere og mindre tidkrevende metode for å klassifisere vekten av det totale kjøretøyet, slik at myndighetene kan gi dispensasjon raskere, og det skadede kjøretøyet kan fjernes slik at det ikke utgjør en fare eller ulempe på veien.

5.2 Sverige

I Sverige tillates overskridelser av lengdebegrensninger på 24 meter og 25,25 (modulvogntog). Unntaket fremgår av Trafikförordning (1998:1276) kap. 12 § 1 og gjelder under forutsetningen «om omständigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas». (Det er imidlertid ikke unntak fra *lokale* trafikkbestemmelser om lengde i forbindelse med bilberging). Unntaket fra lengdebegrensningen er relativt ny og trådte i kraft i 2016 etter påtrykk fra bransjeorganisasjonen, Sveriges Åkeriföretak (som tilsvarer Norges Lastebileier-Forbund). I Sverige er det ikke gitt unntak fra de normale vektbestemmelsene slik at det må søkes om dispensasjon ved overskridelser av vekt og bredde. Aktuelle dispensasjoner gjelder for høye aksel – og boggi vekter da en tungberger med lastebil eller buss i slep ofte har høye akselvekter (alminnelig tillatt vogntogvekt i Sverige er 64 tonn). Trafikverket opplyser at det er restriktiv praksis for å gi generelle dispensasjoner for slike vekter og at det sjelden forekommer slike søknader.

Trafikverket opplyser at det tidligere har vært en viss praksis med å gi generelle dispensasjoner på et begrenset vegnett og til utpekte lastebilsverksteder under forutsetning at det gjelder bilberging av havarert kjøretøy eller vogntog. Bilberging med vogntog i slep tillates til nærmeste sikre omlastingsplass, men tilhenger bør separeres fra trekkbil på sikker omlastingsplass for videre transport dersom det er mulig.

Det bemerkes at Trafikverket ikke anser disse dispensasjonsvedtakene som optimale og det at man enda ikke har funnet noen god løsning for hvordan dette bør reguleres i Sverige. Ansvar ligger alltid hos bilbergingsforetaket å søke om dispensasjon fra vekt – og breddebestemmelsene når situasjonen oppstår. Det antas likevel at det foreligger en del uregulert kjøring ved tyngre vekter (eller bredere) en tillatt når man er i en bilbergingssituasjon.

5.3 Finland

Finske myndigheter informerer om at de ikke har noen særbestemmelser for bruk av bergingsbil når det kommer til vektor og dimensjoner. Bruk av bergingsbil følger de alminnelige bestemmelsene om tungtransport slik at dersom transporten overstiger de generelle reglene om maksimalt tillatte vektor og dimensjoner (i skrivende stund på hhv. 76 tonn totalvekt og 34,5 meter lengde) i Vägtrafiklagen 729/2018, må transporten foregå etter de generelle reglene for spesialtransporter i lovens § 157 a, 158 og 159. Videre følger ytterlige og utførlige særbestemmelser for spesialtransporter i egen forskrift.³

5.4 Oppsummering og sammenlikning

Det er vanskelig å foreta noen direkte sammenlikning av regelverkene, ettersom det også er noen grunnleggende ulikheter. I Sverige og Finland tillates normaltransport med større totalvekt og lengde enn i Norge, slik at behov for særregulering først inntreffer ved større vektor og dimensjoner. De nordiske landene tillater generelt sett også at spesialtransport kan ha større vektor og dimensjoner enn i Norge. Bruk av bergingsbil kan derfor i større grad skje i henhold til de bestemmelsene som gjelder for øvrig spesialtransport, og det synes ikke å være det samme behovet for å ha særbestemmelser for bruk av bergingsbil.

6 Generelt om bruk av bergingsbil

En bergingsbil er spesielt konstruert for å håndtere havarerte kjøretøy, og består som regel av vinsjer, bergingsbom, slepeoppheng for havarerte kjøretøy og forankringsben/støtteben. Den kan også ha løfteinnretninger som for eksempel kran eller rotatorpåbygg. Det finnes også bergingsbiler som kan laste hele havaristen opp på eget flak, disse har også vinsjer, slepeoppheng og støtteben.

For at bergingsbilen skal kunne utføre berging av et havarert kjøretøy kreves det at det medbringes et bredt utvalg av forskjellig bergingsredskap, som for eksempel; Varslingsutstyr i forbindelse med arbeid på vei, personlig verneutstyr, lastsikringsutstyr, ekstra baklys for å feste på havarist ved slep, forskjellige adaptere for å koble de ulike havaristene til bergingsbilens slepeoppheng, hjulbrille for å løfte i havaristens hjul, slepestag for å stage det havarerte kjøretøyet, slanger for å fylle luft på havaristens luftbrems, stropper/kjettinger ol. for å feste vinsjtau til de ulike bergingsobjekter, utstyr for å rydde opp på et havaristed m.m.

³ [14.05.2020 TRAFICOM/420073/03.04.03.00/2019 – Vägtrafik – Myndigheternas föreskriftssamlingar – FINLEX®](#)

6.1 Nærmere om de ulike slepemetodene

Dagens bestemmelse i § 5–13 regulerer tillatte vekter og dimensjoner ved bruk av bergingsbil, men gir ingen teknisk beskrivelse av hvordan slep skal utføres. Valg av metode for slep av havarist må baseres på situasjonen «der og da». Den ansvarlige bilberger må vurdere havaristens tekniske tilstand, lengde, vekt, last, hvor nærmeste omlastingsplass eller verksted er, osv. Vegdirektoratet bemerker at vi ikke har til hensikt å regulere hvilke slepvarianter som skal benyttes i de ulike situasjonene, men vi vil for ordens skyld omtale de ulike varianter av slep av havarist med bergingsbil. Vegdirektoratet har i dette arbeidet hatt bistand fra bilbergingsbransjen som har gitt oss følgende beskrivelser om slep og de ulike variantene som fremgår i pkt. 6.1.1. mv.

