



Statens vegvesen

Oppsummering

Høring om adgang til å benytte 24-metersvogntog på modulvogntogvegnettet

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nytt nr. 7

MIME referanse 19/150642-30

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
18. desember 2019

1. Innledning

Vegdirektoratet sendte 14. juni 2019 på høring forslag om endring av forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 med tilhørende bestemmelser. Forslaget innebar to endringer:

- Adgang til å benytte vogntog bestående av lastebil og slepvogn med total lengde inntil 24,00 m på modulvogntogvegnettet (§ 5-5 ny nr. 7, samt endringer i § 5-4 nr. 4 tabell 4, § 5-5 nr. 3 og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil vedlegg 3)
- Økt tillatt lengde for kjøretøy og vogntog som transporterer medbringertruck (forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 ny nr. 8 og § 3-4 ny nr. 8)

Høringen ble sendt til 73 eksterne høringsinstanser og Statens vegvesens Regioner samt publisert på Statens vegvesens nettsider. Frist for å avgi innspill til høringen ble satt til 31. august 2019.

Innen fristens utløp mottok Vegdirektoratet 25 høringssvar.

Følgende 4 instanser hadde ingen merknader til høringen:

Politidirektoratet, Statens vegvesen Region vest, Justisdepartementet, Vest-Agder fylkeskommune

Følgende 2 instanser ga sin tilslutning til forslagene, uten ytterligere kommentarer:

Statens vegvesen Region nord, Bilimportørenes Landsforening

Følgende 19 instanser hadde ytterligere merknader til ett eller begge forslagene:

Fellesforbundet, Statens vegvesen Region øst Vegavdeling Oslo, Nordland fylkeskommune, Forsvarsmateriell, Statens vegvesen Region midt, Statens vegvesen Region sør, Trafikverket Sverige, Byggenæringens Landsforening (BNL), Kongelig Norsk Automobil Klub (KNA), Statens vegvesen Region øst, Oslo kommune, Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL), Treindustrien, Vejdirektoratet Danmark, NHO Logistikk og Transport (NHO LT), Norges Lastebileier-forbund (NLF), BaneNOR, Posten Norge AS, Pleyms Transport AS

2. Kort om forslaget

Forslaget innebar å tillate vogntog bestående av lastebil N2 eller N3 med en 4- eller 5-akslet slepvogn O3 eller O4 med total lengde mellom 19,50 og 24,00 m med bredde i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 5, tilsvarende det som i dansk regelverk omtales som «modulvogntog type 4». Vogntogene vil kun tillates på modulvogntogvegnettet, ikke vegnettet som er åpnet for tømmertransport med lengde 24,00 m. Tillatte vekter vil være som for modulvogntog, med de samme krav til akselavstand og minsteavstand som for modulvogntog type 1 og tømmervogntog. Det ble også foreslått krav til vogntogene som vil være en hybrid mellom kravene til tømmervogntog i § 5-5 nr. 1, og modulvogntog type 1 og 2 i § 5-5 nr. 2, blant annet med hensyn til sporingskrav og høydebegrensning dersom slepvognen ikke er utstyrt med elektronisk stabiliseringskontroll.

I tillegg ble det foreslått å tilføye en rubrikk i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil om godkjenning av slepvogn som skal inngå i slikt vogntog.

3. Generelle kommentarer til forslaget

3.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region nord og **Bilimportørenes Landsforening** bemerker at de støtter forslaget og har ellers ingen kommentarer.

Fellesforbundet er positive til forslaget, og bemerker at de forutsetter at Statens vegvesen følger opp de foreslåtte regelendringer og kommer med tiltak dersom endringene skulle få uforutsette konsekvenser for trafiksikkerheten.

Nordland fylkeskommune støtter forslaget, og viser til at alle prognoser peker på økte godsmengder inn og ut av den nordlige landsdelen, og at det derfor er stort behov for å legge til rette for effektive, forutsigbare, trafiksikre og miljøvennlige godstransporter.

Statens vegvesen Region sør støtter den foreslåtte forskriftsteksten.

