



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

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.

Høring om forslag til forskrift om endring av forskrift 19.1.2004 nr. 298 om førerkort m.m.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. desember 2018

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring av forskrift 19.1.2004 nr. 298 om førerkort m.m.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	4
2	Bakgrunn.....	4
3	Gjeldende rett	5
3.1	Definisjonen av førerkortklasse B	5
3.2	Unntak fra vektbegrensningen i førerkortklasse B	5
4	Nærmere om forslaget	6
4.1	Artikkel 6 nr. 4 bokstav c	6
4.1.1	Forskjeller sammenlignet med eksisterende unntakspraksis	7
4.1.2	Begrunnelse for endringen	7
5	Vurdering	8
5.1	Vurdering av om unntak skal innføres i Norge.....	8
5.2	Vilkår i det nasjonale unntaket	9
5.2.1	Førerkortklasse B utstedt for minst to år siden	9
5.2.2	Dokumentasjon på at tilleggsvekten skyldes det alternative drivstoffet	9
5.2.3	Vurdering av behov for krav om opplæring	10
5.3	Forholdet til annet regelverk.....	12
5.3.1	Klassifisering av kjøretøy	12
5.3.2	Yrkessjåførforskriften	13
5.3.3	Kjøre- og hviletidsforskriften.....	13
5.3.4	Montering av hastighetsbegrenser	14
5.3.5	Om løyve.....	14
6	Forslaget	15
7	Økonomiske og administrative konsekvenser	15
7.1	For miljøet	15
7.2	For private og bedrifter	15
7.3	For det offentlige.....	16
8	Høringsfrist.....	16

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette forslag til forskrift om endring av forskrift 19.1.2004 nr. 298 om førerkort m.m. (heretter omtalt som førerkortforskriften) på høring.

Det foreslås en nasjonal unntaksregel fra vektbegrensningen i førerkortklasse B som innebærer at førerkortinnehavere med førerkortklasse B på visse vilkår kan føre kjøretøy med alternativt drivstoff med en tillatt totalvekt mer enn 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg. Unntaket gjelder både for innehavere av norske førerkort og førerkort utstedt i andre EØS-stater som anerkjennes i Norge etter førerkortforskriften kapittel 9.

Forslaget er i tråd med det nye unntaket i førerkortdirektivet artikkel 6 nr. 4 bokstav c. Før nasjonale unntak kan gis etter denne bestemmelsen må medlemsstatene konsultere Kommisjonen. Norge må derfor på tilsvarende måte konsultere ESA før et nasjonalt unntak kan gis. Brev til ESA sendes parallelt med høringsforslaget.

2 Bakgrunn

Europaparlamentet og Rådet vedtok 18. april 2018 direktiv 2018/645 om endring av yrkessjåførdirektivet (2003/59/EF) og førerkortdirektivet (2006/126/EF).

I førerkortdirektivet ble det blant annet tatt inn et unntak som åpner for at medlemsstatene på visse vilkår kan tillate innehavere av førerkort med førerkortklasse B å kjøre kjøretøy med alternativt drivstoff med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg.

Vegdirektoratet har fått i oppdrag fra Samferdselsdepartementet å utarbeide og sende på høring nødvendige forslag til regelverksendringer som innfører et slikt unntak i Norge.

Direktiv 2018/645 har implementeringsfrist 23. mai 2020, med unntak av en av endringene som gjelder yrkessjåførdirektivet, jf. direktivets artikkel 3 nr. 1. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet vurdere en raskere gjennomføring av unntaket i førerkortdirektivet artikkel 6 nr. 4 bokstav c.

Unntaket foreslås tatt inn i førerkortforskriften § 3–5 andre ledd nr. 4 med ikrafttredelse 1. april 2019. Forslaget er avhengig av systemendringer i Autosys kjøretøy og ikrafttredelsesdato 1. april 2019 er satt med forbehold om at systemendringene er på plass innen denne datoen.

3 Gjeldende rett

3.1 Definisjonen av førerkortklasse B

Etter gjeldende rett gir førerkortklasse B førerrett for motorvogn (unntatt motorsykkel og moped) med en tillatt totalvekt på høyst 3 500 kg og godkjent for transport av høyst 8 passasjerer i tillegg til fører, jf. førerkortforskriften § 3–5 første ledd nr. 1.

Dette er i tråd med definisjonen av førerkortklasse B i førerkortdirektivet, hvor klassen omfatter «motor vehicles with a maximum authorised mass not exceeding 3 500 kg and designed and constructed for the carriage of no more than eight passengers in addition to the driver; motor vehicles in this category may be combined with a trailer having a maximum authorised mass which does not exceed 750 kg», jf. artikkel 4 nr. 4 bokstav b første ledd.