6.1.1 Generelt om slep og valg av slepemetode

I de fleste tilfeller vil det være sikrest og best å slepe havaristen opphengt der havaristen er festet med adaptere eller hjulbrille til bergingsbilens slepeoppheng. I dette tilfelle overføres en del av vekten fra havaristens til bergingsbilens aksler. Bergingsbilens lastavhengige bremseventil vil da tilføre mer bremses til bergingsbilens bakre aksler. Det kan av forskjellige grunner (veldig ofte vekt) finnes tilfeller der det er best å slepe havaristen uten at noen av akslene løftes (rullende slep). Dette kan gjøres ved hjelp av triangelstag eller at havaristen festes med adaptere til bergingsbilens slepeoppheng. I disse tilfellene anbefales det sterkt å koble opp bremses på slepet. I noen tilfeller vil det være riktig og best å koble bremses på havaristen, i andre tilfeller vil det ikke være mulig på grunn av skader/defekter på havaristen. Noen ganger vil det også være forbundet med større risiko å koble til bremses, i stedet for å slepe havaristen ubremset. Det er forskjellige typer sikkerhetssystemer på de forskjellige bergingsbiler og havarister, og spesielt på glatt føre vil dette gi utslag. I de tilfeller havaristen er en tilhenger, er det ofte uproblematisk å koble bremses fra bergingsbilen, så lenge det ikke er defekter i bremsesystemet på havaristen. Derimot skaper det en del utfordringer når man kobler luftbremses fra bergingsbilen til en annen «lastebil». Det er også tilfeller der leverandører av lastebiler sier at dette ikke skal gjøres. Ved rullende slep uten bremses tilkoblet, må det utvises stor forsiktighet og hastigheten bør reduseres. Det er helt vanlig at det er tekniske mangler på havaristen, dette er normalt grunnen til at den må slepes med bergingsbil.

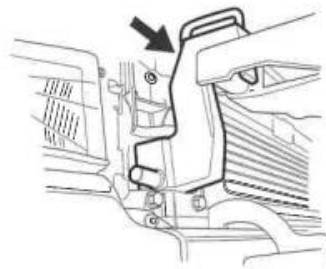
I en del tilfeller er det riktig å ikke velge bergingsbil for håndtering av havarerte kjøretøy. I de tilfellene hvor havaristens lengde, bredde, høyde og skadeomfang passer til for eksempel en spesialtransport vil det være riktig å velge en brønntralle, eller annet egnet utstyr for transport. Det er også utfordringer med denne type transport, spesielt høyde i tunneller og bakkeklaring til for eksempel av- og påkjøring av ferger. Utstikkende overheng uten underkjøringsvern kan også være en utfordring. Ofte er det en svært krevende jobb å få lastet havaristen opp på spesialtransport. Det vil i mange tilfeller kreve både kraner og bergingsbiler for lasting, og ikke minst godt trenet personell. Dette er en plasskrevende aktivitet og det er også i mange tilfeller forbundet med en viss risiko for skade på både personell og materiell. I disse tilfellene får ikke bilbergingsbestemmelsen anvendelse. Slike transporter foregår etter de generelle reglene for spesialtransporter i bruksforskriften

6.1.2 Opphengt slep

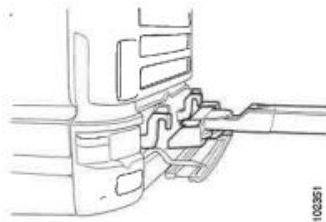
Opphengt slep utføres ved hjelp av slepeopphenget på en bergingsbil som er spesielt konstruert for å kunne slepe med seg havarerte kjøretøy. Man har en rekke forskjellige muligheter for å koble det havarerte kjøretøyet fast til bergingsbilen. Slike alternative tilkoblingsmuligheter er helt nødvendig siden årsaken til at kjøretøyet har havarert kan variere. Utformingen på de forskjellige havaristene varierer stort, både i størrelse og vekt. Noen kan losses for å redusere vekt. Andre har egenvekt på for eksempel foraksel som er helt opp mot det som er tillatt, og ikke er mulig losse. Det kan hende at festepunktene på havaristen er skadet etter kollisjon. Det kan også mangle deler av havaristen. Veldig ofte er havaristens drivlinje i orden, og da er det ikke nødvendig å løfte havaristens hjul opp fra bakken, noe som vil gi lavere akseltrykkbelastning på vegen. Busser har for eksempel sjelden en ramme i front som er sterk nok til å løfte i, men det kan finnes et punkt for å feste inn et slepestag. Dersom grunnen til havariet på bussen ikke ligger i drivlinjen, kan havaristen «rulle» med på egne hjul og slepes med slepestag. Alternativet vil stort sett være å løfte buss med hjulbrille i slepeoppheng. Bussenes store overheng skaper utfordringer ved opphengt slep, men er gjennomførbart med riktig valg av bergingsbil.

Berging

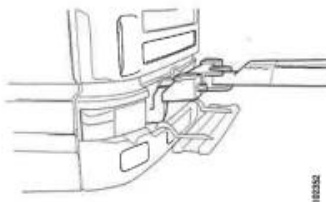
Festing av spesialverktøyet som brukes ved berging.



