

Forslag til endringsforskrift til trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften – overgangsordning for kjøretøy med automatgir

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringsforskrift til forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m (trafikkopplæringsforskriften) av 1. oktober 2004 nr 1339 og forskrift om førerkort m.m (førerkortforskriften) av 19. januar 2004 nr 298.

Endringsforskriften omhandler en overgangsordning for kjøretøy i klassene C og D, som etter endret definisjon i førerkortforskriften, omfattes av definisjonen for automatgiret kjøretøy.

Forslaget til overgangsordning, samt lengden av høringsfristen, har vært diskutert med Samferdselsdepartementet, og sendes ut i samråd med dem.

1. Bakgrunn

Det ble ved direktiv 2008/65/EF, som endrer andre førerkortdirektiv (91/439/EØF), innført en ny definisjon av hva som gir kode 78 – automatgir, på førerkortet. Implementeringsfristen for direktivet var 30. september 2008. Vegdirektoratet tok 9. mars 2009 inn den nye definisjonen av kode 78 i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort § 2-2 tredje ledd nr 6, og notifikerte EFTAs Overvåkningsorgan (ESA) om dette. Den nye definisjonen lyder: *78 Begrenset til å gjelde kjøretøy uten klutspedal (eller uten klutshendel som opereres manuelt for klasse A eller A1).*

Den endrede definisjonen var underlagt alminnelig høring, jf Vegdirektoratets høringsbrev til berørte parter av 16. juli 2008. Vi ser imidlertid i ettertid at de økonomiske og administrative konsekvensene av å innføre EUs definisjon av kjøretøy med automatgir ikke var inngående belyst på det tidspunktet. Det kom derfor også lite innspill fra høringsinstansene til definisjonen av automatgir, men ATL kommenterte at det ikke burde stilles spesielle krav om girsystem på tyngre klasser, forutsatt at klasse B var gjennomført med manuelt gir. Det ble hevdet at en stor del av kjøretøyparken på tunge kjøretøy er uten klutspedal.

Siden det andre førerkortdirektivet (direktiv 91/439/EØF), jf endringsdirektiv 2000/56/EF, uttrykkelig krever at det skal være 8 gir på kjøretøy i klasse C, er Vegdirektoratet av den oppfatning at vi ikke kan unnlate å stille krav til girsystem på førerprøven i denne klassen. Noe annet er hvilke eventuelle begrensninger førerrett avlagt på et kjøretøy med gitt girsystem skal ha. Det er det siste som er gjenstand for høring i dette forslaget.

ATL har, etter at definisjonen ble innført, tatt opp både med Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet at den innførte definisjonen byr på en del utfordringer i forbindelse med opplæring og førerprøve på tyngre kjøretøy. I den forbindelse har saken blitt diskutert mellom norske myndigheter og bransjen, samt med aktuelle myndigheter i andre nordiske land. Basert på hva som har vært diskutert utarbeidet Norge et brev til EU-Kommisjonen hvor utfordringene ble skissert og alternative løsninger ble foreslått. I påvente av svar fra Kommisjonen besluttet Vegdirektoratet at den nye definisjonen av kode 78 ikke skulle iverksettes.

Det er ikke holdbart at man over lengre tid har en praksis som ikke er i tråd med gjeldende regelverk. Dersom førerkortforskriftens definisjon av kjøretøy med automatgir ikke skal

gjelde inntil videre, er det nødvendig å få på plass en overgangsordning. Dette er forslag til slik overgangsordning som sendes på høring nå.

Kommisjonen har forøvrig i brev til Samferdselsdepartementet 26. januar i år gitt uttrykk for at de ønsker å ta saken opp med øvrige EU-land for å sjekke ut hvorvidt andre land har møtt tilsvarende utfordringer. Basert på tilbakemeldinger vil Kommisjonen vurdere hvorvidt det er grunnlag for å gjøre tilpasninger i førerkortdirektivet.

2. Nærmere om forslaget

2.1 Overgangsordning for automatgir

Norge må inntil det eventuelt gjøres endringer i førerkortdirektivet for så vidt gjelder fellesskapskode 10.02 forholde seg til den definisjonen direktivet uttrykker. Samferdselsdepartementet har imidlertid vurdert det slik at i påvente av en nærmere avklaring fra EU, kan de foreslås en overgangsordning som skal avhjelpe de praktiske utfordringene bransjen står overfor.