Byggenæringens landsforening støtter forslaget, da de både er opptatt av å åpne vegnettet for modulvogntog for å sikre effektiv transport fra bedriftene og ut til kundene og er positive til at andre kombinasjoner med lastebiler også får tilgang til vegnettet.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund anser at å åpne opp for å kjøre vogntog med lengde inntil 24 meter på modulvogntogvegnettet vil sannsynligvis ikke påvirke trafiksikkerheten negativt. De viser til at vegnettet er allerede dimensjonert for slik type transport, og transport med modulvogntog eller tømmervogntog er lavt representert i ulykkesstatistikken. Videre ser de for seg at trafiksikkerheten vil kunne økes noe, da det sannsynligvis vil bli færre vogntog på veien grunnet økt lastekapasitet, såfremt denne blir utnyttet.

Treindustrien støtter forslaget fra Vegdirektoratet som utvider definisjonen av hvilke typer kjøretøy som kan tillates på modulvogntogvegnettet.

Vegdirektoratet Danmark mener forslaget er hensiktsmessig å gjennomføre, da det delvis tilsvarer danske regler på området og bedrer mulighetene for å gjennomføre transporter med slike kjøretøy mellom Norge og Danmark.

Trafikverket Sverige presiserer at de ikke avgir kommentarer til den norske lovgivningen, bemerker at forslaget vil ligne på det svenske regelverket, hvor lastebil med slepvogn kan kobles sammen med total lengde 24 m, og at de ønsker velkommen forsøk på tilpasninger for å gjøre regelverkene i Norden likere.

Norsk Landbrukssamvirke stiller seg positive til at det åpnes for vogntog med lengde 24 m på modulvogntogvegnettet, og mener en åpning for vogntog på 24 m er en ønsket utvikling for å utnytte potensialet i et stadig bedre stamvegnett.

NHO Logistikk og Transport er positive til å tillate 24 m på modulvogntogvegnettet.

Norges Lastebileier-Forbund mener å tillate vogntog med lengde mellom 19,50 m og 24,00 m på modulvogntovegnettet kan være et positivt tiltak for mer effektiv transport.

Forsvarsmateriell bemerker at de oppfatter foreslåtte endringene så innebærer endringene mer økt fleksibilitet ved at tillatt totalvekt ikke er begrenset til transport av tømmer og modulvogn, og er positive til ordlydsendringen i § 5-5 nr. 3 bokstav a og b.

Posten Norge AS viser til at modulvogntog med en ordinær tilhenger gir en grunnleggende enklere konstruksjon enn dagens modulvogntog med dolly og semitilhenger. Ved å gå fra tre enheter til to enheter, reduserer man blant annet koblingspunkter for bremses og øvrige styringssystemer. Dette mener de bør gi rimeligere anskaffelse og drift med rimeligere vedlikehold og færre avbrudd. Bremsefeil kan gi farlige situasjoner, så færre bremsefeil bør gi en marginal forbedring i trafikksikkerheten. I tillegg vil de spesielt trekke fram kravet om forbedret svingradius og sporing som positivt både for sikkerhet og framkommelighet. For drift på dagens godkjente strekninger for modulvogntog er dette i hovedsak forbedringene. Det er en positiv utvikling, men i sum vil dette ikke utgjøre en stor forbedring.

Pleym's Transport AS ser det som gunstig å kunne benytte slepvogn istedenfor dolly og semitrailer, siden tilhenger med lengde 12–12,50 m er ca. 3600 kg lettere og har jevnere tilpasset bremsesystem. Slik tilhenger er også billigere da den med skappåbygg koster en ca 200000 mindre, og bare ett kjøretøy må til periodisk kjøretøykontroll.

Kongelig Norsk Automobilklub er imot forslaget. De viser til at de tidligere har vært skeptiske til modulvogntog av trafikksikkerhetsmessige grunner, og vil nå også gi uttrykk for skepsis til en utvidelse av antall kjøretøy (ordinære vogntog) med tillatt total lengde på 24 m. De viser til at antallet ventelig vil øke betydelig og at i fremtiden vil også flere veger åpnes for disse vogntogene, noe de mener lett vil ha negativ effekt på sikkerheten som følge av økte forbikjøringsstrekninger. De vil også peke på at selv land med et langt bedre vegnett enn Norge, ikke tillater vogntog med slike lengder.

