



Statens vegvesen

Vedlegg - Høringsoppsummering

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

26. august 2014

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og endringsforskrift til forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 og førerkort m. m.

Vegdirektoratet sendte på høring forslag til endring av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m., og forslag om endring av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 og førerkort m. m. 16. juni 2014 med høringsfrist 4.august 2014.

Høringen ble sendt til 179 instanser for uttalelse. Vi mottok 22 høringssvar.

Av disse hadde følgende 12 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget:

Helse- og omsorgsdepartementet

Arbeids- og sosialdepartementet

Kystverket

Barne-, likestilling-, og inkluderingsdepartementet

FORSVARET (Forvarets logistikkorganisasjon)

Norges Lastebileier-forbund (NLF)

Landsorganisasjonen i Norge (LO)

Advokatforeningen

Statens vegvesen Region vest

Politidirektoratet

Forsvarsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

Fra følgende 10 instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Trygg Trafikk

Maskin- Entreprenørenes Forbund (MEF)

Norges Bondelag

Statens vegvesen Region øst

Statens vegvesen Region midt

Statens vegvesen Region nord

Statens vegvesen Region sør

Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)

Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL)

Finans Norge

I del I oppsummeres høringsinnspillene etter høringsnotatets oppbygging.

Innspill rettet til høringsnotatet er tatt inn under forskriftens paragrafer så godt det lar seg gjøre, der hvor det ikke passer er det laget egne underpunkter. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hvert tema/ hver paragraf. Vi viser til høringsnotatene for redegjørelse av det enkelte tema.

I del II er fastsatt forskrift om endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og fastsatt forskrift om endringsforskrift av forskrift 19. januar 2004 nr. 298.

DEL I

1.1 Generelle kommentarer:

MEF gir Vegdirektoratet ros for at det har tatt hensyn til flere av de kommentarene som ble gitt i første høringsrunde i 2013, og at de nye endringene er blitt sendt på høring.

MEF støtter Vegdirektoratets forslag til endringer, og syntes det er gledelig å registrere at Vegdirektoratet stiller seg positive til MEF sitt forslag om at utvidelseskurset også skal gjelde for motorredskap.

Norges Bondelag har mange medlemmer som er berørt av de aktuelle førerkortreglene. De mener at det framlagte forslaget i all hovedsak vil danne et godt rammeverk for opplæring og kjøring med 50 km/t- traktorer.

Statens vegvesen Region øst viser til tidligere høringsinnspill og opprettholder sitt hovedsyn om at to klasser for erverv av førerrett klasse T ikke er hensiktsmessig. Regionen ønsker et forståelig og ikke for komplisert regelverk og forslår derfor en endring av definisjonen av førerrett klasse T i førerkortforskriften til å gjelde traktor med maksimal hastighet på 50 km/t. En endring av opplæring for erverv av førerrett i klasse T i tråd med høringen vil da gjelde generelt.

Statens vegvesen Region nord gav i sitt svar på høringen sommeren 2013 uttrykk for at innføring av ny kode for traktor med konstruktiv hastighet mellom 41 - 50 km/t ville bli svært krevende å skille, både for brukere og de som skal håndheve forskriften.

I følge høringsnotatet var ny § 15- 6 i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. på høring i sommeren 2013, og er kun tatt med i denne høringen for sammenhengens skyld. Region nord trekker da den slutningen at man ønsker å innføre bestemmelsen i § 15-6 slik den ble presentert i fjorårets høring, og at det ikke er anledning å kommentere denne nå. Med dette som bakgrunn, støtter Region nord de foreslåtte endringene med tilhørende vurderinger og begrunnelser, og har ingen forslag til endringer av tekst. Dette gjelder også vurderingene og begrunnelsene vedrørende spesialutdanning for den som skal undervise på sikkerhetskurs klasse T 141 og klasse T 148, samt utvidelse av den foreslåtte ordningen til også å gjelde motorredskap, som Vegdirektoratet har bedt høringsinstansene spesielt om å gi synspunkt på.

