



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m. m. og forslag til endring i forskrift om førerkort m. m. -implementering av direktiv 2012/36/EU m. m.

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen

11. juli 2013

## **Høringsnotat – Høring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m. m.-implementering av direktiv 2012/36/EU m. m.**

### **1 Innledning**

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1338 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

#### **1.1 Endringer som følge av direktiv 2012/36/EU.**

Det er hovedsakelig en høring av endringer basert på direktiv 2012/36/ EU. Direktivet er et endringsdirektiv til tredjeførerkortdirektiv 2006/126/EF. Direktiv 2012/36/EU (heretter kalt direktivet) endrer blant annet en rekke førerkortkoder og sub-koder i tredjeførerkortdirektiv, definisjonen av automat/ manuelt gir, krav til prøvekjøretøy i klasse C og D og innfører differensierte førerprøvesyklere i klasse (A1) A2 og A. Under del 2 vil endringene som følger av direktivet bli gjort rede for.

#### **1.2 Endringer som følge av trafikk valgfag.**

Det er et ønske fra Kunnskapsdepartementet med flere å innføre valgfag trafikk i grunnskolen. Det har også vært et ønske om at valgfaget skal godkjennes som trafikalt grunnkurs. For å oppnå dette må det gjøres visse endringer i trafikkopplæringsforskriften.

#### **1.3 Utredning om utvidet førerrett for traktor og forslag om innføring av nye koder.**

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om se nærmere på førerkortreglene for traktor, etter innspill fra Norges Bondelag. Det er ønske om å gjøre det enklere å få førerrett for traktor som går inntil 50 km/t. En egen utredning av denne saken følger som vedlegg IV. Foreslåtte endringer i trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften som følger av dette står som et eget punkt 2.3 i høringsnotatet.

Utredningen er en del av denne høringen. Vi vil spesielt be om høringsinstansenes syn på om det er riktig å:

- gi anledning til utvidet førerrett for traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t
- begrense slik utvidet førerrett til bare å gjelde de som tar tilleggsopplæring
- ikke utvide førerretten for motorredskap samtidig med utvidelsen av førerretten for traktor
- ikke utvide unntakene for førerkortplikten samtidig med utvidelsen av førerretten for traktor

Utkastet til læreplan for opplæring for å få utvidet førerrett for traktor som er konstruert for 41-50 km/t, som også er med i utredningen, er ikke en del av høringen, men høringsinstansene blir likevel bedt om å komme med synspunktet på dette.

#### **1.4 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften**

Trafikkopplæringsforskriften behøver en rekke (mindre) endringen som samles under dette punktet.

### **1.5 Andre endringer av førerkortforskriften**

I tillegg til endringene som følge av direktiv 2012/36/EU foreslås en endring av § 4-1 i førerkortforskriften.

### **1.6 Høringsfristen**

Vi ber om at høringsinstansene systematiserer svarene etter oppbygning i dette høringsbrevet. Hørings svar sendes til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo eller til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) innen 10. oktober 2013.

## **2. NÆRMERE OM DE ENKELTE BESTEMMELSENE I FORSLAGET TIL ENDRING AV FORSKRIFT OM TRAFIKKOPPLÆRING OG FØRERPRØVE M. M.**

### **2.1 Endringer som følge av direktiv 2012/36/EU.**

#### **Nye koder og underkoder i førerkortforskriften**

Noe av bakgrunnen for endringsdirektivet er behovet for å oppdatere koder og underkoder i direktiv 2006/126/EF på grunn av innføring av nye førerkortklasser fra 19. januar 2013. Disse førerkortklassene har andre tekniske spesifikasjoner enn det som fulgte av Rådskole 1991/439/EØF (annet førerkortdirektiv).

Kodesystemet har to nivå, hovedkoder og underkoder. Underkoder er frivillige å innføre med mindre det er angitt i direktivet at underkodene er obligatoriske. De underkodene som angis i direktiv 2012/36/EU er ikke angitt å være obligatoriske. Vegdirektoratet finner det likevel hensiktsmessig å innføre underkodene til kode 79, da disse vil innebære en forenkling både for myndighetene, og for publikum, ved at de gir uttrykk for overgangsregler for tidligere ervervet førerrett. Det er noe uklart hva Kommisjonen mener om hvorvidt underkoder etter innføringen av tredje førerkortdirektiv er å anse som valgfrie. Kanskje vil det i framtiden bli obligatorisk å innføre alle underkoder. Vi avventer nærmere avklaring fra Kommisjonen.

Det er et prinsipp i 3. førerkortdirektiv at ingen skal miste førerrettigheter ervervet før de nye reglene trådte i kraft. Noen av de foreslåtte kodene og underkodene skal benyttes for å markere at førerkortinnehaveren har rettigheter tilsvarende tidligere innhold i den aktuelle førerkortklassen.

#### **Endringer av førerkortforskriften vedlegg 4**

Med direktivet innføres noen nye koder og underkoder, og samtidig oppheves noen av de någjeldende kodene. Noen koder får nytt innhold. Førerkortkodene er i dag fastsatt i vedlegg 4 til førerkortforskriften, og vedlegget må endres og oppdateres i samsvar med direktivet.

##### **Kode 46**

Det innføres en ny kode 46. Denne koden gjelder begrensning til trehjuls motorsykkel. Koden tilhører kapittelet om kjøretøytilpasninger og er en medisinsk kode. Koden skal benyttes i tilfeller hvor personer f.eks. av helsemessige årsaker kun kan kjøre trehjuls motorsykkel, og ikke andre motorsykler. Koden knyttes til klasse A, og må ikke blandes sammen med 79.03 som gjelder tidligere ervervede rettigheter.

