



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring av førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

- Forenklet tilgang til førerkort i klasse A1 for innehavere av førerkort i klasse B
- Lavere alderskrav for mopedbil (klasse AM 147)
- Rett til å føre mopedbil gjennom utvidelse av klasse T
- Mindre endringer i opplæringskrav for motorsykkel
- Utvidet besøkskjøring med førerkort utstedt utenfor EØS

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
18. desember 2018

# Høringsnotat – Forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
2	Gjeldende rett og opplæringskrav .....	4
2.1	Førerkortdirektivet.....	4
2.2	Opplæringskrav og norsk regelverk.....	5
2.2.1	Førerkort klasse A1 .....	5
2.2.2	Alderskrav for tre- og firehjuls moped (mopedbil) – førerkort klasse AM 147.....	6
2.2.3	Rett til å føre firehjuls moped med klasse T (traktor) .....	7
2.3	Andre land.....	8
2.3.1	Rett til å føre lett motorsykkel med førerkort klasse B .....	8
2.3.2	Klasse AM (moped) og klasse A1 (lett motorsykkel) .....	8
2.3.3	Rett til å føre firehjuls moped med klasse T .....	9
3	Rett til å føre lett motorsykkel med førerkort i klasse B.....	9
3.1	Vegdirektoratets vurderinger.....	9
3.2	Forslag til ordning med noe opplæring og teoretisk og praktisk prøve – førerrett klasse A1 .....	10
3.3	Forslag til ordning med opplæring uten prøve – nasjonal førerrett for lett motorsykkel .....	11
4	Lavere alderskrav mopedbil (klasse AM 147).....	12
4.1	Vegdirektoratets vurdering.....	12
4.2	Forslag til tilpasset opplæring og lavere alderskrav .....	14
5	Rett til å føre tre- og firehjuls moped på bakgrunn av gjennomført opplæring og førerprøve i klasse T.....	14
5.1	Vegdirektoratets vurdering.....	14
5.2	Forslag til opplæringskrav .....	16
6	Forslag til endringer i læreplaner .....	16
6.1	Forenklet tilgang til førerrett for lett motorsykkel for den som har førerrett i klasse B 16	
6.1.1	Alternativ 1: Noe opplæring og teoretisk og praktisk prøve – klasse A1 .....	16
6.1.2	Alternativ 2: Opplæring uten prøve .....	18
6.2	Opplæring i klasse AM 147 med aldersgrense 16 år for tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg.....	19

6.3	Førerrett for AM 147 for den som har førerrett klasse T etter gjennomført sikkerhetskurs på veg klasse AM 147 .....	19
7	Mindre endringer i opplæring for motorsykkel .....	20
7.1	Forslag til endringer av mål og innhold i trinn 2 i klasse A1, A2 og A.....	20
7.2	Forslag til endringer i punkt 5 i sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A	21
7.3	Bruk av refleksvest eller skoleskilt på motorsykkel eller moped .....	23
8	Utvidet besøkskjøring med førerkort utstedt utenfor EØS .....	24
8.1	Gjeldende rett.....	24
8.1.1	Norsk rett – førerkortforskriften .....	24
8.1.2	Tredje førerkortdirektiv.....	25
8.1.3	Genevekonvensjonen om vegtrafikk 1949 og Wienkonvensjonen om vegtrafikk 1968	25
8.2	Forslag til utvidet besøkskjøring fra tre til seks måneder .....	26
8.3	Anerkjennelse av førerkort til fører av kjøretøy in internasjonal trafikk etter Wienkonvensjonen av 1968 om vegtrafikk .....	27
9	Forslag til forskriftsendringer med kommentarer .....	27
10	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	34
10.1	Konsekvenser for private .....	34
10.1.1	Konsekvenser for den enkelte førerkortinnehaver .....	34
10.1.2	Konsekvenser for trafikkskolebransjen .....	35
10.1.3	Konsekvenser for importør- og forhandlerbransjen .....	35
10.1.4	Konsekvenser for transportbransjen.....	35
10.2	Konsekvenser for det offentlige.....	35

## 1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til forskrift om endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.

Samferdselsdepartementet har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å sende på høring forslag til ordninger for:

- forenklet tilgang til førerett for lett motorsykkel for innehavere av førerkort i klasse B
- senking av alderskravet fra 18 til 16 år for tilgang til førerett i klasse AM147 samtidig som opplæringskravene endres for å tilpasses aldersgruppen
- utvidelse av førerett i klasse T til å omfatte førerett for tre- og firehjuls moped (mopedbil) etter gjennomført sikkerhetskurs på veg
- å kunne benytte førerett utstedt utenfor EØS i Norge i inntil seks måneder for personer som har arbeidstillatelse.

I tillegg er det tatt med enkelte mindre endringer i kravene til opplæring i motorsykkelklassene.

Som grunnlag for våre vurderinger bruker vi blant annet følgende rapporter fra Transportøkonomisk institutt (TØI):

- TØI rapport 1419/2015 Økt førerkortalder for lett motorsykkel
- TØI rapport 1510/2016 Temaanalyse av dødsulykker på motorsykkel 2005–2014
- TØI rapport 1591/2017 Temaanalyse av mopedulykker 2007–2016

## 2 Gjeldende rett og opplæringskrav

### 2.1 Førerkortdirektivet

Norge er gjennom EØS-avtalen forpliktet til å følge tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) som blant annet stiller krav til erverv og utstedelse av førerkort innenfor EØS. Førerkortklassene er definert i direktivet og det er i liten grad anledning til å avvike fra disse.

Når det gjelder å heve eller senke alderskrav og hva man har rett til å kjøre innenfor den enkelte førerkortklasse, er det i direktivet gitt enkelte muligheter for å gjøre unntak. Direktivet stiller ikke krav til opplæring, men inneholder krav til hva som skal testes ved teoretisk og praktisk prøve. Det er blant annet anledning til å gi rett til å føre lett motorsykkel (klasse A1) med førerkort i klasse B. Dette følger av artikkel 6 nr. 3 bokstav b. Denne rettigheten skal kun gjelde på nasjonalt territorium og skal ikke påføres førerkortet

som klasse A1. For å erverve A1 som egen klasse på førerkortet, kreves det etter direktivet artikkel 7 nr. 1 bokstav a at man har bestått en teoretisk og praktisk prøve som oppfyller kravene som følger av vedlegg II til direktivet.

Alderskravet for klasse A1 er i direktivet satt til 16 år. Medlemslandene kan imidlertid velge å heve minstealderen til 17 eller 18 år forutsatt at det er to års forskjell mellom alderskravet til klasse A1 og A2 (mellomtung motorsykkel).

Førerkort for moped var ikke en felles førerkortklasse i EØS før tredje førerkortdirektiv trådte i kraft 19. januar 2013. Førerkort for moped ble da tatt inn i direktivet som klasse AM. Minstealder for klasse AM er i artikkel 4 nr. 2 satt til 16 år. Etter artikkel 4 nr. 6 bokstav a kan medlemsstatene velge å sette minstealderen ned til 14 år eller heve den til 18 år.

Førerkortdirektivet omfatter ikke jord- og skogbrukstraktorer. Det betyr at krav til føring av traktor kun reguleres nasjonalt.

## 2.2 Opplæringskrav og norsk regelverk

Den norske føreropplæringen består dels av obligatoriske opplæringselementer med fastsatte timetall som alle elever må gjennomføre ved en godkjent trafikkskole, dels av ikke-obligatorisk opplæring der timetallet tilpasses den enkelte. Den ikke-obligatoriske opplæringen gjennomføres også i stor grad ved godkjent trafikkskole. Den obligatoriske opplæringen inneholder til dels klassespesifikke temaer, temaer det er vanskelig eller farlig å lære seg på egen hånd og i noen grad temaer som det er viktig at alle får et minimum av opplæring i. Felles for den obligatoriske opplæringen er at det er vanskelig å måle læringsutbyttet gjennom førerprøven. Så godt som alle elevene har bruk for mer opplæring enn den obligatoriske for å utvikle tilstrekkelig kompetanse. Så langt det er mulig, måles utbyttet av opplæringen gjennom teoretisk og praktisk prøve.

Krav til innhold, omfang m.m. i føreropplæring og førerprøve går fram av trafikkopplæringsforskriften. Førerkortforskriften regulerer det som har med utstedelse av førerkort å gjøre.

### 2.2.1 Førerkort klasse A1

Lett motorsykkel er i førerkortforskriften § 2-2 tredje ledd nr. 5 avgrenset til motorsykkel som har et slagvolum på høyst 125 cm<sup>3</sup>, en effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg.

Minstealder for førerkort i klasse A1 i Norge er 16 år.

Ved innføringen av ny føreropplæring i 2005 ble det gjort omfattende endringer i opplæringen for lett motorsykkel. Kunnskap om direkte og medvirkende årsaker til ulykker ble lagt til grunn for læreplanmålene. Det har vært en positiv utvikling med færre ulykker med lette motorsykler etter innføringen av den nye føreropplæringen.

Norge avsluttet ordningen med at førerrett for klasse A1 automatisk fulgte med ved erverv av førerkortklasse B i 1979. Det ble gjort fordi vi så at de som kjørte lett motorsykkel, var en meget ulykkesutsatt trafikantgruppe. Vi mente at en måte å redusere ulykkestallene på var å kreve klassespesifikk opplæring og førerprøve før det ble gitt førerrett, slik som i de andre førerkortklassene. Det ble en nedgang i ulykkestallene, noe som tyder på at den klassespesifikke opplæringen var en riktig beslutning.

Gjeldende føreropplæring for motorsykkel er utviklet i samarbeid med trafikkskolenes bransjeorganisasjoner Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum (TF), Trygg Trafikk og brukerorganisasjonen Norsk Motorcykel Union (NMCU). Grunntanken har vært at å legge til rette for riktig førerkompetanse, er et viktig bidrag i arbeidet for færre skadde og drepte motorsykkelførere.

#### *Obligatorisk opplæring for klasse A1:*

##### Trinn 2:

Grunnkurs klasse A1, A2 og A som består av 3 undervisningstimer

##### Trinn3

Sikkerhetskurs i trafikk – klasse A1 som består av 4 undervisningstimer, hvorav minst 3 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid skal fordeles til planlegging og oppsummering

##### Trinn 4

Sikkerhetskurs på veg klasse A1 som består av 5 undervisningstimer, hvorav minst 4 timer skal være praksis bestående av kjøring med refleksjonspauser og resterende tid skal fordeles til planlegging og oppsummering (Trinn 4)

Trinnvurderingstimer mot slutten av trinn 2 og trinn 3.