Statens vegvesen Region sør støtter de foreslåtte endringene og viser forøvrig til tidligere avgitt høringssvar når det gjelder høyhastighetstraktor.

KNA er som ved siste høring prinsipielt enig at det ble en enklere opplæringsmodell for traktor med hastighetsgrense opp til 50 km/t. KNA er fornøyd med at det er tatt hensyn til KNAs synspunkter om en noe mer omfattende opplæring enn i det opprinnelige forslaget og at det stilles karv til kurs for undervisningspersonellet ved opplæring i klasse T 141 og 148.

ATL syntes det er bra at Vegdirektoratet har lyttet til bransjen, og hører saken på nytt med de endringene ATL har spilt inn i tidligere høring om samme sak.

Finans Norge syntes justeringene i forskriftene er riktig og støttes.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi registrer at de fleste høringsinstansene enten ikke kommenterer høringsforslaget, eller i hovedsak slutter seg til det, og kan derfor ikke se behovet for å imøtekomme ønskene fra Region nord og øst om å ikke skille mellom traktor som går 40 og 50 km/t.

1.2 Utvidet tilleggsopplæring med praktisk kjøring

Trygg Trafikk er enig i at det er behov for å utvide tilleggsopplæringen fra fem til syv timer med et minstekrav til omfanget av praktisk læring der eleven sitter bak rattet. Det er etter deres oppfatning et steg i riktig retning for å opprettholde trafikksikkerheten ved en utvidelse til 50 km/t.

ATL viser til at kravet til opplæring foreslås økt med 2 timer fra 5 til 7. Det foreslås at 2 timer skal brukes til praktisk kjøring med opplastet tilhenger. ATL mener 2 timer praktisk kjøring er for lite, det bør stilles strengere krav, og de anbefaler 4 timer praktisk kjøring etter samme modell som for utvidelse fra kl A2 til A.

På grunn av vekt og størrelse på hengeren mener ATL at lastsikringskurset bør være mer omfattende enn på klasse BE.

Vegdirektoratets kommentar:

ATL er den eneste høringsinstansen som hevder at omfanget av foreslått opplæring for å få førerett for traktor som går inntil 50 km/t, er for lite. Når vi valgte å ikke foreslå utvidet lastsikringsopplæring, har det sammenheng med at den foreslåtte ordningen for utvidet førerett for traktor først og fremst er rettet mot å etterkomme behov i landbruket. I tilfelle ordinær yrkestransport med 50 km/t - traktor, vil kjøringa komme inn under reglene for yrkessjåføropplæring og dermed også utvidete krav til føreropplæring. Siden de andre høringsinstansene ikke gir uttrykk for ønske om større opplæringsomfang, velger vi å holde fast på vårt forslag. En utvidelse nå ville dessuten kreve en ny høringsrunde.

Ny § 15-7

Norges Bondelag mener at det trafikksikkerhetsmessig kan ha en positiv effekt at antall timer i sikkerhetskurset økes fra 5 til 7, og at 2 timer skal benyttes til at elven selvkjører med en 50-km/t- traktor, slik det foreslås.

Statens vegvesen Region midt mener at til praktisk bruk vil 50 km/t-traktorer i større grad enn 40 km/t-traktorer bli benyttet til transport over lengre strekninger langs veg. Slike traktorer vil trekke tilhengere med større nyttelast og totalvekt enn det som er vanlig for saktegående traktorer og tilhengere. En høyhastighetstilhenger/tilhengerredskap har gjerne to eller tre akslinger og en totalvekt på mellom 15 og 25 tonn.

Regionen viser til at dagens krav til tilhengervekt under førerprøven i klasse T er satt til en aktuell totalvekt på minst 4000 kg. Trafikksikkerhetsmessig vil det være store forskjeller om en sammenligner kjøreegenskaper og kjøreteknikk for en traktor med aktuell tilhengerlast på 4000 kg og en traktor med aktuell tilhengerlast på 20 000 kg. Til sammenligning kan nevnes at kravet ved CE førerprøven er en tilhengervekt på minimum 15 000 kg. I daglig bruk vil vekten på en traktortilhenger ofte være like høy som på en lastebiltilhenger.

