



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i kjøretøyforskriften og førerkortforskriften

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
18. desember 2024
Vår ref. 24/258647-24

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	3
2	Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer	4
2.1	Endring av forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsykkel klasse 1	4
2.1.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	4
2.1.2	Høringsinnspill.....	4
2.1.3	Statens vegvesens vurderinger	6
2.2	Besøkende styrkers adgang til å føre kjøretøy med militært førerbevis eller kjøretillatelse i Norge.....	7
2.2.1	Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst	7
2.2.2	Høringsinnspill.....	7
2.2.3	Statens vegvesens vurderinger	7
2.3	Innspill med forslag til endringer utenfor høringens tema	7
2.3.1	Høringsinnspill.....	7
2.3.2	Statens vegvesens vurderinger	9

1 Innledning

Statens vegvesen sendte forslag om endringer i forskrift 04. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr (kjøretøyforskriften) og forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) på høring den 22. oktober 2024. Fristen for å komme med høringsinnspill var 5. desember 2024.

Høringen inneholdt to tematiske deler.

Høringsnotatets kapittel 2 omhandlet forslag om endring av forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsykkel (klasse S) klasse 1. Dette er en begrensning som gjelder for klasse S frem til føreren fyller 18 år. Det ble forslått å øke denne begrensningen på forholdet mellom effekt og egenvekt fra 0,20 kW/kg til 0,35 kW/kg. Forslaget innebar endringer både i kjøretøyforskriften § 2–5 nr. 2 og førerkortforskriften §§ 3–1 femte ledd nr. 1 og 3–17.

Høringsnotatets kapittel 3 omhandlet forslag om å gi besøkende militære styrker tilknyttet NATO eller Partnerskap for Fred adgang til å føre kjøretøy selv om de bare har et militært førerbevis eller kjøretillatelse for den aktuelle klassen. Denne føreretten skal bare gjelde ved utførelsen av tjenesteplikter når de tjenestegjør i Norge. Dette ble foreslått inntatt i førerkortforskriften § 1–4 nytt annet ledd.

Det kom inn totalt 14 hørings svar til høringen: Norges Bilbransjeforbund, NHO Transport, Norsk Trafikkmedisinsk Forening, Sysselmasteren på Svalbard, Justis- og beredskapsdepartementet, Helsedirektoratet, Klima- og miljødepartementet, Norsk Bransjeforening for ATV og Snøscooter, Utdanningsdirektoratet, ATV- og Snøscooterimportørenes Forening, Norges Optikerforbund, Akershus fylkeskommune, Snøscooterklubbenes Fellesråd og Norges Trafikkskoleforbund.

Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene: NHO Transport, Justis- og beredskapsdepartementet, Helsedirektoratet og Utdanningsdirektoratet.

Høringsinstansenes innspill og kommentarer fra Statens vegvesen fremgår under høringsoppsummeringens kapittel 2. Bare hørings svar med merknader eller kommentarer blir omtalt.

I vedlegg 2 er vedtatt endringsforskrift til kjøretøyforskriften og førerkortforskriften vedlagt. Her fremgår forskriftsendringene slik de er vedtatt av Vegdirektoratet.

2 Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

2.1 Endring av forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsykkel klasse 1

2.1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endringer (endringsforslagene er markert i kursiv):

Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 2 skal lyde:

Beltemotorsykkel: Motorsykkel som hovedsakelig er innrettet for transport av personer eller gods eller til å trekke annet kjøretøy og som har belter og eventuelt styreski/styrehjul og som har egenvekt ikke over 400 kg, og som har en konstruktiv hastighet på over 30 km/h.

Beltemotorsykkel deles i to klasser:

Beltemotorsykkel klasse 1: Beltemotorsykkel som har et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,35 kW/kg.

Beltemotorsykkel klasse 2: Beltemotorsykkel som har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,35 kW/kg.

Førerkortforskriften § 3-1 femte ledd nr. 1 skal lyde:

Klasse S – beltemotorsykkel –16 år, men 18 år hvis beltemotorsykkelen har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,35 kW/kg.

Førerkortforskriften § 3-17 skal lyde:

Førerrett i klasse S gjelder for kjøring i Norge med beltemotorsykkel med eller uten tilhengerslede. Frem til førerkortinnehaveren fyller 18 år er førerretten begrenset til beltemotorsykkel klasse 1 (beltemotorsykkel som har et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,35 kW/kg), jf. kjøretøyforskriften 4. oktober 1994 nr. 918 § 2-5 nr. 2.

