



Statens vegvesen

Høringsoppsummering og vedtakelse av endringsforskrifter

Høringsoppsummering og vedtakelse av endringsforskrifter til

- forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og
- forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

Krav om at opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

20. desember 2017

Innhold

1 Sammen drag av det hørte forslaget	3
2 Oppsummering	4
3 Oversikt over høringsinnspillene og videre fremstilling	4
4 Gjennomgang av høringsinnspillene og våre vurderinger av disse	5
4.1 Generelt om forslaget til endringene	5
4.1.1 Høringsinnspill	5
4.1.2 Vegdirektoratets merknader	11
4.2 Unntak ved driftsavbrudd	14
4.2.1 Høringsinnspill	14
4.2.2 Vegdirektoratets merknader	14
4.3 Overgangsordningen	15
4.3.1 Høringsinnspill	15
4.3.2 Vegdirektoratets merknader	15
4.4 Plikt til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett	18
4.4.1 Høringsinnspill	18
4.4.2 Vegdirektoratets merknader	19
4.5 Dokumentasjonskrav ved omregistrering	20
4.5.1 Høringsinnspill	20
4.5.2 Vegdirektoratets merknader	20
4.6 Særskilte kommentarer til ordlyden og plasseringen av de foreslåtte endringene i forskriftene	20
4.6.1 Høringsinnspill	20
4.6.2 Vegdirektoratets vurderinger	20
5 Vedtakelse av endringsforskriftene	21

1 Sammendrag av det hørte forslaget

Vegdirektoratet sendte 23. juni 2017 et forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften¹ og bruksforskriften² på høring. Fristen for å gi en høringsuttalelse var 25. september 2017.

Det hørte forslaget er ett av flere tiltak for å bekjempe ulovlig virksomhet innenfor trafikkopplæring av ikke-godkjente virksomheter, såkalte piratskoler eller L-skoler (heretter kalt piratskoler). Forslaget møter primært og konkret utfordringene slike aktører utgjør til praktisk førerprøve.

Forslaget innebærer et krav om at opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1³ må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B. Det betyr at opplæringsinstitusjonen selv skal stå oppført som eier i vognkortet, eller at det legges frem en leie- eller leasingkontrakt mellom eieren av kjøretøyet og opplæringsinstitusjonen som leier eller leaser.

Forslaget innebærer at slik disposisjonsrett skal dokumenteres ved godkjenningen av kjøretøyet. Videre innebærer forslaget at disposisjonsretten skal dokumenteres ved omregistrering av kjøretøyet og ved endringer i leie- eller leasingforhold.

Anmerkning om at kjøretøyet er godkjent som førerprøvevogn eller lærevogn skal som før fremkomme av vognkortet. Forslaget innebærer at det i tillegg skal fremkomme i vognkortet hvilken opplæringsinstitusjon som har disposisjonsretten over kjøretøyet. Slik dokumentert disposisjonsrett er foreslått som en forutsetning for bruk av kjøretøyet til opplæring mot vederlag klasse B og førerprøve klasse B.

Det vil etter forslaget fremdeles være tre «kategorier» for kjøretøy som godkjennes og registreres med dobbelt pedalsett og/eller annet skoleutstyr.⁴ Dette vil si 1) førerprøvevogn, 2) lærevogn, og 3) kjøretøy godkjent med dobbelt pedalsett. Kategori 3) er aktuell der kjøretøyet er godkjent, eller ønskes godkjent, med dobbelt pedalsett og/eller annet skoleutstyr, uten at en opplæringsinstitusjon har disposisjonsretten over kjøretøyet. Denne kategorien ønskes opprettholdt av hensyn til de som måtte ønske øvingskjøring/mengdetrening med dobbelt pedalsett. Kategori 3) kjøretøy kan imidlertid etter forslaget ikke brukes til opplæring mot vederlag klasse B eller til førerprøven klasse B.

Vi foreslo en overgangsordning for de kjøretøyene som er godkjent som førerprøvevogn eller lærevogn, og som er registrert på samme eier før ikrafttredelsen av reglene.

Overgangsperioden ble foreslått å være 6 måneder, men vi hørte 1 år som et alternativ.

Vi foreslo også et særskilt unntak fra kravet om at disposisjonsretten må fremgå av vognkortet dersom et godkjent kjøretøy som følge av skade eller reparasjon er ute av drift.

¹ Forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

² Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

³ Heretter omtalt kun som opplæringsinstitusjon.

⁴Se mer om de ulike kategoriene i høringsnotatets punkt 5.1 og 3.4.3 tredje avsnitt.

For nærmere informasjon om innholdet i- og bakgrunnen for forslaget viser vi til høringsnotatet som er publisert på våre hjemmesider.⁵

2 Oppsummering

Vi mener de foreslåtte endringene målrettet og konkret vil kunne bidra til å løse de utfordringene vi ser piratskolene representerer ved praktisk førerprøve, herunder ved at det kan være lettere å rette innsats mot slik ulovlig virksomhet. Piratvirksomhet har konsekvenser for trafikksikkerheten, konkurransevilkår i bransjen, for den enkelte kandidat som villedes og utnyttes, herunder ved en gjennomsnittlig høyere strykprosent, og bidrar til at det utvikles en svart økonomi hvor midler unndras fellesskapet. Vi mener derfor det hørte forslaget vil bidra til å bedre trafikksikkerheten, bidra til likere konkurransevilkår, sikre forbrukerrettigheter og å hindre svindel. Forslaget kan også tenkes å forbedre kjøreferdighetene på de kandidatene som fremstiller seg for førerprøven og derfor forbedre HMS for sensorene.

Etter en vurdering av høringsinnspillene tilrår derfor Vegdirektoratet at endringsforskriftene vedtas i det vesentlige som foreslått, herunder med en overgangsperiode på 6 måneder. Det er foreslått en mindre språklig/strukturell endring i nytt fjerde ledd i § 4-2 og nytt ellefte ledd i § 29-6 i trafikkopplæringsforskriften. Mer om dette i punkt 5.

3 Oversikt over høringsinnspillene og videre fremstilling

Høringen ble publisert på våre hjemmesider og ble i tillegg sendt til flere høringsinstanser. Oversikt over de høringsinstansene høringen ble sendt til finnes på våre hjemmesider.⁶

Vi har mottatt 19 høringsinnspill og vi takker for disse innspillene.

Av disse 19 høringsinnspillene har 14 realitetsmerknader til forslaget. Dette er:

Advokatforeningen

Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL)

Hedmark fylkeskommune

Kongelige Norsk Automobilklub (KNA)

Kristoffer Moen

NHO Reiseliv

⁵ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1916379> Per 14. November 2017.

⁶ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1916379> Per 14. November 2017.

Norges Automobil-Forbund (NAF)

Statens vegvesen Region midt

Statens vegvesen Region nord

Statens vegvesen Region sør

Statens vegvesen Region vest

Statens vegvesen Region øst

Trafikkforum

Åge Henning Bakken

Følgende instanser har uttalt at de ikke har kommentarer til forslaget:

Forsvarsdepartementet

Helse- og omsorgsdepartementet

Justis- og beredskapsdepartementet

NHO Transport

Norsk Motorcykel Union⁷

Vi vil i det følgende redegjøre for de høringsinnspillene vi har mottatt som inneholder realitetsmerknader. Våre vurderinger til innspillene kommer fortløpende. Vår endelige vurdering av hvordan reglene bør være fremkommer i punkt 5.