På bakgrunn av dette mener region midt at den trafikkmessige utfordringen for traktorføreren ikke vil være særlig mye større på grunn av en hastighetsøkning på 10 km/t. Det vil i langt større grad være behov for å fokusere på trafikksikkerhetsmomentet omkring det rent kjøretekniske med tanke på kjøretøykombinasjonens høye vekt i forhold til bremseegenskaper.

Veldig få traktorer har tilleggsbrems i form av retarder eller motorbrems slik alle lastebiler har. Med tilnærmet samme lastekapasitet vil det dermed være langt mere utfordrende å kjøre i bratte utforbakker med traktor enn med lastebil. For å sikre at traktorføreren har ervervet tilstrekkelig erfaring i kjøring med tung tilhenger, bør det i følge Region midt, under både kjøreopplæringen og ved førerprøven for 50 km/t-traktor settes krav om at den aktuelle tilhengervekten som et minimum skal være 10 000 kg og at den aktuelle vogntogvekten minst må være over 16 000 kg.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi finner det Region nord skriver om sannsynligheten for større tilhengerveker etter 50 km/t-traktor relevant, men vil også peke på at førerkort for klasse T har gyldighet for en samlet tillatt totalvekt på hele 25 000 kg, selv om førerprøven blir avlagt med traktor og tilhenger med relativt lave tillatte og aktuelle vekter. Når førerkortinnehaveren har to års erfaring eller har fylt 21 år, er det ingen spesielle vektbegrensninger knyttet til førerretten i denne klassen. Slik har ordningen vært siden 1. januar 2005. Vi er ikke kjent med at dette har skapt spesielle problemer. Som det går fram av høringsforslaget, vil det ikke være spesiell førerprøve for 50 km/t-traktor. Vi tar derfor med oss regionens syn som et innspill til en framtidig vurdering av å heve vektkravene til kjøretøy for førerprøve i klasse T, og til å vektlegge forholdet sterkere i læreplanen.

Ny § 15 -8

Trygg Trafikk mener at begrepsendringen fra kompetanse til kjørekompetanse er en viktig og god presisering som harmonerer med intensjonene i lærerplanen.

1.3 Endrede krav til lærevogn og førerprøvevogn

Trygg Trafikk er enig i Vegdirektoratets vurdering om å tillate bruk av kjøretøy uten dobbelt sett betjeningsinnretninger under opplæring og førerprøve ettersom elevene som er under tilleggsopplæringen allerede har bestått førerprøve klasse T.

Trygg Trafikk ser ingen negative konsekvenser ved å tillate bruk av 50 km/t- traktor ved opplæring og førerprøve i klasse T(40 km/t).

ATL skriver at medlemmene har fått noe erfaring i å samarbeide med maskinfirma eller liknende for å få tilgang til kjøretøy og utstyr som er hensiktsmessig. Det har vist seg å være vanskelig å få dette til å fungere i praksis. Utfordringene er knyttet til å få leid utstyr når det passer for både trafikkskolen og maskinfirmaet. I tillegg er erfaringen at utstyret ofte ikke er i forskriftsmessig og forsvarlig stand.

Selv om en elev har bestått førerprøve i klasse T og BE mener **ATL** at det er stor risiko både for elev og lærer å kjøre med kjøretøy som har økt vekt i tillegg til økt hastighet, uten dobbelt sett betjeningsinnretninger, og nevner også HMS-aspektet.

ATL syntes det er positivt at trafikkskolene kan benytte traktor som går i 50 km/t til opplæring og førerprøve klasse T (40 km/t). Det betyr at trafikkskolene kan tilby all traktoropplæring med en 50 km/t-traktor.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har i høringsforslaget, så langt det er mulig, lagt opp til å holde kostnadene for opplæringen på et lavt nivå. Det er grunnen til at vi har åpnet for å unngå å investere i 50 km/t-traktor dersom det er mulighet for å leie. Etter vår vurdering kan det være forsvarlig å gjennomføre opplæring for dem som allerede har bestått førerprøve, uten å ha dobbelt sett betjeningsinnretninger for lærere. Trafikkskolene står selvsagt fritt i å kjøpe egne kjøretøy og utruste disse som lærevogn og dermed bedre ivareta HMS-hensyn, om dette er ønskelig.

