

Bobil og vekter

Dette temaet er nok et av de mest omtalte når det gjelder bobil, et viktig tema for mange, og nesten helt ukjent for andre.

Det er et tema det er mange meninger om, og ikke minst historier om hva som kan skje i en vektkontroll. Hvordan vektene kan tolkes, evt. feil på vektene, sjansen for å komme ut for vektkontroll, o.s.v. o.s.v.

For mange er det bare tall og det blir ikke tenkt mer på om tallene bare er slik at det virker korrekt, logisk for dem. De tallene/vektene jeg tenker på er de som står i vognkortet - egenvekt, lasteevne, akselvekt og totalvekt. Har man en totalvekt som samsvarer med førerkort og en lasteevne man mener er tilstrekkelig til eget bruk etter vognkortet, er alt bra tror mange.

Temaet har vært aktuelt så lenge det har vært bobiler, og på eldre bobiler er det ofte et stort problem og på nye kan det være det. Bobilene blir ikke lettere med årene, snarere tvert imot. Mange fabrikanter er flinke til å benytte lettere materialer i konstruksjon og innredning, men ofte blir besparelsen erstattet med mer utstyr, og vektbesparelsen kan bli motsatt. Det som også gjør det aktuelt, er at mange har fått problemet fordi totalvekten på bobilen er satt for å tilfredstille vekten til de forskjellige førerkortklassene.

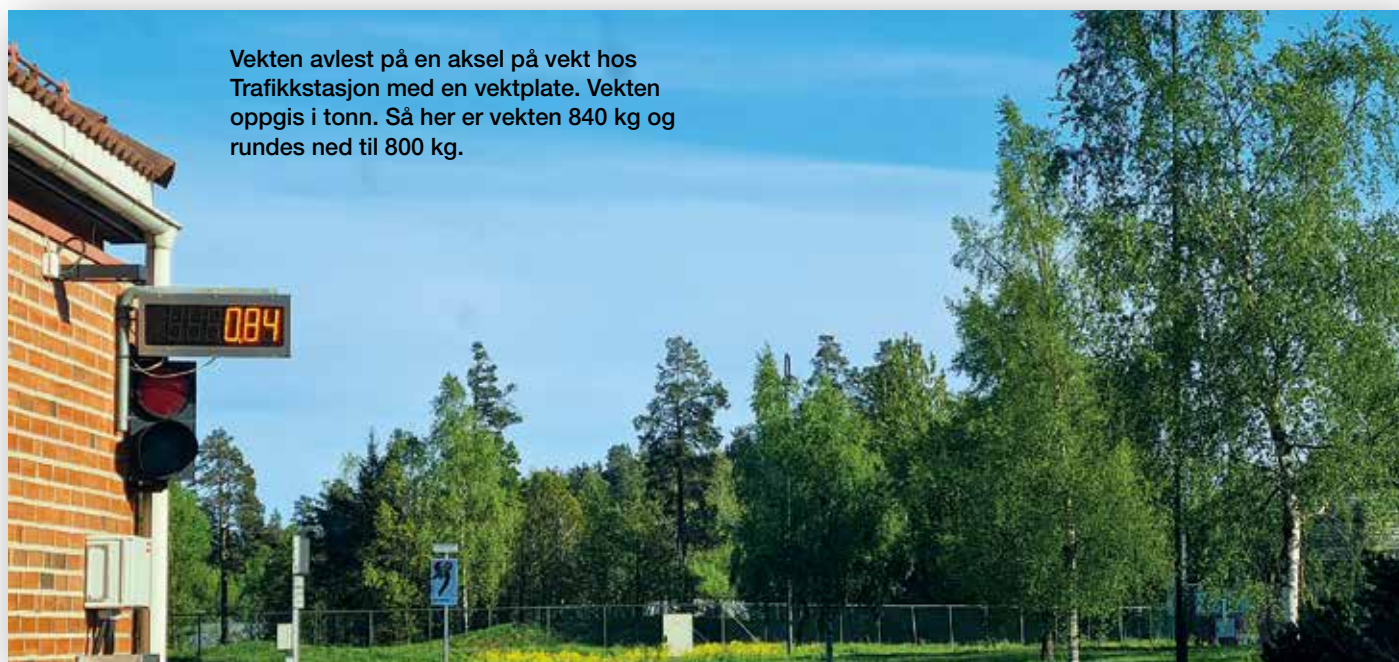
Bobiler registreres på 3,5 t for å tilfredstille B-førerkortet,

men kan egentlig kanskje ha en totalvekt på rundt 4-4,5t. Bobiler som blir registrert på 7,5t for å kunne kjøres på C1-førerkortet, burde egentlig ha en vekt på 8,8t, f.eks. bobiler på MAN-chassis. Disse tilfellene resulterer selvsagt i en dramatisk senkning av lasteevnen. Jeg har sett bobiler med helt ned i 180kg lasteevne p.g.a. slike løsninger.