Bergingsbilen nærmer seg det kjøretøyet som skal berges.



Bergingsbilen og kjøretøyet som skal berges kobles sammen.



Kjøretøyet som skal berges løftes av bergingsbilen.

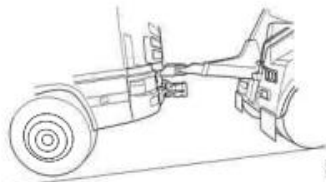


Fig 2 eksempel på slep opphengt i bergingsbilens slepeoppheng. Foto: Norsk Scania

Et problem med dagens § 5-13 er at det er uklart hvordan lengden på ekvipasjen (bergingsbil og havarist i opphengt slep) skal måles. Dersom bergingsbilen og havaristen anses som ett og samme kjøretøy vil det være i tråd med lengdebestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4 at maksimal lengde er 12 meter. Dette betyr at vilkårene i § 5-13 nr. 2 til 5 inntreffer allerede over 12 meter. Dersom man legger denne forståelsen til grunn vil de fleste transporter med havarist i opphengt slep anses som transporter som må kjøres på vilkårene i § 5-13. Dette fordi en ordinær N3 bergingsbil gjerne alene har lengde på 10-12 meter uten havarist i opphengt slep bak.

I forslaget legges det opp til at motorvogn i opphengt slep anses nærmest som en påhengsvogn. Ved at havaristen trekkes opp i bergingsbilens slepeoppheng, vil noe av havaristens vekt overføres vertikalt til bergingsbilens koplingspunkt. Dette er forenlig med prinsippet for vektoverføringen for påhengsvogner. Dette betyr at ekvipasjonen vil ha en konstruksjon som er tilnærmet det samme som gjelder for et vogntog (motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn). Maksimal tillatt lengde for ekvipasjonen, etter § 5-4 og der veglistene tillater det, er 19,50 meter.

6.1.3 Rullende slep

Slep av havarist kan også utføres ved rullende slep. Ved slike slep vil havaristen rulle på alle akslinger i motsetning til opphengt slep der en eller flere akslinger er opphengt. Slepet kan gjøres ved hjelp av slepestag som kommer i to hoved varianter:

i: Triangelstag, som også blir kalt trekantstag eller A-ramme.

Slep med triangelstag kan sikkerhetsmessig vurderes på lik linje med slep i bergingsbilens slepeoppheng der havaristen ruller på alle akslinger (ikke opphengt slep). Bremselengde og styrbarhet er tilnærmet likt som ved bruk av bergingsbilens slepeoppheng. Det er likevel noe større svingradius ved slep av havarist med triangelstag.

ii: Rett stag som er en enkel metallstang med et «øye» i hver ende.

Slep med rett stag krever at det havarerte kjøretøyet har en vognfører som styrer havaristen. Slep med enkelt stag må utføres med særlig forsiktighet i lav hastighet og bør unngås så langt det er mulig. I noen få situasjoner kan enkelt slepestag være riktig løsning. Bruk av enkelt slepestag vil ikke nødvendigvis kreve at det gjennomføres av en bergingsbil. Slike slep er regulert i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 4-1 og 4-2 om trekking av motorvogn og tilhenger. Her er det et klart krav om at den trukne motorvognen skal kunne bremses på forsvarlig måte.

Slep med rett stag krever altså en særlig forsiktighet i trafikken. Slep med triangelstag er en sikrere form for slep, men det må hensyntas at havaristens vekt vil kunne øke bremselengden særlig dersom slepet er ubremset. Dette er nærmere omtalt nedenfor under pkt. 7

6.1.4 Nærmere om kobling mellom havarist og bergingsbil

Statens vegvesen stiller ingen egne tekniske krav til koblingen mellom havarist og bergingsbil utover at kjøringen må være forsvarlig jf. vegtrafikkloven § 23 og overholde det generelle aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Krav til slepeanordninger er nærmere regulert av forskrift om maskiner («maskinforskriften») 20. mai 2009 nr. 544. Bruk av krav og løfteutstyr ligger under Arbeidstilsynet.

7 Trafikksikkerheten ved de foreslåtte endringene

Bergingsbilens bremsesystem er konstruert og beregnet for en «teknisk totalvekt» som vil være større enn de vektene som er maksimalt tillatt på norske veger. Fordelingen av vekten på bergingsbilen er det som påvirker de kjøretøytekniske forhold mest. En bergingsbil har ofte et problem med at den blir for tung bak og få problemer med kravet om 20 % av vekten på framaksel/framakslene. Hvis slepet er ubremset, som det ofte er, kan slepet ved oppbremsing skyve bergingsbilen rundt. Dette er særlig risikabelt på glatt føre.

Ved **rullende slep**, uten bremsesystem tilkoblet, må det utvises stor forsiktighet og hastigheten reduseres på grunn av at hele vekten av havaristen ruller uten bremsesystem og «dytter» på bergingsbilen som må bremse hele vekten alene uten at noe av akselvekten fra havaristen overføres til bergingsbilens akselvekter. Stopplengden øker, og derfor må hastigheten reduseres.

Ved **opphengt slep**, uten bremsesystem tilkoblet, vil også havaristen rulle uten bremsesystem og «dytte» på bergingsbilen som må bremse hele vekten alene. Ved opphengt slep er imidlertid noe av havaristen akselvekter overført til bergingsbilens akselvekter.

