

VEDLEGG 1

Høringsnotat

**Forslag til endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av
kjøretøy §§ 1–4 og 5–5 nr. 6**

1 Bakgrunn for høringen

Samferdselsdepartementet ba i brev av 18. januar 2017 Vegdirektoratet om å oppnevne arbeidsgruppe med formål om å komme med tilrådninger til hvordan regelverket for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg bør utformes.

Arbeidet var en oppfølging av en tilsvarende arbeidsgruppe nedsatt i 2009 relatert til tematikken om landbruksmaskiner, og hvor man ikke ble enige om endringsforslag.

Arbeidsgruppen konkluderte arbeidet i november 2017, og leverte rapport med anbefalinger til Samferdselsdepartementet 1. desember 2017.

I rapporten foreslås endringer i dagens regelverk og praksis. De foreslåtte endringene går ut på å lempe gjeldende vilkår om vanlig bruk, og i hvilke tilfeller kjøring med tvillinghjul og brede dekk skal være tillatt ut fra landbruksmessige hensyn. Departementet viser her til at det ved praktisering må tas høyde for kjøring der det er behov for å avmontere redskap på traktor med brede dekk og tvillinghjul.

Videre tilrås det å lempe på påbudet om å ha med kjetting på traktor, slik at påbudet for traktor kun vil gjelde der det er forventet kjøring på veg som er snø- eller isdekket. Departementet vurderer tilrådingene som hensiktsmessige.

Arbeidsgruppen foreslår videre at avstandsbegrensning for kjøring med brede landbruksmaskiner settes til 50 km i luftlinje. Tilrådingen her representerer en utvidelse av den avstandsbegrensningen departementet har skissert. Departementet finner likevel på bakgrunn av redegjørelsen i rapporten at en avgrensning på 50 km. i luftlinje fremstår som en fornuftig avveining mellom trafikale hensyn, kontrollhensyn og landbruksnæringens behov for effektiv drift.

På bakgrunn av nevnte anbefalinger og konklusjoner har Samferdselsdepartementet i brev av 3. januar 2018 gitt Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide en høring med forslag til endringer i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften).

I tråd med dette sender Vegdirektoratet på høring forslag til endringer i forskrift av 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy §§ 5–5 nr. 6 og § 1–4 nr. 2 fjerde ledd (bruksforskriften).

2 Relevant regelverk

2.1 Vegtrafikkloven

§ 3. Grunnregler for trafikk

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.

Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved vegen

2.2. Forskrift om bruk av kjøretøy

§ 5-3. Bruk av offentlig veg, dispensasjoner

1. Kjøretøy og vogntog må ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon.

§ 5-4 nr. 5 Tillatt kjøretøybredde på offentlig veg

a. Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg er 2,55 meter hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.

§ 5-5 nr. 6 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg

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

§5-10 nr. 5. Særlige bestemmelser om transport av landbruksmaskiner

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av landbruksmaskin med større bredde enn angitt i § 5-5 nr. 6, men ikke for større bredde enn 4,10 meter, ved forflytning på kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen

§ 1-4 Hjul

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

2.3 Politisk vedtak som hjemmel for kjøring av traktor med bruk av tvillinghjul og brede dekk

Samferdselsdepartementets brev av 14. april 2009:

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

Pressemelding fra Samferdselsdepartementet 2. februar 2009:

Politisk beslutning om en ny midlertidig fortolkning av bestemmelsen om tillatt kjørelengde for landbruksmaskiner med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m. Det er inntil videre åpnet for å tillate kjøring inntil 34 km uten dispensasjon, uten at dette skal legge føringer for arbeidet i arbeidsgruppen som samtidig er oppnevnt.

3 Regelverk i andre nordiske land

Vegdirektoratet har henvendt seg til Danmark og Sverige for å få nærmere informasjon om og ev. hvilke spesielle regler de har for kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg.