Oslo kommune kommenterer ikke forslaget direkte, men bemerker at de anser å tillate lengre vogntog på kommunale veger i Oslo som er tillatt for modulvogntog som uproblematisk, men vogntogene vil kunne få problemer i rundkjøringer og kryss. De påpeker også at det ikke kan påregnes at kommunale veger som er bygget i henhold til kommunens normaler (11 m svingradius) kan utbedres for å legge til rette for kjøretøy som har behov for større svingradius.

Bane NOR bemerker på generelt grunnlag at de er bekymret over alt som kan medføre at kjøretøy bruker lenger tid over planoverganger, og over faktorer som kan medføre at risikoen øker for at kjøretøy kan sette seg fast på planovergangene. Økt frekvens av lange/tunge kjøretøyer, kjøretøy med mindre bakkeklaring, kjøretøy med dårligere sporingsegenskaper og kjøretøy med mindre trekkraft er noen faktorer som kan øke risikoen for sammenstøt mellom tog og kjøretøy på planoverganger. Om 24 meters vogntog på modulvogntogvegnettet påpeker de at de forutsetter at Bane NOR fortsatt vil være høringsinstans for åpning av alle nye strekninger med modulvogntog som involverer en eller

flere planoverganger og at det da gjennomføres en risikovurdering av dette i hvert enkelt tilfelle.

3.2 Vegdirektoratets vurderinger

Av de 22 som har avgitt uttalelse til forslaget, er altså de aller fleste positive til forslaget.

Vegdirektoratet noterer at Kongelig Norsk Automobilklub er imot forslaget, fordi de er bekymret for at forslaget vil medføre en økning i antall lange vogntog. Til dette vil Vegdirektoratet bemerke at vi ikke forventer at åpning for bruk av 24-metersvogntog på modulvogntogvegnettet vil gi en nevneverdig økning i antall lange vogntog på disse strekningene, men heller medføre at en del av dagens modulvogntog type 1 etter hvert erstattes av 24-metersvogntog. Ønsket om å kunne at i bruk slike vogntog kommer primært fra bedrifter som i dag utfører transport med modulvogntog type 1, men som anser vogntog bestående av lastebil og slepvogn som bedre egnet for sine transporter. Åpning for bruk av 24-metersvogntog på modulvogntogvegnettet vil dermed kunne gi en positiv trafiksikkerhetsmessig effekt da disse vogntogene vil være 1,25 m kortere enn dagens modulvogntog og ha tilsvarende eller bedre sporingsegenskaper.

Det samme gjelder Oslo Kommunes kommentar vedrørende veger bygget i henhold til kommunale standarder, og Bane NOR sine bekymringer knyttet til planoverganger. Hva gjelder utfordringer knyttet til modulvogntog og 24-metersvogntog ved passering av planoverganger, vil Vegdirektoratet ellers bemerke at vi inntil videre fortsatt vil forespørre Bane NOR ved vurdering av modulvogntogstrekninger som involverer planoverganger.

Vegdirektoratet kan etter dette ikke se at det er kommet innspill som tilsier at vogntog bestående av lastebil med slepvogn med lengde inntil 24,00 m likevel ikke skal tillates brukt på modulvogntogvegnettet.

4. Kommentarer til at det ikke foreslås å tillate 24-metersvogntog på tømmervegnettet

Svært mange av instansene som har avgitt kommentarer (*Pleym's transport AS, Fellesforbundet, Statens vegvesen Region øst Vegavdeling Oslo, Statens vegvesen Region øst, ATL, NHO LT, NLF, Posten Norge AS*) stiller spørsmålsteget ved at forslaget kun åpner for at 24-metersvogntog skal kunne benyttes på modulvogntogvegnettet, og ikke vegnettet som er åpnet for tømmertransport med lengde inntil 24,00 m. *Statens vegvesen Region sør* etterlyser mulighet til å vurdere lokalt om strekninger åpnet for 24 m tømmertransport også kan åpnes for 24-metersvogntog. *Treindustrien* etterlyser generelt en utvidelse av modulvogntogvegnettet. *Norsk Landbrukssamvirke* påpeker viktigheten av å kunne utføre transport med større vekter og dimensjoner.

Vegdirektoratet forklarte i høringsnotatet at begrensningen til modulvogntogvegnettet i hovedsak ikke skyldes vogntogenes utforming, men at direktiv 96/53/EF setter som forutsetning for å tillate lengre vogntog som ikke er innrettet for spesielle transportformer at de samme strekningene også er åpnet for modulvogntog. Vi noterer at *Statens vegvesen*

Region øst og **NLF** stiller spørsmålstegn ved denne fortolkningen. Vegdirektoratet ser det ikke som hensiktsmessig å gå inn på en lengre redegjørelse for hvordan direktivet er å forstå i denne høringsoppsummeringen.