For å illustrere betydningen av vektfordelingen ved opphengt slep viser vi til eksempel med en 4-akslet bergingsbil med egenvekt på 26 tonn. Bremsene er konstruert og beregnet for 44 tonn totalvekt:

Før slepet (uten tilkoblet havarist):

- Bergingsbilens «egenvekt» på foraksler: 16 tonn
- Bergingsbilens «egenvekt» på bakaksler: 10 tonn
- Havaristens «egenvekt» på foraksel: 6 tonn
- Havaristens «egenvekt» på bakaksel: 4 tonn
- Aktuell totalvekt bergingsbil + slep = 36 tonn
- (med «egenvekt» i dette regnestykket menes den aktuelle vekten med det utstyr som er på kjøretøyet.)

Når havaristens foraksel løftes i bergingsbilens slepeoppheng vil vektfordelingen bli (ca.):

- Bergingsbilens aktuelle vekt på foraksler: 14 tonn
- Bergingsbilens aktuelle vekt på bakaksler: 18 tonn
- Havaristens aktuelle vekt på foraksel: 0 tonn
- Havaristens aktuelle vekt på bakaksel: 4 tonn (uten brems)
- Aktuell totalvekt bergingsbil + slep = 36 tonn

I dette eksempelet vil vekten på den ene akslingen som ikke har tilkoblet bremsesystem være 4 tonn, og 32 tonn vil være på bergingsbilens akslinger som har bremsesystem.

Vektene er uansett godt innenfor det bergingsbilens bremsesystem er konstruert for, og den vekten som i dette eksempelet ikke er bremset akselvekt, påvirker stopplengden i liten grad. Likevel er det en realitet at jo større vekter som er ubremset, desto lenger vil stopplengden bli. I praksis vil derfor stopplengden på et ubremset, opphengt slep være noe kortere enn på et ubremset, rullende slep fordi man har en del av vekten som hviler på bergingsbilens bakaksel og dermed mindre ubremset vekt som «dytter» på bergingsbilen.

Den økte stopplengden ved ubremset slep får også aktualitet i de slepene som er foreslått å kunne kjøre uten hensyn til § 5-13, dvs. de tilfellene hvor havaristen er «innenfor» de normale vektene i § 5-4 og veglistene. Ved at disse kan kjøre uten hensyn til vilkårene i § 5-13 vil de for eksempel ikke ha en hastighetsbegrensning utover den maksimalt lovlige hastigheten for lastebiler på 80 km/t. Slike slep vil også kunne kjøres uten begrensninger i avstand/kjørelengde som er regulert i gjeldende § 5-13 nr. 1.

Ved kjøring «innenfor» de normale vekter og dimensjoner i § 5-4 og veglistene er krav til sporing i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 1-5 ivaretatt både ved opphengt og rullende slep.

7.1 Vegtrafikkloven § 3 m.m.

Vegdirektoratet vil bemerke at bestemmelsene i bruksforskriften ikke alene ivaretar hensyn til trafiksikkerhet ved bilberging. Bestemmelsene i forskriften er kun en del av et samlet regelverk for vegtrafikken som ivaretar grunnregelen for all vegtrafikk, vegtrafikkloven § 3 om at *«[e]nhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»*

En annen bestemmelse som ivaretar aktsomhetspåbudet i vegtrafikkloven § 3 er forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene) § 13 hvor det i første pkt. fremgår at *«[k]jørende må kunne stanse på den vegstrekning som den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring.»*

Ovennevnte er eksempel på påbud som skal sikre enhver kjøring innenfor en trafiksikker ramme. Dette gjelder også for bergingsbiler med slep. Vegdirektoratet ønsker likevel be om innspill fra høringsinstansene om det bør settes eget krav til hastighetsbegrensning på de ubremsete slepene i endringsforslaget. Aktuell begrensning vil å så fall være 60 km/t som etter dagens bestemmelse i § 5-13 har innslagspunkt når bergingsbilens aksellast blir enten mer enn 2 tonn, – eller dens boggiakselast blir mer enn 4 tonn over det som er tillatt etter § 5-4 nr. 1.

7.2 Ulykker hvor bergingsbiler er involvert

Søk i Statens vegvesens ulykkesregister de siste 10 årene viser at det har vært 7 ulykker hvor bergingsbil har vært involvert i perioden 2010 –2021. Fire av ulykkene har skjedd når bergingsbilen har stått stille og vært under arbeid i en bilbergingssituasjon, hvorav én av

disse resulterte i alvorlige personskader på to fotgjengere. De resterende tre ulykkene resulterte i lette personskader hvorav én var utforkjøring med bergingsbil, én påkjørsel av bergingsbil bakfra under oppbremsing og stans. Den siste ulykken skjedde da et hjul falt av bilen som ble tauet og traff fronten på en personbil i motgående kjørefelt.

Med unntak av sistnevnte ulykke har det ikke vært noen alvorlige ulykker som er direkte relatert til kjøring med havarist i opphengt- eller rullende slep de siste 10 årene. Sistnevnte ulykke resulterte i lette skader på fører av personbilen i motgående kjørefelt.

Flesteparten av ulykkene hvor bergingsbil er involvert de siste 10 årene har altså skjedd når bergingsbilen har vært stillestående. Vegdirektoratet bemerker at i slike tilfeller skal bergingsoperasjonen være underlagt krav til arbeidsvarsling som fremgår av Vegnormal N301⁴ som er Statens vegvesens håndbok for arbeid på og ved veg.