3.1 Danmark

Gjeldende lover og regler finnes blant annet på retsinformationen.dk¹. I Danmark er det generelle utgangspunktet at det ikke tillates kjørt på offentlig veg med motorvogner som har en bredde utover 2,55 m. Det gjelder imidlertid spesielle regler for særlige typer kjøretøy. Det gjelder ingen begrensning for tillatt kjørestrekning for brede landbruksmaskiner i Danmark. Ved transport av avling, kjøring med motorredskap, eller kjøring med arbeids- eller tilhengerredskap til landbruks- eller vegarbeid kan bredden til kjøretøyet overstige 2,55 m. Kjøretøy med tilhenger kan likevel bare overstige en bredde på 3,30 m under kjøring mellom mark og avlsgård, mellom eiendommer som har redskaper i felleseie, eller mellom en maskinstasjon og dennes kunder. Det gjelder ingen øvre begrensning i forhold til bredden til disse kjøretøyene².

3.2 Sverige

Gjeldende regelverk om landbruksmaskiner står i Trafikförordningen³. I svensk rett tillates i utgangspunktet kjøring langs offentlig veg med motorvogner som har inntil 2,60 m bredde. Det er gjort unntak fra dette for blant annet redskaper som benyttes til jordbruksarbeid, kjøretøy som benyttes til transport av høy eller lignende, traktor med påmontert redskap eller utstyr, motorredskaper ved kjøring over kortere strekninger til eller fra en arbeidsplass eller til lignende formål. Det gjelder ingen begrensninger for hvor langt det kan kjøres med landbruksmaskiner over 2,60 m⁴.

4 Forslag om å øke avstandsbegrensning for kjøring med brede landbruksmaskiner fra 34 km langs veg til 50 km i luftlinje

Vegdirektoratet anbefaler å endre avstandsbegrensningen fra 34 km langs vegen til 50 km i luftlinje i bruksforskriften § 5-5 nr. 6.

¹ <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=185300#id32e822ab-d6ed-4e0c-8732-64a4cb1e25bf>

² I Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk § 4, <https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=185300#idccbdec99-bc86-430f-b8df-597d3ff87d49>

³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276

⁴ Trafikförordningen § 15, https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276

4.1 Dagens regelverk

For kjøring på offentlig veg er utgangspunktet at det ikke er tillatt med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon. Den alminnelige tillatte kjøretøybredden på offentlig veg er 2,55 meter, hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i veglister, ifølge § 5-4 nr. 5 bokstav a.

For landbruksmaskiner med større bredde enn 2,55 meter er det gjort et unntak i § 5-5 nr. 6: «*Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter*». Kortere vegstrekninger er av Samferdselsdepartementet blitt fastlagt til 34 km målt langs vegen.

Denne avstandsbegrensningen foreslås endret til 50 km i luftlinje.

4.2 Bakgrunnen for ønsket om lengre kjøreavstand

Hensikten med unntaksbestemmelsen i § 5-5 nr. 6 har vært å tilrettelegge for vanlig utnyttelse og bruk av landbruksmaskiner på gården, og samtidig regulere forflytningen fra gården på en trafikksikker måte.

Strukturrasjonaliseringen i landbruket gjør at dagens avstandsbegrensning ikke lenger er formålstjenlig. Bøndene har behov for å kjøre mer enn 34 km på offentlig veg.

Kjøreavstanden foreslås nå økt for å avhjelpe bøndene med større avstander mellom jordene. Ved å endre målingen fra langs vegen til måling i luftlinje åpner man for en lengre kjørestand. I områder der vegene er rette og terrenget flatt vil endringen ikke gi så store utslag, men i deler av landet med mange daler og fjordarmer vil endringen være av stor betydning. En radius på 50 km i luftlinje kan medføre en faktisk kjørestrekning tilsvarende 100 km eller mer. En slik tilnærming vil ivareta bondens behov for kjøring på vegen. Ordlyden i § 5-5 nr. 6 har ikke en klar avstandsangivelse, men viser til «kortere vegstrekninger». Dette har gjennom praksis blitt tolket til 34 km. En tydelig angivelse av kjøreavstand i forskriften vil gi en klar og ensartet kontrollpraksis.