I Norge omfatter førerrett i klasse B også føring av¹:

1. Traktor og motorredskap hvor kjøretøyenes tillatte totalvekt er høyst 3 500 kg, eventuelt med tilhenger når kjøretøyenes konstruktive hastighet er høyst 40 km/t.
2. Beltebil med eller uten tilhengerslede.
3. Tilhenger til firehjuls motorsykkel med slagvolum over 125 cm³ når tillatt totalvekt for tilhengeren er høyst 750 kg. Trekkvognen må være godkjent for å trekke tilhenger og tillatt tilhengervekt må være påført vognkortet

3.2 Unntak fra vektbegrensningen i førerkortklasse B

Vegdirektoratet er kjent med at flere medlemsstater forut for endringsdirektivet har søkt Kommissjonen om unntak fra vektgrensen på 3 500 kg i førerkortklasse B for ulike kjøretøy med alternativt drivstoff, og at Kommissjonen med henvisning til førerkortdirektivet artikkel 4 nr. 5 har gitt samtykke til unntak.² Den nye bestemmelsen i førerkortdirektivet er i stor grad en videreføring av eksisterende unntakspraksis fra Kommissjonen etter artikkel 4 nr. 5.

I 2014 ble Tyskland innvilget et femårig unntak fra vektbegrensningen i klasse B for helelektriske kjøretøy. I 2016 ble Tyskland innvilget et tilsvarende unntak for kjøretøy med natur- og biogass. Samme år ble også Østerrike innvilget et unntak for helelektriske kjøretøy.

I unntakene skriver Kommissjonen at distribusjon av elektriske kjøretøy og kjøretøy med natur- og biogass er et spørsmål av strategisk betydning for unionen, spesielt med sikte på reduksjon av CO₂-utslipp, forbedring av luftkvaliteten og støyreduksjon, samt reduksjon av

¹ jf. førerkortforskriften § 3–5 andre ledd.

² [Tyskland unntak 2014](#) [Østerrike unntak 2016](#) [Tyskland unntak 2016](#).

avhengigheten av fossile brennstoffer. Det bør oppfordres til tiltak for å fremme bruk av slike kjøretøy, dersom det kan skje uten urimelig ulempe for konkurrentene.

På grunn av dagens batterivekt er elektriske kjøretøy som brukes til godstransport betydelig tyngre sammenlignet med tilsvarende kjøretøy med forbrenningsmotor. På grunn av den store vekten av gasstankene som for tiden brukes, vil kjøretøy med natur- og biogass som brukes til godstransport også være betydelig tyngre enn sammenlignbare kjøretøy med bensin eller dieselmotor. Kommisjonen viser i unntakene til at de aktuelle kjøretøyene fort vil overstige tillatt totalvekt på 3 500 kg i førerkortklasse B, og dermed minst kreve førerkortklasse C1, med mindre lastekapasiteten er betydelig redusert.

Den reduserte lastekapasiteten vil gi elektrisk drevne kjøretøy og kjøretøy med natur- og biogass en konkurranseulempe i forhold til likeverdige kjøretøy utstyrt med forbrenningsmotor, og dermed utgjøre en hindring for målet om å fremme bruk av slike kjøretøy.

For å sikre at unntakene som er gitt ikke skulle få en negativ innvirkning på trafikksikkerheten, ble det satt vilkår om en grense på tillatt totalvekt på 4 250 kg, et geografisk omfang, krav om opplæring av førere, samt tidsbegrensning slik at fremtidige fremskritt i teknologien kunne tas i betraktning. Unntakene gjaldt derfor visse typer kjøretøy med alternativt drivstoff med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg, benyttet til transport av varer, uten tilhenger, av fører som hadde gjennomført minimum fem timer med spesifikk opplæring i kjøring av elektriske kjøretøy/kjøretøy med natur- og biogass over 3 500 kg.