Samferdselsdepartementet ga i brev datert 20. august 2019 (vår referanse 19/65116-5, departementets referanse 19/664-8) Vegdirektoratet i oppdrag å sette i gang regelverksarbeid for å gi modulvogntog type 1 og 2, og dermed også 24-metersvogntogene, adgang til å benytte vegnettet som er åpnet for tømmertransport med lengde 24,00 m.

Vi viser også til pressemelding fra Samferdselsdepartementet av 4. september 2019, hvor det fremgår at endringen primært vil bestå i å skjerpe sporingskravet til modulvogntog type 1 og 2. Dette betyr at sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 vil måtte settes tilsvarende som for tømmervogntogene. I løpet av høsten 2019 vil Vegdirektoratet også utrede om og i så fall hvilke andre tilpasninger som må gjøres i regelverket for modulvogntog for at en slik åpning skal kunne gjennomføres på en måte som ivaretar både trafikksikkerheten, fremkommeligheten og bransjens behov. Høring om de nødvendige forskriftsendringene forventes sendt på høring ved årsskiftet 2019/2020.

Vedørende Bane NORs bekymring vedrørende økte lengder og planoverganger vil vi bemerke at hvordan man da skal håndtere planoverganger er ett av flere temaer som må vurderes i dette arbeidet, ettersom planovergangene overgangene på vegnettet for 24 m tømmer er i dag ikke vurdert på samme måte som for modulvogntog.

5. Kommentarer til foreslåtte vilkår

5.1 Kort om foreslåtte vilkår

I tillegg til å tillate 24-metersvogntog på modulvogntogvegnettet, foreslo Vegdirektoratet en rekke krav til vogntogene og kjøretøy som skal inngå i slike vogntog. De foreslåtte kravene er en hybrid mellom kravene til tømmervogntog i § 5-5 nr. 1, og modulvogntog type 1 og 2 i § 5-5 nr. 2. Kort sammenfattet innebærer forslaget følgende:

- Vogntoget skal bestå av lastebil og slepvogn
- Krav om godkjent stabiliseringskontroll for slepvogn med totalvekt over 30 tonn og høyde over 4,00 m
- Sporingskrav som for tømmervogntog (360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter)
- Maksimalt 2,50 m utstikkende gods bak vogntoget
- Vogntoget skal minimum ha 7 aksler
- Vegdirektoratet ba også om instansenes syn på å tillate totalvekt inntil 54 tonn for vogntog med 6 aksler
- Krav om akselavstander som for tømmervogntog og modulvogntog type 1

5.2 Kommentarer til antall aksler

Vegdirektoratet Danmark påpeker at høringsnotatet inneholder en feil i sin omtale av det danske regelverket, da tillatt totalvekt for modulvogntog med 7 aksler ble økt til 56 tonn i 2014.

Treindustrien viser til en vesentlig forutsetning for å kunne ta 24-metersvogntogene i effektiv bruk er at tillatt totalvekt vil være 60 tonn på veger som er åpnet for dette. De uttaler også at krav om 7 aksler for kjøretøy med totalvekt over 50 tonn vil være enkelt å tilpasse seg til ved investering i nye kjøretøy, men at ber også om at det åpnes for 6 aksler og totalvekt 54 tonn, da noe av dagens bilpark vil være enklere å tilpasse til dette.

NLF støtter forslaget om at 24-meters vogntog med inntil 60 tonn skal ha 7 aksler hvor slepevognen skal ha 2 styrende aksler. For 6-akslet 24-meters vogntog støttes forslaget om inntil 54 tonns totalvekt, men her med kun enkel styrende aksel foran på slepehengeren.

Vegdirektoratet noterer seg instansenes innspill. Ettersom konsekvensene av å tillate totalvekt 54 tonn for 24-metersvogntog med 6 aksler ikke er tilstrekkelig kartlagt, ser vi det per nå ikke som hensiktsmessig innføre en slik adgang. Vi vil derfor stille krav om at vogntoget har 7 aksler for å kunne ha totalvekt over 50 tonn, på lik linje med tømmervogntog.