Vegdirektoratet er også kjent med at det har vært to ulykker dette året i hhv. januar og august hvor bergingsbil var involvert. Ulykken i januar gjaldt kollisjon mellom to personbiler på brå oppbremsing som følge av bilberging i en glatt vegbane. Ulykken var ikke relatert til kjøring med havarist i opphengt- eller rullende slep. Det foreligger ingen offentlig rapport etter ulykken i august enda slik at vi ikke kan si noe nærmere om dette hendelsesforløpet i skrivende stund.

8 Nærmere om endringsforslaget

8.1 Innledende bemerkninger

På bakgrunn av de ovennevnte vurderingene, foreslår Vegdirektoratet å endre § 5–13 Bruk av bergingsbil. Bestemmelsen vil være sammensatt av nye bestemmelser som erstatter dagens § 5–13 nr. 1 og 4, og en videreføring av dagens nr. 2, 3 og 5 i noe justert rekkefølge.

Bestemmelsens overskrift foreslås endret fra «Bruk av bergingsbil» til «Forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil». Endringen er ikke ment å innebære noen realitetsendring, men signaliserer at bestemmelsen ikke dekker alle forhold som kan være aktuelle ved bruk av bergingsbil.

8.2 § 5–2 bokstav n

Bestemmelsen vil lyde

«Bergingsbil: motorvogn spesielt konstruert for hjelp ved bilhvari»

Bruksforskriftens kapittel 5 inneholder ikke noen definisjon bergingsbil. Vegdirektoratet har ikke erfaring med at dette skaper problemer i praksis, men vurderer det som hensiktsmessig å innføre en definisjon ettersom dette finnes i andre deler av vegtrafikklovgivningen. Det

⁴ [Statens vegvesen. N301:2021](#)

foreslås en ordlyd som tilsvarer definisjonen i formodning (EF) nr. 561 / 2006 artikkel 3 bokstav f), og den nye definisjonen i bruksforskriften skal tolkes i samsvar med denne.

8.3 § 5-13 nr. 1

Ny bestemmelse nr. 1 vil lyde

«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.»

Et av formålene med revisjonen av § 5-13 er å få etablert grenser for i hvilke tilfeller bestemmelsen kommer til anvendelse. Mye tyder på at det heller ikke ved den forrige endringen av bestemmelsen i § 5-13, var meningen at forflytning av kjøretøy innenfor normalbestemmelsene i § 5-4 skulle være omfattet. I etterkant har det oppstått uklarheter fordi § 5-4 eksplisitt omtaler motorvogn og tilhenger, og havarert motorvogn kjøretøyteknisk ikke er å anse som tilhenger. For å gjøre det klart at særbestemmelsene først inntreffer når vektor eller dimensjoner overskrider det som er tillatt i henhold til § 5-4, foreslår Vegdirektoratet å presisere dette innledningsvis i § 5-13.

Ettersom § 5-4 gir litt ulike vektregler avhengig av om tilhengeren er en slepvogn eller en påhengsvogn/semitrailer, foreslår vi å likestille bergingsbil med havarert kjøretøy i opphengt slep med motorvogn med påhengsvogn, og bergingsbil med havarert kjøretøy i rullende slep med motorvogn med slepvogn. Det havarerte kjøretøyet likestilles da med «tilhenger» med det antall aksler som det havarerte kjøretøyet har i bakken. En henvisning til § 5-4 har dessuten den fordelen at den også fanger opp kjøring på veger i lavere bruksklasser og lavere tillatt vogntoglengde som følger av veglistene.

Ett viktig forhold skal likevel påpekes. Presiseringen av at bestemmelsene i § 5-4 gjelder for tilsvarende, innebærer kun at de tillatte vektor og dimensjoner som gjelder for et slikt vogntog, også kan påberopes av bergingsbil som sleper havarert kjøretøy. Det havarerte kjøretøyet er imidlertid ikke å anse som tilhenger slik at vegtrafikklovgivningens øvrige bestemmelser om trekking av tilhenger mv. kommer ikke nødvendigvis til anvendelse. Dette forutsetter i så fall tilsvarende endringer i disse bestemmelsene.

8.4 § 5-13 nr. 2 bokstav a

§ 5-13 nr. 2 bokstav a, vil gi bestemmelsen som i dag står i nr. 4 om forflytning av havarert kjøretøy som står til hinder for annen trafikk.

«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 for veger i veggruppe IKKE.»

Bestemmelsen er likelydende dagens bestemmelse. Vegdirektoratet har vurdert om det er mulig å fjerne passusen om at adgangen til å forflytte havarert kjøretøy som står til hinder for annen trafikk, uavhengig av de øvrige begrensningene i § 5-13, ikke gjelder for veggruppe IKKE.

Veggruppe IKKE viser til veger som i veglister for spesialtransport er angitt som veggruppe IKKE. I henhold til definisjonen i § 5-2 bokstav h er dette «[v]eger som på grunn av kurvatur, fremkommelighet eller forhold knyttet til bruens bæreevne ikke egner seg for spesialtransport, hvor det må søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle». Dette viser igjen til veger hvor det ved overskridelse av de alminnelige vektor og dimensjoner som gitt i § 5-4 og veglistene, må søkes om dispensasjon med tidsbegrensning i henhold til § 5-9. Veger i veggruppe IKKE er dermed mindre egnet for lengre og tyngre transporter.

Selv om veggruppe IKKE i utgangspunktet indikerer at vegen ikke er egnet for spesialtransport med store dimensjoner, er vi blitt gjort oppmerksomme på at enkelte veger er plassert i veggruppe IKKE på grunn av bruer med svært lav bæreevne. Disse bør ikke passeres med større vektor enn angitt § 5-13. Vi har derfor valgt å beholde bestemmelsen med dagens ordlyd.