4 Nærmere om forslaget

4.1 Artikkel 6 nr. 4 bokstav c

Endringen i førerkortdirektivet artikkel 6 nr. 4 bokstav c lyder som følger:

*alternatively fuelled vehicles referred to in Article 2 of Council Directive 96/53/EC (*5) with a maximum authorised mass above 3 500 kg but not exceeding 4 250 kg for the transport of goods operating without a trailer by holders of a category B driving licence which was issued at least two years before, provided that the mass in excess of 3 500 kg is due exclusively to the excess of mass of the propulsion system in relation to the propulsion system of a vehicle of the same dimensions, which is equipped with a conventional internal combustion engine with positive ignition or compression ignition, and provided that the cargo capacity is not increased in relation to the same vehicle.*

*(*5) Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorized dimensions in national and international traffic and the maximum authorized weights in international traffic (OJ L 235, 17.9.1996, p. 59).’.*"

Direktivet gir nå medlemsstatene en generell adgang til å tillate kjøring med godskjøretøy uten tilhenger med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 4 250 kg som drives av alternative drivstoff ("alternatively fuelled vehicle"), med førerkort klasse B. Forutsetningen er at vekten over 3 500 kg utelukkende skyldes den ekstravekten som følger av fremdriftssystemet, sammenlignet med fremdriftssystemet i et kjøretøy av samme dimensjoner, som er utstyrt med en konvensjonell forbrenningsmotor med elektrisk tenning eller kompresjonstenning, og at lastekapasiteten ikke har økt.

Definisjonen av «alternatively fuelled vehicle» er relativt vid og inkluderer kjøretøy som blir drevet helt eller delvis av alternative drivstoff (inkl. elektrisitet, CNG, CLG, LPG, avfallsforbrenning) og er typegodkjent, jf. art. 2 i direktiv 2015/719/EU (endningsdirektiv til direktiv 96/53/EF).

Kommisjonen skal konsulteres før unntaket innføres. Føreren må ha hatt førerkort i klasse B 2 år.

4.1.1 Forskjeller sammenlignet med eksisterende unntakspraksis

Den nye bestemmelsen er i stor grad en videreføring av eksisterende unntakspraksis fra Kommisjonen etter artikkel 4 nr. 5.³

En forskjell er imidlertid at det i unntakene ble gitt vilkår om at førerkortinnehaveren må ha gjennomført minimum fem timer med spesifikk opplæring i kjøring av elektriske kjøretøy/kjøretøy med natur- og biogass over 3 500 kg. Tilsvarende vilkår er ikke gjengitt i direktivteksten.

Et krav som er nytt i forhold til unntakspraksisen, er kravet om at førerkortinnehaveren må ha hatt førerkortet i minst to år.

En annen forskjell er at unntakene tidligere ikke gjaldt hybrider, men at direktivet nå åpner for kjøretøy som blir drevet helt eller delvis av alternative drivstoff (inkl. elektrisitet, CNG, CLG, LPG, avfallsforbrenning) og er typegodkjent, jf. art. 2 i direktiv 2015/719/EU (endningsdirektiv til direktiv 96/53/EF).⁴

4.1.2 Begrunnelse for endringen

Etter gjeldende rett krever føring av motorvogn med tillatt totalvekt mellom 3 500 kg og 4 250 kg førerkortklasse C1. Unntaket åpner for at kjøretøy med alternative drivstoff som angitt i direktiv 96/53/EF artikkel 2, med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg kan føres med førerkortklasse B.

³ Se punkt 3.2

⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&qid=1518162153346&from=EN>

Endringen ble gjort for å fremme bruken av kjøretøy som bruker alternativt drivstoff, for å bidra til reduksjon av klimagassutslipp og forbedring av luftkvaliteten.⁵

Muligheten til å overstige 3 500 kg skal være betinget av at tilleggsvekten tillates utelukkende på grunn av den ekstra vekten som følge av alternative fremdriftssystemer, og bør være underlagt begrensninger og betingelser som skal unngå negative innvirkninger på trafikksikkerheten.⁶

5 Vurdering

5.1 Vurdering av om unntak skal innføres i Norge

Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet har ved flere anledninger blitt kontaktet av ulike aktører i bransjen som ønsker en nasjonal unntaksregel fra vektbegrensningene i førerkortklasse B for kjøretøy med alternativt drivstoff.

Vegdirektoratet har tidligere utredet hvorvidt slike unntak fra førerkortdirektivet kan gis nasjonalt. Konklusjonen var at det er mulig å søke om unntak etter artikkel 4 nr. 5, men at det er et politisk spørsmål hvorvidt Norge skulle søke om et slikt unntak.

Vegdirektoratet mottok 26. november 2018 et offisielt oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å utarbeide og sende på høring nødvendige forslag til regelverksendringer for å benytte muligheten til å gi nasjonale unntak etter endringen i førerkortdirektivet artikkel 6 nr. 4 bokstav c.