Dette er en del av temaet med bobiler og vekter som egentlig er brukerskapt og viser vel også hvorfor det er fører som er ansvarlig ved overlast. Selvsagt er problemet brukerskapt om man har med altfor mange «bra å ha ting» på tur, her er vi forskjellige. Noen greier seg greit med liten lasteevne, og andre må ha mye lasteevne.

Hva er så liten eller mye lasteevne?

Det bestemmes vel først og fremst av hvor mange personer man reiser i bobilen? 2 personer trenger vel grovt regnet bare halvparten av hva 4 personer har behov for, om man ikke alltid kjører med stoler og utstyr til 4 personer. Det er ikke få kg man kan spare ved å kjøpe utstyr o.l. som er laget av lett materiale på f.eks. campingmøbler, grill, sykler, dekketøy og kjøkkenutstyr.



Vekten avlest på en aksel på vekt hos Trafikkstasjon med en vektplate. Vekten oppgis i tonn. Så her er vekten 840 kg og rundes ned til 800 kg.

CoC-papirer

Det er blitt mye enklere å kunne forandre totalvekten på bobil, man kan øke totalvekten bare man har den rette dokumentasjon fra sluttfabrikant, CoC-papirer på kjøretøyet, som kan ansees som kjøretøyets «dåpsattest». For bobiler nyere enn 2012 kan dette være en grei måte, om kjøretøyet er bygget på et chassis som kan ha høyere totalvekt. På eldre kjøretøy hvor det er vanskeligere, eller nesten umulig å få CoC papirer, blir det vanskelig.

I dag er det bare å bestille time på trafikkstasjonen om man har CoC-papirer til en høyere totalvekt enn bobilen er registrert på for å øke vekt, så betale for kontrollen og få nytt vognkort.

Nedregistrering/oppregistrering

Man kan også få registrert bobilen ned fra f.eks. 4,0t og til 3,5t, uten papirer om man beholder fornuftig lasteevne uten dokumentasjon. Igjen, bare bestill time på trafikkstasjonen - kontroll og betaling for nytt vognkort. Å få vognkort til kjøretøy over 3,5t er dyrere enn å få vognkort under 3,5t.

Å få en nedregistrert bil opp igjen til tidligere høyere totalvekt er like enkelt, men å få registrert en bil opp til høyere totalvekt kan være umulig. Da må nye CoC-papirer skaffes, og det er ikke alltid mulig.

Så kjøper man en ny bil som kan veie over 3,5t, registrer den på høyeste vekt første gang og registrer den heller ned om man ikke har førerkort C1 eller C. Da kan ny eier lett registrere den opp igjen, for man trenger ikke nye CoC-papirer og den kostnaden det kan være. Det kan fort koste mange 1000 kr å få nye CoC-papirer.

8. Vekter (kg)

		2320
(F.1/F.2)	Tillatt totalvekt	1190 / 1180
	Tillatt aksellast	1673
(G)	Egenvekt med fører	647
	Tillatt nyttelast inkl. passasjerer	4820
(F.3)	Tillatt vognogvekt	2500
(O.1)	Tillatt hengervekt med brems	750
(O.2)	Tillatt hengervekt uten brems	100
	Tillatt kopplingslast	75
	Tillatt taklast	75

Vognkort til bilen som ble veid. Det var bare meg og en liten bag i bilen og vi veier ikke 312 kg som avlesningene tyder på. Jeg gikk ut av bilen og vekten ble redusert bare med min vekt. Så vekten på Trafikkstasjonen er nok riktig, men tallene i vognkortet er blitt justert av bruk og alder. Derfor er også justeringsmarginene på kjøretøy over 3,5 t mye større enn under 3,5 t. En liten tilleggsopplysning når det er snakk om last og vektor, er «Tillatt taklast» ikke oppgitt i bobilens vognkort, er det kjøreforbud om man blir stoppet i kontroll med last på taket.

Akselvekter

Summen av akselvektene er ikke det samme som totalvekten bobilen kan registreres på. Er summen av akselvektene flere 100 kg høyere enn totalvekten, er det stor sjanse for at bobilen er bygget på et chassis for høyere totalvekt, og registrert på en lavere totalvekt for å kunne kjøres med et B- eller C1-førerkort.

Vekten avlest på en aksel 1070 kg. Rundes ned til 1000 kg.