4 Gjennomgang av høringsinnspillene og våre vurderinger av disse

4.1 Generelt om forslaget til endringene

4.1.1 Høringsinnspill

ATL ønsker forslaget velkommen som et viktig bidrag til å bekjempe ulovlig virksomhet innenfor føreropplæring av ikke-godkjente virksomheter. De er imidlertid kritiske til at «kjøretøy godkjent med dobbelt pedallet» fortsatt skal være mulig uten at det en opplæringsinstitusjon som har disposisjonsretten over kjøretøyet. De mener dette i stor grad vil føre til at problemet med ulovlig opplæringsvirksomhet ikke kommes til liv.

⁷ Ingen merknader eller innvendinger.

Sett bort fra denne innvendingen er ATL positive til forslaget slik at trafiksikkerheten blir ivaretatt, eleven får føreropplæring i henhold til intensjonen og at det blir mer rettferdige konkurransevilkår for bransjen.

ATL er også fornøyd med at Statens vegvesen vil etablere sikrere pålogging med god sporbarhet for innmelding av obligatorisk opplæring, og håper at dette kan bidra til å fjerne muligheten for falsk innmelding i TSK-registeret.

Hedmark fylkeskommune er positive til tiltak som kan redusere eller fjerne forhold som gir utilsiktede og ulovlige virkninger. De synes det er naturlig at kjøretøy som brukes til opplæring og førerprøve kun kan eies av godkjente kjøreskoler. De mener spesialutstyr må demonteres ved avhending av slike kjøretøy til nye eier, og at omregistrering kun må skje via Statens vegvesen. Hedmark fylkeskommune støtter fullt ut det framlagte høringsforslaget.

KNA ser det som svært positivt at det settes i verk tiltak for å hindre eller begrense omfanget av piratvirksomhet innen trafikkopplæring. De påpeker at ukyndig opplæring kan føre til redusert kunnskaps- og ferdighetsnivå hos nye førere og dermed en økt ulykkesrisiko. Videre skriver de at det kan skape inntrykk av lite seriøsitet i trafikkskolebransjen. *KNA* peker imidlertid på behovet for oppfølging fra tilsynet, slik at ikke useriøse aktører i bransjen fristes til å samarbeide med piratvirksomheter.

KNA støtter forslagene til endringer, men mener det bør fremkomme i forskriften at kjøretøyet bare kan leies ut til godkjente trafikkskoler og at bare representanter fra trafikkskoler kan framstille elev med kjøretøy til førerprøven klasse B. Dette for å tette muligheter for omgåelse av målet med reglene.

Kristoffer Moen viser til at forslaget om regulering av skolebiler etter hans mening er nødvendig for å ivareta god kvalitet på trafikkopplæring og oppkjøring. Han ser at det har kommet flere useriøse aktører det siste året som tilbyr kjøreopplæring de ikke har forutsetninger for å utføre. Moen mener imidlertid lovforslaget ikke er presist nok til å regulere det som er problemet og at forslaget vil ødelegge sunn konkurranse til beste for kundene.

Moen skriver at han driver et relativt nyoppstartet firma med navnet <http://www.skolebil.no>. Her tilbyr han utleie av skolebil til oppkjøring, ferdig levert på trafikkstasjonene i Oslo og omegn. Han viser til at dette er et attraktivt tilbud, til en fornuftig pris. Han viser til at det også er mulig å leie bil til øvelseskjøring, men da må den som leier ha med egen sjåfør med gyldig sertifikat. Skolebil tilbyr ikke sine kunder å bli med i bilen, selv om de spør om dette. Moen viser til at tilbudet retter mot de som ikke har egen bil, eventuelt de som kun har automatgir og som vil øvelseskjøre med manuelt gir. Han viser til at dette gjør det mulig å gi kunden tilstrekkelig kjøretrening innenfor akseptable økonomiske rammer.

Uten regelmessige kontroller kan ikke Moen se at de foreslåtte endringene i forskriftene vil fjerne problemet med ulovlig kjøreskoleopplæring. Moen mener forslaget tvert imot kan gjøre denne useriøse gruppen til det eneste rimeligere alternativet for kundene, gitt kjøreskolenes allerede stive priser. Moen håper derfor Statens vegvesen vil se på retningslinjene på nytt, til beste for alles trafiksikkerhet.

NHO Reiseliv leser forslaget slik at det kun er trafikkskoler som kan eie biler som er godkjent som førerprøvevogn eller lærevogn. De mener en slik innstramming vil ramme deler av bilutleiebransjen negativt og at konsekvensene vil være et dårligere tilbud til forbrukeren. Samtidig som at behovet for å bekjempe den ulovlige virksomheten innenfor trafikkopplæring må ivaretas, mener *NHO Reiseliv* det må komme en unntaksbestemmelse som gjør at bilutleiebransjen fortsatt kan eie og tilby biler som kan brukes til trafikkopplæring.

NHO Reiseliv viser til flere grunner til at markedet ønsker å leie biler som er godkjent som førerprøvevogn eller lærevogn. Dette gjelder personer med utenlandsk førerkort som skal konvertere til norsk førerkort, personer som av medisinske grunner blir bedt om å avlegge ny førerprøve, personer som har vært uten førerkort en tid og som må avlegge ny førerprøve, foreldre som ønsker å gi sin unge fører trening i et sikrere kjøretøy og/eller med annen girtype enn familiens egen bil og trafikkskoler som har eget materiell på verksted. *NHO Reiseliv* mener de foreslåtte forskriftsendringene vil gi de nevnte grupper et dårligere tilbud.

NHO skriver videre at dersom markedet for utleie av lærevogner og førerprøvevogner skal være begrenset til trafikkskoler som har sine biler på verksted så vil det være et utilstrekkelig næringsgrunnlag for å opprettholde tilbudet. Slik de ser det er det nødvendig å la bilutleiebransjen kunne betjene alle de ovennevnte kundegrupper. I motsatt fall vil trafikkskolene komme i en utilsiktet og uheldig monopolsituasjon.

NAF mener det er viktig med tiltak som bidrar til at forbrukere kan ha større trygghet for at tjenestene de betaler for håndteres av profesjonelle aktører. Særlig gjelder dette for en føreropplæring som kan ha betydning for liv og helse. *NAF* mener innføring av krav om at opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B og læreprøvevogn klasse B er et slikt bidrag. Kravet støttes derfor av *NAF*. *NAF* har også tro på at dette kan bidra til å motvirke den kriminelle virksomheten som L-skolene driver.

NAF finner det ønskelig at privatpersoner og andre som har behov for det kan ha tilgang til kjøretøy med dobbelt pedasett. De forstår at en begrensning her vil gjøre det enklere for kontrollvirksomhet mot piratskolene. De mener allikevel saken må ses i et bredere perspektiv. *NAF* viser til at norsk trafikkopplæring er tuftet på et fordelt ansvar mellom privat øvingskjøring, en privat trafikkopplæringsbransje og myndighetenes kontroll og prøvevirksomhet. De mener god privat øvingskjøring er et viktig bidrag til trafiksikkerheten. Videre viser de til at mengdetrening og erfaringsbygging før førerkortervervelsen har stor betydning for ulykkesrisikoen blant ferske førere.

NAF viser til at det er mulig det er et begrenset antall som har valgt å skaffe seg kjøretøy med dobbelt pedasett, men at det ikke bør vektlegges når en vurderer om det er nyttig eller ikke. *NAF* sin erfaring gjennom kurs og samtaler med medlemmer er at dobbelt pedasett ville bidratt til en trygghetsfølelse som ville få flere til å øvelseskjøre mer. Årsaken til at antallet er lite, er styrt av kostnadene ved å montere inn slikt utstyr.

