



**YRKESTRAFIKKFORBUNDET**  
www.ytf.no

Besøksadresse: Lakkegata 23, 0187 OSLO

Postadresse: Postboks 9175, 0134 OSLO

Telefon: 40 60 37 10

E-post: [post@ytf.no](mailto:post@ytf.no)

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Oslo 15. februar 2023

**Deres ref.:**  
22/206606-1

**Vår ref.:**  
PS:07958

**Sak nr.:**  
07958

## Høringsvar om forflytning av havarert kjøretøy

Yrkestrafikkforbundet (YTF) takker for muligheten til å gi våre innspill til høring om forslag til forskrift om endring i *Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy* («bruksforskriften»), og vil med dette fremlegge våre syn. YTF organiserer drøyt 12 600 ansatte innenfor transport- og logistikkbransjen, hvorav om lag 100 av disse jobber som bilbergere.

Det utføres over 10 000 bergingsoppdrag i Norge hvert år, og som det blir påpekt i høringen, er berging av havarerte kjøretøy i prinsippet bare en særegen form for spesialtransport. I de tilfeller det er snakk om berging i forbindelse med en ulykke vil det i mange tilfeller være krevende forhold ved havaristedet og i tilknytning til havaristen selv. Dårlig vær, mangelfullt veigrep og til dels omfattende tekniske mangler og skader ved det havarerte kjøretøyet er bare noe av det våre medlemmer i bransjen må påregne å forholde seg til i løpet av en arbeidsdag. Til tross for dette, forløper de aller fleste bergingsoppdrag seg fritt for videre skader og uønskede hendelser. Det er likevel sider ved dagens regelverk som etter YTFs syn taler for en forenkling og tydeliggjøring, ikke minst når det gjelder regimet rundt krav til dispensasjon.

### Forenkling for å imøtekomme bransjens behov

Effektivitet og sikkerhet er gjerne to hensyn som står i motsetning til hverandre. Likevel vil YTF peke på tre aspekter som underbygger behovet for et noe mer forenklet, men samtidig oversiktlig regelverk på området. For det første, den utstrakte graden av spesialkompetanse og dertil evne til å gjøre gode løpende vurderinger av situasjonen på havaristedet som de ansatte i bransjen har. For det andre, hensynet til å raskt og effektivt kunne rydde ulykkesstedet. For det tredje den statistisk sett lave ulykkesrisikoen forbundet med forflytning av havarert kjøretøy. Det at forskriften foreslår å åpne for at transport av havarist til nærmeste verksted kan skje uten dispensasjon innenfor samme rammeverk som annen spesialtransport, mener vi vil være én slik hensiktsmessig endring. For å unngå merskade på tilhenger, vei og evt. gods kan det også være fornuftig at det åpnes opp for berging av semitrailer uten å første måtte koble av tilhenger.

For å redusere antall tvilstilfeller og dermed gjøre det enklere for bilbergerne å gjennomføre transporten på lovlig måte, stiller YTF stiller seg positive til at det tas sikte på en tydeligere definisjon av hvilke transportere som er underlagt vilkårene i bruksforskriftens § 5-13, og hvilke som vil kreve dispensasjon. Dagens definisjon, der bergingsbil og slep anses som ett kjøretøy, medfører at vilkårene i § 5-13 nr. 2 til 5 vil kunne gjøre seg gjeldende allerede før påkobling av slep fordi bergingsbilen alene ofte har en lengde på 10-12 meter. Forslaget om å anse motorvogn i opphengt slep mer som påhengsvogn vil slik sett være en fornuftig endring. Det er imidlertid viktig å presisere at vegtrafikklovingens øvrige krav til en tilhenger ikke

bør komme til anvendelse i dette tilfellet, da det ofte er egenskaper ved havaristen slik som mangelfulle bremses og/eller andre tekniske skader eller mangler som ville ha gjort bergingsoppdraget uforholdsmessig vanskelig å gjennomføre på lovlig vis dersom de samme kravene forut for transporten måtte innfris.

### **Egen forskrift og berging av elektriske kjøretøyer**

YTF støtter den ordlydmessige endringen i overskriften fra «Bruk av bergingsbil» til «Forflytning av havarert kjøretøy med bergingsbil», da dette oppfattes som mer konkret og begrensende, gitt at avsnittet ikke omhandler alle tekniske og praktiske sider ved bruk av bergingsbil. Når det gjelder selve definisjonen av bergingsbil i forskriften bør denne være tilsvarende som det som finnes i øvrig vegtrafikklovgivning.

For å tilgjengeliggjøre og samle regelverket knyttet til bilberging ytterligere kunne det vært ønskelig med en nærmere vurdering av hvorvidt en egen forskrift på området, slik som bl.a. Sverige har, kunne vært formålstjenlig. Etter hvert som elektriske kjøretøyer blir stadig vanligere i trafikken, også blant tyngre kjøretøyer slik som busser og lastebiler, bør den langt større brann- og eksplosjonsrisikoen forbundet med berging av denne typen kjøretøyer belyses, og som forsterkes inne i tunnellop eller ved transport på eksempelvis ferjer. Dette er problemstillinger YTF håper kan løftes i kommende høringer på området.

### **Løyvekrav og bruk av spesialhenger**

Avslutningsvis vil vi påpeke at det er forhold knyttet til trafiksikkerhet og hensynet til sjåføren i så vel havarert kjøretøy som bergingsbil som tilsier at myndighetene burde vurdert innføring av løyve også for bergingsbil. Vi har sett tilfeller der utenlandske vogntog med tilhørende sjåfører har blitt stående lenge i påvente av bergingsbil fra utlandet, fordi bileier har egne avtaler og/eller ønsker å spare kostnader knytte til det å engasjere en norsk bilberger. Dette må sies å være en uheldig og antatt utilsiktet konsekvens av unntaket fra løyveplikten.

Ellers deler vi YTF også Statens vegvesens vurdering av at spesialhengere bør være den foretrukne formen for forflytning i de tilfeller det dreier seg om lengre avstander, spesielt tunge og kompliserte oppdrag eller der det er snakk om transporter med en lavere grad av nødvendighet, slik som til bileiers garasje, oppstillingsplass, bilopp huggeri eller lignende.

For forbundsleder  
Jim Klungnes



Petter Sommervold  
Forhandler