§ 30 -14

Norges Bondelag mener at det bør stå «Den praktiske prøven avlegges på traktor med klotsj med tilkoplta tilhenger» ettersom det er mere dekkende enn «manuelt gira traktor». Norges Bondelag viser i den sammenheng til at svært mange traktorer som vil være aktuelle som lærevogn, har former for automatfunksjoner i girsystemet. Med forslaget mener bondelaget at det blir mere presist uttrykt hva som skal være kravet til traktoren som benyttes til opplæring og førerprøve.

ATL mener det bør være mulig å benytte de nye girsystemene som er på de fleste traktorer i dag. ATL foreslår derfor å fjerne teksten om manuelt giret traktor på førerprøven. Når det gjelder traktorer som går i 50 km/t, finnes det ikke noen med reint manuelt gir lenger.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi er klar over at gjeldende krav til prøvekjøretøy med formuleringen «manuelt giret» ikke er helt i pakt med tilgangen på aktuelle kjøretøy. Denne paragrafen vil få en mer hensiktsmessig form ved neste høring av endringer i forskriften.

1.4 Krav til eget kurs for trafikklærer

Trygg Trafikk støtter Vegdirektoratets forslag om å stille krav om spesialutdanning for trafikklærere som skal undervise i sikkerhetskurs klasse T kode 141 og 148.

Trygg Trafikk mener at omfanget på to dager er rimelig, og forventer at studieplanen for spesialutdanningen følger de samme pedagogiske prinsipper som for tilsvarende spesialutdanning for de som underviser i utvidelse fra klasse A2 til A.

Region øst støtter forslaget om opplæring for undervisningspersonell som skal undervise i klasse T.

Region midt viser til at trafikklærer etter dagens regler må hatt førerrett i klasse T i tre år sammenhengende for å gi opplæring i klasse T, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-2, første ledd, bokstav a). I følge høringen kan trafikkskolen anskaffe en 50 km/t-traktor som eneste lærevogn i klasse T. Trafikklærer med førerkort bare i klasse T vil ikke lovlig kunne kjøre denne traktoren uten å utvide førerretten sin. Regionen spør bl.a. om opplæring til utvidet førerrett for traktor betraktes som opplæring i samme førerkortklasse eller som en ny, slik at

vedkommende må vente tre år etter selv å ha utvidet sin førerrett, før han/hun kan begynne å undervise i klassen.

ATL viser til at i «Evalueringen av føreropplæringen» blir det pekt på at det er viktig at trafikklæreren har riktig kompetanse for at føreropplæringen skal få tiltenkt effekt, og mener at det er nødvendig at vedkommende får spesialutdanning. Omfanget av slik utdanning bør være det samme som for utvidelse fra klasse A2 til A. Innholdet bør vektlegge risiko og konsekvenser knyttet til kjøring med kjøretøy som er raskere, tyngre og med henger.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi registrerer ATLs kommentar. Det kan virke som om ATL ikke helt er bevisst på hva som er kravet til utdanning for å undervise på kurs for utvidelse fra klasse A2 til A. Dette kurset er på to dager. Derfor har vi foreslått samme omfang på opplæringen for de som skal undervise i kurs for utvidet førerrett for traktor.

Region midt reiser en viktig problemstilling. Siden det ikke er snakk om en ny førerkortklasse, vil læreren imidlertid kunne undervise i kurs for utvidet førerrett for traktor umiddelbart etter at vedkommende selv har gjennomført etterutdanningen. Forutsetningen er selvsagt at læreren fra før har hatt førerrett i tre år.

§ 6-13

Region midt støtter forslaget.