### 2.2.2 Alderskrav for tre- og firehjuls moped (mopedbil) – førerkort klasse AM 147

Det som ofte omtales som mopedbil, er i førerkortforskriften definert som en firehjuls moped med egenvekt (minus batterienes vekt ved eldrift) over 150 kg. Alderskravet for tre- og firehjuls moped (mopedbil) med så stor egenvekt er i dag 18 år i Norge.

For øvrig finnes tre- og firehjuls moped i ulike varianter for kjøring både i terreng og på veg. Alderskravet for tre- og firehjuls moped med egenvekt ikke over 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift) er 16 år.

Bakgrunnen for førerkortreglene for moped (mopedbil) med tre eller fire hjul, er at mange av disse saktegående kjøretøyene ble oppfattet som biler i trafikken pga. førerhus og overbygg. Det skapte i blant farlige situasjoner at farten til «mopedbilene» ble feilvurdert. Siden kjøretøyene teknisk ble definert som «moped» etter dagjeldende førerkortdirektiv i 2002 (91/439/EØF), anså man at det forelå førerkortfritak for personer over 20 år, og det ble stilt få krav til føring av tre- og firehjuls moped. Kjøretøyene ble anskaffet særlig av eldre

personer som hadde mistet sitt bilførerkort, og antallet var til å begynne med lite. Etter hvert fant Vegdirektoratet det riktig å innføre en egen førerkortklasse AM 147 for slike kjøretøy med bestemte krav til helse, alder og førerprøve.

Da førerkortklasse AM 147 ble innført i 2003, ble minstealderen fastsatt til 18 år når kjøretøyet hadde egenvekt over 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift). I praksis gjaldt dette «mopedbiler» som var utstyrt med karosseri, ratt, pedaler og betjeningsanordninger som en bil.

Ved erverv av klasse A1 (lett motorsykkel) fikk man samtidig rett til å kjøre moped, men siden minstealderen for A1 var, og er, 16 år, ble minstealder 18 år beholdt for tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg.

Føreropplæring og -prøve (kun krav om teori-prøve) for førerrett for AM 147 med egenvekt over 150 kg, er innrettet i samsvar med gjeldene alderskrav, og er tilpasset den gruppa som velger klasse AM 147 istedenfor klasse B.

### 2.2.3 Rett til å føre firehjuls moped med klasse T (traktor)

Førerrett for klasse T (traktor) gjelder for kjøring i Norge, kan erverves i følgende nasjonale klasser og har følgende krav om minstealder:

- Klasse T – traktor, begrenset totalvekt – 16 år når traktor med eller uten tilhenger har samlet tillatt totalvekt på høyst 25 000 kg.
- Klasse T – traktor, ubegrenset totalvekt – 21 år eller 2 års kjøreefaring i klasse T.
- Klasse T – kode 141, traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41–50 km/t, med eller uten tilhenger, begrenset totalvekt – 18 år.
- Klasse T – kode 141, traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41–50 km/t, med eller uten tilhenger, ubegrenset totalvekt – 21 år eller 2 års kjøreefaring i klasse T.
- Klasse T – kode 148, traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41–50 km/t, med eller uten tilhenger, med samlet maksimal tillatt totalvekt ikke over 25 000 kg – 18 år.

Nasjonale førerrettigheter er gyldige for kjøring i utlandet i den grad disse aksepteres av vedkommende myndigheter.

Førerrett i klasse T gjelder for kjøring i Norge for:

- Traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet ikke over 40 km/t, med eller uten tilhenger. Frem til førerkortinnehaveren har to års erfaring eller fyller 21 år er førerretten begrenset til traktor og motorredskap, med eller uten tilhenger, med

samlet tillatt totalvekt ikke over 25.000 kg. Vektbegrensningen gjelder ikke når førerrett klasse T erverves etter fylte 21 år.

- Klasse AM kode 147. Dersom mopedens egenvekt er over 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift), må føreren være fylt 18 år.
- Motorredskap som ikke er innrettet for transport av personer eller gods og som ikke kan kjøres fortere enn 30 km/t, med eller uten tilhenger.

Førerrett i klasse T kode 141 gjelder for kjøring i Norge med traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41–50 km/t med eller uten tilhenger. Frem til førerkortinnehaveren har to års erfaring eller fyller 21 år, er førerretten begrenset til traktor og motorredskap, med eller uten tilhenger, med samlet maksimal tillatt totalvekt ikke over 25 000 kg. Dette gjelder for personer som har tatt tilleggsopplæring etter erverv av klasse T.

Førerrett i klasse T kode 148 gjelder for kjøring i Norge med traktor og motorredskap med konstruktiv hastighet 41–50 km/t, med eller uten tilhenger, med maksimal tillatt totalvekt ikke over 25 000 kg. Dette gjelder for personer som har tatt tilleggsopplæring etter erverv av klasse T kode 144.

## 2.3 Andre land

### 2.3.1 Rett til å føre lett motorsykkel med førerkort klasse B

Førerrett klasse B gir ikke førerrett i klasse A1 i noen av de andre nordiske landene. I alle landene er det egen opplæring og teoretisk og praktisk prøve for å få førerrett i klasse A1. Alderskravet er 16 år, bortsett fra i Danmark som har 18 års aldersgrense.

### 2.3.2 Klasse AM (moped) og klasse A1 (lett motorsykkel)

#### *Sverige*

I Sverige gir førerrett klasse AM, som er «moped klass 1», rett til å føre motorvogn med to, tre eller fire hjul som har høyeste tillatte hastighet på 45 km/t. Det kreves bestått teoretisk førerprøve. Alderskravet er 15 år.

For å få førerrett i klasse A1 er det krav om bestått teoretisk og praktisk førerprøve. Alderskravet er 16 år.

#### *Danmark*

For å få førerrett til «store knallert» som tilsvarer klasse AM, og gjelder motorvogn med to eller tre hjul som har høyeste tillatte hastighet 45 km/t, er alderskravet 18 år. Det kreves bestått teoretisk og praktisk førerprøve. Firehjuls moped, «mopedbil» er definert under førerrett for klasse B, med alderskrav 18 år.



Man kan få førerkort til liten moped («lille knallert») – konstruktiv hastighet maks 30 km/t. fra 15 år.

Alderskravet for førerrett i klasse A1 er 18 år. Det kreves bestått teoretisk og praktisk førerprøve.

#### *Finland*

I Finland er klasse AM, delt i to nasjonale klasser. AM 120 gjelder motorvogn med to eller tre hjul som har høyeste tillatte hastighet på 45 km/t. AM 121 gjelder motorvogn med fire hjul som har høyeste tillatte hastighet på 45 km/t, m.a.o. gjelder dette for mopedbil.

Alderskravet er 15 år, og det kreves bestått teoretisk og praktisk førerprøve.

Alderskravet for førerrett klasse A1 er 16 år. Det kreves bestått teoretisk og praktisk førerprøve.

### 2.3.3 Rett til å føre firehjuls moped med klasse T

Klasse T er som nevnt ikke en «internasjonal klasse» og er ikke omfattet av førerkortdirektivet.

I Sverige har man rett til å kjøre moped hvis man har traktorførerkort som er utstedt før 1. oktober 2009.

I Danmark er det slik at «Kørekort til traktor/motorredskab giver ret til at føre disse køretøjer, herunder med tilkoblede påhængskøretøjer».

## 3 Rett til å føre lett motorsykkel med førerkort i klasse B

### 3.1 Vegdirektoratets vurderinger

Motorsykkelførere er fortsatt en svært utsatt gruppe i trafikken. Det har vært en positiv utvikling også på ulykkesstatistikken for førere av motorsykkel, men ikke tilsvarende andre trafikantgrupper. De siste årene har førere av motorsykkel utgjort nær 20 % av alle drepte i trafikken, til tross for at de utgjør en svært liten del av den totale andelen trafikanter. Det er derfor vesentlig at endringene som gjøres, ivaretar en tilstrekkelig opplæring til rett kompetanse for å bidra til bedre trafikkikkerhet for førere av motorsykkel.

Ved innføring av tredje førerkortdirektiv ble retten til å føre lett motorsykkel på førerkort klasse B uten egen prøve på motorsykkel, begrenset til å gjelde i eget land. Grunnen til begrensningen var at det ikke var ønskelig at ordningen ble innført i flere land, enn de som allerede hadde ordningen.

Etter gjeldende trafikkopplæringsforskrift § 9–20 er førerkortinnehavere av klasse B som ønsker førerrett til klasse A1, fritatt for «sikkerhetskurs i trafikk». Med unntak av dette kurset, som ble innført 1. januar 2017, er opplæringen for klasse A1 innrettet slik at de obligatoriske delene i læreplanen skal gi kjøretøyspesifikk kompetanse som i liten grad kan etableres gjennom erfaring fra klasse B. For en elev med førerrett til klasse B stilles det dermed kun krav om 10 obligatoriske timer og bestått teoretisk og praktisk prøve.

Hvis det skal åpnes for en forenklet tilgang til førerrett for lett motorsykkel for personer som har førerrett i klasse B, mener Vegdirektoratet at det som minimum må stilles krav om grunnkurs (3 timer), obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til klasse A1 (5 timer) og bestått teoretisk og praktisk prøve. Det vil gi full førerrett i klasse A1 (internasjonal klasse som anerkjennes i EU), og mulighet for senere å utvide til A2 og A gjennom obligatorisk opplæring.

Hvis forenklingen skal være opplæring uten teoretisk og praktisk prøve, vil det kun gi en nasjonal førerrett for lett motorsykkel. Denne rettigheten foreslås påført førerkortet som en ny nasjonal kode tilknyttet klasse B. Opplæringens innhold og omfang må innrettes slik at den både legger til rette for at føreren utvikler tilfredsstillende kompetanse og samtidig ivaretar trafikksikkerheten for øvrig. Med en tilpassing av dagens obligatoriske innhold, mener vi et omfang på 13 undervisningstimer kan være forsvarlig.

Førerretten som følger av dette alternativet, vil ikke senere kunne utvides til førerrett i klasse A2 og A med obligatorisk opplæring. For at vi skal kunne utstede A1 som førerkortklasse, forutsetter det at det er gjennomført teoretisk og praktisk prøve i klasse A1 som tilfredsstillende minimumskravene i direktivet.

Vi foreslår at begge ordningene som vi har utarbeidet, blir etablert. Slik kan den som ønsker å utvide førerretten sin til å gjelde for lett motorsykkel, selv velge løsning. Avhengig blant annet av hvilke synspunktet høringsinstansene kommer med, kan det ikke utelukkes at bare den ene varianten blir fastsatt.