2.1.2 Høringsinnspill

Det er kommet 9 høringsinnspill til forslaget om endringer av forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsykkel klasse 1.

Norges Bilbransjeforbund støtter forslaget. Dette begrunnes med at Snøscooterimportørenes Forening (SIF) går inn for forslaget, samt at endringen vil medføre at norsk regelverk harmonerer bedre med resten av Europa og hvilke modeller som faktisk produseres.

Norsk Trafikkmedisinsk Forening støtter forslaget. De skriver at de er oppmerksomme på de alvorlige personskader som kan oppstå/har funnet sted ved bruk av de omtalte kjøretøy, men mener bruken likevel er nødvendig i aktuelle terrengoperasjoner.

Sysseimesteren på Svalbard støtter forslaget.

Klima- og miljødepartementet viser til at bruk av beltemotorsykkel og annen motorferdsel i utmark er regulert i motorferdselloven, av hensyn til bl.a. miljøkonsekvensene ved slik kjøring. De gjør oppmerksom på at det nylig er avgitt en NOU med forslag til ny motorferdsellov: NOU 2024:10, og at utredningen berører enkelte tilgrensende temaer til høringsforslaget her, bl.a. spørsmål om ulykker ved bruk av ulike typer beltemotorsykler, samt om ulykkesstatistikk jf. kapittel 9.1.6.4. Departementet viser ellers til Miljødirektoratets eventuelle uttalelse i saken.

Norsk Bransjeforening for ATV og Snøscooter (NBAS) støtter forslaget. Som begrunnelse viser de til den grundige opplæringen sjåførene må gjennom i Norge og at det er trafikksikkerhetsmessig forsvarlig å heve grensen.

Videre tolker vi høringssvaret til NBAS slik at de egentlig mener at hele begrensingen for beltemotorsykkel klasse 1 (førere under 18 år), burde fjernes:

«Statens vegvesen har laget en grundig beskrivelse av forskjellene mellom de nordiske landene når det gjelder krav til føreropplæring klasse S for de under 18 år i Norge, Sverige og Finland. Det dokumenteres tydelig at Norge har det mest organiserte og omfattende kravet til føreropplæring for å føre snøscooter. I høringsnotatet påpekes det at Sverige og Finland stiller færre krav til føreropplæringen, og har ingen begrensninger på hvilke snøscootermodeller yngre sjåfører kan kjøre. Det dokumenteres videre at statistikk viser at dette ikke har resultert i et større antall ulykker blant sjåfører i aldersgruppen 16–18 år i Sverige og Finland, enn i Norge. Med bakgrunn i dette mener NBAS at det ville vært mest hensiktsmessig med like regler mellom de nordiske landene. Regelverket for førerrett i klasse S er en nasjonal bestemmelse kun for Norge. Ulykkesstatistikken Statens vegvesen viser til tilsier ikke høyere risiko i våre naboland, som altså ikke har denne særnorske regelen med begrensning for hvilke snøscootermodeller de under 18 år kan kjøre.»

ATV- og Snøscooterimportørenes Forening støtter forslaget som et viktig element for å fremme sikker kjøring med beltemotorsykkel og respekt for at reglene som skal gjelde, har en fornuftig begrunnelse.

Akershus fylkeskommune støtter forslaget. De mener at endringen vil gjøre det enklere for unge førere å benytte moderne beltemotorsykler uten å gå på bekostning av sikkerheten.

Snøscooterklubbenes Fellesråd støtter forslaget. I tillegg kommer de med forslag om å endre regelverket slik at alle finske borgere skal kunne føre beltemotorsykkel i Norge. Dette vil bli omtalt nærmere under punkt 2.1.4, da det er utenfor denne høringens tema.

Norges Trafikkskoleforbund støtter endringsforslaget. De skriver at de opprinnelig var noe skeptiske til forslaget, men at de etter en grundig gjennomgang av høringsnotatet og diskusjoner med flere leverandører, anser det som et fornuftig forslag. Vektbegrensningene gjør at 16-åringene fortsatt ikke kan kjøre de største beltemotorsyklene, og fra et bærekraftsperspektiv kan det videre føre til at flere familier velger å ha én beltemotorsykel i stedet for to, ettersom foreldrene nok ellers vil syntes at den 16 åringer kan kjøre blir for liten. På denne måten omfavner regelverket flere.