Totalvekten 1910 kg og rundes ned til 1900 kg. Så en bil under 3,5 t kan veie 3590 kg.





En type mobile vektor som kan brukes på kontroll. Det opplyses at de har med vektor til alle hjul som veies samtidig. Det er ikke avrunding ned til nærmeste 100 kg på alle disse, men pr. aksel og OBS på LI på dekket.

Er det bare 100 kg + - er det nok ikke mulig å få registrert den opp uten å gjøre en fysisk endring i hjulopphenget, eller det er ikke mulig i det hele tatt.

For flere 10-år siden, var det mulig å forandre total/akselvekt med dokumentasjon fra andre enn slutfabrikant. Den muligheten forsvant for et par 10-år siden, men NB og flere andre arbeider med å prøve å gjøre det mulig igjen. Dette spesielt med tanke på at det i nær fremtid vil bli mulig å kjøre bobil på inntil 4,25t på B-fører kortet, og det er mange bobiler som ikke er bygget på chassis hvor det er mulig å øke totalvekten uten en fysisk endring på aksel/hjuloppheng.

Det er dessverre i dag mange bobiler som registreres på altfor små/lette chassis og man har ikke mulighet til å bruke bobilen slik man har tenkt. Vi er forskjellige og noen reiser «lette» på tur, mens andre tar med seg altfor mye, eller tunge ting. Så mange kan fort få seg en overraskelse og avbrutt eller dyr ferie med overlast på kjøretøyet.

Om bobilen har maks totalvekt over eller under 3,5t og man har overlast, får man ikke kjøre videre før man har redusert vekten ned til maks tillatt totalvekt etter vognkortet.

Hvor mye lasteevne bør man ha ifølge vognkortet?

200 – 400 – 800 eller 1000 kg? Alle disse kan være like riktige eller gale, og er bare et tall, egentlig med null verdi.

Lasteevnen eller nyttelasten man har ifølge vognkortet er aktuell totalvekt bobilen er veid til på et aktuelt tidspunkt i kjøreklar stand på et eller annet tidspunkt. Det kalles bobilens egenvekt + fører 75 kg, og det veier nok bobilen bare en gang i sin levetid.

Bobilens registrerte høyeste totale totalvekt som står i vognkortet, er enten totalvekt førstegangskjøper/forhandler har

ønsket bobilen skal ha for å kunne kjøres på et ønsket førerkort, eller totalvekten chassisbygger/sluttprodusent har dokumentert bobilen kan ha.

Totalvekt som står i vognkortet, minus egenvekten som står i vognkortet, er lasteevnen/nyttelasten bobilen har på papiret. Den er i beste fall bare litt rettleidende eller totalt misvisende, og noe man dessverre ikke bør stole blindt på.

Jo eldre bobilen er, hvor mye utstyr som er montert, eller vann det er i tankene, er ting som virker inn på egenvekten. Eneste måten å finne egenvekten på er å veie bobilen i kjøpsøyeblikket.

Vei bobilen før kjøp, uansett om det er ny eller brukt bobil. Det kan ikke gjentas for ofte. Heldigvis er det flere forhandlere som har vekter og har veid bobilen og opererer med korrekte vekter, men det er ikke dumt å få veid bobilen selv også. På den måten vet man hva bobilen veier tom, og hvor mye den rette lasteevnen er, og jeg garanterer at mange vil få seg en overraskelse allikevel på hva alt man tar med seg veier.

Lurt å veie bobilen før du drar på tur

Å veie bobilen ferdig ferielastet før man drar på tur, er heller ingen dum ide. For å bli stoppet i vektkontroll med overlast kan skape problemer. Er man langt hjemmefra, kanskje i utlandet, kan problemene bli store. Er overlasten for stor kan det føre til førerkortbeslag og anmeldelse.

Trafikkregler, skilting og reaksjoner ved overlast, er ikke like i alle land i Europa, så å unngå å kjøre med overlast, vil gjøre det enklere. Uansett om man kjører bobil over eller under 3,5 t, vil man måtte laste av til man er nede på totalvekten kjøretøyet er registrert på.

Har man bobil under 3,5 t vil reaksjonen være ved inntil 500 kg overlast å laste ned til lovlig totalvekt. Over 500 kg vil det ilegges et gebyr på 3000 kr. Ved grove tilfeller med overlast rundt 30% eller mer, blir det førerkortbeslag og anmeldelse. Det rundes alltid ned til nærmeste 100 kg både ved veiing over og under 3,5 t.

På kjøretøy over 3,5 t vil det være økning av gebyret for hver 100 kg når feilmarginen er trukket fra, i tillegg til innslagsgebyret på 2200 kr. Det er feilmargen både på aksler og totalvekt - 200 kg på aksler og 500 kg på totalvekten.

Vektkontroll kan foregå på Trafikkstasjonenes faste vekter

De er som regel tilgjengelige 24 timer i døgnet. Det er lurt å benytte seg av dem når man reiser feriepakkert på tur, eller sporadisk. Slik at man har en mer nøyaktig kontroll på vekten enn man tror. Det kan ikke gjentas for ofte at vektene som står i vognkortet mange ganger kan være mer villedende enn rettleidende.

Totalvekten er nok også den vekten som er et mindre problem for mange bobilister enn akselvekten på bobiler under ca. 4 t. Bobiler som en vil øke totalvekten på for å få bedre lasteevne, resulterer i at den økte lasteevnen må lastes på forakselen og det er ikke lett å få til. Bakakselen er ofte nær maks akselvekt allerede.

LOVDATA

Søk etter lover, forskrifter, dommer, stortingsvedtak, tariffavtaler m.m.

Søk

Forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg

Korttittel

Forskrift om satser for overlastgebyr

Hjemmel: Fastsett av Samferdselsdepartementet 18. desember 1987 med hjemmel lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 36a, jf. forskrift 17. desember 1971 nr. 1 om gebyr for overlasting § 2.

Endret ved forskrifter 26. aug 2016 nr. 1001, 24. jan 2024 nr. 130 (i kraft 1 mars 2024).

§ 1. Satser for aksel-/boggi-/trippelboggilast

Av de første 2000 kg	betales kr 500,- pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	betales kr 750,- pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	betales kr 1100,- pr. 100 kg
Av de neste 2000 kg	betales kr 1250,- pr. 100 kg
og av det overskytende	betales kr 1500,- pr. 100 kg

Når gebyrpliktig overlast er konstatert ved veiing, betales i tillegg et gebyr på kr 2200,-.

0 Endret ved forskrifter 26. aug 2016 nr. 1001 (i kraft 1 sep 2016), 24. jan 2024 nr. 130 (i kraft 1 mars 2024)

§ 2. Satser for totalvekt

For kjøretøy betales følgende satser:

Av de første 5000 kg	betales kr 500,- pr. 100 kg
og av det overskytende	betales kr 750,- pr. 100 kg

Utdrag fra Lovdata om gebyr på overlast under 3,5 t. Det er fører som er ansvarlig og får gebyret også med kjøring med avregistrert kjøretøy og ikke eier.

LOVDATA

Søk etter lover, forskrifter, dommer, stortingsvedtak, tariffavtaler m.m.

Søk

Forskrift om gebyr for overlasting

§ 2. Gebyrberegningen.

For hver enkelt aksel/akselkombinasjonslast som er konstatert ved veiing, avrundes overlasten til nærmeste 100 kg.

1. Aksellastgebyr:

For 11,5 tonns drivakselast fratrekkes 200 kg. For hver foraksellast på motorvogn fratrekkes 500 kg. For last av andre aksel/akselkombinasjoner fratrekkes 1000 kg. Av den gjenstående overlast beregnes gebyr særskilt for hver aksellast/akselkombinasjonslast etter gebyrsatser fastsatt av Samferdselsdepartementet.

2. Totalvektgebyr:

For vogntog og enkeltkjøretøyer der vekten overskrider den tillatte totalvekt som er angitt i § 1. pkt. 1-8, summeres de avrundede veieresultatene for hver enkelt aksel/akselkombinasjon, jf. § 2 første ledd. For enkeltkjøretøy brukes totalvekttabellen bare når kjøretøyet skal ha brukstillatelse.

Fra summen av de avrundede veieresultatene fratrekkes følgende:

- Enkeltkjøretøy (også som del av vogntog) med tillatt totalvekt til og med 7.500 kg:	500 kg
- Enkeltkjøretøy (også som del av vogntog) med tillatt totalvekt over 7.500 kg:	1.000 kg
- Vogntog med samlet tillatt totalvekt til og med 15.000 kg:	1.000 kg
- Vogntog med samlet tillatt totalvekt over 15.000 kg:	2.000 kg

Av den gjenstående overlast beregnes gebyr etter satser fastsatt av Samferdselsdepartementet.

Det høyeste gebyr som framkommer av beregningsmåtene i nr. 1 eller nr. 2 legges.

0 Endret ved forskrifter 3. feb. 1965 nr. 97, 20. juni 2014 nr. 796 (i kraft 1 sep 2014).

Utdrag fra Lovdata om gebyr på overlast på kjøretøy over 3,5 t.