Mandatet fra Samferdselsdepartementet gjaldt opprinnelig forskriftsfesting av gjeldende praksis om tillatt kjøreavstand på 34 km. Dette ble modifisert underveis i arbeidet på grunn av bransjens behov for å kjøre lengre avstander langs vegen. Arbeidsgruppen har derfor hatt en bred tilnærming til oppdraget, og et forslag om fri kjøreavstand for landbruksmaskiner har vært drøftet. Bransjen ønsket i utgangspunktet ingen avstandsbegrensning, men en samlet arbeidsgruppe, herunder bransjen, har valgt likevel å fremme et forslag med en avstandsbegrensning med hensyn til trafikksikkerheten.

4.3 Trafikksikkerhetsvurderinger

Det er en del trafikksikkerhetsmessige utfordringer forbundet med forflytning av brede landbruksmaskiner lang vegen. Trafikksikkerhetsseksjonen i Vegdirektoratet trekker frem

landbruksmaskinenes hastighet, blindsoner, kjøretøyegenskaper og treffpunkter som særlig utfordrende for trafikksikkerheten.

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

I forlengelsen av dette stiller trafikksikkerhetsseksjonen spørsmål om kjøreegenskapene til en traktor er forenlig med vegnettet vi har. I motsetning til andre kjøretøy er traktorer primært konstruert for å kjøre på jorder, ikke på vegen. Særlig vegkurvatur, vegbredder, siktsoner og fartsgrenser vil kunne være problematiske.

På mange steder i landet er vegene smale, svingete og uoversiktlige. På slike veger vil kjøring med brede landbruksmaskiner utgjøre en trafikksikkerhetsrisiko, på grunn av fare for møteulykker, risikable forbikjøringer og begrensede muligheter for fører av landbruksmaskin til å slippe frem andre trafikanter. I andre deler av landet kan problemet være ikke vegstandarden, men at avstanden mellom de steder landbruksmaskinene benyttes er store.

Det er derfor klart at den norske vegstandarden ikke alltid er tilpasset kjøring med særlig bred transport. Fra et trafikksikkerhetsperspektiv tillater vegstandarden dermed ikke alltid kjøring over ubegrensede avstander. At infrastrukturen ikke er beregnet for transporter og kjøretøy over en gitt bredde, gjenspeiles også i at spesialtransporter allerede ved bredder over 2,60 m er underlagt en rekke begrensninger. For det første er de, gjennom klassifisering av vegnettet i veggrupper, avskåret fra å trafikkere vanskelige veger uten dispensasjon. For det andre er slike transporter, allerede når bredden overstiger 2,60 m, underlagt begrensninger i blant annet når på døgnet kjøring er tillatt. Ved bredde over 3,00 m skal transporten også ha ledsagerbil.

Disse begrensningene gjelder ikke kjøring med brede landbruksmaskiner. Da er det til gjengjeld desto viktigere å sette en grense for hvor lange avstander de tillates å kjøre.

Begrunnelsen for avstandsbegrensningen er hensynet til trafikksikkerhet og fremkommelighet. At det har blitt åpnet for kjøring med brede landbruksmaskiner uten dispensasjon og ordinære betingelser, har blitt akseptert ved at det har blitt satt en begrensning når det gjelder kjørelengden på det offentlig vegnettet. Et forslag om å heve kjørelengden vil ifølge Vegdirektoratet ivareta trafikksikkerheten, samtidig som næringens interesse i forflytningen av landbruksmaskiner vil bli tilgodesett i større grad enn før.

4.4 Utfordringer som ikke løses ved forslaget eksistere

Startpunktet for hvor avstanden skal beregnes fra er gårdstunet på hovedgården. Dette står ikke direkte i ordlyden i dagens bestemmelse, men følger av praksis tilhørende bestemmelsen.

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

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

4.5 Dispensasjon for maskiner med bredde 3,50 til 4,10 m

Bransjen har også bedt om en tilsvarende endring i § 5–10 nr. 5, som regulerer dispensasjon med tidsbegrensning til landbruksmaskiner med bredde mellom 3,50 og 4,10 m.