##### **Kode 73**

Kode 73 har samme innhold som førerkortklasse B1. Klasse B1 er ikke en obligatorisk klasse, og det er opp til hver medlemsstat om man ønsker å innføre denne klassen. Kode 73 knyttes til klasse B, og benyttes i land som ikke har innført klasse B1. I Norge benyttes koden kun ved innbytte av utenlandske førerkort, da firehjuls motorsykkel ikke er en egen førerkortklasse i Norge.

Fra 19. januar 2013, da tredje førerkortdirektiv trådte i kraft, endret førerrett i klasse B1 innhold. Tidligere omfattet klassen både tre- og firehjuls motorsykkel. Førerrett for trehjuls motorsykkel ble imidlertid flyttet over til klasse A da 3. førerkortdirektiv trådte i kraft. Kode

73 ble ikke oppdatert ved en forglemmelse, og endringsdirektivet retter opp dette. Beskrivelsen av koden endres derfor til kun å omfatte firehjuls motorsykkel.

Da innholdet av klasse B1 og B kode 73 endres, trengs en overgangsregel som sikrer at de som tidligere har ervervet denne rettigheten, beholder retten til å kjøre trehjuls motorsykkel. Overgangsregelen foreslås tatt inn i § 14-6 tredje ledd som et nytt annet punktum. Førerretten markeres på førerkortet med kode 79.03, se avsnittet om denne koden nedenfor.

#### *Kode 79*

Kode 79 endres, og det innføres også seks underkoder (79.01 til 79.06) til koden. Koden er relatert til ekvivalensvedtaket, vedtak 2013/21/EU, og skal sikre videreføring av tidligere ervervede rettigheter.

Med underkodene til kode 79 slipper man å forholde seg bare til datoen for erverv av førerkortklassen når man skal finne ut hvilke rettigheter innehaveren har. Dette kan enklere leses ved hjelp av koden. Dette innebærer altså en enklere administrering av rettighetene og vil være en forenkling i kontrollsammenheng.

Kodene dekker noe av det vi har overgangsregler for, og må sees i sammenheng med førerkortforskriften § 14-6 som trådte i kraft 19. januar 2013. Paragraf 14-6 dekker overgangsregler for førerrett ervervet før 19. januar 2013 da tredje direktiv trådte i kraft.

#### *Kode 79.01*

Kode 79.01 knyttes til klasse AM, og gjelder en begrensning til tohjuls moped med eller uten sidevogn. Moped ble internasjonal klasse først fra 19. januar 2013, da tredje førerkortdirektiv trådte i kraft, og var ikke internasjonal klasse etter andre førerkortdirektiv. Flere medlemsstater hadde da nasjonale mopedklasser som kun ga tillatelse for tohjuls moped. Kode 79.01 skal benyttes for videreføring av begrensning til tohjuls moped for disse nasjonale løsningene. Slik vil begrensningen også gjøre seg gjeldende i resten av EØS-området.

Muligheten for å benytte nasjonale koder for å skille innenfor klasse AM følger av artikkel 7 i tredje førerkortdirektiv. Denne artikkelen er ikke endret, og bruken av kode 79.01 og 79.02 fremstår derfor som noe uklar. Dersom det på et senere tidspunkt blir avklart at kodene skal erstatte alle nasjonale koder, må kode 79.01 og 79.02 erstatte de norske nasjonale kodene 145, 146 og 147.

#### *Kode 79.02*

Kode 79.02 gjelder tilsvarende tilfelle som kode 79.01, men begrenser førerrett til tre- eller firehjuls moped. Koden skal benyttes hvor en medlemsstat har egen mopedklasse for tre- og firehjuls mopeder, og skal knyttes til klasse AM.

#### *Kode 79.03*

Kode 79.03 gjelder begrensning til trehjuls motorsykkel. Tidligere ga klasse B1, B kode 73 og B førerrett også for trehjuls motorsykkel. Trehjuls motorsykkel ble flyttet over til klasse A ved innføringen av tredje førerkortdirektiv, og koden skal sikre at de som har ervervet klasse B1 og B kode 73 tidligere beholder retten til å kjøre trehjuls motorsykkel i kraft av tidligere ervervet rettighet.

Koden skal knyttes til klasse A, da den er en begrensning i klasse A.

I Norge har vi en overgangsregel i § 14-6 som sikrer dette. Rettigheten markeres på førerkortet med klasse A kode 79.03 fra denne endringsforskriften trer i kraft. Det foreslås inntatt en henvisning til dette i § 14-6 tredje ledd. Koden skal også påføres ved innbytte hvor en person har ervervet B-klasse før 19. januar 2013, og dermed har førerett også for trehjuls motorsykkel.

#### *Kode 79.04*

Klasse B ga frem til 19. januar 2013 førerett også for trehjuls motorsykkel. Dette innebar at man også kunne trekke tilhenger inntil 750 kg bak en trehjuls motorsykkel. Dette krever nå førerett klasse A. Kode 79.04 skal sikre videreføring av rettighetene knyttet til trehjuls motorsykkel for personer som ervervet klasse B før tredje førerkortdirektiv trådte i kraft. Koden skal knyttes til klasse A, da den er en begrensning av klasse A.

#### *Kode 79.05*

Med innføringen av tredje førerkortdirektiv ble definisjonen av motorsykkel klasse A1 endret. Tidligere gjaldt klasse A1 for lett motorsykkel med slagvolum på høyst 125 cm<sup>3</sup> og en effekt på høyst 11 kW. Fra 19. januar 2013 gjelder klasse A1 for lett motorsykkel med et slagvolum på høyst 125 cm<sup>3</sup>, effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg. Tilføyselsen av forholdet mellom egenvekt og effekt er altså nytt, og innebærer en begrensning fra tidligere innhold av førerett klasse A1. Kode 79.05 skal benyttes for å markere at førerkortinnehaveren har ervervet klasse A1 før denne endringen, og derfor har rett til å kjøre motorsykler i klasse A1 etter tidligere gjeldende innhold. Kode 79.05 knyttes til klasse A1 for disse tilfellene.