I oppdragsbrevet står det at Samferdselsdepartementet ser på dette som et tiltak som kan bidra til økt bruk av nullutslippskjøretøy i tråd med overordnede mål i transport- og miljøpolitikken. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt å benytte biler med alternative drivstoff til varetransport, særlig elbiler, og spesielt de som i "fossil"-versjon har totalvekt opp mot 3 500 kg. Ved at det kan benyttes biler med tilsvarende lastekapasitet som konvensjonelle varebiler uten at det kreves førerkort i klasse C1, vil de samme førerne kunne brukes uavhengig av hvilke kjøretøy som benyttes. Det vil redusere en potensiell konkurranseulempe for slike biler.

⁵ Direktiv 2018/645/EU fortalen punkt 19

⁶ Direktiv 2018/645/EU fortalen punkt 19

5.2 Vilkår i det nasjonale unntaket

5.2.1 Førerkortklasse B utstedt for minst to år siden

Unntaket gjelder for førerkortinnehavere med førerkortklasse B, utstedt for minst to år siden. Unntaket gjelder både for innehavere av norske førerkort og førerkort utstedt i andre EØS-stater som anerkjennes i Norge etter førerkortforskriften kapittel 9. Førerkortets utstedelsesdato kan leses av datoen som står på førerkortets forside linje nr. 4a på alle EØS-førerkort. Dersom det nyeste førerkortet er en fornyelse eller et duplikat, og dermed utstedt for kortere tid enn to år, vil vilkåret kunne leses av datoen for førstegangsutstedelse av førerkortklassen på førerkortets bakside linje nr. 10.

5.2.2 Dokumentasjon på at tilleggsvekten skyldes det alternative drivstoffet

Det må dokumenteres at tilleggsvekten skyldes det alternative drivstoffet. Denne dokumentasjonen må være fra fabrikanten. Nærmere bestemt: Den fabrikanten som har utstyrt kjøretøyet med drivlinje som bruker alternativt drivstoff. Med alternativt drivstoff forstår vi slikt drivstoff som er listet opp i direktiv 96/53/EF i artikkel 2 senest endret ved direktiv (EU) 2015/719. Kjøretøyet må være i kategori N som definert i forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften) § 4.

Statens vegvesen kan kreve at dokumentasjonen fra fabrikanten skal verifiseres av en teknisk instans dersom det er tvil om tilleggsvektens størrelse. Ved vurdering av tilleggsvekten sammenlignes kjøretøyet med alternativt drivstoff med tilsvarende tradisjonelt motorisert kjøretøy.

Ved godkjenningen skal det lages vognkortmerknad som angir tilleggsvekten som skyldes alternativt drivstoff. Ny tillatt totalvekt, som er lik 3 500 kg pluss tilleggsvekten, skal også settes inn i vognkortet.

Videre forutsettes det at kjøretøyet som skal godkjennes etter denne ordningen må ha største tekniske totalvekt lik eller større enn tillatt totalvekt som beskrevet over. Utgangspunktet er et kjøretøy med største tekniske vekt over 3 500 kg som har samme dimensjoner som et kjøretøy med største tekniske vekt ikke over 3 500 kg.

Tillatt totalvekt kan ikke overstige største tekniske vekt som kjøretøyet er konstruert for. Derfor må de som ønsker å benytte denne ordningen begynne med et kjøretøy i gruppe N2 som har samme dimensjoner som modellen som leveres i gruppe N1.

Det vil også bli mulig for førerkortinnehavere med kjøretøy fra andre EØS-stater å benytte denne muligheten i Norge. Vegdirektoratet vil sikre at kjøretøy registrert i andre EØS-stater, og som har tilsvarende dokumentasjon, også vil omfattes av regelen. Vi kan imidlertid ikke gjøre anmerkninger i vognkortet til slike kjøretøy.

Ettersom medlemsstatene står fritt til å velge om de vil innføre unntaket, og det ikke er presisert i direktivet hva slags type dokumentasjon som skal kreves for å dokumentere at tilleggsvekten skyldes det alternative drivstoffet dersom unntaket innføres, vil vi ikke kreve at vilkåret er dokumentert i vognkortet til kjøretøy registrert i andre EØS-stater, så lenge de kan dokumentere at tilleggsvekten skyldes det alternative drivstoffet på annen måte. Som alternativ til vognkortmerkand vil vi for eksempel kunne godta dokumentasjon fra fabrikant, dokumentasjon fra teknisk institutt eller annen godkjennelse fra myndighetene.

Vi kan ikke på nåværende tidspunkt gi en uttømmende liste over hva som vil være godkjent som dokumentasjon. Hvorvidt vilkåret er oppfylt eller ikke vil bero på en helhetsvurdering av forelagt dokumentasjon.