2.2 Adgangen til overgangsordning

Etter Vegdirektoratets mening tyder ordlyden i direktivet på at det i utgangspunktet ikke åpnes for en overgangsregel for innføring av definisjonen. Overgangsregelen som fremkommer i endringsdirektiv 2000/56/EF vedlegg II pkt 5.2 siste ledd, som er innarbeidet i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 første ledd, refererer seg bare til minstekravene til førerprøvegogn. En naturlig språklig forståelse tilsier ikke at fellesskapskodene i vedlegg I omfattes av denne overgangsbestemmelsen.

Vegdirektoratet er imidlertid gjort kjent med andre EU land som enten har innført eller planlegger å innføre overgangsordninger for definisjonen av automatgiret kjøretøy. Dette sett i sammenheng med reelle hensyn som tilsier at bransjen skal få en viss tid til å innrette seg etter slike krav, EUs tidligere tradisjon med å åpne opp for overgangsordninger når det innføres endrede krav til kjøretøy, samt at EU-kommisjonen åpner opp for å vurdere spørsmålet videre, gjør at Vegdirektoratet anser det som forsvarlig å foreslå å innføre en overgangsordning. Da overgangsordningen ikke kan ses å ha noen negativ innvirkning på trafiksikkerheten, anses direktivets formål ivaretatt selv med en overgangsordning.

Overgangsordningen vil regulere hvilke begrensninger førerkortkandidaten får i sin førerett etter å ha avlagt førerprøven på kjøretøy som vi tidligere ikke oppfattet som automatiske i forhold til dagjeldende definisjon i førerkortforskriften.

2.3 Innhold i overgangsbestemmelsen

Hovedregelen etter trafikkopplæringsforskriften § 29-8 første ledd er at dersom førerprøven gjennomføres med førerprøvegogn som er definert som automatgiret kjøretøy, blir føreretten begrenset til å gjelde for kjøretøy med automatgir. Forslaget til overgangsordning innebærer at dersom førerprøven avlegges med kjøretøy som etter definisjonen av automatgiret kjøretøy, jf førerkortforskriften § 2-2 tredje ledd nr 6 jf vedlegg 4 kode 78, kategoriseres som et kjøretøy med automatgir, likevel ikke gir begrenset førerett i klassene C eller D dersom

kjøretøyet er tatt i bruk før 1. juli 2010. Det er imidlertid en forutsetning at girskiftet i hovedsak blir utført manuelt på den konkrete førerprøven. Denne overgangsordningen er foreslått å gjelde fram til 1. januar 2014.

Overgangsordningen er begrenset til klassene C og D fordi det antas å være i disse klassene utfordringene ligger.

1. januar 2014 er valgt fordi det er ansett som tilstrekkelig tid for bransjen til å innrette seg etter den nye definisjonen. Vegdirektoratet legger til grunn at dette vil være tilstrekkelig tid til eventuelt å få byttet ut kjøretøy opplæringsinstitusjonen ikke ønsker å benytte framover som førerprøvevogn fordi kandidatene da vil få begrenset førerrett. Vi ber imidlertid spesielt om kommentarer til overgangsperiodens lengde. Vi presiserer at dersom ESA etter notifisering skulle komme tilbake å si at den innførte overgangsordningen er i strid med direktivet, vil Norge være forpliktet til å innrette seg etter dette. Videre vil det på grunn av arbeid som EU-kommisjonen eventuelt setter i gang i forbindelse med definisjonen av kjøretøy med automatgir, kunne komme endringer i overgangsperioden som kan ha betydning både for overgangsordningens innhold og/eller varighet.

Det er videre en forutsetning at kjøretøyet er tatt i bruk som førerprøvevogn før 1. juli 2010.

Den tidligere definisjonen av automatgir ble oppfattet slik at når det var mulig å påvirke utvekslingsforholdet mellom motor og gir på annen måte enn ved bruk av gasspedal og brems, ble kjøretøyet ikke ansett som automatgiret. Vegdirektoratet mente at bruk av både hendler og trykk-knapper som førte til skifte av utvekslingsforhold måtte anses som girskift selv om det ikke forutsatte bruk av koplingspedal. Det lå til grunn at for å unngå kode 78 i førerkortet etter bestått førerprøve, måtte valg av gir for eksempel etter fartsreduksjon og med tanke på økonomisk kjøring, trekraft i motbakke og motorbremsing i utforbakke, hovedsakelig utføres manuelt. Dette forutsettes videreført i overgangsperioden.

Endringsforskriften foreslås å tre i kraft 1. juli 2010.

3. Forslaget

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg til dette høringsbrevet

4. Gjeldende og tidligere rett

Trafikkopplæringsforskriften § 29-8 første ledd sier at den praktiske prøven kan avlegges på automatgiret kjøretøy. Føreretten begrenses da til å gjelde slike kjøretøy. Kjøretøy med automatgir defineres som tidligere nevnt i dagens førerkortforskrift § 2-2 tredje ledd nr 6 som *kjøretøy uten klutspedal (eller uten klutshendel som betjenes manuelt for klasse A eller A1)*.