### 3.2 Forslag til ordning med noe opplæring og teoretisk og praktisk prøve – førerrett klasse A1

I alle motorsykkelklassene begynner opplæringen med grunnkurs klasse A1, A2 og A (3 undervisningstimer). Dette kurset er ment å gi grunnlag både for å bevisstgjøre eleven om særskilt risiko som er forbundet med å kjøre motorsykkel, effektive tiltak for å redusere risikoen ved valg av bekledning og kjøreatferd og for å forstå krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere og riktig kjøreadferd. Vegdirektoratet mener derfor at det er riktig å beholde kravet om grunnkurs klasse A1, A2 og A som obligatorisk opplæring for de som skal utvide førerretten fra klasse B til å omfatte klasse A1 gjennom redusert opplæring og ordinær førerprøve klasse A1.

For å kunne få til en ytterligere reduksjon sammenlignet med dagens ordning, foreslår vi å ta bort kravet om trinnvurderinger (trinn 2 og 3) og kravet om sikkerhetskurs på veg (5 timer). I

stedet har vi utviklet et eget obligatorisk kurs for utvidelse av klasse B til klasse A1. Kurset er ment å legge til rette både for utvikling av nødvendig kompetanse og for nødvendig selvvurdering, noe trinnvurderingstimerne ellers er ment å bidra til.

Vi foreslår at det nye obligatoriske kurset for utvidelse av klasse B til A1 skal være på fem timer. Det bygger på en forventning om at de som har førerrett i klasse B, gjennom opplæring og erfaring, har utviklet trafikal forståelse som kan benyttes i utviklingen av den særskilte kompetansen som kreves for motorsyklister.

Gjennom å oppfylle læreplanens kursmål i § 9–20a, «Eleven skal vise tilstrekkelig kjøretekniske ferdigheter til å ha utbytte av kurset» med underpunkter, vil det vise seg om de kjøretekniske ferdighetene er tilstrekkelige. Dersom det kjøretekniske nivået ikke er godt nok, kan eleven utvikle dette gjennom supplerende kjøretimer, privat øvingskjøring eller en kombinasjon.

Læreplanens mål om «Eleven skal videreutvikle sin kjørekompetanse i variert trafikk- og vegmiljø» med underpunkter, skal medvirke til at eleven videreutvikler tilstrekkelig kompetanse til å opptre slik at ulykker unngås.

### 3.3 Forslag til ordning med opplæring uten prøve – nasjonal førerrett for lett motorsykkel

Vegdirektoratet foreslår at det kan gis førerrett til lett motorsykkel som en kode på førerkort klasse B uten at det tas førerprøve ved at det gjennomføres obligatorisk opplæring på 13 timer. Forutsetningen for denne ordningen er at en har hatt førerrett i klasse B i to år, og på den måten kunnet opparbeide trafikal erfaring. Slik vil ordningen likne på gjeldende ordninger for utvidelse fra klasse A1 til A2 og A, ved at to års kjørefaring gir rett til å utvide til høyere klasse gjennom opplæring uten å avlegge førerprøve. Opplæringen kan tidligst påbegynnes ett år etter erverv av klasse B.

Som beskrevet i punkt 3.2 starter alle motorsykkelklassene med et grunnkurs klasse A1, A2 og A (3 undervisningstimer). Dette kurset er også et viktig utgangspunkt for den som ønsker å utvide førerretten til lett motorsykkel uten å ta førerprøve. Vegdirektoratet mener derfor at det er riktig å beholde kravet om grunnkurs klasse A1, A2 og A som obligatorisk opplæring for de som skal utvide førerretten fra klasse B til å kunne føre lett motorsykkel uten å måtte fremstille seg til førerprøve.

Ved en førerprøve får kandidaten vist at han behersker kjøring av lett motorsykkel både kjøreteknisk og i trafikale situasjoner. Prøven har som effekt at kandidatene forbereder seg godt på disse kompetanseområdene for å bestå denne. Sikringen som en førerprøve ellers gir på disse områdene, foreslås tatt inn som et 5 timers obligatorisk kurs. Kurset har målformuleringer som dekker teknisk kjørekompetanse og de spesielle forhold med kjøring av lett motorsykkel i trafikk.

Det foreslås at dagens obligatoriske sikkerhetskurs på veg, 5 timer, også inngår i sin helhet i de totalt 13 timene. Innholdet i kurset er viktig kompetanse som fører av lett motorsykkel skal ha med seg for være en trygg og sikker fører.

Kandidatene som har fått retten til å føre lett motorsykkel via klasse B med kode 139 og som ønsker å endre førerretten til klasse A1 vil kunne gjøre dette ved å fremstille seg til førerprøve. Dette på bakgrunn av at det er gjennomført en opplæring som likestilles med kravene til opplæring i klasse A1.

## 4 Lavere alderskrav mopedbil (klasse AM 147)

### 4.1 Vegdirektoratets vurdering

Transportøkonomisk institutt (TØI) har gjennomført en utredning for Statens vegvesen om mulige konsekvenser for trafiksikkerheten ved å endre alderskravet for førerkort klasse AM 147 med egenvekt over 150 kg og for klasse A1 (TØI rapport 1419/2015).

TØI har gjort et begrenset litteraturstudie på tidligere risikoberegninger både for moped og lett motorsykkel, samt internasjonale studier som omhandler ulykker med såkalte tre- og firehjulinger (ATV). De har i tillegg gjennomført en spørreundersøkelse som har kartlagt hvilke valg det er sannsynlig at dagens 16–17 åringer vil gjøre, hvis regelverket endres.

Det er i litteraturstudiet avdekket at det er svært begrenset med ulykkesstatistikk for tre- og firehjulinger, hvor det skilles mellom kjøretøy registrert som motorsykkel og kjøretøy registrert som moped. De tilgjengelige studiene og statistikk gjelder i hovedsak kjøretøy med betraktelig høyere maksimalhastighet enn det tre- og firehjuls mopedene i Norge er registrert for.

TØI konkluderer med at de derfor ikke har gode nok data til å fastslå om ulykkesrisikoen vil bli lavere eller høyere som følge av å senke alderskravet for AM 147 med egenvekt over 150 kg.

Spørreundersøkelsen viser at det er en relativt liten andel (1 av 4) av de som i dag kjører tohjuls moped, som vil velge ATV eller mopedbil. TØI peker på at en mulig effekt er at en del personer med førerkort for traktor vil gå over til å bruke ATV eller mopedbil, samt at det er mulig at endringer i alderskravet kan føre til at personer som tidligere ikke ville valgt lett motorsykkel, moped eller traktor vil velge å gå til anskaffelse av ATV eller mopedbil. Det er i dag et utvalg av mopedbiler med design som i større grad appellerer til unge mennesker enn det første utvalget av mopedbilene som kom på markedet.

Vegdirektoratet mener at det ved å senke alderskravet for AM 147 med egenvekt over 150 kg, og åpne for at førerrett for traktor (klasse T) også kan gi rett til å kjøre slikt kjøretøy, kan ventes å bli en økning i antallet tre- og firehjuls mopedene (mopedbiler) i årene fremover

Dersom det blir en økning av antallet mopedbiler med en begrenset konstruksjonshastighet på 45 km/t, vil det kunne gi trafiksikkerhets- og trafikkavviklingsutfordringer på veier med fartsgrense 60 km/t eller høyere. En mopedbil kan forveksles med en vanlig bil på grunn av sin bredde og form, og tar opp mesteparten av plassen i et kjørefelt. Dette kan skape farlige situasjoner når mopedbilen kjører i 45 km/t på en veg med vesentlig høyere fartsgrense. I enkelte land merkes denne type kjøretøy med 45 km/t, for å fange andre trafikanters oppmerksomhet og begrense risikoen. Denne utfordringen har mange likhetstrekk med den pågående diskusjonen om fartsbegrensningen som gjelder for kjøring med personbil og tilhenger uten bremses.

Det er også egenskaper ved mopedbilen som vi anser at kan ha en positiv effekt på trafiksikkerheten. En mopedbil med karosseri vil gi føreren en beskyttelse ved dårlig vær, og en bedre sikkerhet ved kollisjon eller utforkjøring enn en tohjuls moped. Mopedbilen vil også kunne være mer synlig enn en tohjulsmoped.

I TØI rapport 1419/2015 der trafiksikkerhetseffekten av å senke alderskravet vurderes, viser litteraturstudier fra Sverige at det årlig dør i gjennomsnitt rundt 8 personer på fire hjuls ATV. ATV er en betegnelse som blir brukt om firehjuls terrengkjøretøy som også blir brukt på veg. Sverige hadde ca. 90 000 ATV i analyseperioden (Trafikverket, 2014). Ulykkene med drepte og alvorlige skjedde både på veg og i terreng, men rundt 80 % av dødsulykkene med firehjulinger skjedde på veier der fartsgrensen var 70 km/t eller høyere. De svenske ulykkestallene er vanskelige å sammenlikne med norske tall ettersom det bl.a ikke er skilt mellom kjøretøy med egenvekt inntil eller over 150 kg.

Vi betrakter trafikkopplæring og førerprøve (teoretisk og praktisk prøve i de fleste klasser, bare teoriprøve i klasse AM 146 og AM 147) som gode bidrag i trafiksikkerhetsarbeidet. I alle kjøretøygrupper har vi hatt en positiv utvikling når det gjelder antall drepte i trafikken, dette gjelder også ungdomsulykker. Flere tiltak har bidratt til denne positive utviklingen, men det er grunn til å tro at også føreropplæringsmodellen som ble innført i 2005, har hatt en positiv effekt.

Det har de siste tre årene vært ca. 50 personer hvert år som har tatt førerkort i klasse AM 147 (mopedbil). Med så få elever, var trafikkolebransjen lite motivert for å kjøpe inn egne øvingskjøretøy for opplæring i denne klassen. Opplæringstilbudet fantes til å begynne med nesten ikke. Vi tilpasset trafikkopplæringsforskriften slik at det meste av opplæringen kan gjennomføres med personbil med automatgir, bortsett fra siste obligatoriske kurs, sikkerhetskurs på veg. Dette lot seg gjøre fordi alderskravet for å få førerrett var 18 år, og øvingskjøring med personbil tidligst kan starte ved fylte 16 år. For å sørge for tilstrekkelig med øving for kjøretøyet det gis førerrett til, må sikkerhetskurs på veg, som er en del av opplæringen i det siste trinnet, likevel gjennomføres med mopedbil. Dette kan imidlertid gjennomføres etter at teoretisk prøve er bestått. Da kan den som ønsker førerrett, selv kjøpe seg aktuelt kjøretøy, som kan benyttes i kurset.

Dersom alderskravet settes ned til 16 år, vil denne ordningen ikke kunne videreføres, da man etter vegtrafikkloven § 26 andre ledd ikke kan øvingskjøre tidligere enn to år før oppnådd minstealder for den aktuelle motorvogngruppen.