5.2.3 Vurdering av behov for krav om opplæring

I fortalen til endringsdirektivet står det at kjøretøy som faller inn under unntaket bør være underlagt begrensninger og betingelser som skal ivareta trafikksikkerheten.

Ettersom unntaksbestemmelsen er en kan-bestemmelse, tidligere unntakspraksis har hatt vilkår om opplæring og i lys av teksten gjengitt ovenfor fra fortalen, har Vegdirektoratet vurdert om det er behov for å stille vilkår utover vilkårene i artikkel 6 nr. 4 bokstav c. Vegdirektoratet er også fra Samferdselsdepartementet spesifikt bedt om å vurdere om det skal stilles grunnleggende opplærings-/kompetansekrav.

Vår vurdering er at det ikke er riktig å innføre krav om spesiell opplæring for å kjøre biler med alternativt drivstoff med tillatt totalvekt over 3 500 kg, men ikke over 4 250 kg som omfattes av unntaket.

Slik det går fram, er forutsetningene at

- føreren har hatt førerkort i klasse B i minst to år
- kjøretøyet brukes til godstransport
- kjøretøyet kan ikke ha tilhenger
- økningen i egenvekt bare kan ha årsak i det alternative drivverket, nyttelasten skal ikke kunne være større enn om kjøretøyet hadde hatt tradisjonell framdrift og egenvekt 3 500 kg.

I utgangspunktet mener vi at norsk føreropplæring i klasse B er relativt omfattende, selv om den ikke retter seg mot biler med alternativ framdrift spesielt. Ved siste revisjon (2017) ble et nytt mål i opplæringa lagt til med tanke på det vektomfanget førerkort i klasse B allerede gir adgang til å kjøre (bil med tillatt totalvekt 3 500 kg pluss tilhenger som har totalvekt inntil 750 kg, til sammen 4 250 kg.) Dette går fram av trafikkopplæringsforskriften § 11-3 tredje ledd: *Eleven skal gjøre rede for kjøring med tilhenger.*

Læreplanen nevner som aktuelt innhold i opplæringa med tanke på dette målet:

- Regler
- Ansvar

- Bremsler
- Sikring av last
- Kjøreegenskaper, betydningen av sikkerhetskontroll

I tillegg arbeides det med å etablere frivillig etterutdanning for yrkessjåfører som transporterer gods med lette kjøretøy. En slik ordning vil medvirke både til førerens sikkerhet, og trafikksikkerheten generelt.

Vi mener at dette er bidrag som gir god nok bakgrunn for den som skal kjøre bil med den økningen i totalvekt som nå er aktuell.

Til dette kan det for eksempel innvendes at de opplæringstiltakene vi allerede mener å ha på plass i vårt land, ikke vil ha betydning for andre EØS-borgere som kommer hit. Slik kunne det for eksempel være aktuelt å sette krav om at disse skal dokumentere tilsvarende kompetanse, eller gjennomføre nærmere fastsatt kurs. Slike krav mener vi at både kunne bli relativt komplisert sammenliknet med gevinsten, og føre til opplevd forskjellsbehandling.

Vi har undersøkt hvordan en del andre land tenker rundt dette temaet. Vi har fått opplyst at

- Finland ikke har planer om å tillate slik utvidet førerrett da salget av elektrisk drevne biler generelt er svært lavt
- Spania er i gang med å vurdere å åpne for utvidet førerrett, og ser for seg obligatorisk opplæring. I den sammenheng er det viktig å være klar over at landet ikke har obligatorisk opplæring for førerkort i klasse B
- Nederland har ikke planer om å åpne for utvidet førerrett
- I Frankrike blir det arbeidet med å legge til rette for utvidet førerrett, men det er ingen planer om noen form for opplæring.

Det eneste landet som har gitt oss informasjon om en etablert opplæringsordning, er Tyskland. Innholdet i fem timer opplæring er blant annet spesielle kjøreegenskaper som følge av framdriftssystemet og spesielle faresituasjoner for eksempel knyttet til såkalt rekuperasjonsbrems (energigjennvinning ved bremsing), energisparende kjøremåte og lading av batteriene. Det er ikke krav om at en trafikklærer må stå for opplæringa, minstekravet er at vedkommende har førerkort i klasse BE. Imidlertid ble det så sent som september i år opplyst fra tysk hold at en vil gå bort fra kravet om opplæring, og bare ha krav om besittelsestid som vilkår for å få utvidet førerrett markert med kode i førerkortet.