1.5 Utvidet førerrett for motorredskap

Trygg Trafikk støtter Vegdirektoratets forslag om å utvide ordningen til også å omfatte motorredskap og viser til at de ikke kan se at risikoen vil øke selv om førerretten blir utvidet ettersom maskinførere har en omfattende sikkerhetsopplæring bestående av 32 timer teori og 42 timer kjøring.

ATL har forståelse for MEF sine argumenter i fra tidligere høring fra 11.oktober 2013 for at ordningen som gir utvidet førerrett for traktor bør gjelde tilsvarende for motorredskap. ATL ser det ikke som nødvendig at ordningen for utvidet førerrett for traktor bør gjelde for motorredskap. De som skal kjøre gravemaskiner og andre spesialkjøretøy har sikkerhetsopplæring og evt. førerkort for det aktuelle kjøretøyet. Vi kan ikke se at risiko knyttet til kjøring med motorredskap på vei vil øke ved at denne gruppen ikke må ha tilleggsopplæring.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi velger å ikke tillegge ATLs synspunkt vekt i denne sammenheng ettersom de fleste høringsinstansene enten ikke kommenterer dette punktet, eller som MEF og Trygg Trafikk, støtter dette.

1.6 Lærerplanen

ATL synes det er bra at Vegdirektoratet har tatt innspill fra høringsinstansene til følge, og gjort endringer. *ATL* har likevel kommentar på lærings situasjonen med kjøretøy uten dobbelt pedasett.

For å få økt risikoforståelse om hvilket skadepotensiale tunge, raske traktorer med større vekt og tilhenger har, må opplæringen tilrettelegges i relevante øvingsområder og oppleves i praksis. Dette er ikke forsvarlig uten dobbelte pedasett.

Ved bruk av leid eller egen traktor, kan utfordringene være at de ikke er i forskriftsmessig eller forsvarlig stand.

Vegdirektoratets kommentar:

Når det gjelder *ATLs* kommentarer om dobbelt pedasett og hvilken stand innleide kjøretøy måtte befinne seg i, viser vi til hva vi har sagt under 1.3.

1.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

ATL mener at trafikkskolen og eleven må ta den kostnaden det innebærer med krav til praktisk opplæring. Kostnaden må ses i sammenheng med økt trafikksikkerhet og mer erfaring.

DEL II

Forskrift om endring i forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Fastsatt av Vegdirektoratet 26. august 2014 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24 jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. gjøres følgende endringer:

§ 4-7 første ledd skal lyde:

Lærevogn i klasse T skal være 4-hjuls traktor registrert for to personer med konstruktiv hastighet mellom 38 og 50 km/t og tillatt totalvekt på minst 7000 kg.

§ 4-7 andre ledd bokstav e) skal lyde:

e) koplingspedal, frikoplingsspak eller liknende som gir læreren mulighet til å avbryte framdriften.

§ 4-8 nytt sjette ledd skal lyde:

Ved undervisning på sikkerhetskurs klasse T kode 141 og klasse T kode 148 er det ikke krav om godkjent lærevogn. Kjøretøyet må likevel være traktor med konstruktiv hastighet 50 km/t, ha tillatt totalvekt minst 7000 kg og være registrert for to personer.

§ 6-13 skal lyde: *Krav til undervisningspersonell- Sikkerhetskurs klasse T 141 og klasse T 148*

Undervisningspersonell på sikkerhetskurs klasse T kode 141 og klasse T kode 148 skal i tillegg til grunnutdanning for trafikklærere ha spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet.

Gjeldene §§ 6-13 til 6-16 blir henholdsvis §§ 6-14 til 6-17.

Ny § 15-6 skal lyde: *Utvidelse fra klasse T til klasse T kode 141 og fra klasse T kode 144 til klasse T kode 148*

Ved utvidelse av føreretten fra klasse T til T kode 141 eller fra klasse T kode 144 til T kode 148 skal eleven gjennomføre sikkerhetskurs for klasse T kode 141 og klasse T kode 148, jf. § 15-7 og § 15-8. Det forutsettes førerett i klasse T eller T kode 144 før kurset påbegynnes.