Ved å gjøre noen mindre tilpasninger i den eksisterende opplæringen i klasse AM 147 finner Vegdirektoratet det etter en samlet vurdering forsvarlig å sette ned minstealder for å få kjøre tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg (mopedbil) til 16 år.

## 4.2 Forslag til tilpasset opplæring og lavere alderskrav

I opplæringen for klasse AM 147 blir det blant annet lagt vekt på synlighet, størrelse og fartsforskjeller knyttet til andre trafikanters oppfattelse av tre- og firehjuls mopeder.

Opplæringen inneholder 14 obligatoriske timer. Omfanget av opplæring ut over den obligatoriske tilpasses individuelt og er ikke obligatorisk. Dersom aldersgrensen settes ned, kan ikke ordningen med å bruke bil med automatgir i opplæringen videreføres, jf. det som er sagt over. I stedet må trafikkskolene motiveres til å etablere et tilstrekkelig opplæringstilbud og selv investere i kjøretøy som tilhører førerkortklassen.

Vegdirektoratet har vurdert om det med den forventete økningen i bruk av tre- og firehjuls mopeder, og risikoen for at ikke minst en mopedbil forveksles med en vanlig bil, burde innføres krav om merking. Det foreslås ikke merking i første omgang, men utelukker ikke at vi kan komme tilbake til dette, gjerne på grunnlag av høringsinnspill.

## 5 Rett til å føre tre- og firehjuls moped på bakgrunn av gjennomført opplæring og førerprøve i klasse T

### 5.1 Vegdirektoratets vurdering

Til nå har det vært lagt vekt på å rette opplæringen i de enkelte førerkortklassene mot de kjøretøyene som hører direkte hjemme i klassen, riktignok med noen unntak.

Hovedmålet for gjeldende opplæring for traktor er at eleven skal utvikle den kompetansen som er nødvendig for å kjøre traktor med tilhenger på en ansvarlig måte. Opplæringen legger blant annet vekt på kjøreteknisk ferdighet, samhandling med andre trafikanter, risikoforståelse og selvinnsikt. Første trinn i opplæringen er, som i andre klasser, trafikalt grunnkurs. I trinn 4 må eleven gjennomføre et to-timers obligatorisk lastsikringskurs. Mot slutten av trinn 2 og 3 er det en obligatorisk trinnvurdering, også det på samme måte som i andre klasser. Ut over dette er det ikke fastsatt timetall for andre deler av opplæringen. Omfanget må tilpasses elevens forutsetninger og muligheter for øvingskjøring. Opplæringen styres i stor grad av teoretisk og praktisk førerprøve og i hvor stor grad læreren greier å legge til rette for at eleven ser behovet for opplæring.

Traktor og tre- og firehjuls moped har det til felles at begge er relativt saktegående. Dette gir for så vidt felles utfordringer i samhandlingen med andre motorkjøretøy som for det meste er konstruert for høyere fart. Bortsett fra dette er det mye som skiller både når det gjelder bruk, bruksområder og risiko.

Traktor med tilhenger er relativt store kjøretøy som er rimelig godt synlige, og føreren og eventuell passasjer kan sies å være i noen grad beskyttet. Både tyngden av kombinasjonen og dimensjonene er store, og kan derfor representere en betydelig risiko for andre trafikanter ved feil førerferd.

I forbindelse med tre- og firehjuls moped er det i større grad føreren selv, sammen med eventuelle passasjerer, som er utsatt for risiko. Kjøretøyet er lite og gir relativt dårlig beskyttelse. Firehjuls moped med lukket karosseri kan i noen situasjoner forveksles med en liten bil. Dette kan også være risikabelt med tanke på at mopeden har langt mindre fartsressurser enn bilen.

Alderskravet for å ta førerkort for traktor (klasse T) er 16 år. Etter fullført opplæring og bestått førerprøve, får en førerrett for traktor som er konstruert for ikke over 40 km/t og tilhenger som til sammen har inntil 25 000 kg tiltatt totalvekt. Etter å ha hatt førerretten i to år, eller å ha fylt 21 år, blir totalvektbegrensninga borte. For å få førerrett på traktor som går inntil 50 km/t, er det krav om å ha fylt 18 år og obligatorisk tilleggsopplæring.

For å få førerrett for tre- og firehjuls moped (mopedbil – førerkortklasse AM 147) som har egenvekt 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift), må en være fylt 16 år. Førerretten oppnås ved å ta føreropplæring og bestå førerprøve i klassen. Førerrett for slik lett tre- og firehjuls moped følger også med ved erverv av førerrett i klasse T. Begrunnelsen for å tillate slik førerrett allerede ved 16 år, har bl.a. vært at disse mindre kjøretøyene uten karosseri og med sykkelstyre, oppfattes mer som en to-hjuls moped i trafikken.

For å få førerrett for tre- og firehjuls moped som har egenvekt over 150 kg, må en etter gjeldende regler gjennomføre opplæring i klasse AM 147, være fylt 18 år og bestå førerprøve i klassen. Førerrett for slik tyngre tre- og firehjuls moped følger også av å ha førerrett i klasse T, etter at en har fylt 18 år.

I opplæringen i klasse AM 147 blir det, spesielt i sikkerhetskurs på veg i trinn 4, lagt vekt på særlige risikomomenter knyttet til kjøring med tre- og firehjuls moped, som synlighet, størrelse på kjøretøyet, fartsforskjeller mellom kjørende og hvordan andre trafikanter oppfatter slike kjøretøy.

Gjeldende alderskrav for å få førerrett for de tyngre tre- og firehjuls mopedene er 18 år. Dette har dels sammenheng med at en har ment at det er riktig å modnes noe som trafikant, og mest sannsynlig også å ha fått noe kjøreefaring med enten tohjuls moped, lett motorsykkel eller traktor først. En annen grunn har vært et ønske om å begrense utbredelsen av slike kjøretøy fordi disse erfaringsmessig har en uforholdsmessig høy risiko. Dette gjelder

både risiko for den enkelte trafikant, og som et bidrag til den samlede risiko i vegtrafikken, jf. også det som er sagt under 4. Lavere alderskrav mopedbil (klasse AM 147).

Som nevnt tidligere, er det grunn til å tro at antallet tyngre tre- og firehjuls mopeder i trafikken vil øke betydelig dersom alderskravet senkes. Det er mer sannsynlig at ungdom skaffer seg tilgang til et slikt kjøretøy til transport til og fra skole og fritidsaktiviteter, enn til en traktor. Bruken av traktor til slik transport vil trolig bli noe mindre, men ikke tilsvarende. Konsekvensen vil samlet bli flere unge førere i trafikken, noe som i seg selv representerer et ulykkespotensiale. Tilleggsopplæring vil kunne kompensere noe for økt risiko.

Dersom gjennomført opplæring og bestått førerprøve i klasse T skal være grunnlag for å få førerrett for tre- og firehjuls moped som har egenvekt over 150 kg, samtidig som aldersgrensen for å kjøre slike mopeder settes ned fra 18 til 16 år, mener vi at det riktig å stille krav om tilleggsopplæring i form av sikkerhetskurs på veg klasse AM 147.

Tre- og firehjuls moped opptar i utgangspunktet et helt kjørefelt. En økning i antallet slike saktegående kjøretøy vil til tider også kunne gi redusert trafikkavvikling, i noen områder.

## 5.2 Forslag til opplæringskrav

På grunnlag av det som er gjort rede for over, foreslår vi at for å kunne få utvide førerretten i klasse T til å omfatte førerrett i klasse AM 147, skal det stilles krav om gjennomført sikkerhetskurs på veg klasse AM 147.

## 6 Forslag til endringer i læreplaner

### 6.1 Forenklet tilgang til førerrett for lett motorsykkel for den som har førerrett i klasse B

I tråd med oppdraget fra departementet er det utarbeidet to alternative ordninger for den som ønsker å utvide førerretten på grunnlag av førerrett i klasse B til også å gjelde førerrett for lett motorsykkel.

#### 6.1.1 Alternativ 1: Noe opplæring og teoretisk og praktisk prøve – klasse A1

Etter vårt forslag til ordning for den som ønsker å utvide førerretten fra klasse B til å gjelde også for klasse A1 gjennom noe opplæring og teoretisk og praktisk prøve, må vedkommende gjennomføre, jf. over:

- 8 obligatoriske undervisningstimer, som omfatter:
  - o Grunnkurs klasse A1, A2 og A (3 undervisningstimer)
  - o Obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til klasse A1 (5 undervisningstimer)



- I tillegg må det suppleres med tilstrekkelig øving gjennom ikke- obligatoriske undervisningstimer, øvingskjøring eller begge deler

Omfanget av øvingen må tilpasses elevens forutsetninger og muligheter for øvingskjøring.

Når det gjelder det obligatoriske kurset for utvidelse av føreretten, er målene organisert og formet på en måte som skal gi god anledning for avklaring av ståsted og teknisk ferdighet i den første delen, for videreutvikling av kompetanse i den andre:

### **§ 9–20a. Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til A1**

Etter å ha gjennomført opplæringen skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre lett motorsykkel i samsvar med hovedmålet. Eleven skal ha videreutviklet vilje til å ta ansvar og forholdsregler, og til å samarbeide i trafikken.

Eleven skal med bakgrunn i egen erfaring som fører av personbil, øvingskjøring med lett motorsykkel og kunnskap om særskilte utfordringer ved kjøring av motorsykkel, sette seg mål for opplæringen.

Eleven skal gjennom opplevelser og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås.

Eleven skal videreutvikle evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å velge kjøremåter med lav risiko.

Eleven skal:

1. vise tilstrekkelige kjøretekniske ferdigheter til å ha utbytte av kurset ved å
  - a. gjøre seg klar for kjøring og gjennomføre daglig kontroll av kjøretøyet
  - b. anvende presis kjøreteknikk ved bremsing i ulike hastigheter
  - c. anvende presis kjøreteknikk ved styring i ulike kurver og hastigheter
  - d. anvende en tydelig, sikker og effektiv kjøremåte i bolig-, tettsted-, by- og landevegsmiljø
2. videreutvikle sin kjørekompetanse i variert trafikk- og vegmiljø ved å
  - a. oppleve og erfare situasjoner med særlige risiko ved kjøring i vegkryss med dårlige siktforhold, spesiell utforming eller andre forhold som krever spesielle løsninger og/eller forholdsregler
  - b. oppleve og erfare kjøring i landevegsmiljø med varierende standard der det må tas hensyn til vegbredde, vegdekke, kurvatur, hellingsforhold, dosering og siktforhold
  - c. videreutvikle presis kjøreteknikk med tanke på kurveradius, veggrep, miljø og trafikksituasjon
  - d. videreutvikle sin kjøring i ulike trafikale miljø og kunne ta sikre strategiske og taktiske valg.