Vårt land har relativt sett større salg av elektriske biler enn noe annet land i Europa. Det ruller mange tusen slike på norske veier. Så langt har det ikke vært spesielle krav til opplæring knyttet til den elektriske framdriften, lading eller litt spesiell kjøremåte som biler med rekuperasjonsbrems medfører. Vi er ikke kjent med at dette har gitt påfallende risiko, eller mange uhell og ulykker. Det har det vært noen branner med elektriske biler, men dette har til nå ikke hatt et slikt omfang at vi har registrert ønsker eller krav om spesiell opplæring. For det meste er det snakk om biler med tillatt totalvekt godt under 3 500 kg, men det karakteristiske ved, og eventuell risiko knyttet til den elektriske framdriften skulle likevel ha vært til stede. Noen av bilene er også relativt store. Tesla modell X har for

eksempel tillatt totalvekt over 3000 kg. Det kan nevnes at den, så sant føreren har førerrett for dette, kan kjøres med tilhenger på inntil 2250 kg tillatt totalvekt.

Når det gjelder den økte totalvekten på de bilene det er snakk om å gi førerrett for, er den ikke større enn den totalvekten det allerede faktisk er lov å kjøre med klasse B. Som kjent gir førerrett i klasse B rett til å kjøre bil med tillatt totalvekt inntil 3 500 kg som har tilhenger med tillatt totalvekt inntil 750 kg, m.a.o. til sammen 4 250 kg. Tilhengeren kan til og med være uten brems. Har tilhengeren brems er den i tilfelle av påløpstype. Slik brems er alltid vanskelig å få til å virke i optimalt samspill med bremsene på den bilen som trekker den. Ikke i noe tilfelle har slike tilhengere låsingsfrie brems. Hvor stor risiko et kjøretøy eller en kombinasjon utgjør for andre trafikanter, vil i stor grad være knyttet til masse som er i bevegelse. Risikoen ved et «kompakt» kjøretøy med totalvekt 4 250 kg med ABS-brems vil trolig måtte vurderes til betydelig mindre enn den en kombinasjon av en bil med tillatt totalvekt 3 500 kg kombinert med en tilhenger (to kjøretøyer som er koplet sammen) med påløpsbrems uten ABS-brems, representerer, i bestemte situasjoner. Føreren i det første tilfellet har dessuten hatt førerrett i to år og mest sannsynlig opparbeidet betydelig kjøreefaring. I tillegg har han det antakelig som yrke å kjøre gods. Føreren av bilen med tilhenger kan legge av gårde samme dag som vedkommende har avlagt førerprøven i klasse B, og tar kanskje bare en tilfeldig tur i privat sammenheng.

5.3 Forholdet til annet regelverk

Forslaget innebærer i utgangspunktet kun et unntak fra vektbegrensningene i førerkortklasse B. I praksis vil unntaket innebære at kjøretøy som i dag krever førerkortklasse C1, kan føres av personer med førerkortklasse B dersom føreren og kjøretøyet faller inn under unntaket.

For regelverk som er direkte knyttet til ulike førerkortklasser, vil unntaket kunne føre til at førerkortinnehaverne som omfattes av unntaket faller utenfor regelverkets virkeområde.

På en annen side vil regelverk med krav som inntre for kjøretøy med største tillatt totalvekt over 3 500 kg inntre for kjøretøyene som omfattes av unntaket. Dette gjelder blant annet løyveplikt, bombrikkeplikt, overlastgebyrreglene, krav til mønsterdybde, vinterdekk og kjettinger. Nedenfor følger en oversikt over noen aktuelle regelverk. I denne høringen vil vi imidlertid ikke gi inn i detalj på regelverket som inntre for kjøretøy med største tillatte totalvekt over 3 500 kg.

5.3.1 Klassifisering av kjøretøy

Norge følger den europeiske klassifiseringen som finnes i direktiv 200746/EF, jf. forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (bilforskriften). Disse kjøretøygruppene er uendret i ny rammeforordning for godkjenning og registrering av bil og tilhenger til bil som ble vedtatt av EU-parlamentet og Rådet 30. mai 2018. En eventuell endring av kjøretøyklassene i de europeiske rettsaktene vil være en svært omfattende lang og tung prosess.

5.3.1.1 Øking av kjøretøyets nyttelast

For å øke nyttelasten til et kjøretøy må konstruktøren enten senke egenvekten eller øke største totalvekt. I denne sammenhengen ser vi på mulighetene for å øke totalvekten eller benytte kjøretøy som i utgangspunkt har større største tekniske vekt.