Ny § 15-7 skal lyde: *Sikkerhetskurs klasse T 141 og klasse T 148*

Kurset er på 7 undervisningstimer hvor av minst 2 timer er praktisk kjøring i trafikk med traktor og tilhenger med konstruktiv hastighet 50 km/t. Tilhengeren må være lastet med minst 50 % av tillatt nyttelast, likevel slik at aktuell totalvekt er minst 4000 kg. De øvrige timene av kurset kan gjennomføres med inntil 16 elever.

Ny § 15-8 skal lyde: *Kursmål for sikkerhetskurs klasse T 141 og klasse 148*

Eleven skal gjennom opplevelser, demonstrasjoner, praktisk øving, gruppearbeid og refleksjoner med medelever og lærer, videreutvikle sin kompetanse til å kjøre traktor med tilhenger slik at ulykker unngås. Når det ikke er praktisk mulig, kan undervisningen gjennomføres uten medelever.

Eleven skal:

- 1. forstå risikoen ved å kjøre traktor og tilhenger som går 50 km/t*
- 2. tilegne seg kunnskap om konstruksjon, kjøreegenskaper og bruk av tunge og raske traktorer med tilhenger og redskap*
- 3. utvikle sin kjørekompetanse, spesielt med tanke på oppfatting av risikosituasjoner i ulike trafikkmiljø og samhandling med andre trafikanter*
- 4. kunne sette ord på egne erfaringer og med bakgrunn i disse kunne vurdere sin egen dyktighet til å kjøre traktor med tilhenger og muligheter for forbedring.*

§ 30-14 andre ledd skal lyde:

Den praktiske prøven avlegges på manuelt giret traktor med tilkoblet tilhenger. Traktor til førerprøven skal ha 4 hjul og være registrert for to personer, ha konstruktiv hastighet på mellom 38 og 50 km/t og ha tillatt totalvekt minst 7000 kg. Tilhengeren må ha en tillatt totalvekt på over 4000 kg. Tilhengeren skal ha så høye lemmer at det ikke er mulig å få utsyn bakover fra førerplassen uten å måtte bruke sidespeilene. Vogntoget må ha en lengde på minst 8 meter og ha en tillatt totalvekt på minst 12000 kg. Tilhengeren må være lastet med minst 50 % av tillatt nyttelast, likevel slik at aktuell totalvekt er minst 4000 kg.

II

Endringene trer i kraft 1. september 2014.

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

Fastsatt av Vegdirektoratet 26. august 2014 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24 jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

I forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. gjøres følgende endringer:

§ 3-1 femte ledd nr. 3 og ny nr. 4, 5 og 6 skal lyde:

3. Klasse T – traktor, ubegrenset totalvekt – 21 år eller 2 års kjøree erfaring i klasse T
4. Klasse T - kode 141, Traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41-50 km/t, med eller uten tilhenger, begrenset totalvekt – 18 år
5. 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 kjøree erfaring i klasse T
6. 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.

§ 3-18 nytt andre og tredje ledd skal lyde:

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.

§ 5-3 fjerde ledd skal lyde:

Førerrett i klassene A1, B1, AM, S eller T kan utvides til klassene S, T, AM, A, A2, A1 eller B/BE. Førerrett med begrensning kan utvides til førerrett uten begrensning. Førerrett i klasse T eller klasse T kode 144 kan etter gjennomført tilleggsopplæring utvides til klasse T kode 141 eller klasse T kode 148.

I vedlegg 4 Førerkortkoder gjøres følgende endringer:

Ny kode 141 skal lyde:

141 Rett til å kjøre traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41-50 km/t, med eller uten tilhenger

Ny kode 148 skal lyde:

148 Rett til å kjøre traktor og motorredskap, med konstruktiv hastighet 41-50 km/t, med eller uten tilhenger – med maksimal tillatt totalvekt ikke over 25 000 kg

II

Endringene trer i kraft 1. september 2014