Som det går fram, i den første delen er det produktmål, i den siste prosessmål, jf. også det som er sagt om mål i generell del i gjeldende læreplaner.

Vi foreslår at ordningen skal gå fram som et nytt kapittel 4 i Læreplan for førerkortklasse A1, se også vedlegg 3.

### 6.1.2 Alternativ 2: Opplæring uten prøve

Etter vårt forslag til ordning for den som ønsker å utvide føreretten fra klasse B til også å gjelde nasjonal førerett for lett motorsykkel, dvs. klasse B kode 139 uten å avlegge førerprøve, må vedkommende ha hatt førerett i klasse B i 1 år før opplæring påbegynnes, og 2 år før førerett kan utstedes. Eleven må gjennomføre 13 obligatoriske undervisningstimer, som omfatter:

- Grunnkurs klasse A1, A2 og A (3 undervisningstimer)
- Obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til kode 139, jf. § 9–20b og § 9–20c (5 undervisningstimer)
- Obligatorisk sikkerhetskurs på veg klasse A1 (5 undervisningstimer) jf. § 9–12 og § 9–13.

I tillegg må det suppleres med tilstrekkelig øving gjennom ikke- obligatorisk opplæring, øvingskjøring eller begge deler. Omfanget av øvingen må tilpasses elevens forutsetninger og muligheter for øvingskjøring.

Når det gjelder det obligatoriske utvidelseskurset fra klasse B til kode 139, er målene formet som produktmål. I prinsippet er dette i strid med det som er sagt om bruk av produkt og prosessmål i generell del i gjeldende læreplaner. Vi har likevel valgt denne formen for å gjøre det tydelig at det skal oppnås relativt observerbare resultater gjennom kurset, da det leder til førerett uten at det gjennomføres førerprøve etterpå.

Forslag til ny § 9–20c femte ledd vil lyde slik:

Eleven skal

1. gjøre seg klar for kjøring og gjennomføre daglig kontroll av motorsykkelen
2. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i bolig-, tettsteds-, by- og landevegsmiljø
3. mestre presis kjøreteknikk ved styring i ulike kurver og hastigheter
4. mestre presis kjøreteknikk ved bremsing i ulike hastigheter
5. gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken, herunder kjøring i tunnel og de regler som gjelder for motorsykkelskjøring
6. utvikle sin kjøring i ulike trafikale miljø og kunne ta sikre, strategiske og taktiske valg.

Vi foreslår at ordningen skal gå fram som et nytt kapittel 5 i Læreplan for førerkortklasse A1, se også vedlegg 3.

## 6.2 Opplæring i klasse AM 147 med aldersgrense 16 år for tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg

Lavere aldersgrense for tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg vil ikke kreve store endringer i opplæringen i klasse AM 147. Målene for opplæringen i trinn 2 og 3 er justert først og fremst for å bli i samsvar med måten målene er framstilt på i andre førerkortklasser som følge av revisjonen for to år siden, og for å gjøre det tydeligere at opplæringen i stor grad handler om ferdighetsutvikling, ikke bare utvikling av teoretisk kunnskap og forståelse. I målene for sikkerhetskurs på veg klasse AM 147 er det, i tillegg til slike justeringer, foreslått en mindre tilpasning med tanke på de som har tatt opplæring på traktor og ønsker å utvide føreretten til å gjelde for AM 147 uavhengig av egenvekt på mopeden.

Den største endringen er nok at muligheten for å bruke bil med automatgir i store deler av opplæringen, faller bort. Som vi har gjort rede for over, forventes markedet for føreropplæring i klasse AM 147 å øke betydelig ved at aldersgrensen settes ned, og at den som har førerett for traktor relativt enkelt kan utvide føreretten til også å gjelde mopedbil uavhengig av egenvekt. Som følge av dette regner vi med at trafikkskolebransjen vil være motivert for å etablere et tilstrekkelig opplæringstilbud med egne mopedbiler.

I tråd med at det ikke lenger er behov for å bruke bil med automatgir i opplæringen, er det heller ikke lenger behov for å gjennomføre sikkerhetskurs på veg etter at førerprøven (teoriprøve) er bestått. Heretter gjennomføres all opplæring, inklusive sikkerhetskurset, før førerprøven.

Ved øvingskjøring i klasse AM 147 vil det bli stilt krav om at øvingskjøretøyet har plass til passasjer slik at lærer eller annen person som er med ved øvingskjøring, kan sitte i/på kjøretøyet.

## 6.3 Førerett for AM 147 for den som har førerett klasse T etter gjennomført sikkerhetskurs på veg klasse AM 147

Senking av alderskravet for å kunne få førerett i klasse AM 147 innebærer ingen endring i opplæringen i klasse T. Muligheten for å utvide førerett i klasse T til også å gjelde for mopedbil uavhengig av egenvekt allerede ved 16 år, vil gå fram av ny § 15-9 i trafikkopplæringsforskriften.

## 7 Mindre endringer i opplæring for motorsykkel

### 7.1 Forslag til endringer av mål og innhold i trinn 2 i klasse A1, A2 og A

Det er gjennom arbeidet med å revidere håndbok for sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk blitt synliggjort et behov for å gjøre enkelte endringer og tillegg i trafikkopplæringsforskriften. Endringene som foreslås er presiseringer for å sikre at opplæringen ivaretar læreplanens intensjonen.

Det foreslås et nytt punkt 6 i målet for trinn 2, (eleven skal) «tilegne seg grunnleggende kjøretekniske ferdigheter for bremsing og styring». Tillegget skal sikre at de grunnleggende tekniske kjøreferdighetene blir opparbeidet i trinn 2.

Nytt punkt 6, tilegne seg grunnleggende kjøretekniske ferdigheter for bremsing og styring, i § 9–3. Dagens punkt 6 og 7 blir punkt 7 og 8.

#### **Mål for trinn 2, jf. § 9–3:**

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å ha godt utbytte av trafikal opplæring i trinn 3.

Eleven skal ha så god kjøretekniske ferdighet at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter.

Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet. Eleven skal vurdere sin egen ferdighet i å bruke, og oppdage mangler ved, motorsykkelen.

Eleven skal

1. gjøre rede for motorsykkelens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø
2. gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell
3. gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkenes krav
4. gjøre seg klar for kjøring
5. utføre igangsetting og stans, giring, styring og bremsing i områder med liten trafikk
6. *tilegne seg grunnleggende kjøretekniske ferdigheter for bremsing og styring (nytt pkt 6)*
7. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk
8. utføre aktuell sikkerhetskontroll av motorsykkelen.

I læreplanen:

### **2.2.6 Tilegne seg grunnleggende ferdigheter for bremsing og styring**

*Aktuelt innhold:*

- *Sittestilling, forankring*
- *Bremsefordeling mellom forbrems og bakbrems*
- *Variere bremsetrykket*
- *Normalbremsing*
- *Kontrollert bremsing med minst 70 – 75 % av optimal retardasjon*
- *Stans angitt sted*
- *Styreimpuls*
- *Følge en jevn kurve*

## **7.2 Forslag til endringer i punkt 5 i sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A**

Det foreslås en endring i § 9–10. Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A. Endringen skal tydeliggjøre at refleksjonspauser er en del av den praktiske gjennomføringen, og at det åpnes for å benytte noe av den den «fjerde timen» også til praktisk gjennomføring, når det passer best i forhold til antall elever og elevforutsetninger. Det skal fortsatt settes av tid til og gjennomføres innledning og oppsummering.

Nytt første ledd, Kurset er på 4 undervisningstimer, hvorav minimum 3 timer skal være praksis bestående av kjøring og refleksjonspauser. Det skal settes av tid til innledning og oppsummering, i § 9–10.

### **3.3 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A**

Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk er obligatorisk for klasse A2 og A. Gjennom kurset skal motorsykkelførerens kjøretekniske kompetanse videreutvikles. Gode arbeidsvaner og teknikker for bremsing og styring av motorsykkelen skal være etablert før kurset gjennomføres.

Gjeldende forskriftstekst, § 9–10 første ledd:

Kurset er på 4 undervisningstimer. Av dette gjennomføres 3 timer som en sammenhengende praktisk øving på bane eller lukket område, resterende tid fordeles til planlegging, refleksjonspauser og oppsummering jf. § 9–10.

Forslag til revidert første ledd:

*Kurset er på 4 undervisningstimer, hvorav minimum 3 timer skal være praksis bestående av kjøring og refleksjonspauser. Det skal settes av tid til innledning og oppsummering jf. § 9–10.*

Eleven kan benytte egen motorsykkel i dette kurset. Elever under 22 år som ønsker å benytte egen motorsykkel, må bruke en motorsykkel i klasse A2. Hvis motorsykkelen ikke er godkjent som lærevogn, jf. § 4-3, må den oppfylle kravet til en motorsykkel i klasse A2 slik dette er definert i førerkortforskriften.

Hver lærer kan undervise inntil 3 elever samtidig på dette kurset, jf. § 9-10.

### **Kursmål for sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A, jf. § 9-11**

Det foreslås endring i kursmålene for sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk § 9-11. Hensikten med forslaget er å tydelig legge til rette for veiledning som metodikk på kurset.

Gjeldende forskriftstekst:

Eleven skal gjennom praktiske øvelser, drøftinger og refleksjoner videreutvikle sin kjøretekniske kompetanse i motorsykkelkjøring. Gode arbeidsvaner og teknikker for bremsing og styring av motorsykkelen skal være etablert før kurset gjennomføres.

Eleven skal

1. kjenne til kursets mål og organisering, og bli bevisst sine egne forventninger til kurset
2. utvikle forståelse for at en presis kjøreteknikk er basis for all kontroll med motorsykkelen under kjøring
3. kjenne til de fysiske og psykiske begrensninger hos mennesket som har betydning for motorsykkelførere og kunne forklare hvordan føreren kan ta hensyn til dette i praktiske situasjoner
4. bli bevisst på at motorsykkelkjøring er krevende og at gjentatt øving er nødvendig for å motvirke instinktive feilhandlinger
5. videreutvikle sin kjørekompetanse ved å
  - a. øve på å bremse effektivt fra 80 km/t ved angitt bremsepunkt på rettstrekning med stabil kurs ved hjelp av god forankring, sittestilling og blikkbruk
  - b. øve på å bremse fra omlag 50 km/t ved angitt bremsepunkt til gangfart og mestre slik bremsing i både høyre- og venstresving
  - c. øve på styring og endring av kurs i svinger ved hjelp av en markert halvsirkel med kurveradius minst 10 meter, en hel sirkel med radius på minst 10 meter eller i en tilsvarende naturlig kurve, og mestre å styre motorsykkelen presist med god forankring, riktig blikkbruk og styrekommando med nødvendig gasskontroll
  - d. øve på styring og endring av kurs ved hastighet om lag 40 km/t og mestre dette med høy grad av presisjon.