For godkjenning av masser og dimensjoner for bil og tilhenger til bil gjelder forordning (EU) nr. 1230/2013. I denne forordningen, som i norske forskrifter, er det et grunnprinsipp at fabrikanten av kjøretøyet / understellet må fastsette og garantere for de største tekniske vektene et kjøretøy er konstruert for. Videre kan myndigheten ikke sette tillatte vekter ved registrering høyere enn de største tekniske vektene. Som følge av bestemmelsene er den eneste mulige løsningen for å øke nyttelasten på biler med elektrisk framdrift, å benytte biler som i utgangspunktet er konstruert for en høyere totalvekt.

Mange biler som benyttes til distribusjons- og budkjøring er konstruert og registrert for en totalvekt på 3 500 kg, som også er største totalvekt for å kunne klassifiseres som N1 varebil. Dersom det er behov for å benytte biler med tillatt totalvekt over 3 500 kg, vil disse bli klassifisert som N2 lastebil. Denne klassifiseringen medfører at kravene til bruk av lastebil i nyttetransport kommer til anvendelse.

Disse kravene er førerkort klasse C/C1, yrkessjåførkompetanse (YSK), kjøre- og hviletid (inkludert montering av fartsskriver), løyve og montering av hastighetsbegrenser.

5.3.2 Yrkessjåførforskriften

I yrkessjåførforskriften § 1 første ledd er det angitt at *Forskriften gjelder for fører som vil erverve eller fornye retten til mot vederlag å utføre person- eller godstransport med kjøretøy i førerkortklassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE på veg åpen for alminnelig trafikk.* Kjøretøy som omfattes av unntaket vil kun kreve førerkortklasse B og vil derfor falle utenfor yrkessjåførforskriftens virkeområde.

5.3.3 Kjøre- og hviletidsforskriften

Kjøretøyene som faller inn under førerkortunntaket vil kunne omfattes av kjøre- og hviletidsreglene. Det vil si at med mindre kjøretøyet faller inn under andre unntaksbestemmelser, vil det stilles krav om montering og bruk av fartsskriver, samt overholdelse av reglene om kjøretid, pauser og hviletid.

Etter kjøre- og hviletidsforordningen artikkel 13 bokstav f) kan det imidlertid nasjonalt gjøres unntak for blant annet godstransport med kjøretøy som drives ved hjelp av naturlig eller flytende gass eller elektrisitet innenfor en radius av 100 km fra der kjøretøyet er hjemmehørende. Unntaket gjelder for kjøretøy med totalvekt inntil 7,5 tonn. Et slikt unntak inkluderer fritak fra montering og bruk av fartsskriver.

Norge har så langt ikke benyttet dette unntaket, jf. kjøre- og hviletidsforskriften § 2, men Samferdselsdepartementet har nå bedt Vegdirektoratet om å foreslå endringer slik at unntaket tas inn i norsk rett. Av tidsmessige årsaker er et slikt unntak ikke utredet og foreslått i denne høringen, men vil sendes på egen høring i starten av 2019, med foreslått ikrafttredelse samtidig som førerkortunntaket.

5.3.4 Montering av hastighetsbegrensere

Montering av hastighetsbegrensere er et teknisk krav som følger av tekniske krav for godkjenning av N2 lastebil. Kravet er hjemlet i bilforskriften, som viser til direktiv 2007/46/EF. Fabrikantene bygger inn hastighetsbegrensere som en del av lastebilens originale elektronikk. Vegdirektoratet anser derfor at dette kravet ikke vil medføre noen utfordringer for de bilene omtales i dette notatet.

Bilene som kommer inn under dette unntaket må være konstruert og bygd for teknisk totalvekt over 3500 kg, og beholder sin klassifisering som N2 også med unntaket.

5.3.5 Om løyve

Yrkestransportlova § 5 krever løyve for godstransport mot vederlag. Lovens kapittel 4 stiller opp enkelte unntak fra denne plikten.

Yrkestransportforskriften § 1 første ledd bokstav a definerer løyve for godstransport som løyve som gir innehaveren rett til å drive godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg.

Yrkestransportforskriften § 2 første ledd bokstav a fastsetter at den som mot vederlag vil drive godstransport med motorvogn eller motorvogn med tilhenger med tillatt totalvekt over 3500 kg, må ha løyve fra vedkommende løyvemyndighet.

Yrkestransportloven og yrkestransportforskriften bygger på EU-regelverk, som også stiller opp vektgrenser for krav om løyve. Forordning 1071/2009, som omhandler felles EU-regler om betingelser for utøvelse av vegtransport, sier i artikkel 1 nr. 4 a) at forordningen ikke gjelder for godskjøring med motorvogn eller vogntog, som ikke overstiger 3,5 tonn.