Statens vegvesen Region midt ser fordelene med de foreslåtte endringene, og støtter forslaget. Tilsynsavdelingen stiller likevel spørsmål ved om de foreslåtte endringene vil komme piratopplæringen til livs. Begrunnelsen for dette er at de ser utfordringer med kategori 3). De mener kategori 3) kan føre til flere utfordringer, og at piratvirksomheten vil kunne fortsette som før, selv om kjøretøyet ikke kan benyttes til førerprøve. De viser til at dagens hovedutfordring ikke er hvem som stiller med kjøretøy til førerprøve, men opplæringen i forkant. Statens vegvesen Region midt mener derfor forslaget ikke rammer piratskolene slik det burde gjøre, og at kategori 3) bør fjernes.

Statens vegvesen Region nord ser det som positivt at det planlegges tiltak som skal redusere eller hindre ulovlig og uønsket føreropplæring. De er allikevel i tvil om de foreslåtte tiltakene vil forhindre uønsket føreropplæring, samtidig som de ser at det vil kreve mye oppfølging av avtaler og bevitnelse av korrekte kopier av leie- eller leasingavtaler.

Statens vegvesen Region nord foreslår at dagens godkjenning av kjøretøy med dobbelt pedallet opprettholdes, men at man heller regulerer bruken av slike kjøretøy. De foreslår at kjøretøy med dobbelt pedallet kun kan brukes av godkjente trafikkklærere ansatt ved godkjent opplæringsinstitusjon eller godkjent sensor ansatt i Statens vegvesen. Ved annen bruk foreslår de at ingen må sitte i passasjeret på høyre siden hvor det er montert ekstra pedallet.

Statens vegvesen Region nord mener deres forslag vil gjøre det mulig både for trafikkklærere og sensorer å gjøre jobben slik de utfører den i dag. Dersom andre personer skal bruke bil med dobbelt pedallet vil det ikke være lov å ha passasjer i høyre forsete hvor pedallet er montert. De viser til at dette innebærer at privatpersoner ikke kan bruke disse kjøretøyene til opplæring, men at kjøretøyet kan fremstilles til bruk både ved godkjent opplæring og ved førerprøven.

Statens vegvesen Region sør mener det er bra at det fokuseres på tiltak som kan redusere piratskolene muligheter til å drive opplæring og fremstille kandidater til førerprøve. De mener at det å gjøre noe med kjøretøyet, det vil si å regulere hvem som lovlig kan få montert dobbelt pedallet, er det første steget for å redusere piratskolevirksomheten. De mener at å ta fra piratskolene sikkerhetsventilen deres, det vil si det dobbelte pedallet, samt å regulere hvilke kjøretøy som kan brukes på førerprøven, vil bidra til å redusere piratvirksomheten noe. Ikke minst vil sensorene som jobber med, og som opplever trafikantatferden til elevene som leier disse bilene, få en bedre hverdag.

Statens vegvesen Region sør reagerer på at kategori 3) ikke omfattes av endringen. Dersom endringsforskriftene skal ha en virkning mener de kategori 3) må inkluderes i det som revideres. Statens vegvesen Region sør antar at det er denne kategorien piratskolene vil bruke som hjemmel om ny forskrift trer i kraft.

Statens vegvesen Region sør tror det er svært få foreldre/ledsagere som monterer eller kjøper bil med ekstra pedallet for å kunne øvelseskjøre. De viser til at godkjente trafikkklærere har opplæring i bruk av dobbelt pedallet, mens det ikke er noe slikt krav om opplæring for foreldre/ledsagere. Videre viser de til at det kan sitte passasjerer i kjøretøyet som har fri adgang til å «leke» med pedallene under kjøring. Dette mener Statens vegvesen

Region sør kan føre til farlige situasjoner. Etter deres syn er behovet for privat bruk av dobbelt pedalsett forsvinnende liten, og nytten kan på langt nær stå i forhold til faremomentet. Det er derfor deres klare anbefaling at også kategori 3) omfattes av denne reguleringen.

Statens vegvesen Region sør viser til at det er et behov for at virksomheter som driver næringsvirksomhet knyttet til kjøp, salg, utleie og leasing av kjøretøy skal kunne eie kjøretøy som er registrert og godkjent som førerprøvevogn og lærevogn. Per i dag er det slike virksomheter som blant annet leier ut kjøretøy til trafikkskoler når egne kjøretøy er på service, reparasjon eller annet. De viser til at trafikkskolene er avhengig av at disse virksomhetene på kort tid kan være hjelpeløse med å skaffe godkjent erstatningskjøretøy når egen bil er på verksted. Dette for at driften skal gå rundt for trafikkskolene og for trafikkstasjonene.

Statens vegvesen Region sør tror det fortsatt vil finnes løsninger som gjør at piratvirksomheten forsetter selv om dobbelt pedalsett forbys. De mener de som driver piratskolevirksomhet har et nettverk hos den useriøse delen av den lovlige godkjente trafikkskolevirksomheten. Statens vegvesen Region sør oppfatter forslaget slik at det ikke vil være en stor utfordring for piratskolene å få kjøretøyene sine registrert med tilknytningsavtale fra en lovlig og godkjent, men useriøs trafikkskole. De viser til at kjøretøyene til piratskolene dermed kan brukes like mye til førerprøve som tidligere, bare i regi av en godkjent trafikkskole som har signert en tilknytningsavtale. Statens vegvesen Region sør mener salg av slike tilknytningsavtaler kan generere et nytt svart marked fordi man ikke kan sette en begrensning for hvor mange kjøretøy en trafikkskole velger å knytte til seg. De viser til at dersom en godkjent trafikkskole har to trafikklærere og ti biler så er det ingen lov per i dag som hindrer dette. Statens vegvesen Region sør mener derfor det er av avgjørende betydning hvilke sanksjoner en vil ha dersom disse kjøretøyene blir benyttet av ufaglært personell. De mener dette bør ses på som meget alvorlig og må få store konsekvenser, både for den ufaglærte som «ledsager», samt for trafikkskolen og den faglige lederen. På den andre siden viser Statens vegvesen Region sør til at den seriøse delen av bransjen ikke samarbeider med L-skoler – og at det er flest av disse.

Til tross for sine innvendinger mener Statens vegvesen Region sør det er viktig å regulere disse forholdene, slik at vanskelighetene blir større. Statens vegvesen Region sør mener Statens vegvesen vil få en bedre oversikt over de godkjente skolene som arbeider med andre ikke-registrerte aktører gjennom leieavtalene.

Statens vegvesen Region sør viser også til at det i det nye Trafikkskole-, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret) vil kunne fanges opp piratskoler som kjører for godkjente trafikkskoler. Dette da elevene skal registreres av hver enkelt lærer via deres egen personlige portal. Dersom en trafikklærer registrer elever for flere lærere vil regnestykket ikke gå opp sett i forhold til timer kjørt per døgn. Dette er noe tilsyn enkelt kan fange opp og gjøre noe med.

Statens vegvesen Region vest mener forslaget er utformet på en god måte. De støtter forslaget om kategori 3), da det etter deres syn er viktig at private kan drive privat øvingskjøring/mengdetrening i kjøretøy med dobbelt pedalsett. I tillegg er det bilforhandlere

som leier ut biler med pedalsett hvis det er behov hos trafikkskoler på grunn av verkstedbesøk eller lignende.