Forslag til nytt punkt 5:

5. *videreutvikle sin kjørekompetanse ved å oppleve og forstå betydningen av presis kjøreteknikk, som sittestilling, forankring, blikkbruk, styrekommando og gasskontroll,*
  - a. *ved effektiv bremsing i hastighet 80 km/t på rett strekning*
  - b. *ved kjøring i høyre- og venstrekurver med kurveradius minst 10 meter*
  - c. *ved effektiv bremsing i høyre- og venstrekurver med kurveradius minst 10 meter*
  - d. *ved kursendring på strekning rett frem*
  - e. *ved farts- og plassendring i kurve*

I læreplanen om aktuelt innhold er punktrekkefølgen endret. Følgende er endret:

- «... ved angitt bremsepunkt» til «angitt stoppunkt»
- Tatt med «sittestilling, forankring og blikkbruk» som moment for bremsingen

Aktuelt innhold:

- *Organiseres som en rundbane og kjøres sammenhengende, dersom forholdene gjør dette mulig*
- *Forankring til motorsykkelen, blikkbruk, svingpunkt, styrekommando og gasskontroll*
- *Presisjon ved styring og endring av kurs*
- *Forankring, blikkbruk og styrekommando*
- *Presisjon og nøyaktighet må vektlegges*
- *Kurveteknikk*
- *Bremsing på rett strekning, sittestilling, forankring og blikkbruk*
- *Høyhastighetsbremsing (80 km/t – 0) på rett strekning med stans på angitt stoppunkt*
- *Momenter fra tidligere bremseøvinger videreføres*
- *Bremsingen skal her være tilnærmet optimal ut fra tilgjengelig veggrep*
- *Bremsing i høyre- og venstrekurve*
- *Bremsing fra ca. 50 km/t til gangfart (ikke full stans) i høyre- og venstresving med angitt bremsestartpunkt*
- *Bruk av bremses og fordeling av trykk ved bremsing i sving*
- *Styring av motorsykkelen under nedbremsingen.*

### 7.3 Bruk av refleksvest eller skoleskilt på motorsykkel eller moped

Det er stilt spørsmål om trafikkopplæringsforskriftens krav om bruk av "SKOLE" skilt på motorsykkel opp mot kravet om bruk av refleksvest med samme merking.

Etter trafikkopplæringsforskriften § 2–4 tredje ledd kreves det at det i klassene A1, A2, A, AM 146, og S skal brukes refleksvest som bakover viser ordet SKOLE, når det øvingskjøres

mot vederlag. Det følger videre av § 4-2 andre ledd at lærevognen skal ha et eget skilt bak med ordet "SKOLE".

Hensikten med å kreve at kjøretøyet eller personene som øvingskjører skal merkes, er at det for andre trafikanter skal være en forklaring på enkelte uregelmessigheter som kan forekomme under øvingen. Motorsykler og mopeder er eksempler på kjøretøy som ikke er lett å merke med et skole-skilt. Vegdirektoratet har med det spesielle kravet om bruk av refleksvest ønsket å gi opplæringsinstitusjonen et annet valg enn det generelle for å tilkjenne for andre trafikanter at det foregår øvingskjøring. Det har ikke vært meningen at kravet skulle føre til krav om dobbelmerking. Det foreslås at det spesielle kravet i § 2-4 erstatter kravet i § 4-2. For å tydeliggjøre dette foreslås det tatt inn følgende nytt tredje punktum i andre ledd: *Dette kravet gjelder ikke for motorsykler, jf. § 2-4 tredje ledd.*

I enkelte tilfeller benyttes det påmontert "topp-koffert" på moped eller motorsykel for å kunne frakte med seg utstyr. Der denne kofferten dekker for eller på annen måte hindrer at andre trafikanter ser påskriften "SKOLE" på refleksvesten, må kjøretøyet også merkes med et skoleskilt. Vegdirektoratet anser at det følger av dagens ordlyd «refleksvest som *bakover viser* ordet skole». Det foreslås derfor ingen ytterligere presiseringer enn at det i § 4-2 henvises til § 2-4 fjerde ledd.

## 8 Utvidet besøkskjøring med førerkort utstedt utenfor EØS

Samferdselsdepartementet har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å utarbeide og sende på høring forslag til utvidet besøkskjøring for personer med førerkort utstedt utenfor EØS fra tre til seks måneder.

### 8.1 Gjeldende rett

#### 8.1.1 Norsk rett – førerkortforskriften

Anerkjennelse av utenlandske førerkort under midlertidig opphold i Norge er regulert i førerkortforskriften kapittel 8.

Det følger i dag av § 8-2 at førerkort fra de land som er tilsluttet Genevekonvensjonen av 1949 eller Wienkonvensjonen 1968 om vegtrafikk, aksepteres for kjøring i Norge i tre måneder hvis førerkortet er utstedt etter modell av nevnte konvensjoner eller etter EU-/EØS-modell. Førerkort etter nasjonal modell fra samme stater aksepteres, dersom det medfølger en autorisert oversettelse til norsk. Retten til besøkskjøring med førerkort utstedt utenfor EØS ble i 2010 innskrenket fra ett år til tre måneder. Samtidig ble antall land det godtas innbytte fra, innskrenket.



I samme paragraf er det gitt en utvidet rettighet for personer som arbeider for omreisende sirkus eller tivoli og som har gyldig arbeidstillatelse hvor det nasjonale førerkortet er gyldig for kjøring i Norge i inntil 6 måneder.

For alle gjelder kravet om at førerkortinnehaverne må oppfylle norske alderskrav i aktuelle førerkortklasser.

### 8.1.2 Tredje førerkortdirektiv

Førerkortdirektivet regulerer utstedelse av førerkort i EØS-modell og gjensidig anerkjennelse av dette mellom medlemslandene. Direktivet regulerer ikke anerkjennelse av førerkort utstedt utenfor EØS (tredjeland). I hvilken grad besøkskjøring anerkjennes er opp til det enkelte medlemsland å regulere nasjonalt.

Det er derfor et krav etter artikkel 11 nr. 6 at land som utsteder et førerkort i EØS-modell etter innbytte av et førerkort fra et tredjeland, skal påføre dette på førerkortet (kode 70 med FN-landkode). Det følger videre av artikkel 11 nr. 6 at andre medlemsland ikke er bundet av prinsippet om gjensidig anerkjennelse for førerkort som er byttet inn på bakgrunn av et førerkort fra et tredjeland.

Ut over dette er anerkjennelse av førerkort utstedt utenfor EØS ikke regulert i direktivet.

### 8.1.3 Genevekonvensjonen om vegtrafikk 1949 og Wienkonvensjonen om vegtrafikk 1968

Genevekonvensjonen om vegtrafikk av 1949 og Wienkonvensjonen om vegtrafikk av 1968 er FN-konvensjoner som har som formål forenkle internasjonal vegtrafikk og øke sikkerheten på vegene gjennom standardisering av trafikkregler mellom avtalepartene.

Norge har ratifisert begge avtalene. De to konvensjonene har i stor grad overlappende bestemmelser. Det er flest stater som har ratifisert Wienkonvensjonen og det er i praksis den som fortsatt blir oppdatert. Artikkel 41 som gjelder førerkort ble sist endret med virkning fra 29. mars 2011.

Konvensjonene gjelder kjøretøy som er i internasjonal trafikk. Etter Wienkonvensjonen artikkel 1 er et kjøretøy ansett å være i internasjonal trafikk i et medlemsland når

- kjøretøyet er eid av en privatperson eller juridisk person utenfor landet det befinner seg i
- kjøretøyet ikke er registrert i landet det befinner seg i og
- kun er midlertidig importert til landet.

Et medlemsland kan likevel nekte å anerkjenne at et kjøretøy er i internasjonal trafikk når det har vært i landet i ett år uten et betydelig avbrudd.

Etter Wienkonvensjonen artikkel 41 (Genevekonvensjonen artikkel 24) er medlemslandene forpliktet til å anerkjenne førerkortet til føreren av et kjøretøy som er i internasjonal trafikk, fram til føreren får fast bopel i landet, forutsatt at førerkortet er utstedt etter kravene i vedlegg 6 til konvensjonen.

## 8.2 Forslag til utvidet besøkskjøring fra tre til seks måneder

Samferdselsdepartementet viser i oppdraget til at gjeldende regler gir utfordringer for enkelte arbeidstakere fra land utenfor EØS. Man kan få seks måneders midlertidig arbeidstillatelse, men etter tre måneder kan man ikke lenger kjøre på sitt hjemlige førerkort, og heller ikke ta norsk førerkort. Dette gjør det vanskelig å utføre midlertidig arbeid i Norge utover tre måneder, når dette krever førerkort.

Det er allerede tatt hensyn til de særlige forholdene for midlertidige arbeidstakere fra utenfor EØS i sirkus- og tivolibransjen, ved at slike kan kjøre inntil seks måneder med gyldig arbeidstillatelse. Departementet mener det er gode grunner for å tillate mer kjøring når denne er arbeidsrelatert, enn ren privat kjøring og at dette også gjelder i andre bransjer og mener at dette kan skje samtidig som trafikksikkerheten ivaretas.

Dette vil bety at unntaket som i dag bare gjelder sirkus- og tivolibransjen, gjøres generelt og bransjenøytralt. Samferdselsdepartementet ser ikke at det er nødvendig å samtidig endre de alminnelige reglene for besøkskjøring eller kjøring før innbytte for personer som tar bopel i Norge. Hovedformålet med dette forslaget er å tilrettelegge for at sesongarbeidere med førerkort fra utenfor EØS kan benytte sine nasjonale førerkort under arbeid i Norge. Vegdirektoratet foreslår derfor ikke å gjøre endringer i noen av de øvrige bestemmelsene om anerkjennelse og innbytte av førerkort.

Forslaget vil gjelde både privat kjøring og kjøring mot vederlag. I og med at bakgrunnen for forslaget er ønsket om å fremme fri flyt av arbeidskraft ved at man kan ta sesongarbeid i Norge som krever førerkort, vil det være en forutsetning at man har gyldig arbeidstillatelse for å kunne benytte førerkort som er utstedt utenfor EØS i mer enn tre måneder.

For å kunne kontrollere at man faller inn under unntaket foreslår Vegdirektoratet at det innføres krav om arbeidstillatelsen medbringes under kjøring. Vi ber om innspill på om dette anses nødvendig.