6 Forslaget

Vegdirektoratet foreslår å innføre et nasjonalt unntak i tråd med førerkortdirektivet artikkel 6 nr. 4 bokstav c. Forslaget inneholder ikke vilkår utover vilkårene i unntaket i førerkortdirektivet.

Ny § 3–5 andre ledd nr. 4 skal lyde:

I Norge omfatter føreretten også føring av:

4. Kjøretøy, registrert i Norge eller i annen EØS-stat, som bruker alternative drivstoff som angitt i direktiv 96/53/EF artikkel 2, med en tillatt totalvekt over 3 500 kg men ikke over 4 250 kg, til transport av varer uten tilhenger. Dette forutsetter at førerkortinnehaveren fikk utstedt et EØS-førerkort for klasse B for minst to år siden, at vekten som overstiger 3 500 kg utelukkende skyldes den ekstravekten som følger av fremdriftssystemet, sammenlignet med fremdriftssystemet i et kjøretøy av samme dimensjoner, som er utstyrt med en konvensjonell forbrenningsmotor med elektrisk tenning eller kompresjonstenning, og at lastekapasiteten ikke har økt. Dokumentasjon på vilkårene knyttet til kjøretøyet må foreligge på norsk, svensk, dansk eller engelsk og medbringes under kjøring. For norskregistrerte kjøretøy skal vilkårene dokumenteres med en vognkortmerknad.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 For miljøet

Den foreslåtte endringen antas å ha positive miljømessige konsekvenser. Som uttalt i endringsdirektivets fortale og i unntakene innvilget av Kommisjonen forut for endringen, er hensikten med unntaket å fremme anvendelsen av kjøretøy som bruker alternativt drivstoff, for å bidra til reduksjon av klimagassutslipp og forbedring av luftkvaliteten.⁷

Innføringen av unntaket i Norge er av Samferdselsdepartementet ansett som et tiltak som kan bidra til økt bruk av nullutslippskjøretøy i tråd med overordnede mål i transport- og miljøpolitikken. Tiltaket vil gjøre det mer attraktivt å benytte biler med alternative drivstoff til varetransport, særlig elbiler, da det vil redusere en potensiell konkurranseulempe for slike biler.

7.2 For private og bedrifter

Den foreslåtte endringen vil gjøre det mer attraktivt å benytte biler med alternative drivstoff til varetransport, særlig elbiler, og spesielt de som i "fossil"-versjon har totalvekt opp mot 3 500 kg. Ved at det kan benyttes biler med tilsvarende lastekapasitet som konvensjonelle

⁷ Direktiv 2018/645/EU fortalen punkt 19

varebiler uten at det kreves førerkortklasse C1, vil de samme førerne kunne brukes uavhengig av hvilke kjøretøy som benyttes. Den foreslåtte endringen vil derfor redusere en potensiell konkurranseulempe for slike biler.

7.3 For det offentlige

Unntaket gjelder kun i Norge. Ettersom vilkåret om at førerkortet med klasse B må være utstedt for minst to år siden kan leses av utstedelsesdatoen som står på førerkortets forside linje nr. 4a, er det ikke nødvendig å få utstedt et nytt førerkort med en nasjonal førerkortkode for å dokumentere dette vilkåret. Dersom førerkortet er utstedt for kortere tid enn to år siden, vil vilkåret allikevel kunne sjekkes ved å sjekke dato for førstegangsutstedelse av førerkortklassen, på førerkortets bakside linje nr. 10. Dette gjelder også for andre EØS-førerkort.

Det er derfor ikke behov for endringer i Autosys trafikant for å iverksette unntaket.

Vi må imidlertid lage en ny funksjon i Autosys kjøretøy for å registrere tilleggsvekten og generere vognkortanmerkning. Videre gjenbraker vi funksjonen for å sette tillatt totalvekt lavere enn største tekniske vekt. Den siste funksjonen er allerede i bruk. Systemendringene i Autosys kan først gjennomføres våren 2019. Da er det tatt hensyn til annet prioritert og planlagt arbeid med utviklingen av nye systemløsninger, og at løsningen gir god rettsikkerhet for føreren. Utviklingen av Autosys generelt består av mange og store leveranser, så endringene knyttet til dette forslaget må tilpasses den allerede fastsatte tidsplanen.

8 Høringsfrist

Vi ber om at høringsinstansenes uttalelser innen **28. februar 2019**. Hørings svar sendes inn enten elektronisk via www.vegvesen.no > offentlige høringer, til firmapost@vegvesen.no eller pr. post til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 6706 Etterstad, 0609 Oslo.