Vegdirektoratet foreslår ikke å endre ordlyden i denne bestemmelsen. § 5–10 nr. 5 vil dermed fortsatt angi at det kan gis dispensasjon for «forflytning på kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen». «Vanlig bruk» vil få samme innhold som presisert i § 5–5 nr. 6. Det er imidlertid ikke ønskelig å binde dispensasjonsmyndigheten til at dispensasjon skal gis for den samme avstanden. Dette vil fjerne dispensasjonsmyndighetens adgang til å foreta en konkret vurdering av hvilken avstand det kan og bør gis dispensasjon for. Dispensasjonsmyndigheten vil ha *adgang til* å gi dispensasjon for avstander inntil 50 km målt i luftlinje, men ingen plikt. For særlig brede transportere er det fast praksis å begrense avstanden som skal kjøres på veg til så kort som mulig. Sett hen til landbruksredskapenes egenskaper når de kjører «på egne hjul» kontra annen spesialtransport som foretas på tilhengere egnet for formålet, er det ekstra viktig at dispensasjonsmyndigheten kan foreta en konkret vurdering. Dette gjelder selv om det ved dispensasjon kan knyttes vilkår til gjennomføring av forflytningen.

4.6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringsforslaget legger til rette for mer kjøring med landbruksmaskiner langs vegen. En gjennomgang og oppdatering av regelverket for transport av landbruksmaskiner på offentlig veg må følges opp av ulike tiltak og satsinger der en opplyser om regelverket og bygger kunnskap om dette blant de som bruker maskinene og blant maskinforhandlerne. Det er spesielt viktig med en innsats for å bedre kunnskap og praktisering av merkingsreglene i bruksforskriften § 3–4.

For å ivareta trafikksikkerheten ønsker Norges Bondelag å ta ansvar for å sørge for bedre og riktig merking blant næringen. Det er landbruksnæringen som skal ta ansvar for dette opplysningsarbeidet, men det skal koordineres med Vegdirektoratet for å sikre mest mulig

korrekt, enhetlig og oppdatert informasjon ut til målgruppene. Vegdirektoratet skal bistå i opplysningen av regelverket gjennom sine kanaler. Dette vil kreve mer administrasjon enn ved ordinære høringer. Arbeidet tilknyttet til dette er imidlertid lite.

Utover det ser ikke Vegdirektoratet at forslaget vil føre til noen økonomiske eller administrative konsekvenser.

5 Forslag om å lempe gjeldende vilkår om vanlig bruk

Vegdirektoratet foreslår å endre regelen i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 6 slik at det skal være tillatt med nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l. Videre foreslår man å utvide vilkåret slik at også landbruksentreprenører skal være omfattet av unntaket.

5.1 Dagens regelverk

Adgangen til å kjøre landbruksmaskiner på offentlig veg er knyttet opp mot det som anses som «vanlig bruk» innenfor alminnelig gårdsdrift ifølge forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 6, «Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter».

Dette utgjør en begrensning i unntakets anvendelsesområdet. Det er ikke meningen at traktorer påmontert redskap som gjør at kjøretøyet får en bredde over 2,55 meter, skal brukes til annet enn landbruksrelatert arbeid. For eksempel er transport av poteter i lastekasse ikke ment å være omfattet av bestemmelsen, da dette blir å anse som rent transportmiddel langs offentlig veg.

5.2 Bakgrunnen for ønsket om å lempe vilkåret om vanlig bruk

De senere årene har behovet for å fastlegge rammene for hva som omfattes av vilkåret meldt seg. Det har vært eksempler på at kjøring til og fra verksted har vært stanset av utekontrollen i Statens vegvesen, eller at bønder har ønsket å kjøre landbruksmaskiner i forbindelse med kjøp og salg av redskaper. Av hensyn til en effektiv kontroll, men også av hensynet til næringen, er det viktig at rammene for unntaket er klare og ensartede i hele landet.

Samferdselsdepartementet har derfor bedt om at det innenfor avstandsbegrensningen skal være tillatt med nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted eller lignende.

I mandatet fra Samferdselsdepartementet er arbeidsgruppen også blitt bedt om å presisere innholdet i vilkåret om «vanlig bruk», basert på gjeldende betraktninger av hva som regnes som ledd i alminnelig gårdsdrift.