5.3 Sporingskrav

NLF mener høringens forslag om at 24-metersvogntogene skal oppfylle det samme sporingskravet som tømmervogntog, enkelt vil kunne oppfylles. De beskriver videre at de anser modulvogntog type 1 for å ha like gode sporingsegenskaper, og at dette bør tilsi at både 24-metersvogntog og modulvogntog type 1 bør kunne trafikkere de samme vegene som tømmervogntog. Sett hen til at forslag om å tillate både 24-metersvogntog, modulvogntog type 1 og modulvogntog type 2 på tømmervegnettet vil utredes og sendes på høring ved årsskiftet 2019/2020, ser ikke Vegdirektoratet grunn til å kommentere dette nærmere i denne høringsoppsummeringen.

Vegdirektoratet vil også påpeke at i høringen om å åpne for bruk av modulvogntog type 1 og 2 på tømmervegnettet, vil sporingskravet for disse modulvogntogene foreslås endret tilsvarende til sporingskravet for tømmervogntog, altså 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.

Etter dette vil Vegdirektoratet fastsette krav om at 24-metersvogntog skal kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.

5.4 Andre kommentarer til foreslåtte krav

NLF har flere kommentarer til de øvrige foreslåtte kravene.

NLF støtter forslaget om å kreve de samme akselavstandene for 24-metersvogntog som for tømmervogntog, ved at de akselavstander som legges til grunn i § 5-5 nr. 3 også vil gjelde for 24-metersvogntogene. De mener forslaget vil være fordelaktig da man kan veksle mellom 50 tonn, og inntil 60 tonn og 19 meter mellom første og siste aksel i vogntoget. Dette fordrer kun at hengeren har forskyvbar trekkstang og er en lav investering for bileieren.

De støtter også forslaget om at høyder skal følge de samme regler som finnes for tømmervogntog i § 5–5 nr. 1, og viser til at i praksis er de aller fleste av dagens tilhengere utstyrt med elektronisk stabilitetskontroll, ESC. Videre støtter de også Videre støtter de også forslag om at gods kan stikke ut inntil 2,50 m bak vogntoget.

NLF støtter videre forslaget om å tillate tilhengere med totallengde på 12 meter, men de mener dette må være eksklusiv lengden på tilhengerens trekkstang, da tilhengeren ellers maksimalt vil kunne ha 9–10 meter lastelengde. Til dette vil Vegdirektoratet bemerke at forslaget ikke er ment å begrense tillatt lengde på tilhengeren til 12,00 m. Endringen i § 5–4 nr. 4 tabell 4 gjøres nettopp for å muliggjøre bruk av lengre tilhenger i 24–metersvogntog. Det samme gjelder den foreslåtte tilføyelsen i bilforskriften vedlegg 3 om godkjenning av lengre slepvogner til bruk i 24–metersvogntog. De uttaler også at de støtter forslaget om å beholde tillatt bredde på 2,55 meter, og 2,60 for transport av temperaturregulert gods.

Ettersom den eneste instansen som har uttalt seg om de foreslåtte kravene støtter Vegdirektoratets forslag, anser vi at kravene kan vedtas som foreslått.

6. Kommentarer vedrørende foreslått endring i bilforskriften vedlegg 3

Vegdirektoratet foreslo å tilføye bilforskriften vedlegg 3 et nytt punkt om enkeltgodkjenning av tilhengere med lengde over 12,00 m, som skal inngå i 24–metersvogntog. Ingen instanser har kommentert forslaget.

Ved en inkurie anga forslaget at slepvogneren skulle kunne kjøres 180° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter. I tråd med sporingskravet for selve 24–metersvogntoget skal dette kravet selvsagt være 360°. Vegdirektoratet antar at justeringen ikke får noen praktiske konsekvenser all den tid slepvogneren må ha slike sporingsegenskaper for at vogntoget må tilsvarende sporingsegenskaper for å være tillatt å bruke.