8.5 § 5-13 nr. 2 bokstav b og c

Forslagets § 5-13 nr. 2 bokstav b erstatter dagens § 5-13 nr. 1 om forflytning av havarert kjøretøy fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass, og om nødvendig videre til nærmeste verksted som kan utbedre feilen.

I tillegg til en videreføring av dagens bestemmelse, foreslår Vegdirektoratet en utvidelse av adgangen til å forflytte havarert kjøretøy etter parallell av bestemmelsene om dispensasjon uten tidsbegrensning for spesialtransport i bokstav c.

2. Følgende forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil kan finne sted uten dispensasjon:
 - a. ...
 - b. *Fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass og nærmeste verksted som kan utbedre feilen, kan forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil skje med de vektor og dimensjoner som angis i nr. 5*
 - 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 vektor og lengder som angis i nr. 5.*

Nr. 2 bokstav b tilsvarer hovedsakelig den første delen i dagens nr. 1, det vil si en adgang til å forflytte havarert kjøretøy ved hjelp av bergingsbil fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass og videre til nærmeste verksted som kan utbedre feilen, med de vektor og dimensjoner som fremgår av § 5-13.

Begrepene «havarert kjøretøy», «havaristed», «nærmeste sikre omlastingsplass» og «nærmeste verksted som kan utbedre feilen» er videreført fra dagens bestemmelse, men Vegdirektoratet vil knytte noen bemerkninger til hvordan disse begrepene er ment å skulle forstås, ettersom disse ikke er definert i kapittel 5.

Havarert kjøretøy

Det at et kjøretøy har havarert, er ment å innebære at kjøretøyet har blitt hindret i å komme seg videre fordi det har sluttet å fungere som det skal. Denne funksjonssvikten trenger ikke å være total, men det må være alvorlig nok til at det ikke enkelt kan utbedres på stedet eller at det ikke vil være forsvarlig å kjøre til nærmeste verksted for egen maskin. Ileggelse av et bruksforbud innebærer ikke i seg selv at kjøretøyet anses som havarert.

Havaristed

Havaristedet er stedet hvor kjøretøyet faktisk havarerte.

Nærmeste sikre omlastingsplass

En omlastningsplass vil være et område hvor det havarerte kjøretøyet kan omlastes. Det kan være omlasting i form av fjerning av last eller at tilhenger kobles fra vogntoget, eventuelt at det havarerte kjøretøyet settes igjen med sikte på videretransport. Omlastingsplassen skal være sikker i den forstand at selve omlasting må kunne foregå på en trygg måte. Hva som er en sikker omlastingsplass, vil derfor måtte vurderes i det enkelte tilfellet.

Nærmeste verksted som kan utbedre feilen

«Nærmeste verksted som kan utbedre feilen» ble i 2017 etter ønske fra næringen utvidet til å også kunne forstås som nærmeste *merke*verksted. Begrunnelsen var den gang at dagens kjøretøy er så teknologisk avanserte og har så mye elektronikk og systemer at det ofte kun er merkeverkstedene som har det nødvendige utstyret eller de nødvendige tillatelsene til å utbedre en rekke typer feil.

I diskusjon med næringen har det fremkommet at det er uheldig å knytte denne adgangen til merkeverksted. Dette både fordi det kan gi uheldige konkurransemessige fordeler, og fordi transportbedriftene eller deres forsikringsselskaper ofte har avtaler med spesifikke verksteder om utbedringer av forskjellige typer feil. Ettersom dette er vanskelig å beskrive konkret i bestemmelsen, anser Vegdirektoratet det som mest hensiktsmessig å beholde dagens formulering om «nærmeste verksted som kan utbedre feilen», da denne også dekker dette behovet.

Forslaget til bestemmelsen i bokstav b inneholder ikke krav om transporten må være «nødvendig» slik det fremgår i dagens bestemmelse. Nødvendighetskravet innbyr til en skjønnsmessig vurdering av om transporten fra omlastingsplass til verksted virkelig var en nødvendig del av bilbergingen. I vurderingen vektlegges objektive faktiske forhold som transportens nærhet i tid og sted til havariet. Erfaringer har imidlertid vist at det er vanskelig å trekke opp et generelt innslagspunkt etter hvor lang tid som må ha gått eller hvor langt slepet skal kjøres for å vurdere når transporten er «nødvendig». En bilberging kjennetegnes ofte med at det har skjedd en uforutsett hendelse (havari) og det er ofte vanskelig å

detaljplanlegge fra havaristed og ev videretransport fra omlastingsplass i forkant av bilbergingen før man vet nærmere hva som har skjedd med havaristen. Det er også vanskelig for kontrollmyndighetene å vurdere om enhver transport som kontrolleres på kontrollplass er «nødvendig» kjøring fra havaristed til nærmeste verksted. Vegdirektoratet har derfor valgt å ikke videreføre nødvendighetskravet i den foreslåtte bestemmelsen.