Dersom det utføres transport mot vederlag med motorvogn som krever førerkort i klasse D1, D1E, D, DE, C1, C1E, C eller C (buss- og lastebilklasser) gjelder krav om yrkessjåførkompetanse etter reglene i yrkessjåførforskriften.

Dersom det utføres persontransport mot vederlag kreves det kjøreseddel etter reglene i yrkestransportlova.

### 8.3 Anerkjennelse av førerkort til fører av kjøretøy in internasjonal trafikk etter Wienkonvensjonen av 1968 om vegtrafikk

Medlemslandene i Wienkonvensjonen er som nevnt forpliktet til å anerkjenne førerkortet til føreren av en bil som er i internasjonal trafikk. Gjeldende begrensing på 3 måneder for besøkskjøring i Norge, har ikke vært ment å begrense retten til å føre kjøretøy i internasjonal trafikk.

Hvis du har fast oppholdssted utenfor Norge eller midlertidig opphold i Norge, kan du innføre og midlertidig bruke utenlandsregistrert bil i Norge uten å betale avgifter. En slik bil vil anses å være i internasjonal trafikk etter definisjonen i Wienkonvensjonen slik at vi vil være forpliktet til å anerkjenne førerens førerkort i inntil ett år.

Vegdirektoratet foreslår derfor å presisere i førerkortforskriften § 8-2 at det kommer tydelig frem at begrensingene for besøkskjøring ikke gjelder fører av kjøretøy som er i internasjonal trafikk.

## 9 Forslag til forskriftsendringer med kommentarer

Under følger forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften. Det er gitt kommentarer under de paragrafene der det er ansett nødvendig. Forslag til fullstendig endringsforskrift følger som vedlegg til høringen. Endringene foreslås å tre i kraft 1. mai 2019.

**I forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) foreslås følgende endringer:**

§ 3-1 første ledd nr. 1 skal lyde:

1. Klasse AM – moped – 16 år

**Kommentar til § 3-1:** Alderskravet blir likt for alle typer mopeder. Setningen som gjelder 18 år som minstealder for tre- og firehjuls mopeder med egenvekt over 150 kg foreslås fjernet.

§ 3-18 første ledd nr. 2 skal lyde:

2. Tre- og firehjuls moped. Dersom mopedens egenvekt er over 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift), må fører være fylt 18 år, *eller ha gjennomført sikkerhetskurs i trafikk for klasse AM 147.*

**Kommentar til § 3-18:** Dagens ordlyd sier klasse AM 147. Vegdirektoratet foreslår å presisere dette til tre- og firehjuls moped da koden skal knyttes til klasse T og fullverdig klasse AM 147 ikke kan utstedes til personer som ikke har bestått teoriprøven for klasse AM.

§ 8-2 andre ledd skal lyde:

For personer *som har* gyldig arbeidstillatelse, er det nasjonale førerkortet gyldig for kjøring i Norge i inntil 6 måneder. *Arbeidstillatelsen må medbringes under kjøring.* Førerretten er begrenset til de internasjonale klassene som nevnt i § 3-1, eller tilsvarende klasser. *For fører av kjøretøy i internasjonal trafikk etter Genevekonvensjonen 1949 om vegtrafikk og Wienkonvensjonen 1968 om vegtrafikk, er førerkortet gyldig i inntil ett år.*

**Kommentar til § 8-2:**

Unntaket som til nå kun har omfattet personer som arbeider for omreisende sirkus og tivoli, og som har gyldig arbeidstillatelse, foreslås å gjøres generelt. Samtidig foreslås det å presisere at tidsbegrensningene som gjelder for besøkskjøring, ikke gjelder for fører av kjøretøy som er i internasjonal trafikk.

I vedlegg 4 - Førerkortkoder gjøres følgende endringer:

Kode 147 skal lyde:

*147 Rett til å føre tre- og firehjuls moped uten begrensinger for egenvekt*

**Kommentar til § 147:**

Hittil har kodene for den nasjonale inndelingen av mopedklassen i Norge vært definert som begrensninger. Når alderskravet for tre- og firehjuls moped nå foreslås fjernet, foreslår Vegdirektoratet å endre definisjonen av kode 147 til rett til å føre tre- og firehjuls moped uten begrensinger for egenvekt. Siden denne vektbegrensningen ikke skal fjernes for personer som får rett til å føre tre- og firehjuls moped i kraft av klasse T, foreslår Vegdirektoratet samtidig en ny kode 149 som skal markere denne rettigheten på klasse T.

Ny kode 139 skal lyde:

*139 Rett til å føre lett motorsykkle*

Ny kode 149 skal lyde:

*149 Rett til å føre tre- firehjuls moped med egenvekt ikke over 150 kg (minus batterienes vekt ved eldrift)*

**Kommentar til vedlegg 4 kode 149:**

Følgende vil gjelde for påføring av kode ved erverv av klasse T for person som ikke har andre klasser (unntatt S), med og uten tilleggsopplæring for mopedbil:

- Person som får førerkort i klasse T uten tilleggsopplæring før fylte 18 år – førerkort i klasse T utstedes med kode 149.
- Person som får førerkort i klasse T uten tilleggsopplæring fra og med 18-års dagen – førerkort i klasse T utstedes med kode 147.

- Person som tar tilleggsopplæringen før fylte 18 år – førerkort i klasse T utstedes med kode 147.
- Ved fornyelse av førerkort i klasse T etter fylte 18 år – førerkort i klasse T utstedes med kode 147.

Følgende vil gjelde for påføring av koder for personer som har AM 146 og utvider til T:

- Hvis en person tar AM 146 og senere T uten tilleggsopplæring skal vedkommende ha:
  - Før fylte 18 – AM 146 og T 149.
  - Etter fylte 18 – AM 146 og AM 147 fordi teoriprøve er avlagt på 146. Koden fjernes fra T.
- Hvis en person tar AM 146 og senere T med tilleggsopplæring:
  - Før fylte 18 – AM 146 og AM 147.
  - Etter fylt 18 – AM 146 og AM 147.

**I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m (trafikkopplæringsforskriften) foreslås følgende endringer:**

§ 2–4 andre ledd andre punktum skal lyde:

Læreren eller ledsageren for øvingskjøring i klassene A1, A2 og A skal selv kjøre mellomtung eller tung *tohjuls* motorsykkel.

**Kommentar til § 2–4:**

Dette er en presisering av det som allerede gjelder, da motorsykkel i kjøretøysforskriften er definert som tohjuls kjøretøy. Det viser seg at enkelte allikevel benytter firehjuls motorsykkel som ledsager kjøretøy. En fire hjuls motorsykkel har ikke den fleksibiliteten som er ønskelig for kunne følge relativt tett på den som øvingskjører på to hjul.

§ 4–2 andre ledd nytt tredje punktum skal lyde:

*Dette kravet gjelder ikke for motorsykler, jf. § 2–4 tredje ledd.*

§ 4–8 fjerde ledd skal lyde

Ved opplæring i klasse AM 147 kan kravene i § 4–6 fravikes dersom mangel på opplæringstilbud gjør det nødvendig. Kjøretøyet må likevel være en tre- eller firehjuls *moped*.

§ 9–3 fjerde ledd nr. 6 skal lyde.

*6. tilegne seg grunnleggende kjøretekniske ferdigheter for bremsing og styring*

§ 9–10 første ledd skal lyde:

*Kurset er på 4 undervisningstimer, hvorav minimum 3 timer skal være praksis bestående av kjøring og refleksjonspauser. Det skal settes av tid til innledning og oppsummering.*

§ 9-11 andre ledd nr. 5 skal lyde:

5. Videreutvikle sin kjørekompetanse ved å oppleve og forstå betydningen av presis kjøreteknikk, som sittestilling, forankring, blikkbruk, styrekommando og gasskontroll,

- a. ved effektiv bremsing i hastighet 80 km/t på rett strekning
- b. ved kjøring i høyre- og venstrekurver med kurveradius minst 10 meter
- c. ved effektiv bremsing i høyre- og venstrekurver med kurveradius minst 10 meter
- d. ved kursendring på strekning rett frem
- e. ved farts- og plassendring i kurve.

§ 9-20 skal lyde:

### **§ 9-20. Utvidelse av førerrett klasse B til A1**

*Elever med førerrett i klasse B skal ved erverv av klasse A1 gjennomføre grunnkurs klasse A1, A2 og A jf. § 9-6 og § 9-7.*

*Eleven skal i tillegg gjennomføre obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til klasse A1 jf. § 9-20a. Kurset er på 5 undervisningstimer. Den praktiske øvingen gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Lærer kan maksimalt undervise 2 elever om gangen.*

Ny § 9-20a skal lyde:

### **§ 9-20a. Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til A1**

*Etter å ha gjennomført opplæringen skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kunne kjøre lett motorsykkel i samsvar med hovedmålet. Eleven skal ha videreutviklet vilje til å ta ansvar og forholdsregler, og til å samarbeide i trafikken.*

*Eleven skal med bakgrunn i egen erfaring som fører av personbil, øvingskjøring med lett motorsykkel og kunnskap om særskilte utfordringer ved kjøring av motorsykkel, sette seg mål for opplæringen.*

*Eleven skal gjennom opplevelser og erfaring videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås.*

*Eleven skal videreutvikle evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å velge kjøremåter med lav risiko.*

*Eleven skal*

1. *vise tilstrekkelige kjøretekniske ferdigheter til å ha utbytte av kurset ved å*
  - a. *gjøre seg klar for kjøring og gjennomføre daglig kontroll av kjøretøyet*
  - b. *anvende presis kjøreteknikk ved bremsing i ulike hastigheter*
  - c. *anvende presis kjøreteknikk ved styring i ulike kurver og hastigheter*
  - d. *anvende en tydelig, sikker og effektiv kjøremåte i bolig-, tettsteds-, by- og*

landevegsmiljø.

2. videreutvikle sin kjørekompetanse i variert trafikk- og vegmiljø ved å
  - a. oppleve og erfare situasjoner med særlige risiko ved kjøring i vegkryss med dårlige siktforhold, spesiell utforming eller andre forhold som krever spesielle løsninger og/eller forholdsregler.
  - b. oppleve og erfare kjøring i landevegsmiljø med varierende standard der det må tas hensyn til vegbredde, vegdekke, kurvatur, hellingsforhold, dosering og siktforhold.
  - c. videreutvikle presis kjøreteknikk med tanke på kurveradius, veggrep, miljø og trafikksituasjon
  - d. videreutvikle sin kjøring i ulike trafikale miljø og kunne ta sikre strategiske og taktiske valg.