#### *Kode 79.06*

Ved innføringen av tredje førerkortdirektiv, ble innholdet av klasse BE endret, slik at noen kombinasjoner som man tidligere kunne kjøre med klasse BE nå krever klasse C1E. Dette gjelder tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg. Kode 79.06 skal knyttes til klasse BE og markerer utvidede rettigheter for de som ervervet klasse BE før 19. januar 2013.

Førerkortforskriften § 14-6 inneholder allerede denne overgangsregelen. Det foreslås inntatt i § 14-6 at denne rettigheten markeres på førerkortet med kode 79.06. Vegdirektoratet tok inn denne overgangsbestemmelsen i mangel på felleseuropeiske overgangsregler, og fordi vi ikke har adgang til å benytte nasjonale koder for å markere internasjonale rettigheter. Kode 79.06 er et eksempel på en slik felleseuropeisk markering av at tidligere ervervet førerett skal videreføres når en førerkortklasse får et nytt innhold.

#### *Kode 80*

For trehjuls motorsykkel med en effekt på over 15 kW, er aldersgrensen fastsatt på 21 år, uavhengig av ervervs måte. Kode 80 skal påføres førerkortet i tilfeller hvor en person har ervervet klasse A ved direkte erverv før fylte 24 år, og være en påminnelse til innehaveren om at han eller hun ikke kan kjøre slik trehjuls motorsykkel før ved fylte 21 år. jf. førerkortforskriften § 3-1 nr. 3 siste setning. En førerett for klasse A tilknyttet kode 80 gir førerett for tohjuls motorsykkel klasse A2, og gir først førerett for tung tohjuls motorsykkel etter 2 års erfaring.

Det har vært stor usikkerhet rundt kode 80 fordi koden forutsetter et direkte erverv av klasse A før fylte 24 år. Enkelte medlemsland har gitt uttrykk for at de mener forutsetningen for kode 80 er i strid med direktivet, da direkte erverv av klasse A ikke skal være mulig før ved fylte 24 år, og har ikke innført egen praktisk prøve for direkte erverv av trehjuls motorsykkel

klasse A. I Norge har vi den samme oppfatningen. Vi tar derfor forbehold om at vi vil vente med å innføre kode 80 inntil innholdet av koden er klarlagt fra Kommisjonen. Direktivet har implementeringsfrist 31. desember 2013, og vi sender derfor med koden på denne høringen.

#### *Kode 81*

Kode 81 benyttes motsatt av kode 80. Den skal gjelde i tilfeller hvor en person erverver klasse A ved etappevis erverv, og derfor kan føre tohjuls motorsykkel som tilhører klasse A ved fylte 20 år, men likevel ikke kan føre trehjuls før ved fylte 21 år.

Koden skal være en angivelse av at man ikke har tilgang til trehjuls motorsykkel over 15 kW før man er fylt 21 år.

#### *Kode 90*

I dagens direktiv finnes underkoder til kode 90, kode 90.01 til og med 90.07. Den nye kode 90 som innsettes er hovedkoden til underkodene. Underkodene er ikke tidligere tatt inn i førerkortforskriften, da underkoder som nevnt er valgfrie så langt ikke annet er angitt i direktivet. Hovedkoden gir imidlertid ikke mening uten at underkodene tas med, og disse foreslås derfor tatt inn i førerkortforskriften nå.

Kode 90 gjelder tilpasning av kjøretøyet, og underkodene gjelder tilpasning til forskjellige handikap.

#### *Kode 96*

Kode 96 gjelder førerrett for vogntog inntil 4250 kg og tilknyttes klasse B i førerkortet. Koden blir presisert i endringsdirektivet. Den norske førerkortforskriften er imidlertid allerede i samsvar med denne presiseringen, og det er derfor ikke behov for å endre førerkortforskriften på dette punktet.

#### *Kode 97*

Det innføres en ny kode 97 som skal benyttes i tilfeller hvor førerkortinnehaveren ikke har rett til å føre motorvogn som faller inn under forskrift om kjøre- og hviletid. Koden dekker de som ikke skal bruke klasse C1 til profesjonell kjøring, kun til privat bruk.

Denne koden er obligatorisk for Norge å innføre, men det er frivillig om vi ønsker å tilrettelegge teoriprøven i samsvar med koden jf. direktivet vedlegg 2 punkt 2. Kravet til kjøre- og hviletid reguleres ikke i trafikkopplæringsforskriften, men er en del av den teoretiske prøven i tunge klasser. Ettersom disse reglene kun opptar en svært liten del av læringsmålene kan vi ikke se at det er nødvendig å endre på dette da opplæringskostnaden uansett er minimale knyttet til tema. Dessuten anser vi det som fornuftig at alle innehavere av førerkort i de tunge førerkortklassene kan noe om kjøre- og hviletidsreglene og bakgrunnen for disse.

### **Oppheving av koder**

Kode 72 og kode 74 til og med kode 77 i tredje førerkortdirektiv oppheves.

Kode 72 gjelder begrensning til lett motorsykkel (A1), kode 74 gjelder begrensning til lett lastebil (C1) kode 75 gjelder begrensning til minibuss (D1), kode 76 gjelder begrensning til

lett lastebil med tilhenger (C1E) og kode 77 gjelder begrensning til minibuss med tilhenger (D1E).

Kodene må imidlertid fortsatt være i førerkortforskriften av hensyn til de som allerede har fått utstedt disse kodene. Både publikum og myndighetene må vite hva innholdet av disse rettighetene er, for eksempel ved kontroll av rettigheter. Kodene skal likevel ikke benyttes etter 31. desember 2013, og dette tilføres i parentes bak de aktuelle kodene i førerkortforskriften.