Bokstav b er ment å erstatte dagens bestemmelse i gjeldende nr. 1 om at det for transport til annet reparasjonssted kreves dispensasjon. På dette punktet har det som påpekt i punkt 4 oppstått en del uklarheter om i hvilke tilfeller det faktisk kreves dispensasjon. Videre har det fremkommet at i de tilfellene det søkes dispensasjon, vanligvis innvilges dispensasjon for de vektene som fremkommer i § 5–8, altså for dispensasjon uten tidsbegrensning og uten krav om følge over bruer. Vegdirektoratet foreslår derfor å erstatte bestemmelsen om krav om dispensasjon for transport til annet reparasjonssted, med en adgang til å utføre slike forflytninger uten dispensasjon innenfor de vektene som fremgår av § 5–8 i bokstav c. Med hensyn til hvilke dimensjoner som skal tillates, foreslår vi å tillate lengde inntil 25,00 meter, og bredde inntil 3,25 meter. Lengden tilsvarer tillatt lengde ved forflytning av havarert motorvogn unntatt buss og tilhenger unntatt semitrailer i dagens § 5–13 nr. 3. Vegdirektoratet mener derfor dette er et mer hensiktsmessig skjæringspunkt enn 22,00 meter, som er grensen for transport at udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning. Vurderinger fra Kjøretøy teknisk tilsier at en slik ekvipasje vil ha gode sporingsegenskaper. Bredde 3,25 m tilsvarer hva som tillates ved spesialtransport uten dispensasjon. Bestemmelsen vil også kreve at det havarerte kjøretøyet er tomt/uten last.

Parallellen til bestemmelsene om spesialtransport i bokstav c innebærer at adgangen vil gjelde for veger i veggruppe A og B. Adgangen vil gjelde på veger i veggruppe A og B, mens det for veger i veggruppe IKKE må søkes om dispensasjon. Systemet blir noenlunde tilsvarende som for spesialtransport – det kan kjøres med noe større vekter og dimensjoner på veger i veggruppe A og B uten dispensasjon, mens det på veggruppe IKKE må søkes om dispensasjon for overskridelse av vekter og dimensjoner som gitt i § 5–4.

8.6 § 5–13 nr. 3

§ 5–13 nr. 3 vil gi en egen dispensasjonsbestemmelse som gir adgang til å gi dispensasjon både for kjøring på veger i veggruppe IKKE, og for overskridelse av de vekter og dimensjoner som tillates i henhold til forslaget § 5–13 nr. 2 bokstav c. Dispensasjon vil kunne innvilges for vekter og dimensjoner som angitt i forslaget nr. 4, altså tilsvarende dagens § 5–13. Dermed unngår man å måtte benytte dagens bestemmelser om dispensasjon for spesialtransport, som ikke helt passer for forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil. Bestemmelsen er en “kan”-bestemmelse og i dette ligger det at dispensasjonsmyndigheten ikke har noen plikt til å innvilge dispensasjon. Videre tilligger det dispensasjonsmyndighetens skjønn for hvilke vekter og dimensjoner det skal innvilges, slik at dispensasjonsmyndigheten etter endringsforslaget har mulighet til å gi dispensasjon inntil de vektene og dimensjonene som angis i § 5–13 dersom det er hensiktsmessig. Dispensasjonsmyndigheten har altså etter endringen mulighet til å velge om dispensasjon skal gis for de vekter og dimensjoner som er angitt i reglene spesialtransport § 5–9 eller for

de vekter og dimensjoner som er angitt i den foreslåtte særbestemmelsen for bilberging § 5-13.

Per i dag er det noe uklart hvilke bestemmelser som gjelder for annen forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil enn mellom havaristed/omlastingsplass og verksted. Etter hva Vegdirektoratet har fått opplyst er det også noe varierende hvorvidt det blir innvilget dispensasjon for slike forflytninger med bergingsbil, eller om det kreves at det havarerte kjøretøyet plasseres på tilhenger. Vegdirektoratet foreslår å gjøre adgangen til å forflytte havarert kjøretøy med bergingsbil med de vekter og dimensjoner som fremgår av forslaget § 5-8 nr. 3 bokstav b, og adgangen til søke om dispensasjon for større vekter og dimensjoner, gjeldende tilsvarende for andre typer forflytninger.

Unntak for større vekter og dimensjoner enn det som fremgår av forslaget § 5-13 nr. 4, altså tilsvarende bestemmelsene i dagens § 5-13, må eventuelt gis med hjemmel i § 5-15 nr. 4, og vil som for andre unntak kreve at særlig tungtveiende grunner gjør seg gjeldende.

Det kan stilles spørsmål om hvorvidt det er hensiktsmessig og forsvarlig å gi adgang til å gi dispensasjon for vekter inntil det som angis i § 5-13, eller om videretransport alltid bør skje med tilhenger dersom vektene i §§ 5-8, eventuelt 5-9, vil overstiges ved bruk av bergingsbil.

Som beskrevet i pkt. 3 har havaristen totalvekt over 26 tonn i ca. 18 % av slepene. Bransjen opplyser om at i tilfellene hvor det vil være behov for dispensasjon for vekter ut over hva som følger av § 5-8 nr. 3, dreier det seg stort sett om motorvogner med to foraksler. Kjøretøy med egenvekt på foraksel/foraksler opp mot maksimal tillatt forakselvekt, kan gi aksellast opp mot grensen i § 5-13 ved oppheng i bergingsbil. Typiske eksempler er lastebiler med frontmontert kran, betongpumpebiler og mobilkraner og de aller tyngste bergingene som ikke vil være mulig å losse slik at man kommer innenfor vektene i § 5-8.