5.3 Nærmere om landbruksentreprenører

Bransjen anser landbruksentreprenører som en del av vilkåret om «vanlig bruk», mens Statens vegvesen i 2009- rapporten mente at det ikke har vært hensikten at de som driver med landbruksentreprenørvirksomhet skal ha adgang til å kjøre på offentlig veg med bredere landbruksmaskin enn den alminnelige tillatte bredden på 2,55 meter.

En landbruksentreprenør er en person eller en virksomhet som utfører arbeid med landbruksmaskin mot vederlag i landbruket. Innenfor landbruksvirksomhet betegnes dette som ofte som leiekjøring. I tillegg til entreprenørvirksomheter, utfører ofte bønder leiekjøring for andre som tilleggsinntekt.

Denne typen kjøring har man tenkt at etter dagens regelverk faller inn under de samme bestemmelser som annen type entreprenørvirksomhet, hvor det er krav til at store maskiner skal fraktes på spesielt egnete tilhengere, og at andre trafikanter skal varsles når det blir kjørt med denne typer maskiner langs vegen.

Begrunnelsen for at denne typen kjøring nå foreslås omfattet av vilkåret om «vanlig bruk» er økonomiske hensyn. Leiekjøring har eksistert i mange år, og er i dag en forutsetning for en kostnadseffektiv drift av landbruket. Kjøring med landbruksmaskiner er i stor grad sesongbasert, og man anser det som kostnadseffektivt og miljøriktig å leie eller leiekjøre med en landbruksmaskin som skal brukes noen ganger i året fremfor innkjøp kun til eget bruk.

Dette er vanlig for gårdsbruk av alle størrelser i alle deler av landet, dog med visse variasjoner knyttet til geografi og produksjon.

5.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget legger til rette for en mer rasjonell og kostnadseffektiv drift i landbruket. I tillegg vil det gi reduserte transportkostnader for bøndene ved at maskinene ikke må forflyttes som spesialtransport. Størrelsen på besparelsene er imidlertid vanskelig å anslå. Ut over dette, ser ikke Vegdirektoratet at forslaget vil ha noen nevneverdige administrative eller økonomiske konsekvenser.

6 Forslag om å regulere når kjøring med tvillinghjul, brede dekk og beltehjul er tillatt i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 6

Vegdirektoratet foreslår at det utfra landbruksmessige hensyn bør lempes på de begrensinger som gjelder i adgangen til å kjøre med brede dekk, slik at det ikke lenger er et krav om å ha påmontert utstyr for å benytte brede dekk eller tvillinghjul på offentlig veg. Videre foreslår vi å regulere beltehjul på tilsvarende måte.

6.1 Dagens regelverk og praksis

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

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

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

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

Behovet for en adgang til å kjøre på offentlig veg med tvillinghjul og brede dekk var begrunnet på tilsvarende måte som for landbruksmaskiner. Strukturrasjonaliseringen i landbruket nødvendiggjorde kjøring mellom jordbruksarealer innenfor samme gårdsbruk, og den midlertidige beslutningen skulle gjelde inntil arbeidsgruppen fikk vurdert en regulering 16 av dette i bruksforskriften. Da arbeidsgruppen ikke kom til noen enighet, ble den midlertidige beslutningen stående uendret frem til i dag.

Denne praksisen foreslås endret og forskriftsfestet som en regel om at brede dekk og tvillinghjul på traktor likestilles med traktor påmontert annet utstyr. På denne måten vil man kunne kjøre på offentlig veg, uten et krav om påmontert redskap til enhver tid. Dette samme vil gjelde for beltehjul på traktor.

6.2 Bakgrunnen for endringene

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

En bonde som kjører traktor med brede dekk til jorde med påmontert harve, kan ikke uten videre kjøre traktoren tilbake for å hente et annet utstyr. Bonden må her koble på redskapen for å kjøre tilbake og bytte den, eller at bonden skifter til ordinære dekk før traktoren kjøres på vegen. De praktiske ulempene dette medfører gjør at regelen bør justeres.