Statens vegvesen Region øst er positive til de foreslåtte reguleringene. De mener kategori 3) må fjernes som et alternativ, da de mener denne kategorien vil føre til utfordringer og til at piratvirksomheten fortsetter som før. Det eneste problemet som nærværende forslag vil løse er etter deres syn at disse kjøretøyene ikke vil kunne bli brukt ved førerprøve. De viser til at hovedutfordringen i dag ikke er de kjøretøyene som disponeres/eies av godkjente opplæringsinstitusjoner, men de som brukes i piratskolevirksomhet.

Statens vegvesen Region øst mener det antakelig bare er en håndfull private som har registrerte kjøretøy med ekstra pedalsett i Region øst i dag, og som kun kjører med sine barn. Dersom kategori 3) ønskes oppretthold med begrunnelse i trafiksikkerhet, så oppfatter de det som merkelig at Statens vegvesen oppfordrer til privat øvingskjøring uten å mene at det er behov for ekstra pedalsett. De viser til at det foregår en vesentlig mengde privat øvingskjøring hver dag, uten at de er kjent med at det er registrert en stor mengde trafikkulykker i tilknytning til dette.

Statens vegvesen Region øst mener konsekvensene av forslagene som er ute på høring gjør det mer tungvint for godkjente opplæringsinstitusjoner og for Statens vegvesen. De mener også at forslaget ikke rammer piratskolene slik det bør gjøre, og at dette ikke kan være intensjonen med endringene som er foreslått.

Statens vegvesen Region øst spør hvordan det er tenkt i praksis dersom et kjøretøy med ulovlig pedalsett for eksempel blir stoppet i kontroll eller forsøkt brukt til førerprøve. De mener reaksjonsformer og konsekvenser må utredes og tas inn i gjeldende forskrifter.

Dersom kategori 3) opprettholdes mener Statens vegvesen Region øst det bør være hjemmel og generell praksis for å kreve at pedalsettet fjernes før videresalg, og at merknader om ekstra pedalsett fjernes fra kjøretøyregisteret/vognkortet. De viser til at de i noen tilfeller har sett at trafikkstasjoner har lagt inn vilkår om at pedalsettet må fjernes før omregistrering. Slik de ser det finnes det ingen tydelig hjemmel om dette per i dag. På den måten mener de en i større grad unngår at kjøretøy som tidligere har vært disponert av godkjente opplæringsinstitusjoner kan overtas og brukes av piratskoler.

Trafikkforum støtter innføringen av krav om at opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B. De mener ulempene dette måtte medføre må anses som ubetydelige, samtidig som tiltak mot piratvirksomhet er viktig både i et trafiksikkerhetsperspektiv og med hensyn til å motvirke kriminalitet.

Trafikkforum mener kjøretøy i kategori 3) bør omfattes av endringen. Etter deres kunnskap er det svært få som benytter kjøretøy med godkjent pedalsett i privat øvelseskjøring i henhold til trafikkopplæringsforskriften. De mener derfor det er vanskelig å se at det vil medføre særlige ulemper å fjerne muligheten for å bruke kjøretøy med dobbelt pedalsett i privat øvelseskjøring.

Trafikkforum viser til at med tanke på å fylle intensjonene i den norske føreropplæringsmodellen vil det være en fordel at formell føreropplæring gjennomføres i forkant av privat øvelseskjøring/mengdetrening. Videre mener de det er en fordel at størstedelen av mengdetreningen foregår etter gjennomført formell føreropplæring ved godkjent trafikkskole, men før praktisk førerprøve. Dette slik at eleven kan øve selvstendig. I lys av dette mener Trafikkforum det er vanskelig å se dobbelt pedalsett i særlig grad har betydning for trafikksikkerhet ved privat øvelseskjøring. Høringsforslaget for øvrig støttes i sin helhet.

Med unntak av opprettholdelsen av kategori 3) støtter Trafikkforum høringsforslaget i sin helhet.

Åge Henning Bakken spør om det vil bli godtatt at en lærer eier bilen selv og kjører på kilometergodtgjørelse. Videre spør han om trafikklærere ikke skal ha mulighet til å velge bil selv, da andre arbeidstakere har denne muligheten.

4.1.2 Vegdirektoratets merknader

Nesten alle høringsinstansene som har realitetsmerknader til forslaget er positive til at det settes i verk tiltak for å hindre eller begrense omfanget av ulovlig trafikkopplæring. Det er samtidig flere høringsinstanser som ønsker at forslaget skal favne videre ved å forby kategori 3). Vi merker oss at det er enkelte innspill som går utover det forslaget gjelder. Disse innspillene kommenteres den grad vi finner det hensiktsmessig.

Vi presiserer at gjeldende forslag er spesielt innrettet mot de økende utfordringene piratskolene representerer ved praktisk førerprøve. Vi mener forslaget effektivt og målrettet møter disse utfordringene. Ved at kjøretøyene som brukes til praktisk førerprøve skal være knyttet til en opplæringsinstitusjon, reduseres eller faller markedet for piratskoler bort hva gjelder praktiske førerprøver. Det vil indirekte også kunne ramme den øvrige piratvirksomheten, idet inntekspotensialet for slike aktører samlet sett reduseres. Se mer om dette i høringsnotatets punkt 2.

Grunnen til at kravet om disposisjonsrett er satt som en forutsetning også for godkjenning av lærevogn klasse B, er fordi det ikke synes å være et behov for at kjøretøy som ikke er tilknyttet en opplæringsinstitusjon får en godkjenning som lærevogn. Likelydende krav for lærevogn klasse B og førerprøvevogn klasse B er også foreslått da det er et ønskelig med et harmonisert regelverk.

Vi mener forslaget vil fange opp én av flere moduser eller handlingsmønstre som kan bidra til piratvirksomhet. For å minimere eller fjerne de risikofaktorene som finnes for slik ulovlig virksomhet mener vi det må det settes inn målrettede tiltak som gjør det vanskeligere å drive ulovlig. Vi gjentar derfor at nærværende forslag er *ett av flere tiltak* som er ment å redusere eller fjerne piratvirksomheten, herunder bidra til lettere å avdekke slik virksomhet. De øvrige tiltakene som er under arbeid for å møte utfordringene med slik virksomhet, herunder arbeidet med en sikrere pålogging i TSK-registeret, er redegjort for i høringsnotatets punkt 2.

Når det gjelder enkelte av høringsinstansenes ønske om å forby godkjenning av kjøretøy i kategori 3), så er det i høringsnotatet gjort rede for de hensynene som ligger til grunn for at kategori 3) ikke omfattes av høringsforslaget. Vi har for øvrig kunnskap om at ulovlig trafikkopplæring skjer både med og uten dobbelt pedalsett i dag. Vi tror dermed ikke at piratvirksomheten vil opphøre selv om kjøretøy med dobbelt pedalsett forbeholdes opplæringsinstitusjoner. Å sette eierbegrensninger på slike kjøretøy reiser også flere spørsmål som ville kreve en nærmere utredning, et bredere vurderingsgrunnlag og en ny høring dersom det skulle være aktuelt. Vi merker oss i denne sammenhengen også Trafikkforum sitt innspill om at formell føreropplæring bør gjennomføres i forkant av privat øvingskjøring, slik at behovet for dobbelt pedalsett hos andre aktører enn opplæringsinstitusjoner reduseres. Vi anser dette innspillet for å falle utenfor forslaget, og det gis derfor ikke nærmere omtale. Vi takker allikevel alle høringsinstansene særskilt for innspillene på dette punktet.

Vi takker også særskilt Statens vegvesen Region nord for deres alternative forslag til hvordan man kan forsøke å komme piratopplæringen til livs. Etter vårt syn synes forslaget å innebære at kategori 3) fjernes, det vil si at deres forslag fjerner muligheten for privat øvingskjøring i kjøretøy med dobbelt pedalsett. Vi anser dette for å falle utenfor forslaget, og det gis derfor ikke nærmere omtale.