Fram til 9. mars 2009 ble automatgiret kjøretøy definert som *kjøretøy der girutvekslingsforholdet mellom motor og hjul bare kan endres ved bruk av gasspedal eller bremser*. Som nevnt tidligere ble dette tolket slik at når utvekslingsforholdet kunne påvirkes gjennom bruk av hendel eller trykknapp, ble kjøretøyet ikke betraktet som automatgiret. Verken EU's egen definisjon eller definisjonen i norsk forskrift nevnte koplingspedal som vilkår for at kjøretøyet skulle betraktes som manuelt giret, og det var ingen føringer for å kreve bruk av koplingspedal for å unngå kode 78 i sammenheng med førerprøven.

Det har vært meningen at opplæringen skal utvikle forståelse for girsystemer og behovet for å velge riktig gir i ulike situasjoner. Hovedpoenget har etter vårt syn vært at det er føreren som skal vurdere om det er nødvendig å skifte gir, og eventuelt foreta handlinger som utløser girskiftet.

I forbindelse med førerprøver med biler som har girsystem der føreren enten kan velge gir manuelt eller kan la systemet velge gir automatiske, har derfor sensor før prøven måttet klargjøre for bruken av girsystemet. Dersom føreren lar systemet velge gir og gjennomføre girskiftet automatisk, vil det medføre kode 78 i førerkortet. Dersom kandidaten i stedet i hovedsak velger gir og utløser girskiftet selv, vil bestått førerprøve ikke medføre kode i førerkortet. Denne løsningen videreføres i overgangsperioden.

Som det går fram ovenfor blir konsekvensen av det Vegdirektoratet har foreslått at definisjonen av kjøretøy med automatgir i førerkortforskriften § 2-2 inntil videre ikke skal gjelde i forbindelse med førerprøve med kjøretøy som er uten koplingspedal, men med mulighet for å velge gir manuelt, så sant girvalgene i hovedsak blir gjort av føreren selv. Dette skal gjelde når kjøretøyet har vært i bruk til slike førerprøver før 1. juli i år.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Trafikkskolebransjen har som nevnt både i møter og skriftlig gitt klart uttrykk for at førerkortdirektivets definisjon av automatgir innebærer til dels store økonomiske konsekvenser for bransjen ved at en del kjøretøy som er i bruk til opplæring og førerprøve uten å ha koplingspedal, må byttes ut for at førerkortkandidatene ikke skal få begrenset førerett. Hvilke konsekvenser dette igjen gir for transportbransjen i forbindelse med rekruttering av arbeidstakere er noe mer usikkert, da transportbransjen ikke har tilkjennegitt noe problem i denne forbindelse. Tall fra Bilbransjeforbundet viser at 80 % av nybilsalget for lastebil over 16 tonn er kjøretøy uten klutsjpedal. For buss er tilsvarende tall over 90 %. Ut fra dette kan det antas at behovet for transportbransjen for sjåfører med ubegrenset førerett vil avta på sikt. Videre kan det store salget av kjøretøy med automatgir redusere problemet ved at vedkommende får førerkort med kode 78, da de i de fleste tilfellene likevel skal kjøre biler med automatgir.

For å kartlegge de økonomiske konsekvensene for opplæringsbransjen ba Vegdirektoratet ATL om tall og bakgrunnsmateriale vedrørende kjøretøyene bransjen benytter. Av dette framgår at over 50 % av de tunge kjøretøyene som ble innkjøpt i Norge i 2008 ikke har koplingspedal. Vi antar at dette er tunge kjøretøy innkjøpt av opplæringsbransjen. Videre hevdes det at for enkelte skoler kan påført tap beløpe seg til over 4 millioner kroner, uten at slike tap er nærmere forklart.

Vegdirektoratet er noe usikker på hvor omfattende de økonomiske konsekvensene faktisk er for opplærings- og transportbransjen. Vi er imidlertid villig til å imøtekomme deres ønsker med å foreslå en overgangsordning, som vi antar at vil avhjelpe de utfordringer som de står ovenfor. Spesielt fordi EU-kommisjonen har kommet Norge i møte med å ta opp konsekvensene med innføring av ny definisjon med de andre EU-landene, anser vi det forsvarlig å foreslå en slik overgangsordning nå.

Vi ber de berørte bransjer spesielt om å gi tilbakemeldinger på de økonomiske konsekvensene, slik at vi har best mulig grunnlag dersom saken skulle bli tatt opp av ESA

6. Høringsfrist

Høringsfristen er 22. juni 2010