6.3 Nærmere om tvillinghjul, brede dekk og gummibelter

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

agronomiske hensyn. Ved mye kjøring langs veg er slike dekk på ingen måte hensiktsmessige.

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

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

De senere årene er det også blitt utviklet maskiner hvor gummibelter benyttes i stedet for hjul på en eller flere akslinger. Beltene er tilpasset å kunne kjøres både på jordet og langs veg. En begrunnelse for dette er at beltene kan ha en vesentlig lengre kontaktflate med bakken enn hjul, og på den måten øke bæreflaten uten å ha så stor bredde. Dette er en kostbar løsning, og derfor mest aktuelt på maskiner som fra før er så store at totalbredden kan komme over 2,55 meter.

6.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Foreslåtte endringer gjenspeiler dagens praksis, og vil ikke føre til noen administrative eller økonomiske konsekvenser.

7. Forslag til forskriftstekst i § 5-5 nr. 6 om kjøreavstand, vanlig bruk og brede dekk m.m.

Arbeidsgruppen diskuterte flere forskjellige måter å angi kravene og vilkårene som beskrives i de foregående punktene. Siden arbeidsgruppen ikke kom til enighet, og enkelte deltakere i etterkant har spilt inn forslag, beskrives derfor tre forskjellige forskriftstekster med tilhørende begrunnelser, samt Vegdirektoratet anbefalinger.

Alternativ 1:

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

Med vanlig bruk mener man nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted eller lignende. Vanlig bruk omfatter også forflytning som skjer som ledd i landbruksentreprenørvirksomhet.

For kjøring mellom jordbruksarealer gjelder § 5-5 nr. 6 første setning også for traktor påmontert tvillinghjul, brede dekk eller beltehjul.

Med unntak av bransjen, ved Norges bondelag og Norsk landbruksrådgiving, har arbeidsgruppen kommet frem til alternativ 1 som et passende forslag til ny § 5-5 nr. 6.

Kravet om at kjøringen skal være nødvendig, innebærer at en viss grad av skjønn må benyttes i kontrollsituasjoner. Vi mener likevel at et slikt krav er viktig å ha i forskriften, særlig fordi vi nå forlenger avstanden som er tillatt å kjøre. Når det gjelder tillegget om «eller lignende», vil vi presisere at det her nødvendigvis må foretas en konkret vurdering i kontrollsituasjoner.

Alternativ 2:

Til forskjell fra Vegdirektoratet, ønsker bransjen å presisere startstedet i ordlyden til forskriftsbestemmelsen. Videre vil de skrive inn avgrensningen om at bestemmelsen ikke gjelder for kjøring av landbruksmaskiner i tilknytning til arbeid utenfor landbruket. Videre viser de til at det samme gjelder for landbruksmaskiner påmontert brede dekk, tvillinghjul og beltehjul. Norges Bondelag, Norsk Landbruksrådgiving m.fl. har oppfordret Vegdirektoratet til å vurdere en alternativ formulering, hvor meningsinnholdet skal være det samme.

I dette forslaget er det også synliggjort at kjøring med de ulike dekktypene gjelder uten begrensningen om mellom jordbruksarealer. På denne bakgrunn foreslås følgende ordlyd:

Landbruksmaskin med bredde inntil 3,50 meter tillates kjørt på offentlig veg innen en radius på 50 km målt i luftlinje. Dette gjelder fra der foretaket som eier, leaser eller leier kjøretøyet er hjemmehørende.

Dette gjelder dog ikke landbruksmaskin som regulært benyttes til arbeid utenom landbruket.

Dette gjelder også for landbruksmaskin påmontert tvillinghjul, breie dekk eller gummibelter, samt kjøring til og fra kjøps- og salgssted, og kjøring til og fra service.»

Vegdirektoratet anser forslaget som problematisk av flere grunner. Formuleringen «landbruksmaskin som regulært benyttes til arbeid utenom landbruket» er upresis, og kan ha to betydninger: 1) At landbruksmaskiner som regulert benyttes til arbeid utenfor landbruket ikke kan påberope seg § 5-5 nr. 6, eller 2) at landbruksmaskiner som regulert benyttes til arbeid utenfor landbruket, ikke er bundet av avstandsbegrensningen. Her kan det oppstå misforståelser, som i seg selv tilsier at formuleringen bør unngås.