Vi merker oss forslaget fra KNA om at det bør fremkomme i forskriften at kjøretøyet bare kan leies ut til godkjente trafikkskoler og at bare representanter fra trafikkskoler kan fremstille elev med kjøretøy til førerprøven klasse B. Til dette viser vi spesielt til følgende fra høringsnotatets punkt 3.4.3:⁸

Det er med andre ord tre «kategorier» i Det sentrale motorvognregisteret som forteller noe om «bruksområdet» for klasse B kjøretøy som godkjennes med dobbelt pedalsett og/eller annet skoleutstyr. Dette er 1) «førerprøvevogn», 2) «lærevogn» og 3) «kjøretøy godkjent med dobbelt pedalsett». Dersom et kjøretøy er godkjent i kategori 1), oppfylder det også kravene for å kunne brukes i kategori 2) og 3). Dersom et kjøretøy er godkjent i kategori 2), kan det også brukes i kategori 3), men ikke i 1). Dersom kjøretøyet er godkjent i kategori 3) kan det kun brukes i denne kategorien.

Dette betyr for eksempel at et kjøretøy som oppfyller kravene for å brukes som førerprøvevogn, også oppfyller kravene for å brukes som lærevogn, samt til annen privat bruk. Så fremt det ikke dreier seg om opplæring mot vederlag, kan et kjøretøy som er godkjent som for eksempel førerprøvevogn, brukes av andre enn representanter fra en opplæringsinstitusjon. Vi antar for øvrig at den godkjente næringen vil være opptatt av å ha en viss kontroll over bruken av de kjøretøyene de har disposisjonsretten over.

Til innspillet om at bare representanter fra trafikkskoler kan fremstille elev med kjøretøy til førerprøven klasse B, så er det etter forslaget en forutsetning at en opplæringsinstitusjon har

⁸ Se også høringsnotatets punkt 5.1.

disposisjonsrett over kjøretøyet for at det skal kunne godkjennes, registreres og brukes til førerprøven klasse B.

Vi poengterer igjen, og spesielt knyttet til innspillene fra Bakken, Moen, NHO reiseliv⁹, at det etter forslaget fremdeles er mulig for andre enn opplæringsinstitusjoner å eie kjøretøy med dobbelt pedallet, herunder å leie ut kjøretøy til praktisk førerprøve, opplæring mot vederlag og til privat øvingskjøring. For at kjøretøyet skal kunne brukes til opplæring mot vederlag eller til førerprøven må det da dokumenteres at en opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. Det er også mulig å få godkjent og registrert kjøretøy med dobbelt pedallet/annet skoleutstyr uten at en opplæringsinstitusjon har disposisjonsretten over kjøretøyet. Slike kjøretøyet kan imidlertid ikke brukes til opplæring mot vederlag eller til praktisk førerprøve.

Hva gjelder ønsket om demontering av spesialutstyr i kjøretøyet ved salg, så vil dette etter vårt syn kunne undergrave kategori 3). Vi minner allikevel om at godkjenningen som førerprøvevogn eller lærevogn faller bort dersom ikke ny gjeldende kontrakt med en opplæringsinstitusjon legges frem etter et salg av et slikt kjøretøy, jf. høringsnotatets punkt 5.3.2 og 5.3.3.

Vi er enige i innspillene om at det er et behov for oppfølging fra tilsynet slik at ikke useriøse aktører i bransjen fristes til å samarbeide med piratskoler. Nærværende forslag kan i så måte tenkes å bidra til mer målrettet kontroll og tilsyn av slike eventuelle samarbeid. Dersom en opplæringsinstitusjon knytter seg til en piratskole for at piratskolen skal få godkjent en lærevogn/førerprøvevogn, kan opplæringsinstitusjonen i realiteten ha dokumentert og meldt inn en tilknytning til ulovlig virksomhet til det offentlige. Øvrig kontroll av kravene skjer ved godkjenningen og omregistrering av kjøretøyet, ved eventuell kontroll langs veg, samt ved tilsyn for øvrig. For en effektiv kontroll med kravet er det foreslått at omregistrering av slike kjøretøy ikke kan skje ved våre selvbetjeningsløsninger.

Hva gjelder innspillene om reaksjoner, så vil det dersom det avdekkes et samarbeid mellom en opplæringsinstitusjon og en piratskole kunne resultere i at opplæringsinstitusjonen mister godkjenningen sin og blir anmeldt. Den som driver piratvirksomhet kan også anmeldes. Vi viser også til at dersom en kandidat stiller med et kjøretøy som ikke oppfyller kravene til godkjent førerprøvevogn, så skal kjøretøyet i utgangspunktet avvises fra førerprøven. Videre nevner vi forslaget som har vært på høring som blant annet gir fullmaktshjemler for å pålegge stans og ilegge tvangsmulkt overfor ikke-godkjente virksomheter og personer som utfører godkjenningspliktig opplæring, jf. høringsnotatets punkt 2. Se også punkt 4.4.2 nedenfor for mer informasjon om kontroll og reaksjoner.

Når det kommer til innspillet om at kundene kan tvinges til å velge useriøse aktører på grunn av stive priser hos trafikkskolene så viser vi til høringsnotatets punkt 6.2. Som vist til der synes prisene for lån av kjøretøy å ligge i ca. samme sjiktet ved lån av kjøretøy både fra opplæringsinstitusjoner og fra andre som leier ut bil uten å være tilknyttet en opplæringsinstitusjon. Vi gjentar imidlertid at vi vil følge med på utviklingen her.

⁹ Det kan synes som premissene for høringssvaret til NHO reiseliv baserer seg på en noe uriktig forståelse av innholdet i forslaget. Dette ble forsøkt klargjort ved telefonsamtale 14. november 2017.

Etter det ovenstående fastholder vi det hørte forslaget. Vi poengterer nok en gang at forslaget først og fremst er ment å være ett av flere tiltak mot ulovlig trafikkopplæring, der nærværende forslag er et målrettet tiltak mot de utfordringene piratskolene utgjør ved den praktiske førerprøven.

4.2 Unntak ved driftsavbrudd

4.2.1 Høringsinnspill

Statens vegvesen Region sør stiller seg positive til at det er unntak for lærevogn og førerprøvevogn som følge av skade eller reparasjon er ute av drift. De er ikke enig i forslaget som krever at opplæringsinstitusjonen skriftlig må melde fra til regionvegkontoret før slik bruk, jf. forslaget til nytt fjerde ledd i § 4–2 og nytt ellefte ledd i § 29–6 i trafikkopplæringsforskriften. De stiller spørsmål ved hensikten med et slikt krav, og viser til at et slikt krav skaper mer jobb for de, uten at de ser at jobben har noen virkning. Så lenge kjøretøyet er registrert og godkjent som førerprøvevogn og lærevogn, og det blir dokumentert i kjøretøyet at det blir disponert av en godkjent trafikkskole, anser de dette som godt nok. Videre viser de til at de ikke per i dag har noen ordning eller krav som tilsier at alle bytter av kjøretøy for en trafikkskole skal meldes skriftlig til regionvegkontoret.