## **Endringen i definisjon av automat/manuelt gir**

### **Førerkortforskriften § 2-2**

I vedlegget til direktiv 2012/36/EU punkt 5.1 defineres manuelt giret kjøretøy. I førerkortforskriften § 2-2 nr. 8 har vi til nå hatt en definisjon av automatgiret kjøretøy. Denne foreslås nå tatt ut av førerkortforskriften og erstattet med definisjonen av manuelt giret kjøretøy lik definisjonen i direktivet.

## **Endret krav til kjøretøy ved praktisk prøve i klasse C, CE, D og DE når det gjelder begrenset førerett- unntatt fra alminnelig høring.**

### **Trafikkopplæringsforskriften § 29-8**

Slik automatgir er definert i førerkortforskriften i dag, må den som ønsker førerett som ikke er begrenset til kjøretøy med automatgir, avlegge førerprøve med kjøretøy som har koplingspedal. Gjeldende norsk forskrift er i tråd med måten EU har definert automatgir på etter at en skjerpet definisjon ble innført for noen år siden, og de reglene EU har fastsatt for begrensning av føreretten ved kode 78 i førerkortet.

Etter påtrykk fra flere land, bl.a. Norge, har EU endret sin definisjon av automatgir. Direktivet som ble innført i november 2012, åpner for at medlemslandene kan velge ikke å begrense førerkort i klasse C, CE, D og DE etter avlagt førerprøve med kjøretøy som har automatgir, til bare å gjelde for slikt kjøretøy. Dette forutsetter at:

- kandidaten har bestått praktisk prøve med manuelt giret kjøretøy i en eller flere av klasse B, BE, C1, C1E, C, CE, D, D1 eller D1E.
- kjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt.
- kandidaten benytter muligheten til å velge gir manuelt når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller nedoverbakke.

Bakgrunnen for denne endringen er ønsket fra trafikkopplæringsbransjen om å bruke moderne kjøretøy med automatiserte kjøretøy i opplæringen. Bransjen har også pekt på utfordringene og utgiftene det medfører å anskaffe og holde seg med kjøretøyer med tradisjonelt gir, etter hvert som det blir mer og mer vanlig at tyngre kjøretøy har automatisert gir og mangler koplingspedal. I flere år framover vil det imidlertid være aktuelt for mange sjåfører også å kjøre biler med manuelt gir og koplingspedal. Derfor blir det satt som forutsetning å ha bestått prøve i en annen klasse med kjøretøy med manuelt gir der koplingspedalspedalen er brukt ved igangsetting, girskifte og stans. Det er også en betingelse at kandidaten under prøven viser at han kan benytte muligheten til å velge gir manuelt når det er nødvendig for å forbedre kvaliteten på kjøringen.



Det har vært et strekt ønske fra bransjen å innføre denne regelen så fort som overhode mulig. Derfor har vi hatt reglen på en begrenset høring hvor fem aktuelle høringsinstanser har hatt anledning til å uttale seg. Høringsinstansene var utelukkende positive til forslaget. På bakgrunn av blant annet dette sendte Vegdirektoratet en forespørsel til Samferdselsdepartementet og fikk godkjenning for å innføre regelen i § 29-8 andre ledd samt henvisninger uten alminnelig høring. Regelen lyder som følgende:

**Trafikkopplæringsforskriften § 29-8 andre ledd** skal lyde:

*Føreretten i klasse C, CE, D og DE begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i en eller flere av klassene B, BE, C1, C1E, C, CE, D, D1 eller D1E med manuelt gir ved praktisk prøve, prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller -utforbakke.*

Henvisningen til førerkortforskriften § 6-1 syvende ledd i dagens § 29- 8 andre ledd endres til § 6-1 andre ledd på grunn av endringer i førerkortforskriften.

**Trafikkopplæringsforskriften § 31- 3 fjerde ledd**

Trafikkopplæringsforskriften § 31-3 fjerde ledd strykes på grunn av endringene i § 29-8 andre ledd. Dette er en konsekvens av endringene vi gjør i § 29- 8 andre ledd. Etersom § 29-8 andre ledd er et unntak som strekker lenger enn § 31-3 fjerde ledd medfører ikke dette at noen mister rettigheter.

**Førerkortforskriften § 4-3**

Henvisningen i § 4-3 i førerkortforskriften til trafikkopplæringsforskriften § 31-3 fjerde ledd må oppdateres til § 29-8 andre ledd som følge av endringen i § 29-8 og fjerning av § 31-3 fjerde ledd

Disse endringene trer i kraft 1. september 2013. Datoen er satt til 1. september slik at vi har noe tid til å informere publikum.

**Endrede krav til kjøretøy ved praktisk prøve i klasse C**

**Trafikkopplæringsforskriften § 30-6**

Det følger av direktivet, vedlegg II punkt (4) som endrer punkt 5.2 (c), at prøvekjøretøyet til praktisk prøve i klasse C må ha girkasse som gir anledning til å velge gir manuelt. Har det ikke det, vil føreretten etter bestått førerprøve bli begrenset til å gjelde for kjøretøy med automatgir ved kode 78 i førerkortet.

**Endrede krav til kjøretøy ved praktisk prøve i klasse A1, A2 og A.**

**Trafikkopplæringsforskriften § 30-1**

Direktivet stiller nye krav til prøvesykler i A klassene som vi er forpliktet til å innføre. Bakgrunnen for de endrede kravene er å sikre at det blir benyttet forskjellige motorsykler til den praktiske prøven i de ulike A klassene, ved å innføre en begrensning oppad i effekt for klasse A1 og A2. Det innføres også spesifikke krav til elektriske motorsykler som prøvesykler. Medlemslandene kan velge å stille strengere krav til prøvesyklene enn det som

følger av direktivet. Vi finner at de foreslåtte krav er tilfredsstillende og forslår å innføre de slik de fremgår av direktivet.

Endringene innebærer nå at det i klasse A1 blir foreslått å innføre et krav om en effekt på høyst 11 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,01 kW/kg. Motorsykkelen med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,08 kW/kg.