Forflytning av havarert kjøretøy med vekter i henhold til § 5-13 gjeldende nr. 2 bokstav b og foreslått nr. 4, kan allerede utføres uten dispensasjon mellom havaristed og nærmeste verksted som kan utbedre feilen jf. gjeldende nr. 1 og foreslått nr. 2 bokstav b. Spørsmålet er dermed kun hvorvidt det også skal være adgang til å gi dispensasjon for forflytning av havarert kjøretøy på andre etapper, typisk fra verksted til annet verksted. Vegdirektoratet antar at det i så fall dreier seg om et svært begrenset antall forflytninger. Bransjen selv anslår at de tyngste havaristene, som ikke er mulig å losse slik at de kommer innenfor vektene som angis i § 5-8, er i størrelsesordenen under 100 per år, men at dette også er kjøretøy det er lite egnet å laste på bergingstilhenger. Videre er bestemmelsen en «kan»-bestemmelse. Dette innebærer at dispensasjonsmyndigheten avgjør om det skal gis dispensasjon for forflytning med slike vekter, eller om forflytningen heller bør skje på tilhenger. Det vil være opp til dispensasjonsmyndigheten hvordan bestemmelsen skal praktiseres, men i tilfeller hvor den omsøkte strekningen ikke er egnet for trafikk med slike vekter vil det være naturlig å kreve at forflytningen skjer med tilhenger med vekter innenfor det som tillates for eksempel i henhold til § 5-9.

8.7 § 5–13 nr. 4 og 5

Forslagets § 5–13 nr. 4 og 5 tilsvarer dagens § 5–13 nr. 2, 3 og 5. Bestemmelsen angir tillatte vekter og dimensjoner for etappen fra havaristed til nærmeste verksted som kan utbedre feilen, og som det i henhold til forslaget § 5–13 nr. 3 kan gis dispensasjon til for forflytning videre til annet verksted eller andre typer forflytninger. Det gjøres ingen materielle endringer i bestemmelsene, men rekkefølgen på bestemmelsene er noe endret i forhold til dagens nr. 2, 3 og 5. Nr. 4 vil etter dette angi tillatte vekter og lengder, mens nr. 5 angir vilkårene for forflytning med hensyn til blant annet vekt på styrende aksler, frakobling av tilhenger, ledsagerbil og merking.

Når det gjelder kravet om frikobling av tilhenger ved berging av vogntog, er det nå presisert at dette ikke gjelder ved berging av semitrailer der det ikke er mulig å koble semitraileren fra trekkbilen uten å påføre materielle skader eller skader på vegen. Dette gjelder de tilfellene der belastningene på konstruksjonen blir for store ved å overta vekten fra svingskive til tilhengerens støtteben. Tilhengerne er ikke beregnet for dette, og de vil kunne deformeres. Samtidig blir det svært stor punktbelastning der støttebena treffer vegen og dette vil også kunne skade underlaget.

9 Forslaget

Forslag til endringsforskrift er som følger:

§ 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:
 - a. 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.
 - b. 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.

c. Minst 20 % av bergingsbilens aktuelle totalvekt må hvile på styrende hjul.

d. Tillatelse til overskridelse gjelder ikke på veg eller bru hvor skiltet vektbegrensning er innført.

e. Under transport etter denne paragraf skal bergingsbilen ha minst én varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.

f. 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.

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.

10 Økonomiske og administrative konsekvenser

Vi kan ikke se at de forslåtte endringene kan ha vesentlige negative konsekvenser av administrativ eller økonomisk art. Den foreslåtte bestemmelsen vil imidlertid kunne lette arbeidet både for det offentlige og bergingsselskapene, ved at man i de fleste tilfeller vil kunne unngå å måtte søke om dispensasjon der slik dispensasjon kreves etter gjeldende bestemmelser. Vegdirektoratet antar også at det vil være en viss besparelse å gjøre det enklere for kontrollmyndigheter å håndheve regelverket ved hjelp av klarere skillelinjer i endringsforslaget.

Et tallmessig estimat fra bergingsbransjen tilsier at ca. 50–60 % av de totalt 1500 slepene som ikke skjer mellom havaristed 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. Man sitter da igjen med ca. 750 slep i året som krever særskilt dispensasjon.

Ved å tillate at bergingsbil kan gjennomføre slep med lengde inntil 25,00 meter, og vekter inntil maksimalvektene i bruksforskriften § 5–8 slik det fremgår i endringsforslaget, kan sannsynligvis ca. 90 % av de resterende 750 slepene 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 dispensasjon.

Videre er Vegdirektoratet kjent med at mange bilbergere har gått til anskaffelse av spesialhengere og andre tilhengere som er egnede til bilbergingsformål og som oppfyller vilkåret i bruksforskriften § 5–8 nr. 2 bokstav a. Ved å gi mulighet for dispensasjoner for inntil vektene i § 5–13 (med unntak for de aller tyngste bilbergingssekvipasjene) er det en risiko for noe av behovet for disse tilhengerne bortfaller. Det er ikke et ønske at slike

tilhengere blir overflødige da Vegdirektoratet anser at mange av bilbergingene vil kunne gjøres på en sikrere og mer hensiktsmessig måte med slikt materiell. Etter det Vegdirektoratet kan se vil spesialhengerne likevel fortsatt være en aktuell ressurs for bilbergerne da mange av bergingene kan utføres sikrere og mer hensiktsmessig med en spesialhenger. Vegdirektoratet ber særlig høringsinstansene i bilbergingsbransjen om tilbakemelding hvorvidt de anser slike tilhengere fortsatt å ha en nyttefunksjon etter endringsforslaget.

Vegdirektoratet mener de foreslåtte endringene samlet vil utgjøre en betydelig besparelse både i kostnad og administrasjon for bergingsselskapene og det offentlige.

11 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **15. februar 2023**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Høringssvar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Myndighet og regelverk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **22/206606** dersom høringssvar sendes inn via e-post eller pr. post.

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