Vegdirektoratet anser derfor at bestemmelsen kan vedtas med ordlyd «*Tilhenger som skal inngå i andre vogntog enn tømmervogntog med lengde 24,00 m kan godkjennes med større lengde enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. Tilhengeren må være konstruert slik at vogntoget fra plassering på linje skal kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.*»

7. Endringsforskrifter

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy (24 meters vogntog på modulvogntogvegnettet)

Hjemmel: Fastsett av Vegdirektoratet 19. desember 2019 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

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

§ 5-4 nr. 4 bokstav a tabell 4, linje for tilhenger, skal lyde (endring i *uthevet kursiv*):

Kjøretøy/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19,50 m-veger	15 m-veger	12,40 m-veger
Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i <i>vogntog med tillatt vogntoglengde 24,00 m tømmervogntog</i>	12,00	12,00	12,00

§ 5-5 nr. 3 skal lyde (endring i *uthevet kursiv*):

I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog ~~særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog~~ med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1, 2 *og 7*.

a. Tillatt totalvekt for vogntog ~~særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog~~

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00–3,69 m	Mindre enn 16,00	Som for Bk10/50
	16,00 eller større	50
Tømmervogntog <i>og 24 m vogntog</i> og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer, med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	15,60 eller mindre	50
	15,61–16,00	51
	16,01–16,20	52
	16,21–16,60	53
	16,61–17,00	54
	17,01–17,40	55
	17,41–17,80	56
	17,81–18,20	57
	18,21–18,60	58
	18,61–18,99	59
	19,00 eller større	60

- b. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy som inngår i vogntog ~~særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog~~

	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
Slepvo ¹ og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	mindre enn 5,80 m	30
	5,80 m–6,35 m	32
	6,36 m–6,90 m	33
	6,91 m–7,45 m	34
	7,46 m–8,00 m	35
	8,01 m eller større	36

1 Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slevog¹nen ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 30 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel.

§ 5–5 nytt nr. 7 skal lyde:

7. Særlige bestemmelser om vogntog med lengde 24,00 m på veger som er tillatt for modulvogntog

- På veger som er tillatt for modulvogntog i veglister gitt med hjemmel i § 5–3 nr. 2 bokstav a, tillates også vogntog bestående av lastebil N2 og N3 med slevog¹n O3 og O4 med lengde inntil 24,00 m.
- Slevog¹n med totalvekt over 30 tonn skal ha godkjent stabiliseringskontroll. Hvis ikke er største tillatte høyde 4,00 m.
- Vogntoget skal fra plassering på linje kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m.
- Gods kan stikke ut maksimal 2,50 m bak slevog¹nnens bakerste punkt.
- Vogntoget skal ha minst 7 aksler.
- Største tillatte totalvekt er 60 tonn. For totalvekt 60 tonn, skal avstanden mellom vogntogets første og siste aksel være minst 19,00 m. På veg med tillatt totalvekt 60 tonn er tillatt totalvekt ved kortere avstand enn 19,00 m gitt i denne paragraf nr. 3 bokstav a.
- For slevog¹n med 4 aksler eller flere som inngår i vogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slevog¹nnen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slevog¹n med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 m, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.
- Der største tillatte totalvekt i vegliste for modulvogntog er begrenset til 50 tonn, gjelder begrensningen tilsvarende for vogntog med lengde inntil 24,00 m.

II

Denne forskrift trer i kraft 15. januar 2020.

Forskrift om endring av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften)

Fastsatt av Vegdirektoratet 19. desember med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, § 14, § 15 og § 16, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1 og EØS-avtalen vedlegg II kap. I nr. 45zzu (forordning (EU) nr. 1230/2012 som endret senest ved forordning (EU) 2017/1151

I

I forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) gjøres følgende endring:

Vedlegg 3 Alternative krav ved enkeltgodkjenning, i rubrikk for Kravområde 48A Masser og dimensjoner, tilføyes følgende linje:

Krav- område	Basis- rettsakt	Alternative norske bestemmelser / alternative standarder	Administrative bestemmelser (alternativ til hvordan oppfyllelse av kravet vurderes/ alternativ dokumentasjon)	Gjelder kjøretøygruppe									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
			Tilhenger som skal inngå i andre vogntog enn tømmervogntog med lengde 24,00 m kan godkjennes med større lengde enn det som framgår av forordning (EU) nr. 1230/2012 Vedlegg I del D nr. 1.1.1. a. Tilhengeren må være konstruert slik at vogntoget fra plassering på linje skal kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.									X	X

II

Denne forskrift trer i kraft 15. januar 2020.