I klasse A2 blir effekten forandret fra minst 25 kW til minst 20 kW og høyst 35 kW. I tillegg blir det innført et krav om at forholdet mellom effekt og egenvekt er på høyst 0,2 kW/kg. Motorsykkelen med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,15 kW/kg.

I klasse A blir det innført et krav om at sykkelen må ha en egenvekt på minst 180 kg, med en effekt på minst 50 kW. Kravet om egenvekt er da uten fører.

Når det gjelder disse kravene i klasse A er det foreslått en overgangsordning av EU-kommisjonen, men den skriftlige prosessen rundt dette er ikke ferdig. Se kommentarer til § 31-3 for nærmere informasjon.

Motorsykkel i klasse A med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,25 kW/kg.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 31-3**

Første, tredje, fjerde og femte ledd oppheves fordi de har utspilt sin rolle og ikke gjelder lenger etter 1. januar 2014.

På grunn av nye krav til prøvesykkel i klasse A2 og A vil motorsykler på mellom 36 og 49 kW bli overflødige som prøvesykler. For å forhindre at bransjen må gjøre mange nyinvesteringer for å imøtekomme EUs nye krav, har Kommisjonen tatt initiativ til å lage en overgangsordning slik at man kan bruke en motorsykkel på minst 40 kW og med mindre egenvekt enn 180 kg til prøvesykkel i klasse A fram til 31. desember 2018.

Overgangsordningen er ikke fastsatt, men det er gitt sterke signaler om at det er slik den kommer til å bli. Vegdirektoratet velger å høre den slik som foreslått. Dette innebærer at vi, hvis ønskelige, kan innføre overgangsregelen i norsk rett hvis og når de juridiske prosesser i EU- er ferdigstilt.

## **2.2 Endringer som følge av valgfag trafikk.**

### **Trafikkopplæringsforskriften Ny § 8-5**

Kunnskapsdepartementet har ønsket å innføre valgfag trafikk som et av valgfagene i grunnskolen. Det har også vært et ønske at valgfag trafikk skal godkjennes som trafikalt grunnkurs. Utdanningsdirektoratet og Vegdirektoratet har i samarbeid kommet fram til en løsning på dette gjennom valgfag trafikk. Læreplanen i valgfaget ble sendt på høring desember 2012 og ligger på Utdanningsdirektoratets hjemmesider. Skolene skal kunne tilby valgfag trafikk på 8. og 9. trinn fra høsten 2013, og på 10. trinn fra høsten 2014. Vegdirektoratet finner det nødvendig at elevene skal være på minst niende trinn for at valgfaget skal godkjennes som trafikalt grunnkurs. Bakgrunnen for dette er at eleven skal ha

nådd en viss modenhet og at det skal være nærhet i tid mellom kurset og det tidspunktet øvingskjøringen kan påbegynnes.

Kravet om oppmøteprosent må ses i sammenheng med at de elevene som gjennomfører trafikalt grunnkurs på en trafikkskole har et krav på ett hundre prosent oppmøte i 17 timer. Kravet om oppmøteprosent må også ses i sammenheng med at omfanget av valgfag trafikk er langt større enn det som tilbys ved trafikkskolene. Videre må det ses i sammenheng med at innholdet av trafikalt grunnkurs er delt opp og spredt over hele skoleterminen når det tas som valgfag i offentlig skoleverk. Vi forslår et krav om 80 prosent oppmøte ettersom vi mener at det i varetar disse hensynene. Førstehjelpsundervisningen inngår som en del av disse 80 prosentene, men her blir det stilt krav om at elevene deltar på all undervisningen.

Det er verdt å merke seg at eleven kan bestå faget valgfag trafikk selv om eleven ikke klarer å møte frem til 80 prosent av undervisningen, men eleven vil da ikke få faget godkjent som trafikalt grunnkurs.

Trafikalt grunnkurs i regi av trafikkskolene har en begrensning på maksimalt 16 elever. For å oppfylle intensjonen i trafikalt grunnkurs er det viktig at de metodene forskriften gir anvisning på, kan benyttes. Dette forutsetter at antall elever ikke er for høyt. Samtidig mener vi at vi kan akseptere et noe høyere antall elever i skoleverket enn ved en trafikkskole fordi elevene i større grad vil kjenne hverandre (og læreren), og at timeantallet er vesentlig høyere. For å tilpasse til faget til den offentlige skolen foreslår vi derfor å sette grensen på 18 elever. Dette er likt det antallet som trafikkskolene har adgang til å ta med, ved å ha inntil 2 elever i tillegg på deler av kurset, dersom disse har hatt forfall ved deler av tidligere kurs.

Av praktiske årsaker tas mørkekjøringsdelen ut av valgfag trafikk og må gjennomføres ved en trafikkskole.

### **2.3 Utredning om utvidet førerett for traktor og forslag om innføring av nye koder.**

I forbindelse med utredningen om ordningen for utvidet førerett for traktor er det nødvendig med følgende nye paragrafer både i trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften, jf. Vedlegg IV:

#### **Trafikkopplæringsforskriften Ny § 15-6**

Vilkåret for å få utvidet førerett i klasse T for traktor som er konstruert for hastighet 41-50 km/t er å ha gjennomført tilleggsopplæring. Ny § 15-6 bestemmer at den som skal få utvidet førerett, må gjennomføre er sikkerhetskurs for klasse T 141 og T 148.

#### **Trafikkopplæringsforskriften Ny § 15-7**

Paragrafen fastsetter omfanget av sikkerhetskurs T 141 og T 148 til 5 timer.

#### **Trafikkopplæringsforskriften Ny § 15-8**

Paragrafen fastsetter kursmålene for sikkerhetskurs for klasse T 141 og T 148.

#### **Førerkortforskriften § 3-1**

I oversikten over krav til alder tilføyes nye traktorklasser i nytt nr. 4, 5 og 6. Nr. 4 gjelder for klasse T kode 141, traktor med konstruktiv hastighet 41- 50 km/t begrenset totalvekt der alderskravet er 18 år. Nr. 5 gjelder klasse T kode 141, traktor med konstruktiv hastighet 41-50

km/t ubegrenset totalvekt der alderskravet er 21 år eller 2 års erfaring. I tillegg innsettes et nytt punkt 6 for klasse T kode 148 for traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t med eller uten tilhenger med samlet maksimal tillatt totalvekt 25 000 kg der alderskravet er 18 år.

### **Førerforkortforskriften § 3-18**

Førerrett i klasse T gjelder i Norge for samlet totalvekt ikke over 25 000 kg til førerforkortinnehaveren har to års erfaring eller er fylt 21 år. Med tilleggsopplæring utvides førerretten til også å gjelde traktorer med konstruktiv hastighet 41-50 km/t. Fortsatt skal tillatt totalvekt begrenses til 25 000 kg til førerforkortinnehaveren har to års erfaring eller er fylt 21 år. Dette framkommer i nytt punktum i denne paragrafens andre ledd.

Førerrett i klasse BE gir i Norge førerrett for traktor og motorredskap med tillatt totalvekt ikke over 25 000 kg og konstruktiv hastighet ikke over 40 km/t, med eller uten tilhenger. Etter gjennomført tilleggsopplæring utvides førerretten i Norge til å omfatte førerrett for traktorer med konstruktiv hastighet 41-50 km/t. Begrensningen i totalvekt endres imidlertid ikke, noe som er nødvendig å presisere i et nytt tredje ledd i denne paragrafen.

### **Førerforkortforskriften Vedlegg 4 - Førerforkortkoder**

For at utvidet førerrett til å kjøre traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t skal gå fram av førerforkortet, er det nødvendig å innføre to nye førerforkortkoder: Når vedkommende fra før har ervervet førerforkort i klasse T etter opplæring og førerprøve i denne klassen, angis utvidet førerrett med kode 141.

Når vedkommende fra før har tatt opplæring i klasse BE og avlagt førerprøve i denne klassen, går førerretten for traktor fram ved at vedkommende har fått klasse T kode 144 i førerforkortet. Kode 144 begrenser tillatt totalvekt til 25 000 kg. Etter tilleggsopplæring for traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t, får vedkommende byttet ut kode 144 med kode 148. Kode 148 angir førerrett for traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t og totalvekt begrenset til 25 000 kg.

## **2.4 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften**

### **Trafikkopplæringsforskriften § 2-1 tredje ledd ny bokstav d)**

Etter dagens forskrift må personer under 25 år, som er under utredning for mulig dispensasjon fra helsekravene i førerforkortforskriftens vedlegg 1, gjennomføre trafikalt grunnkurs før de kan kartlegge mulighetene for å erverve førerrett før føreropplæringen starter, og behovet for eventuelle tilpasninger av kjøretøyet. Vi finner det ikke nødvendig at disse personene skal måtte ha trafikalt grunnkurs for kunne utredes. I dag vil det kreve en dispensasjon for å kunne gjennomføre denne testingen. Vi anser det som hensiktsmessig å innføre et eget unntak for de som er under slik utredning. Da vil de slippe å måtte søke og vente på innvilgelse av dispensasjon. Det anslås at det gjennomføres ca. 150 slike utredninger pr. år.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 4-3 andre ledd**

Slik dagens § 4-3 er utformet må motorsykkelen i klasse A1, A2 og A ha tilleggsutstyr selv om læreren ikke følger med på kjøretøyet. Dette er et unødvendig krav og vi foreslår derfor å tilføye at kravene kun skal gjelde når lærer følger med på kjøretøyet.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 6-2– spørsmål om å innføre krav om trafikklærerbevis**

Vegdirektoratet har fått henvendelser angående et ønske om å innføre en form for trafikkklærerbevis. Begrunnelsen er at det kan være en fordel for kontrollmyndighetene at et trafikkklærerbevis alltid er tilgjengelig slik at de ikke er avhengig av våre registre for å sjekke at vedkommende trafikkklærer er godkjent. Et bevis kan også være en trygghet for elevene som da kan sjekke at trafikkklæreren er godkjent og i tilfelle om de er i prøveperiode eller ei. Dette forutsetter da at beviset er plassert god synlig i lærevognen.

Innføringen av eventuelt bevis reiser imidlertid flere spørsmål. For det første blir det et spørsmål om et slikt bevis skal gjøres tidsbegrenset og knyttes til en regodkjenning hvor vandel og helse sjekkes på nytt. I tilfelle vil retten til å utføre yrket kunne falle bort hvis vedkommende trafikkklærer ikke oppfyller disse kravene lenger. Videre blir det et spørsmål om hvor lang gyldighetsperiode et slikt bevis i så fall skal ha, fem, ti eller femten år? Det må også vurderes om manglende med bringelse av dette beviset skal føre til et gebyr, i likhet med for eksempel manglende førerkort.

Videre blir det et spørsmål om hva dette beviset skal inneholde. Vi kan tenke oss at dette beviset for eksempel kan ha bilde, personnummer, utdanningsinstitusjon og hvilke klasser trafikkklæreren er godkjent for. Til syvende og sist er det også et spørsmål om finansiering av et slikt bevis.

Vi har vurdert å innføre et forholdsvis enkelt bevis med begrenset informasjon, men har kommet til at det er bedre å vente til Vegdirektoratet har gjort nærmere undersøkelser og har et bredere vurderingsgrunnlag.

Vi ønsker oss høringsinstansenes synspunkter. Kom gjerne med alternative forslag til innhold av beviset.

Ettersom det er så mange uavklarte spørsmål når det gjelder dette, har ikke Vegdirektoratet kommet med et konkret forslag til forskriftshjemmel. Dette vil eventuelt bli hørt ved en senere høring på bakgrunn av innspill i denne høringsrunden.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 6-5 andre ledd**

Det er ønskelig at de som underviser i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A har erfaring som trafikkklærere. Derfor foreslås det å fjerne at det kan være en del av godkjent spesialutdanning for klassene A1, A2 og A. Det vil være et eget kurs, hvor det stilles krav til at kursdeltageren har godkjenning som trafikkklærer for klasse A og undervisningspraksis i klassen. På den måten sikrer man at det er trafikkklærere med erfaring som underviser i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 9-7 og § 9-9**

I dagens forskrift står det at eleven kan kjøre alene på motorsykkelen under Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A og Sikkerhetskurs på veg klasse. Kjøre alene på motorsykkelen kan eleven allerede gjøre i kraft av § 2-2. Vegdirektoratet foreslår derfor å stryke dette samtidig som vi foreslår å innføre at eleven kan kjøre på egen motorsykkel under dette kurset. Det kan være en fin anledning for eleven å bli kjent med egen sykkel på en trygg måte med trafikkklæreren tilstede.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 10-6**

Vegdirektoratet foreslår å fjerne siste setning ettersom det har vist seg at denne kan føre til mere forvirring enn oppklaring. Dersom eleven har bestått teoriprøven i en av A klassene (A1,

A2 eller A) så må vedkommende fortsatt ta obligatorisk opplæring trinn 4 og avlegge førerprøven i klasse AM 146.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 9-12**

Trafikkopplæringsforskriften § 9-12 omhandler utvidelse fra klasse A2 til klasse A. Alle som ønsker slik utvidelse må gjennomføre et 7-timers kurs. I tillegg kreves enten 2-års praksis, eller at personen etter å ha fylt 24 år, består en praktisk prøve.

De som ønsker å utvide etter 2-års praksis, kan tidligst ta 7-timers kurset ett år etter at de ervervet førerrett i klasse A2.

Dette ettårskravet gjelder ikke for dem som vil utvide ved å ta praktisk prøve etter å ha fylt 24 år. Vi anser det ikke nødvendig å stille krav om ett års førerrett i klasse A2 før kurset, siden det her må avlegges en praktisk prøve. Dette mener vi burde gjelde for de som har fylt 23 år også og forslår å føye til en setning i fjerde ledd hvor det presiseres at også disse kan gjennomføre kurset. Elever fylt 23 år kan selvfølgelig ikke avlegge praktisk prøve i klasse A før de har fylt 24 år.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 12-6**

I trafikkopplæringsforskriften § 12-6 heter det i første ledd, andre punktum at «*Resterende tid disponeres til forventninger og mål, planlegging av kjørerute og oppsummering og refleksjon med medelever i klasserom.*»

Etter at forskriften ble fastsatt er det kommet innvendinger mot ordet «medelever». I praksis viser det seg vanskelig for trafikkskolene alltid å ha mer enn en elev ferdig til samme tid. Vårt syn er at denne delen av kurset er lettere å gjennomføre på en god måte når det er flere elever til stede, men meningen har ikke vært å hindre at opplæringen/kurset kan fullføres med bare en elev alene når dette er nødvendig. Vi foreslår derfor å fjerne krav om at kurset skal gjennomføres «med medelever».

### **Trafikkopplæringsforskriften § 27-1 andre ledd**

Klasse B kode 96 erverves, i tråd med tredje førerkortdirektiv, gjennom minst 7 timers obligatorisk opplæring.

Kurs i sikring og merking av last – klassene BE, D1E, DE og T etter trafikkopplæringsforskriften § 27-1 er en del av de minst 7 timer obligatorisk opplæring til klasse B kode 96.

Imidlertid gir trafikkopplæringsforskriften § 27 – 1 andre ledd, på visse vilkår, fritak for å gjennomgå dette kurset ved utvidelse til ny klasse: personer som «har, eller har hatt førerrett i klassene C1 eller C som egen førerkortklasse på førerkortet er fritatt fra kurset».

Dette unntaket gjelder ikke ved utvidelse fra klasse B til B kode 96. Alle som tidligere ikke har gjennomgått kurs i lastsikring, skal gjennomføre slikt kurs hvis de ønsker å erverve klasse B kode 96. For å få fram dette har Vegdirektoratet foreslått å omstrukturere på § 27-1 andre ledd uten å ha som intensjon at dette skal føre til materielle endringer.

### **Trafikkopplæringsforskriften § 29-10**

Førerkortforskriften § 6-1 ble sendt på høring 13. august 2010 og ble endret 19. januar 2013 slik at det nå er kun er i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE kandidaten må avlegge

og bestå en praktisk prøve for å beholde førerretten i en eller flere av disse klassene. Trafikkopplæringsforskriften § 29-10 må oppdateres slik at den er i samsvar med endringene i førerkortforskriften. Henvisningen til syvende ledd må også oppdateres til andre ledd slik at den blir riktig.

#### **Trafikkopplæringsforskriften § 30-1 første ledd**

I dag er det slik at teoriprøven er noe forskjellig for klasse A1, A2 og A. Vi ønsker å endre dette slik at det kun er en teoriprøve for alle A klassene. Den nye teoriprøven felles for alle klassene vil være slik at den både dekker grunnleggende trafikale ferdigheter samtidig som den tar for seg spørsmål om mere kjøretekniske ferdigheter aktuelt for A2 og A. Årsaken til at vi ønsker denne endringen er at variasjonene mellom teoriprøvene er forholdsvis liten samtidig som det er en tendens til at kandidater som har avlagt teori i klasse A1 ønsker førerrett i A2 og A og omvendt.

#### **Trafikkopplæringsforskriften § 30-6 første ledd**

Kandidater som har bestått teoretisk prøve klasse C har vist at de har tilstrekkelig kunnskaper for både C og C1. Dette spørsmålet har blitt stilt flere ganger den siste tiden, og vi finner det derfor riktig å foreslå å forskriftsfeste dette.

#### **Trafikkopplæringsforskriften § 30-10 første ledd**

Kandidater som har bestått teoretisk prøve klasse D har vist at de har tilstrekkelig kunnskaper for både D og D1. Dette spørsmålet har blitt stilt flere ganger den siste tiden, og vi finner det derfor riktig å foreslå å forskriftsfeste dette.

#### **Trafikkopplæringsforskriften § 31-3 andre ledd**

Det har vist seg at denne overgangsordningen for klasse BE kan misoppfattes. Derfor foreslår vi å tilføre en setning for at intensjonen skal komme bedre fram.

### **2.5 Andre endringer i førerkortforskriften**

Førerkortforskriften § 4-1 – Anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser (herunder epilepsi og bevissthetsforstyrrelser av annen eller usikker årsak)

Minimumskravene til førerkortinnehaveres helse er fastsatt i EUs førerkortdirektiv. Disse helsekravene ble endret ved direktiv 2009/113/EU. Endringsdirektivet ble sendt til høring i 2010, og nye helsekrav i førerkortforskriften trådte i kraft 1. juli 2010.

Av vedlegget til direktiv 2009/113/EF punkt 12.1 følger det at personer som har hatt epilepsi skal være under førerkortvurdering inntil de har vært anfallsfri i 5 år. Det vil si at det ikke kan utstedes førerkort med vanlig gyldighetstid før man har vært anfallsfri i 5 år. Dette ble i 2010 ikke forskriftsfestet i førerkortforskriften, men ble tatt inn i Helsedirektoratets retningslinjer for fylkesmennene, IS-2070 (tidligere IS-1348) kapittel 12, og i veilederen for utfylling av helseattest, IS-1437 kapittel 4. Siden dette er et absolutt krav finner vi det riktig å ta det inn i førerkortforskriften.

Inntil man har vært anfallsfri i 5 år kan man få førerkort dersom legen finner dette forsvarlig, men førerkortet skal da være tidsbegrenset med maksimal gyldighetstid på fem år. Etter 5 års anfallsfrihet kan det utstedes førerkort med vanlig gyldighet dersom det ikke er annet som tilsier at helsekravene ikke er oppfylte.

Bestemmelsen foreslås forskriftsfestet i førerkortforskriften § 4-1 første ledd. I vedlegg 1 (Helsekrav) til førerkortforskriften benytter vi definisjonen «anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser, herunder epilepsi og bevissthetsforstyrrelser av annen eller usikker årsak». Vi ber spesielt om Helsedirektoratets kommentarer til den foreslåtte forskriftsteksten.



### **3. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKENSER**

#### **3.1 Endringer som følge av direktiv 2012/36/EU**

De nye kodene medfører på noen områder at kontrollene av førerrettigheter blir enklere. Det er enklere for kontrollører og skrankepersonell å forholde seg til innholdet av en kode, framfor å måtte forholde seg til datoen for erverv av førerrett og slik klarlegge innholdet av en persons førerrett.

De nye kodene må innarbeides i Statens vegvesens datasystemer. Dette vil medføre økte kostnader til utvikling av datasystemene, og vil kanskje måtte gå på bekostning av andre planlagte endringer.

Endringene av kravet til prøvekjøretøy i klasse C og D anser vi utelukkende å virke økonomisk gunstig både for bransje og for borger. Administrativt vil endringen bety lite.

Endrede krav til prøvesyklar i A klassene kan medføre noen nyinvesteringer for trafikkskolebransjen. Noen investeringer kan kanskje utsettes hvis overgangsregelen for klasse A blir vedtatt. Administrativt vil endringen bety lite.

#### **3.2 Endringer som følge av trafikk valgfag.**

Innføring av valgfag trafikk vil være kostnadsbesparende for elevene som slipper å betale for undervisning i trafikalt grunnkurs. På den andre siden vil forslaget kunne føre til en redusert kundemasse for trafikkskolebransjen for akkurat dette kurset. Administrativt blir dette lagt til skolene som må føre tilsyn og melde inn til TSK- registeret.

#### **3.3 Utredning om utvidet førerrett for traktor og forslag om innføring av nye koder**

Det vises til vedlegg III for redegjørelse for administrative og økonomiske konsekvenser av dette forslaget.

#### **3.4 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften**

Tilføyelse av § 2-1 ny bokstav d kan virke arbeidsbesparende både for Statens vegvesen og for vedkommende som er under slik utredning.

Ved å sløyfe krav til unødig utstyr på motorsyklene i § 4-3 så vil det kunne være ressursbesparende overfor trafikkskolene.

Ved å stille krav om at trafikklærerne må på kurs for å undervise i utvidelseskurset fra klasse A2 til A så vil dette føre til noe kostander for trafikklæreren knyttet til kurset.

Ved å tillate at eleven kan kjøre på egen motorsykkel ved disse kursene så kan dette kanskje være med på å redusere prisen på kurset.

Ved å samle teoriprøvene slik at det kun er en prøve for alle A klassene vil dette administrativt være enklere for Statens vegvesen samtidig som det vil være enklere og besparende for borgeren.

### **3.5 Andre endringer i førerkortforskriften**

Dersom endringen av § 4-1 tredje ledd vedtas, vil dette kunne innebære større utgifter for personer som får kortere gyldighet på førerkortet pga. legens vurdering av at de trenger tettere oppfølging på helse og førerkort. Som nevnt er det allerede slik i dag at personer som har hatt anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser får kortere gyldighet på førerkortet, og omfanget antas derfor ikke å være veldig stort. Et førerkort koster i dag 305 kroner (240 kr + 65 for bilde).

**VEDLEGG II- Forslag til endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.**

**VEDLEGG III- Forslag til endring av forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.**

**VEDLEGG IV- Traktorutredningen**

**VEDLEGG V- Direktiv 2012/36/EU**

**VEDLEGG VI- Liste over høringsinstanser**