

Referat fra møte mellom Norges Lastebileierforbund (NLF) og Vegdirektoratet (VD) 11. desember 2008.

Deltagere fra NLF:

Olav Slaatsveen

Rune Damm

Joar Grødum

Jan-Yngvar Tømmerholt

Fra VD:

Sonja Elizabeth Lindqvist

Reidar H. Svendsen, begge fra Kjøretøysseksjonen

Siri Engebretsen

Asbjørn Johnsen

Thomas Tangvik Magnussen

Finn Larsstuen, alle fra Seksjon for transporttilsyn

Dessuten deltok Ivar Fjeldberg, Grethe Ulgjell og Bjørn Inge Olberg under orienteringer.

Dagsorden

Dagsorden ble sendt til deltagerne på forhånd. Det var både innmeldte saker fra NLF og orienteringer fra VD.

1) Velkommen og presentasjon.

Siri Engebretsen ønsket velkommen og orienterte om bakgrunnen for møtet. Deretter var det en presentasjonsrunde.

2) 4 årlige møter - datoer og innhold.

I etterkant av møtet er det blitt enighet om at første torsdag i månendene mars, juni, september og desember er egnede møtedatoer (tidsrom 12.00-15.00). Agenda og hvem som deltar avgjøres fra møte til møte. Aktuelt at også trafikant- og trafikksikkerhetsrelaterte saker tas opp, og at disse seksjonene er representert.

3) Innmeldte saker fra NLF.

NLF hadde bedt om at vi diskuterte følgende områder; *27 tonn totalvekt på semitrailer, løftbar aksel på semitrailer og bremsesystemer.*

- 27 tonn. NLF var skuffet over at denne saken ennå ikke var blitt løst. De mente denne hadde blitt behandlet siden 2001 uten at VD hadde kommet dem i møte. NLF fremførte en rekke argumenter, både økonomiske, miljømessige og trafikksikkerhetsmessige argumenter for at det var viktig å kunne tillate 27 tonns totalvekt. Dette gikk både på fleksibel plassering av tung last, stabilitet og vegslitasje. NLF nevnte i denne sammenheng tankhenger med selvberende ramme for transport av bulk og flytende varer, samt transport av avfall og flis, som mister opptil 7 m³ volum. De nevnte også at det allerede er anledning til å benytte singlemonterte hjul i forbindelse med 27 t totalvekt på for eksempel 3-akslet slepevogn. VD mente dette med vegslitasje ikke var fullt så enkelt, at det var flere sider ved dette. Dessuten er det ønskelig at vi i større grad harmoniserer våre bestemmelser til EU, dvs at vi ikke ønsker en utvikling av spesielle kjøretøyer eller kombinasjoner for Norge. NLF mener det ikke er logisk sammenheng i å begrense bruk av singlehjul til 8 t på semitrailer spesielt, når det ikke finnes begrensning for singlehjul i andre kombinasjoner. VD mener at den foreslåtte løsningen også kan være konkurransesvridende i forhold til

utenlandske transportører. VD konkluderer at denne saken vil bli nøye vurdert når hele bruksforskriften skal endres i 2009. Låsing av friksjonsstyrt slepeaksel ble også diskutert under dette punktet. NLF vil ha krav om låsing. VD påpekte at det ikke er forbudt å låse akselen, og det bør så absolutt gjøres når hastigheten er over 30 km/t. Det ble også gitt uttrykk for at Norge primært skal innføre EU's regelverk framfor nasjonale bestemmelser.

- I sammenheng med det som er anført ovenfor, ble det diskutert også hvorvidt det skal kunne tillates løftbar aksel. NLF påpekte at dette er nødvendig for en god og sikker framkommelighet. VD på sin side mener at denne saken egentlig er utdebattert, og at vi må forholde oss til det faktum at EU kun tillater slik løfting når det er glatt og kjøringen forgår i lav hastighet. Viktig for NLF at det kan kjøres med løftet aksel når hengeren er tom, spesielt på glatt veg. Imidlertid, som VD påpekte, vil dette i mange tilfelle føre til at sporingskravene (direktiv 97/27/EF) ikke oppfylles. Direktivet gir anledning til å heve aksel på semitrailer for øket akselvekt på trekkbilens drivaksel under forutsetning av at akselen senkes automatisk når hastigheten passerer 30 km/t.

- Bremsetester. NLF er skuffet over at en rapport fra 2005 ikke har endret noe på de forhold som kommer tilsyne ved bremsekontroller på rullebremseprøvere.

VD's kontrollprosedyrer er ikke tilpasset de nye bremsesystemene i tilstrekkelig grad, noe som kan resultere i unødvendige reparasjoner, og på den annen side være en risiko for urettmessig å komme i juridisk ansvar etter ulykker fordi bremseprøveren viste feil resultat. NLF ønsker vi skal vurdere alternative måter å utføre bremsekontroller på.

VD orienterte om at problemet er velkjent, og at det skal settes i gang prosjekt gjennom Nordisk Vegforum (NVF). Heller ikke VD er fornøyd med at kontrollene på rulleprøver har en påviselig dårlig standard.

4. Orienteringssaker fra VD.

- Ivar Fjeldberg fra Kjøretøyseksjonen orienterte om ny avtale for produksjon av kjennemerker, og at disse fra 2009 ville bli produsert i plast. VD var blitt pålagt å lyse ut anbud for denne produksjonen, noe som har resultert i ny produsent og lavere priser.

- Ivar Fjeldberg orienterte også om sammenhengen mellom vognkortets del 2 og salgsmelding. Fra 1. mars 2009 er det en endring i bruksforskriften, slik at vognkortets del 2 må leveres til trafikkstasjon senest sammen med salgsmeldingen, for eierskifte kan gjennomføres.

- Grethe Ulgjell fra Seksjon for transporttilsyn og Bjørn Inge Olberg fra Kjøretøyseksjonen orienterte om det pågående arbeidet med å implementere EU's nye godkjenningsdirektiv for bil og tilhenger til bil (direktiv 2007/46/EF). Det ble sagt at denne implementeringen skulle sendes på høring i inneværende år (2008). (Sendt på høring 19. des. 2008 med frist 2. mars 2009).

5. Eventuelt

VD orienterte om status for "Donna Diesel", og om hvorvidt brosjyren "Truckers Guide" skulle kunne legges ved "Bladet Norsk Transport". NLF skulle komme tilbake til det spørsmålet.