4.2.2 Vegdirektoratets merknader

Forslaget om et unntak fra kravet om at disposisjonsretten må fremgå av vognkortet dersom en godkjent lærevogn eller førerprøvevogn som følge av skade eller reparasjon er ute av drift står i høringsnotatets punkt 5.2.4. Unntaket betyr at en opplæringsinstitusjon midlertidig kan sette inn et annet kjøretøy dersom nærmere bestemte vilkår er oppfylt. Det er blant annet et krav om at det ved enhver bruk av slikt kjøretøy til opplæring mot vederlag eller til førerprøve må medbringes dokumentasjon som viser at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. Vi har i tillegg foreslått at opplæringsinstitusjonen skriftlig skal melde fra til regionvegkontoret.

Grunnen til denne meldeplikten er todelt. Den ene grunnen er for å ha bedre oversikt over bruken av unntaket, herunder for lettere å kunne hindre eventuell misbruk av unntaket. Den andre grunnen er hensynet til kandidaten, for å sikre at en kandidat som fremstiller seg til en førerprøve med et slikt «erstatningskjøretøy» ikke blir urettmessig avvist fra førerprøven.

Vi tillater oss for øvrig å stille spørsmål ved om den foreslåtte meldeplikten vil innebære mye ekstra jobb. Det kan tenkes at enkelte opplæringsinstitusjoner har faste avtaler om lån av erstatningskjøretøy, og da kan det være at kjøretøyet er godkjent og registrert i henhold til hovedregelen. Bestemmelsen om erstatningskjøretøy er for øvrig et unntak fra hovedregelen, og vi antar at bruken av unntaket per år ikke vil være så stor fordelt på hver region. Vi merker oss også at ingen av de andre regionvegkontorene har hatt innvendinger til den foreslåtte meldeplikten.

Vi opprettholder derfor forslaget om meldeplikten, men tar med oss Statens vegvesen Region sør sitt innspill dersom det senere skulle vise seg et behov for å vurdere en revidering på dette punktet.

4.3 Overgangsordningen

4.3.1 Høringsinnspill

Advokatforeningen kommenterer at det bør tydeliggjøres hva slags rettighet det gjøres inngrep i, og grundigere fremstilles om dette er en rettighet som er rettslig vernet etter Grunnloven § 97. Ved telefonsamtale 15. november presiserer Advokatforeningen at det kan være nyttig å si noe om valget av vurderingsnorm i denne saken, samt si noe om utvalget av rettskilder.

Statens vegvesen Region sør mener det kan være en overgangsordning for de kjøretøyene som før 1. januar 2018 kan forbindes med en godkjent trafikkskole og godkjent utleie/leasingfirma. For de kjøretøyene som ikke er tilknyttet en godkjent trafikkskole eller leie/leasingfirma ser de ikke hensikten med en slik overgangsordning. Statens vegvesen Region sør mener regelen bør tre i kraft umiddelbart for disse. Dette da hensikten med forskriftsendringen er å hindre en videre drift av piratskoler, og fordi det ikke ligger noen beskyttelsesverdig interesse i dette som skulle tilsi en overgangsordning. Statens vegvesen Region sør mener derfor det ikke bør være en overgangsordning for de som per 1. januar 2018 ikke har en tilknytning til en godkjent trafikkskole, jf. forslaget til nytt sjette ledd i trafikkopplæringsforskriften § 31–3.

Statens vegvesen Region vest ved fagforum støtter forslaget om en overgangsperiode på 6 måneder. De mener dette bør være tilstrekkelig tid til å få på plass dokumentasjon for disposisjonsrett over kjøretøyet.

Statens vegvesen Region øst mener en overgangsordning på 6 måneder er tilstrekkelig. Dette da godkjente opplæringsinstitusjoner allerede i stor grad oppfyller vilkårene og at det ikke vil være mye tid som går med på å få utarbeidet dokumentasjon på disposisjonsrett. Statens vegvesen Region øst foreslår at de kjøretøyene som ikke lenger tilfredsstillt kravene når overgangsordningene er over må identifiseres og kalles inn til forvaltningskontroll slik at det kan kontrolleres at pedalsett er fjernet og merknad i motorvognregisteret/vognkort tas bort. Dette inkluderer etter deres syn også alle kjøretøy i kategori 3).

4.3.2 Vegdirektoratets merknader

Til ønsket om en tydeliggjøring av hva slags rettighet det gjøres inngrep i, vil vi vise til følgende: Dagens regelverk stiller krav om at kjøretøy som skal brukes til opplæring mot vederlag og/eller førerprøven må ha en særskilt godkjenning for dette. Nærmere bestemt er det tale om en tilleggsgodkjenning som gis som et enkeltvedtak, dersom vilkårene i regelverket for slik godkjenning er oppfylt. Hvem som helst kan etter dagens regelverk få godkjent slike kjøretøy. Det er derfor enkelte som eier/disponerer slike godkjente kjøretøy, og som lovlig leier ut kjøretøyene til opplæringsinstitusjoner, til enkeltpersoner for privat

øvingskjøring og til førerprøven. Dagens regelverk legger imidlertid også til rette for at piratskoler får godkjent lærevogner og førerprøvevogner, noe som er en viktig forutsetning for lønnsomheten ved driften av piratskoler.

At et kjøretøy er godkjent som lærevogn eller førerprøvevogn betyr ikke at det er gitt en godkjenning for å «drive næringsvirksomhet som sådan». Vi minner igjen om at det kun er opplæringsinstitusjoner som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 som har anledning til å gi trafikkopplæring mot vederlag, herunder obligatorisk opplæring. Godkjenningen av kjøretøyet kan allikevel gi mulighet for et særskilt marked ved fullt lovlig utleie av kjøretøy, jf. det som er sagt ovenfor.¹⁰

I høringen foreslo vi et nytt krav for å få godkjent kjøretøy som kan brukes til opplæring mot vederlag klasse B og førerprøve klasse B – det vil si at en opplæringsinstitusjon må ha disposisjonsrett over kjøretøyet. I henhold til den foreslåtte overgangsordningen foreslo vi at kravet må oppfylles etter en viss tid også for de kjøretøyene som er godkjent basert på de forskriftsmessige kravene som gjaldt før endringsforslaget trer i kraft. Samsvar med det nye kravet er en forutsetning for at kjøretøyet fortsatt lovlig skal kunne brukes til opplæring mot vederlag eller til praktisk prøve.

Til ønsket om en grundigere fremstilling av om rettigheten er rettslig vernet, så kan dette etter vårt syn tolkes som et spørsmål om en godkjenning av et kjøretøy som gir rett til et visst bruksområde, er en rettighet som kan være vernet etter Grunnloven § 97. Det kan også tolkes som et spørsmål om forslaget i det hele tatt innebærer tilbakevirkende kraft. Dette forsøkes besvart nedenfor.

Enkelte juridiske forfattere har pekt på at lovbestemte rettigheter må skilles fra velervervede rettigheter, og at denne sontringen må få betydning for det vern tilbakevirkningsforbudet kan gi rettigheten.¹¹ Det kan med andre ord synes som vernet mot tilbakevirkning ikke er like opplagt eller like sterkt på alle rettsområder.

Vi holder fast ved at det synes som en godkjenning av et kjøretøyet er en rettighet som i utgangspunktet kan være vernet av tilbakevirkningsforbudet. Vi ser imidlertid ikke grunn til å drøfte dette nærmere. For å konstatere en eventuell grunnlovsstridig tilbakevirkning må det konstateres at både visse minimumsvilkår er oppfylt, i tillegg til at det må foretas en helhetsvurdering. Det er med andre ikke tilstrekkelig å konstatere minimumsvilkårene er tilstede for at tilbakevirkningsforbudet kommer til anvendelse.¹² Som vist til i høringsnotatets 5.2.5 mener vi at nærværende forslag etter en slik helhetsvurdering verken rammes av tilbakevirkningsforbudet i Grunnloven § 97 eller av EMK P1-1.