Dersom bransjens formulering skal benyttes, mener vi første ledd må bli «Landbruksmaskin, med unntak av landbruksmaskin som regulært benyttes til arbeid utenom landbruket», tillates kjørt på offentlig veg med bredde inntil 3,50 m. Slik kjøring er tillatt innenfor en radius på 50 km, målt i luftlinje fra der foretaket som eier, leaser eller leier kjøretøyet er hjemhørende.»

Selv med en slik formulering blir det imidlertid svært vanskelig for utekontrollen å avgjøre om maskinen «regulært» benyttes til arbeid utenom landbruket. Hva maskinen benyttes til i den enkelte situasjonen er et langt mer håndfast kontrollkriterium.

Vegdirektoratet foreslår derfor en tredje alternativ formulering av ny § 5-5 nr. 6, hvor startstedet som bransjen vil ha med inngår i ordlyden, uten at frasene som kan skape utfordringer for utekontrollen inngår. Vi ber om høringsinstansenes tilbakemelding på de skisserte alternative formuleringene.

Alternativ 3:

Landbruksmaskin med bredde inntil 3,50 m tillates kjørt på offentlig veg innenfor en radius på 50 km målt i luftlinje fra der foretaket som eier, leaser eller leier kjøretøyet er hjemmehørende.

Kjøring er kun tillatt som ledd i vanlig bruk av landbruksmaskinen. Med vanlig bruk menes nødvendig kjøring til, fra, mellom jordbruksarealer, til og fra verksted, til og fra kjøp eller salgssted e.l. Dette gjelder også når forflytning skjer som ledd i landbruksentreprenør-virksomhet.

Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.

Vegdirektoratet foreslår å ta inn alternativ 3 i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 6. Vi ber likevel om høringsinstansenes synspunkter også på de øvrige alternativene.

8 Forslag om å lempe påbudet om å ha med kjetting på traktorer over 3500 kg i bruksforskriften § 1-4 nr. 2 fjerde ledd

Vegdirektoratet foreslår å begrense påbudet om å ha kjetting på traktor, slik at påbudet om kjetting for traktor kun gjelder der det er forventet kjøring på veg som er snø- eller isdekket.

8.1 Dagens regelverk

Det er i dag påbudt for kjøretøy med totalvekt over 3 500 kg, med unntak for bobiler, å ha med seg kjetting av metall eller stål som er tilpasset kjøretøyets hjul, og er egnet for føreforholdet og som tåler påkjenningene av å kjøre på vinterføre i alle fall fra 1. november til og med første mandag etter 2. påskedag jf. bruksforskriften § 1-4. I Nordland, Troms og Finnmark gjelder regelen fra og med 16. oktober til og med 30. april. Det er ikke krav om å medbringe kjetting for lette kjøretøy.

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

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

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

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

8.2 Bakgrunnen for endringene

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

I følge bransjen er det upraktisk med et slikt krav da konstruksjonen til traktorer ikke tillater oppbevaring av kjettinger. De viser til at det ikke finnes muligheter til å oppbevare kjettingene noe sted på en traktor. En løsning kan være å oppbevare det i en påkoblet tilhenger, men også dette er vanskelig når man allerede har påkoblet et landbruksutstyr. Videre viser de til at man må være minst to for å sette disse på og at det er en tidkrevende prosess.

Ved vurdering av om kravene for vinterutrustning for traktorer kan senkes er det viktig å presisere at uavhengig av om det er en fastsatt periode for bruk av kjetting eller ikke for traktorer, vil det alltid være føreforholdene som er avgjørende for hvilken dekkutrusting som er nødvendig. Den klare regelen som gjelder alle kjøretøy gjennom året er at kjøretøy ikke må brukes uten at det er sikret tilstrekkelig veggrep i forhold til føret. Dette vil si at dersom føreforholdene tilsier det, skal det brukes kjetting, uavhengig av om den er upraktisk å ha med på traktoren.

8.3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget antas ikke å få nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser.