



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.
(førerkortforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
27. mars 2019

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Del I	4
Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer	4
Vegdirektoratets kommentarer	7
Avsluttende kommentar	8
Del II	10
Fastsatt forskrift om endring av forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.	10

Innledning

Vegdirektoratet sendte den 19. desember 2018 til høring forslag om en nasjonal unntaksregel fra vektbegrensningene i førerkortklasse B for kjøretøy med alternativt drivstoff med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg. Unntaket foreslås tatt inn i førerkortforskriften § 3–5 andre ledd nr. 4 med ikrafttredelse 1. april 2019. Forslaget er i tråd med det nye unntaket i førerkortdirektivet artikkel 6 nr. 4 bokstav c.

Brev til ESA ble sendt parallelt med høringsforslaget. Vegdirektoratet har ikke mottatt noen innspill fra ESA.

Høringsfristen ble satt til 28. februar 2019. Liste over høringsinstansene er vedlagt høringen. Høringen ble gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no.

Høringsuttalelser

Følgende instanser har avgitt hørings svar:

Utenriksdepartementet
Justis- og beredskapsdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Politidirektoratet
Oslo politidistrikt
Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)
Autoriserte trafikkskoler landsforbund (ATL)
NHO Transport
Norsk elbilforening
Bilimportørenes landsforening
Norges Lastebileier-Forbund (NLF)
Arbeidsgiverforeningen Spekter
Zero
Norsk Transportarbeiderforbund
Norges Caravan Bransjeforbund (NCB)
Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC)
AMCAR
Statens vegvesen Region nord
Statens vegvesen Region sør
Statens vegvesen Region vest
Statens vegvesen Region midt
Statens vegvesen Region øst

Del I

Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer

Utenriksdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet og Helse- og omsorgsdepartementet har ingen merknader til de foreslåtte endringene.

Politidirektoratet og Oslo politidistrikt har i sine høringsinnspill vist til utfordringen med begrenset nyttelast. Oslo politidistrikt mener at det bør stilles krav om at nyttelast bør utgjøre en vesentlig prosentandel av kjøretøyets tillatte totalvekt. Det er i dag et utbredt problem at varebiler klasse N1 kjører med overlast. Den foreslåtte endringen i vektbegrensningen vil etter deres syn ikke løse den grunnleggende problemstillingen med overlast ettersom vekt som overstiger 3500 kg skal knyttes til ekstra vekt som følge av fremdriftssystemet, slik at nyttelasten til kjøretøyet forblir uendret.

Det ses positivt på at endringen vil medføre en forenklet kontroll og økt interesse for elektriske og hydrogendrevne kjøretøy. Det påpekes at kjøre- og hviletidsbegrensningene på 100 km fort vil bli en utfordring med tanke på den raske utviklingen man har av batterikapasitet og lademuligheter. Tilknytningen til krav til andre forskrifter og regler medfører behov for økt kompetanse enn det som er vanlig for førerkortklasse B. Avslutningsvis minnes det om at økt vekt bidrar til økt slitasje og mer svevestøv. God utnyttelse av kjøretøy med tilpasset lastekapasitet vil være vel så viktig som drivstoffvennlige alternativer.

NHO Transport har ingen kommentarer til høringen og stiller seg bak den foreslåtte endringen.

Norsk elbilforening støtter forslaget og de vurderingene som er gjort i høringsnotatet.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) går imot forslaget da dette anses som lite prinsipielt og konsekvent. En vektgrense knyttet til kjøretøyets fremdriftssystem blir lett u håndterlig og vilkårene som er foreslått gir muligheter for tilpasninger og omgøelser. En konsekvens av et slikt forslag vil kunne medføre at utvikling av lettere fremdriftssystem vil kunne medføre krav om lavere vektgrense for klasse B. Etter hvert vil også lettere batteripakker føre til at grunnen til unntaksregelen ikke er relevant.

Bilimportørenes landsforening støtter forslaget.

AMCAR er enige i de vurderinger som framgår av høringen og støtter foreslått endringsforskrift.

Autoriserte trafikkskoler landsforbund (ATL) stiller seg positiv til forslaget da dette fremmer bruk av alternativt drivstoff som er i tråd med overordnede mål i transport- og miljøpolitikken. Det ses ikke som nødvendig å innføre noen spesiell opplæring da totalvekten det er snakk om ikke er større enn den vekten det allerede er lov å kjøre med

klasse B i dag – i form av bil og henger. Landene som har innført et slikt opplæringskrav synes å ha langt mindre grunnopplæring i klasse B enn hva som er gjeldende i Norge og er derfor ikke et reliabelt sammenligningsgrunnlag.

Statens vegvesen Region sør, Region nord og Region midt mener forslaget er godt begrunnet og har ingen kommentarer.

Statens vegvesen Region vest støtter forslaget, men synes det er uheldig at det ikke innføres et unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene samtidig som denne endringen innføres.

Statens vegvesen Region øst ser ingen motforestillinger vedrørende forslaget og gir det sin støtte.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er enig i unntaksregelen og ser positivt på tiltak som bidrar til innføring av miljøvennlige kjøretøyer til like konkurransevilkår som fossildrevne kjøretøyer. NLF mener foreløpig at det er tilstrekkelig med førerkort klasse B i minst 2 år. EU arbeider nå med å regulere varebilsegmentet hvor det bl.a. er på trappene med endringer i kompetansekrav, løyvekrav og krav til fartsskriver for godsbiler under 3500 kg. NLF mener at man i denne sammenheng må vurdere kompetansen for kjøring av ovennevnte kjøretøy.

Arbeidsgiverforeningen Spekter støtter forslaget om unntak fra vektbegrensningene da dette reduserer konkurranseulempen knyttet til høyere vekt fra batteri og andre komponenter i alternative drivlinjer. Kompetansekrav bør være førerkort i to år eller førerkort pluss en dag godkjent intern kjøreopplæring. Dette vil sikre at transportører kan elektrifisere større deler av sin flåte uten å få problemer med å bemanne kjøretøyene samtidig som sikkerheten ivaretas. Det bør videre gis løyvefritak og fritak fra kjøre- og hviletidsreglene uten radiusbegrensning, inkludert fritak fra krav om montering og bruk av fartsskriver. Dette for å sikre likebehandling mot biler under 3500 kg med konvensjonell drivlinje på fossilt drivstoff.

Zero er positive til forslaget om forskriftsendring. *Zero* mener at unntak fra vektbegrensningene i førerkortklasse B også bør gjelde for kjøretøy som brukes til passasjertransport og at det bør være mulig for sjåfører med kortere enn 2 års erfaring å få opplæring for å kunne kjøre denne typen kjøretøy. Det bør legges opp til mulighet for gjennomføring av et kurs for å kunne føre kjøretøy på inntil 4,25 tonn som faller inn under unntaket. *Zero* mener videre at det for kjøretøy som omfattes av unntaket ikke skal stilles krav om løyve. Her vil det tilkomme ekstra kostnader knyttet til anskaffelse av løyve og administrasjon. For en transportør som står i valget mellom en vanlig diesebil under 3,5 tonn og en tilsvarende el-varebil som krever løyve dersom en skal få samme nyttelast, så kan det kravet være utløsende for at transportøren velger bort den alternative drivlinjen. Det menes videre at kjøretøy som omfattes av unntaket klassifiseres som takstgruppe 1 selv om de har totalvekt høyere enn 3500 kg.

Norsk Transportarbeiderforbund vil på grunnlag av tilretteleggingen for miljøvennlige kjøretøy støtte forslaget om unntaksregelen. Det uttrykkes likevel bekymring over hvorvidt førerkort klasse B og BE skal være tilstrekkelig for å kjøre slike kjøretøy med en totalvekt

opp til 4250 kg. Det bør vurderes om det skal innføres krav til yrkeskompetanse for all kommersiell transport mot betaling.

Norges Caravan Bransjeforbund (NCB) og Norsk Bobil og Caravan Club (NBCC) er i sitt felles høringssvar i hovedsak positive til den foreslåtte unntaksregelen. Det pekes på fordelen ved å unngå en kjøretøykombinasjon der man har en trekkbil påkoblet en tilhenger med 750 kg. Det uttrykkes videre et ønske om at unntaket også gjøres gjeldende for bobiler registrert i kjøretøyklasse M1 (bobil). I dag har disse kjøretøyene med totalvekt inntil 3500 kg, så lav lasteevne at det ofte må benyttes tilhengere. Hvis disse kan kjøres med førerkort klasse B inntil 4250 kg uten tilhenger, vil det bety mye for trafikksikkerheten.

Vegdirektoratets kommentarer

Det er i hovedsak bred støtte til en nasjonal unntaksregel fra vektbegrensningene i førerkortklasse B for kjøretøy med alternativt drivstoff med tillatt totalvekt over 3500 kg, men ikke over 4250 kg. Det har kommet noen innspill til ytterligere endringer av forslaget og noe kritikk av forslaget. Disse vil bli kommentert under.

Politidirektoratet og Oslo politidistrikt har i sine innspill bevisstgjort problematikken med overlast og begrenset nyttelast. Det er korrekt at unntaksregelen ikke løser dette problemet, da denne høringen kun omfatter unntak for tilleggsvekt for fremdriftssystem knyttet til alternative drivstoff. Problematikken med overlast er notert og vil bli drøftet ved en senere anledning. Vedrørende økt slitasje og mer svevestøv er Vegdirektoratet av den oppfatning at det totalt sett vil være mer miljøvennlig å innføre unntaksregelen slik at det tilrettelegges for flere biler som går på alternative drivstoff.

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener en vektgrense knyttet til kjøretøyets fremdriftssystem blir lett u håndterlig og vilkårene som er foreslått gir muligheter for tilpasninger og omgåelser. Det anføres videre at lettere batteripakker vil føre til at grunnen til unntaksregelen ikke er relevant. Vegdirektoratet viser til at det må dokumenteres at tilleggsvekten skyldes det alternative drivstoffet. Hvis det ikke er snakk om noe tilleggsvekt på grunn av alternativt drivstoff vil det heller ikke bli gjort unntak.

Statens vegvesen Region vest støtter forslaget, men synes det er uheldig at det ikke innføres et unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene samtidig som denne endringen innføres. Vegdirektoratet minner om at et forslag om å innføre et unntak fra kjøre- og hviletidsbestemmelsene er ute på høring med foreslått ikrafttredelse samtidig som førerkortunntaket.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) ønsker i denne sammenheng en vurdering av kompetansen for kjøring av godsbiler under 3500 kg. Vegdirektoratet minner om at denne vurderingen ikke er en del av oppdraget for denne høringen.

Arbeidsgiverforeningen Spekter sitt forslag om et alternativ på førerkort pluss en dag godkjent intern kjøreopplæring vil ikke være mulig å gjennomføre da et av vilkårene i førerkortdirektivet for å gjennomføre unntaket er at førerkortinnehaver har hatt førerkort i minst to år. Det samme gjelder *Zeros* forslag om kurs for sjåfører med kortere kjøreerfaring enn to år. *Zeros* forslag at unntak fra vektbegrensningene i førerkortklasse B også bør gjelde for kjøretøy som brukes til passasjertransport faller også utenfor unntaksmuligheten i direktivet.

Arbeidsgiverforeningen Spekter og *Zeros* forslag om løyvefritak for kjøretøy som omfattes av unntaket, for å sikre likebehandling mot varebiler under 3500 kg som går på fossilt drivstoff kan ikke gjennomføres. Regelverket for løyve følger av internasjonale regler Norge er forpliktet til å følge gjennom EØS-avtalen. Norge har gjennom EØS-avtalen forpliktet seg til å kreve løyve for foretak som er etablert i fellesskapet, og som utøver yrket som transportør

på vei med kjøretøy eller vogntog med en tillatt totalmasse på over 3,5 tonn. Formålet med reglene er å ha et veitransportmarked i EU/EØS med like konkurransevilkår. Vi har derfor ikke adgang til å etablere avvikende regler som går på tvers av de internasjonale kravene, uten å handle i strid med EØS-avtalen.

1. januar 2015 ble det fastsatt endringer i organiseringen av løyvemyndigheten for godstransport- og turvognløyver og endringer i regelverket for yrkestransport. Før dette utstedte fylkeskommunene nasjonale løyver, mens Statens vegvesen utstedte internasjonale løyver. Da Statens vegvesen overtok løyveansvaret i 2015 ble det bestemt at internasjonalt løyve for gods- og turvogn (felleskapsløyve) også vil gjelde for nasjonal gods- og turvogntransport. Det utstedes derfor ikke lenger nasjonale løyver. Et fellesskapsløyve kan derfor benyttes til både nasjonal- og internasjonal (EU/EØS) transport. I henhold til våre forpliktelser etter EØS-avtalen skal vilkårene for løyve være de samme i alle medlemslandene. Vi har derfor ikke anledning til å unnta kjøretøy eller vogntog med en tillatt totalmasse mellom 3,5 og 4,25 tonn som drives med alternativt drivstoff fra kravet til løyve. Vurderinger rundt takstgrupper er ikke foretatt i denne høringen.

Norsk Transportarbeiderforbund bekymres over kompetansen til førere av biler med totalvekt opp til 4250 kg. Vegdirektoratet mener at erfaring i to år i førerkortklasse B vil sikre god nok kompetanse. Norge har også, sammenlignet med andre land, en omfattende opplæring som det er vist til i høringen. Totalvekten er heller ikke større enn den totalvekten som det allerede er lov til å kjøre med klasse B i form av bil pluss henger. Vurderingen om det skal innføres krav til yrkeskompetanse for all kommersiell transport mot betaling er ikke vurdert i denne høringen da dette ikke var en del av oppdraget.

Norges Caravan Bransjeforbund (NCB) og *Norsk Bobil og Caravan Club* (NBCC) ønsker å inkludere bobiler registrert i kjøretøyklasse M1 med tillatt totalvekt inntil 4250 kg. Det minnes om at forskriftsendringen er et unntak og Vegdirektoratet har begrensede muligheter til å unnvike fra direktivet. Unntaket åpner for et kompromiss der det lempes på vektgrensene til fordel for miljøformål. Direktivet har ved denne unntaksmuligheten ikke ment å omfatte bobiler og Vegdirektoratet har således ikke mulighet til å inkludere disse i denne omgang.

Avsluttende kommentar

Etter at høringen var gjennomført ble det fra Vegdirektoratets side gjort noen justeringer i oppbyggingen av den nye unntaksbestemmelsen. Innholdet i bestemmelsen er det samme som forslaget som ble sendt ut på høring, men de forskjellige vilkårene ble delt opp i bokstavpunkter. Bestemmelsen blir mer oversiktlig og vilkårene kommer tydeligere frem. Det vil også bli enklere å henvise til de ulike vilkårene gjennom bokstavpunktene. Bestemmelsen vil være enklere å forstå for brukerne.

Det ønskes også at førerkortforskriften godkjennes som original forkortelsen for forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.

Etter forvaltningsloven § 37 første og annet ledd er hovedregelen at nye forskrifter og endringer i gjeldende forskrifter skal sendes på høring til berørte parter før de vedtas. Høring kan imidlertid unnlates dersom det anses åpenbart unødvendig, jf. forvaltningsloven § 37 fjerde ledd bokstav c. Tilsvarende unntak følger av utredningsinstruksen 3–3.

Det følger videre av utredningsinstruksen at «beslutning om å unnlate høring skal treffes av øverste leder i det ansvarlige forvaltningsorganet. Beslutningen skal være skriftlig begrunnet, og skal følge saken». Ansvar for de aktuelle forskriftene er delegert til Vegdirektoratet.

Førerkortforskriften som forkortelsen er allmenn kjent og har i praksis blitt benyttet som en forkortelse i lengre tid. Høring anses derfor som åpenbart unødvendig da dette kun er en teknisk endring.

Del II

Fastsatt forskrift om endring av forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 27. mars 2019 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965. nr. 4 § 24 og § 43, jf. delegeringsvedtak 17. mars 1967 nr. 3462 og delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

I forskrift 19.1.2004 nr. 298 om førerkort m.m. gjøres følgende endringer:

Forskriftens tittel skal lyde:

Forskrift om førerkort m.m. (*førerkortforskriften*)

§ 3–5 andre ledd ny nr. 4 skal lyde:

4. Innehaver av EØS-førerkort for klasse B utstedt for minst to år siden kan føre motorvogn som:

a) har tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg der vekten som overstiger 3 500 kg utelukkende skyldes den ekstra vekten som følger av fremdriftssystemet, sammenlignet med fremdriftssystemet i en motorvogn av samme dimensjoner, som er utstyrt med forbrenningsmotor med elektrisk tenning eller kompresjonstening, og at lastekapasiteten ikke har økt

b) er registrert i gruppe N 2, som definert i kjøretøyforskriften § 2–2 nr. 3 bokstav b

c) bruker alternative drivstoff, som definert i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5–2 bokstav k, og

d) er registrert i Norge og vilkårene er dokumentert med merknad i vognkortet eller er registrert i annen EØS-stat og dokumentasjonen på vilkårene knyttet til motorvognen foreligger på norsk, svensk, dansk eller engelsk og medbringes under kjøring.

II

Endringene trer i kraft 1. april 2019.