Ny § 9–20b skal lyde:

**§ 9–20b. Utvidelse fra klasse B til B kode 139 – rett til å føre lett motorsykkel**

*Elever med førerrett i klasse B skal ved erverv av klasse B kode 139 gjennomføre grunnkurs klasse A1, A2 og A jf. § 9–6 og § 9–7.*

*Eleven skal i tillegg gjennomføre obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse B til klasse B kode 139 jf. § 9–20c. Kurset er på 5 undervisningstimer. Den praktiske øvingen gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen.*

*Eleven skal også gjennomføre sikkerhetskurs på veg klasse A1 jf. § 9–12 og § 9–13.*

Ny § 9–20c skal lyde:

**§ 9–20c. Kursmål for utvidelse fra klasse B til B kode 139 – rett til å føre lett motorsykkel**

*Etter å ha gjennomført kurset skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å ha godt utbytte av avsluttende opplæring for klassen.*

*Eleven skal ha så god kjøreteknisk ferdighet at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter.*

*Eleven skal kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk.*

*Eleven skal gjennom hele kurset drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom kurset. Eleven skal vurdere sin egen ferdighet i å bruke, og oppdage mangler ved, motorsykkelen, og til å kjøre i god samhandling med andre trafikanter.*

*Eleven skal*

1. *gjøre seg klar for kjøring og gjennomføre daglig kontroll av motorsykkelen*

2. *mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i bolig- tettsted-, by- og landevegsmiljø*
3. *mestre presis kjøreteknikk ved styring i ulike kurver og hastigheter*
4. *mestre presis kjøreteknikk ved bremsing i ulike hastigheter*
5. *gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken, herunder kjøring i tunnel og de regler som gjelder for motorsykelkjøring*
6. *utvikle sin kjøring i ulike trafikale miljø og kunne ta sikre, strategiske og taktiske valg.*

**Kommentar til §§ 9–20, 9–20a, 920b og 9–20c:**

Vegdirektoratet foreslår å benytte samme systematikk som ellers i trafikkopplæringsforskriften. Det foreslås derfor en bestemmelse for beskrivelse av krav og omfang av opplæring som kreves og en bestemmelse med målformuleringer for den enkelte utvidelsesordning.

§ 13–3 andre, tredje og fjerde ledd skal lyde:

Eleven skal ha så god *kjøreteknisk ferdighet* at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre *trafikanter*.

Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet. *Eleven skal vurdere sin egen ferdighet i å bruke, og oppdage mangler ved, mopeden.*

Eleven skal

1. *gjøre rede for reglene om førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse AM.*
2. *gjøre rede for mopedens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø*
3. *gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell*
4. *gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkenes krav, herunder rus, rusmidler og kjøring.*

§ 13–4 fjerde ledd skal lyde:

Eleven skal

1. *gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessekonflikter*
2. *gjøre rede for veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering*
3. *gjøre rede for de regler som gjelder for kjøring med moped i trafikken.*

§ 13–6 tredje ledd skal lyde:

Eleven skal

1. *gjøre seg klar for kjøring*
2. *utføre igangsetting og stans i variert terreng*
3. *utføre giring (der girmoped benyttes), styring og bremsing*



4. beherske grunnleggende kjøretøybehandling under sammenhengende kjøring
5. utføre sikkerhetskontroll av mopeden

§ 13–7 skal lyde:

§ 13–7. Kursmål for *sikkerhetskurs* i trafikk – klasse AM 147

Eleven skal gjennom opplevelser og erfaringer videreutvikle sin kompetanse i å kjøre trygt i trafikken.

Eleven skal

1. *anvende* systematisk og automatisert informasjonsinnhenting
2. *mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt* i bolig-, tettsted-, by- og landevegsmiljø
3. *mestre* riktig kjøremåte i *tilknytning til eventuelle spesielle* lokale trafikkforhold.

#### **Kommentar til § 13–7:**

Endringene er gjort for å bruke målverbene på samme måten som i de andre førerkortklassene etter revisjonen i 2016, jf. også det som er sagt om Mål i føreropplæringen i 1 Generell del i læreplanen.

§ 13–8 andre ledd skal lyde:

Eleven skal

1. *forberede seg til, og klargjøre kjøretøyet for og planlegge en kjøretur og gjøre rede for forhold som en må forvente å møte og ta hensyn til i løpet av kjøreturen*
2. ha forståelse for faremomenter knyttet til kryssing, inn- og utkjøring på større veg *og videreutvikle sin kjørekompetanse i slike situasjoner*
3. ha forståelse for faremomenter knyttet til kjøring på landeveg *og videreutvikle sin kjørekompetanse på slik veg*
4. ha forståelse for spesielle risikomomenter knyttet til kjøring med tre- eller firehjuls moped *og videreutvikle sin kjørekompetanse i ulike trafikkmiljø*
5. kunne sette ord på egne erfaringer, *vurdere egne sterke og svake sider som mopedfører og velge ut områder med utviklingsmulighet.*

#### **Kommentar til § 13–8:**

Endringen i nr. 1, tidligere a), er gjort med tanke på at kurset skal kunne tas av elev som fra før har føreropplæring i en annen førerkortklasse, men ikke opplæring i klasse AM 147 tidligere. Endringen legger til rette for å få en kort innføring bl.a. i bruken av kjøretøyet før planleggingen av kjøreturen begynner.

Endringen i nr. 2, tidligere b), er gjort med tanke på å gjøre det tydeligere at dette bl.a. handler om å utvikle ferdighet, ikke bare teoretisk forståelse.

Endringen i nr. 3, tidligere c), er gjort av samme grunn som endringen i nr. 2

Endringen i nr. 4, tidligere d), er gjort av samme grunn som endringen i nr. 2 og 3

Endringen i nr. 5, tidligere e), er gjort for å skape samsvar med tilsvarende deler av opplæringa i andre klasser, bl.a. når det gjelder begrepsbruk.

Ny § 15–9 skal lyde:

#### **§ 15–9. Utvidelse fra klasse T til T kode 147**

*Ved utvidelse av klasse T til kode 147 for personer som ikke har fylt 18 år, skal eleven gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk jf. § 13–7.*

#### **Kommentar til § 15–9:**

Denne nye paragrafen uttrykker muligheten for å utvide føreretten til å gjelde for tre- og firehjuls moped for kjøring innenlands, uavhengig av egenvekt på mopeden, på grunnlag av å ha førerett i den nasjonale klassen T, og kravet for å kunne få slik førerett.

## **10 Økonomiske og administrative konsekvenser**

### **10.1 Konsekvenser for private**

#### **10.1.1 Konsekvenser for den enkelte førerkortinnehaver**

Privatpersoner som har klasse B vil kunne oppnå førerett for lett motorsykkel på en enklere og rimeligere måte enn ved å ta hele føreropplæringen med teoretisk og praktisk prøve for klasse A1.

Privatpersoner mellom 16 og 18 år som har klasse T, vil kunne oppnå førerett for tre- og firehjuls moped med egenvekt over 150 kg uten å avlegge teoretisk prøve i klasse AM, og slik spare en utgift.

Når det gjelder opplæring til klasse AM 147 vil den den foreslåtte endringen medføre at all opplæring og øvingskjøring gjennomføres på tre- eller firehjuls moped (mopedbil).

Det vil kunne løses ved å benytte elevens eget kjøretøy i opplæringen, eller ved å benytte trafikkskolens kjøretøy når skolen har slikt. Bruk av eget kjøretøy forutsetter at eleven låner eller investerer i et kjøretøy før førerett er ervervet. Dette kan anses som en ikke ubetydelig konsekvens for den enkelte. Allerede i dag praktiseres at eleven skaffer eget kjøretøy for å gjennomføre sikkerhetskurs på veg i trinn fire, men da har vedkommende allerede bestått førerprøven (teoriprøve). Dersom trafikkskolen har tilbud om kjøretøy, kan vi ikke se noen betydelig konsekvensen for den enkelte av nyordningen. Vedkommende vil da bare betale for den opplæringen vedkommende får, og ikke nødvendigvis investere et større beløp i eget kjøretøy før føreretten er ervervet.

### 10.1.2 Konsekvenser for trafikkskolebransjen

Siden det i dag tillates å benytte personbil med automatgir i opplæringen for AM 147 helt frem til sikkerhetskurset på trinn fire, har det ikke vært nødvendig for bransjen å investere i spesifikke kjøretøy for å drive opplæring i denne klassen. I praksis har dette vært løst ved at eleven har skaffet kjøretøy som har blitt benyttet under sikkerhetskurset. Før sikkerhetskurs i trinn fire har blitt gjennomført har elevene i stor grad allerede benyttet seg av muligheten til å avlegge førerprøven (teoretisk) og som regel har investert i kjøretøy selv som er blitt brukt ved gjennomføring av dette kurset.

Dersom eleven ikke selv skaffer kjøretøy til bruk i opplæringen, vil trafikkskolen måtte kjøpe inn nytt materiell for å kunne gjennomføre opplæring. Det nødvendige kjøretøyet er i den rimeligere enden av prisskalaen for lette kjøretøy. Antallet det vil være behov for, er forventelig begrenset. Da anskaffelse av kjøretøy vil kunne bidra til inntjening, alternativt avhjelpest ved at elever kan stille med eget kjøretøy når de har mulighet, anser vi ikke konsekvensen samlet som betydelig.

De foreslåtte endringene vil kunne medføre at trafikkskolene må utvikle nye opplæringsplaner og etablere nye kurs. Sett ut ifra den erfaring og kompetanse de allerede har når de tilbyr opplæring for lett motorsykkel og/eller tre- og firehjuls moped (mopedbil), anser vi heller ikke dette som en betydelig konsekvens.

### 10.1.3 Konsekvenser for importør- og forhandlerbransjen

Den foreslåtte endringen vil mest sannsynlig medføre noe økt etterspørsel hos importører og forhandlere av mopedbiler og lette motorsykler.

### 10.1.4 Konsekvenser for transportbransjen

Retten til utvidet besøkskjøring vil gi flere mulighet til å ta sesongarbeid som krever førerkort. Det vil samtidig kunne medføre økt konkurranse for norske transportarbeidere og transportfirmaer som kun benytter seg av norske arbeidstakere.

## 10.2 Konsekvenser for det offentlige

Nye nasjonale koder og nye opplæringskurs krever endringer i førerkortregisteret (Autosys trafikant) og Trafikkskole-, Sensor-, og Kursarrangørregisteret (TSK). Enringene gjøres innefor tildelt budsjett og antas ikke å ha vesentlig innvirkning for det offentlige.

En ytterligere forenklet tilgang til førerrett for lett motorsykkel vil kunne føre til en økning av antall praktiske førerprøver, og dermed et økt ressursbehov for Statens vegvesen.