Som vist til i høringsnotatet synes overgangsordningen å innebære det som er kalt uegentlig tilbakevirkende kraft, og vurderingsnormen for dette forslaget synes å være om tilbakevirkningen er *klart urimelig eller urettferdig*. Denne normen synes blant annet brukt der tilbakevirkningselementet ikke er så sterkt, for eksempel ved uegentlig tilbakevirkning, sml. HR-2016-389-A avsnitt (87). Det er imidlertid ikke åpenbart at denne normen kan

¹⁰ Se mer om dette også i høringsnotatets punkt 5.2.5.2.

¹¹ Benedikte Moltumyr Høgberg, Forbud mot tilbakevirkende lover, Universitetsforlaget 2010, s. 259.

¹² Benedikte Moltumyr Høgberg, Forbud mot tilbakevirkende lover, Universitetsforlaget 2010, s. 146.

legges til grunn på andre rettsområder enn på trygderettens område.¹³ Grunnloven § 97 gir ingen holdepunkter for hvilken vurderingsnorm som skal legges til grunn ved vurderingen av tilbakevirkningsforbudet, og heller ikke hvilket nærmere innhold en slik norm skal ha.¹⁴ Ved gjennomgang av rettspraksis er det etter vårt syn heller ikke avklart hva slags vurderingsnorm som skal legges til grunn, ei heller hvordan avveiningen av de ulike momentene i en helhetsvurdering skal skje.

Som nevnt i høringsnotatet har vi tatt utgangspunkt i HR-2016-389-A ved vurderingen av spørsmålet om tilbakevirkning, og vi fastholder dette. Dette er den siste dommen fra Høyesterett hvor tilbakevirkningsspørsmålet drøftes bredt, og dommen er enstemmig. I avgjørelsen går det gjennom flere dommer som tidligere har omhandlet tilbakevirkningsspørsmålet, herunder Rt-2013-1345 som var den forrige dommen som drøftet tilbakevirkningsspørsmålet i sin full bredde. Vi oppfatter at Høyesterett brukte en noe tilsvarende argumentasjon for deres utvalg av rettskilder i HR-2016-389-A avsnitt (64):

Plenumsdommen om strukturvoter inntatt i Rt-2013-1345 er den siste avgjørelsen fra Høyesterett som drøfter tilbakevirkningsspørsmålet i sin fulle bredde. Dommen er i så måte et naturlig utgangspunkt når jeg skal redegjøre for grunnlovsnormen og avveiningskriteriene. Før jeg går nærmere inn på dommen, finner jeg det imidlertid hensiktsmessig å trekke ut noen elementer også fra de tidligere avgjørelsene på området som er mest relevante for vår sak. Med unntak for ektefellepensjonsdommen Rt-2006-262, er alle avsagt i plenum.

Vi bemerker også at det i HR-2016-389-A avsnitt (77) legges til grunn at det uavhengig av normvalg må skje en avveining mellom de vernede interesser på den ene siden, og de samfunnsmessige hensynene på den annen. Vi hitsetter også fra den samme avgjørelsens avsnitt (87):

Jeg finner det ikke nødvendig å ta stilling hvilken norm som generelt skal gjelde ved inngrep i statspensjoner. Temaet i vår sak er endringen i reguleringsbestemmelsen for stortingspensjonene. Det dreier seg om en lovendring som griper inn i utøvelsen av en etablert rettsposisjon, hvor tilbakevirkningselementet er lite fremtredende. Jeg tar derfor utgangspunkt i «Borthen-normen». Men jeg understreker – som fremholdt i strukturkvotedommen avsnitt 101 – at denne normen er «relativ ... fleksibel og skjønnsmessig.» Det fremgår videre av avsnitt 99 i dommen at det skal foretas en konkret forholdsmessighetsvurdering. ...

I høringsnotatet påpekte vi at for å svare på spørsmålet om tilbakevirkningen er klart urimelig eller urettferdig, så må det foretas en skjønnsmessig avveining av en rekke momenter. En slik vurdering fremkommer i høringsnotatets punkt 5.2.5. Vi viser i denne sammenhengen til følgende fra Moltumyr Høgberg:

Av den grunn er det særlig Borthen-dommens oversiktlige skisse av helhetsvurderingen som vi bør trekke med oss inn i det 21. århundre. Borthen-dommens viktigste betydning for fremtiden bør ikke være dommens lukkede og lite håndterbare «klart urimelig eller urettferdig»-norm, men dens veiviser til helhetsvurderingen og interesseavveiningen. Dommens vurderingsnorm bør derfor reformuleres, og da med utgangspunkt i en avveining av partenes

¹³ Benedikte Moltumyr Høgberg, Forbud mot tilbakevirkende lover, Universitetsforlaget 2010, s. 293.

¹⁴ Benedikte Moltumyr Høgberg, Forbud mot tilbakevirkende lover, Universitetsforlaget 2010, s. 251.

interesser. I denne interesseavveiningen bør det trekkes inn forholdsmessighetsbetraktninger, slik at partenes interesser også inkluderer en vurdering av loven mål og virkemiddel.

I denne vurderingen vil lovgivers vilje og frihet være et sentralt moment, slik som lovgivers vilje også er det i «klart urimelig eller urettferdig» –normen. Men tyngden av dette argumentet vil kunne reduseres i enkelte saker, alt etter hvor alvorlig og inngripende lovgivers beslutning er.¹⁵

Det synes etter det ovenstående ikke nødvendig å konkludere hvorvidt en allerede gitt godkjenning av et kjøretøy som gir rett til et visst «bruksområde», er vernet etter grunnloven. Vi viser videre til at det synes som vurderingsnormen for nærværende tilfelle er «klart urimelig eller urettferdig». Selv om det ikke er åpenbart at dette er riktig vurderingsnorm, så synes det det springende punktet for å avgjøre om det er tale om en eventuell grunnlovsstridig tilbakevirkning å være at det må foretas en bred helhetsvurdering, der det foretas en skjønnsmessig avveining av flere momenter. Vi mener vår vurdering slik den fremkommer i høringsnotatet er en slik helhetsvurdering, og at denne viser at forslaget verken rammes av tilbakevirkningsforbudet i Grunnloven § 97 eller av vernet som fremkommer i EMK-P1-1.

Vi fastholder derfor forslaget om den foreslåtte overgangsperioden. Vi fastholder også det primære forslaget om en overgangsperiode på 6 måneder. En slik lengde på overgangsperioden støttes av Statens vegvesen Region vest og Statens vegvesen Region øst. Vi mener en slik overgangsperiode er nødvendig for at de aktørene som lovlig har innrettet seg etter dagens regelverk og som kan bli negativt berørt av forslaget får tid til å kunne områ seg. Vi bemerker at det i høringsnotatet og endringsforskriften ble angitt uriktige datoer med tanke på overgangsperiodens lengde. Dette er nå korrigert.

Avslutningsvis bemerker vi at en endelig vurdering av om forslaget rammes av Grunnloven § 97 eller EMK-P1-1 ligger til domstolene i konkret sak.

4.4 Plikt til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett

4.4.1 Høringsinnspill

Statens vegvesen Region sør mener som nevnt forslaget bare må handle om kjøretøy som godkjennes i kategori 1) og 2). Dette får konsekvenser ved omregistrering som gjør at de er uenig i det som står i endringsforslaget til bruksforskriften. Ved salg av slike kjøretøy til nye eiere mener de pedalsettet bør fjernes og at merknaden i vognkortet ikke må forsvinne før omregistrering til nye eiere. Dette betyr at det er vedkommende som eier kjøretøyet som er ansvarlig for at pedalsettet er tatt ut før bilen eventuelt kan registreres på nye eiere, sml. kravene til utrykningskjøretøy. De mener videre at kjøretøyet må tas inn til kontroll for å se om teori og praksis samsvarer før kjøretøyet kan registreres på nytt. Unntak er om det

¹⁵ Benedikte Moltumyr Høgberg, Forbud mot tilbakevirkende lover, Universitetsforlaget 2010, s. 322.

foreligger en ny tilknytningsavtale. De mener de kan bruke egne verktøy for å sjekke om kravene til disposisjonsrett er oppfylt, og hva kjøretøyet er godkjent som.

Statens vegvesen Region sør er ikke enig i at det skal sendes skriftlig melding til regionvegkontoret innen 3 dager ved opphør av disposisjonsrett, jf. forslaget til ny nummer (6) i bruksforskriften § 2–27. Dette da de mener dette ikke har noen verdi.

Statens vegvesen Region vest ved fagforum støtter forslaget om en 3 dagers frist for å skriftlig melde fra dersom opplæringsinstitusjonen ikke lenger har disposisjonsrett over kjøretøyet, jf. forslag til nytt sjette ledd i bruksforskriften § 2–27. De viser til at dette tilsvarer situasjonen ved andre endringer i registreringsforhold.

Statens vegvesen Region øst spør hva slags konsekvenser det vil få dersom plikten til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett ikke overholdes. De bemerker at dersom de skal få inn slike meldinger fordrer det at Statens vegvesen har en fullstendig oversikt over alle kjøretøy som brukes av godkjente opplæringsinstitusjoner. Det vises til at vi per i dag ikke har noe slikt register. De er i tillegg redd for at alle meldinger som skal sendes til regionvegkontorene om disposisjonsrett og midlertidig disposisjonsrett kun vil være til vesentlig merarbeid, og de ser ikke nytteverdien av at dette innføres.

4.4.2 Vegdirektoratets merknader

Til Statens vegvesen Region sør sin merknad om fjerning av pedalsett mv. viser vi til våre kommentarer i punkt 4.1.2.

Til Statens vegvesen Region øst sitt spørsmål om hva slags konsekvenser det vil få dersom plikten til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett ikke overholdes, så bemerker vi følgende: Dersom det er mistanke om at det er feil i vognkortet fordi en opplæringsinstitusjon har misligholdt meldeplikten, så vil kjøretøyet kunne måtte fremstilles for kontroll, jf. vegtrafikkloven § 19. Dersom det konstateres mislighold, må dette følges opp på samme måte som mislighold av øvrige meldeplikter i bruksforskriften. Vi antar for øvrig at det vil være i opplæringsinstitusjonenes interesse å følge opp slike endringer i registreringsforhold.

Grunnen til at vi foreslår et krav om å melde fra ved opphør av disposisjonsrett er for å sikre at det som står registrert i våre systemer og i utstedte vognkort samsvarer med realiteten. Hva gjelder meldinger om bruk av erstatningskjøretøy viser til våre merknader i punkt 4.2.2.

Vi fastholder derfor plikten til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett. Vi merker oss at Statens vegvesen Region vest støtter forslaget om en frist på 3 dager om å melde fra, og fastholder denne fristen.

4.5 Dokumentasjonskrav ved omregistrering

4.5.1 Høringsinnspill

Statens vegvesen Region sør er enig i at førerprøvevogner og lærevogner ikke skal kunne registreres ved selvbetjeningsløsninger.

4.5.2 Vegdirektoratets merknader

Vi merker oss at Statens vegvesen Region sør er enig i at førerprøvevogner og lærevogner ikke skal kunne registreres ved selvbetjeningsløsninger. Vi fastholder derfor forslaget som fremkommer i høringsnotatets punkt 5.3.3, da vi mener dette er en nødvendig forutsetning for en effektiv oppfølging av kravet.

4.6 Særskilte kommentarer til ordlyden og plasseringen av de foreslåtte endringene i forskriftene

4.6.1 Høringsinnspill

Statens vegvesen Region sør mener første setningen i forslaget til nytt fjerde ledd i § 4-2 i trafikkopplæringsforskriften bør lyde: «*Er godkjent lærevogn klasse B som følge av vedlikehold eller reparasjon etter skade ute av drift ...*». De mener unntaket blir tydeligere og mer praktisk rettet da det som oftest er servicer og småreparasjoner som er årsaken til et kort bilbytte for trafikkskolene.

Statens vegvesen Region øst viser til at det er en feil i overskriften som handler om § 29-6 i endringsforskriften til trafikkopplæringsforskriften. De viser til at «sjettede ledd» må fjernes.

Statens vegvesen Region vest og Statens vegvesen Region sør støtter forslaget om å plassere endring av dokumentasjonskrav for lærevogn/førerprøvevogn som et nytt tiende ledd i trafikkopplæringsforskriften § 29-6. Begge disse høringsinstansene støtter også forslaget om at opplæringsinstitusjon må dokumentere disposisjonsrett over kjøretøyet skal fremkomme som et nytt tredje ledd i trafikkopplæringsforskriften § 4-2.

4.6.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vi er enig i Statens vegvesen Region sør sitt forslag om at det kan være hensiktsmessig å justere ordlyden i de foreslåtte unntakene i trafikkopplæringsforskriften §§ 4-2 fjerde ledd og 29-6 ellefte ledd. Dette da det kan være ulike grunner til at et godkjent kjøretøy er ute av drift, for eksempel på grunn av reparasjon, service e.l. Vi foreslår derfor at det i ordlyden nevnes reparasjon eller vedlikehold som to eksempler som kan være grunn til at kjøretøyet er ute av drift. Det konkrete forslaget til ordlyd fremkommer i endringsforskriften til trafikkopplæringsforskriften. Begrunnelse for at en slik justering ikke fordrer ny høring følger av punkt 5 nedenfor.

Til Statens vegvesen Region øst sin kommentar om at det er feil i overskriften som handler om § 29–6 i endringsforskriften til trafikkopplæringsforskriften så takker vi for at dere gjorde oss oppmerksomme på dette. Dette er en inkurie og blir rettet.

Vi merker oss også at Statens vegvesen Region vest og Statens vegvesen Region øst støtter forslaget om plasseringen av endringsforslagene i henholdsvis trafikkopplæringsforskriften §§ 4–2 og 29–6. Vi fastholder derfor en slik plassering av endringene.

5 Vedtakelse av endringsforskriftene

Vegdirektoratet vedtar med dette de foreslåtte endringene i trafikkopplæringsforskriften og bruksforskriften.

Endringsforskriftene vedtas i det vesentlige som hørt, herunder med en overgangsperiode på 6 måneder, og med en endring av ordlyden i unntakene i trafikkopplæringsforskriften §§ 4–2 fjerde ledd og 29–6 ellefte ledd. For begrunnelse for denne endringen viser vi til punkt 4.6.2. Vi gjentar også at det i høringsnotatet og endringsforskriften ble angitt uriktige datoer med tanke på overgangsperiodens lengde. Dette er korrigert.

De foreslåtte endringene er ikke av materielle eller faglig karakter, og må anses dekket gjennom den foretatte høringen. Vi anser det som åpenbart unødvendig å gjennomføre en høring og forhåndsvarsling av disse språklige justeringene, jf. forvaltningsloven § 37 fjerde ledd bokstav c og utredningsinstruksen punkt 3–3.

Endringsforskriftene følger som vedlegg 2 og 3.