LOVDATA Søk etter lover, forskrifter, dommer, stortingsvedtak, tariffavtaler m.m. **Søk**

Forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen

§ 10. Visse andre bruksbestemmelser

Det kan legges overtredelsesgebyr for kjøring:

a.	uten påbudt hastighetsmåler eller med hastighetsmåler som ikke virker andre ledd som følge av overskridelse eller fare for overskridelse av grensverdiene i forurensningsforskriften kapittel 7	500 kr.
h.	med overlastet kjøretøy med tillatt totalvekt t.o.m. 3500 kg når overlasten utgjør over 30 % eller over 500 kg mer enn tillatt totalvekt	3 000 kr.
i.	med flere personer enn tillatt i eller på kjøretøyet	3 000 kr.
j.	med tilhenger som har påsatt Tempo 100-merke eller merke som enkelt kan forveksles med dette, uten å kunne dokumentere gyldig Tempo 100- godkjenning i Norge eller annet land	2000 kr.
k.	med avregistrert kjøretøy	5 000 kr.

Dersom føreren av kjøretøyet er en annen enn den som var registrert som eier ved overtredelsen, er de solidarisk ansvarlige for bokstav h og k. Likestilt med eier er den som disponerer kjøretøyet ved leie- eller leasingavtale.

0 Endret ved forskrifter 1 okt 2021 nr. 2922, 11 mars 2022 nr. 360, 18 mars 2022 nr. 413 (i kraft 12 sep 2022).

Frimargin på kjøretøy over 3,5 t.

Må jeg kjøre inn for kontroll langs veien?

Ved vektkontroll på kontrollstasjon langs veinettet eller på trafikkstasjon, trenger ikke bil kjøre inn, det gjelder for busser og varetransport. Skal bobilene inn, står det ofte en tjenestemann og vinker inn bobilene.

Vektkontroller kan foregå hvor som helst langs veinettet i Norge med transportable vekter som ofte også benyttes i Norge. På AutoBahn kan det komme en «Follow me»-bil foran bobilene og lede en inn til en kontroll som også kan inneholde en vektkontroll. Reaksjonen der varierer som regel fra land til land.

Fordeling av vekt på for- og bakaksel

Alt man laster på bak bobilens bakaksel, vil føre til at forakselen blir x antall kg lettere. 2 elsykler på bakveggen, kan fort gi 100 kg eller mer på bakakselen og 20 -30 kg mindre på forakselen. Kjøring med overlast kan være trafikkfarlig og å ha feil lastfordeling på bobilene vil gjøre den trafikkfarlig. Er bobilene registrert med lavere totalvekt enn det bilen er bygget for, er det vel sjåføren som er mer trafikkfarlig enn bobilene?

Så når man veier bobilene bør man veie aksel for aksel, og er vektplaten så stor at den tar alle akslene, bør en lese av totalvekten også. Summeres akselvektene, bør de være lik den avleste totalvekten. Dette også for å få en indikasjon på at vekten er riktig.

Dekk

Et lite tips er også å benytte dekk med en høyere LI

(lasteindeks) enn det som står i vognkortet. Den er ofte ganske lik med totalvekten på akselen og har man en overvekt som dekkene ikke tåler er det helt sikkert at man ikke får kjøre videre før man har en aksellast dekkene kan bære.

Vekter på Trafikkstasjonene

Vekten på Trafikkstasjonen har ofte bare en vektplate og da er det bare ett display som viser vekten. Først kjører man på forakselen, husk å trå forsiktig på bremsepedalen så bobilene stopper. Vent litt til vekten vises med tall som står stille. De fleste vektene har 10 kg nøyaktighet. Er det stor nok vektplate til begge akslene kjør bilen frem til alle akslene er på platen og totalvekten kan avleses. Til slutt kjør av forakselen og avles vekten på bakaksel. Forakselvekten + bakakselvekten = aktuell totalvekt på kjøretøyet. Den vekten bør være lik den veide totalvekten +/- 10 kg. om man fikk plass til hele kjøretøyet på vekten.

Enkelte Trafikkstasjoner har flere vektplater og flere display. Da kan vekt på foraksel og bakaksel avleses på de 2 første display og totalvekten på neste display. Forutsetningen er jo at akslene får plass på vektplatene samtidig.

Bli bevisst på bobilens vekt, ikke kjør med overvekt. Da slipper man ubehageligheter etter kjøp/salg eller under bruk i hverdagen eller ferie, og man slipper og ha en plan B eller avbrutt ferie/tur som resultat.

Tekst og foto: Tor H 114