2.1.3 Statens vegvesens vurderinger

Det har kommet inn få innspill til forslaget om forskriftsendring. Av de innspillene som har kommet inn, uttrykker majoriteten at de støtter endringsforslaget, og ingen har motsatt seg forslaget. Enkelte av høringsinstansene bemerker enkelte forhold.

Det er kommet høringsinnspill på at det bør være like regler for Norge, Sverige og Finland, og at klasse 1 i Norge dermed bør fjernes. Dette støttes ikke av Statens vegvesen. Riktignok viser den fremlagte statistikken at det ikke forekommer flere ulykker blant de under 18 år i Sverige og Finland, men denne statistikken er relativt begrenset. Vi har blant annet ikke tall på hvor stor andel av førerne i disse landene som er i den aktuelle aldersgruppen.

Dersom klasse 1 fjernes, åpnes det for at også personer i aldersgruppen 16–18 år vil kunne benytte de mest risikoutsatte beltemotorsyklene på markedet. I TØIs rapport fra 2017 er det dessuten dokumentert at aldersgruppen under 25 år har mer enn tre ganger så høy sannsynlighet for å ha vært innblandet i uhell sammenlignet med eldre aldersgrupper. Disse to faktorene sammenstilt utgjør en ikke-akseptabel økning av risiko. Med hensyn til trafiksikkerhet anser Statens vegvesen det ikke forsvarlig å fjerne klasse 1. En økning av forholdet mellom effekt og egenvekt til 0,35 kW/kg kan imidlertid forsvares. Det vises her til argumentasjonen i høringsnotatet.

I ett av høringsinnspillene vises det også til at bruk av beltemotorsykel og annen motorferdsel i utmark er regulert i motorferdselloven, og at NOU 2024:10 *Ny motorferdsellov* berører enkelte tilgrensede temaer til denne høringen. Statens vegvesen ser at NOUen benytter en del av de samme statistikkene og vurderingene som også er lagt frem i høringsnotatet, og dermed også er relevant for denne høringen. NOUen inneholder imidlertid ingen særlige vurderinger eller statistikker knyttet til unge førere. Statens vegvesen kan ikke se at det som står i den aktuelle NOUen strider med det som er foreslått i høringsnotatet.

Med bakgrunn i de momenter det er vist til i høringsnotatet og en vurdering av de høringsinnspill som har kommet inn i høringsrunden, vurderer Statens vegvesen at endringsforslagene kan vedtas og innføres som hørt.

2.2 Besøkende styrkers adgang til å føre kjøretøy med militært førerbevis eller kjøretillatelse i Norge

2.2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i førerkortforskriften § 1–4 nytt annet ledd:

Utenlandske statsborgere tilknyttet NATO eller Partnerskap for Fred skal med kjøretillatelse eller militært førerbevis utstedt av sendestatens myndigheter, ha førerrett for norsk- og utenlandsregistrert kjøretøy i den tid de tjenestegjør her. Førerretten gjelder kun for den tid kjøretøyet blir benyttet til utførelse av tjenesteplikter.

2.2.2 Høringsinnspill

Det har kommet inn 3 hørings svar til denne delen av høringen.

Norges Bilbransjeforbund støtter forslaget, og påpeker at forslaget er på linje med hva som gjelder for norske soldater.

Norges Optikerforbund skriver at de ikke kan se at forslagene på noen måte utfordrer rent helsemessige aspekter i regulering av førerrett i Norge, hvis ikke det er slik at det er store variasjoner mellom de ulike NATO-land i forhold til helsemessige vurderinger før militære førerbevis eller kjøretillatelse utstedes av de aktuelle land. De vil tro at det er gjort vurderinger i NATO eller Partnerskap for Fred på ulike nødvendige helsevurderinger, og at behovet derfor er ivaretatt.

Akershus fylkeskommune støtter forslaget, og uttaler at dette vil sikre en effektiv og prosessøkonomisk løsning, samtidig som det styrker Norges posisjon som en attraktiv vertsnasjon i NATO.

2.2.3 Statens vegvesens vurderinger

Som det fremgår over, er alle innspillene støttende til forslaget om nytt annet ledd i førerkortforskriften § 1–4. Med bakgrunn i de momenter det er vist til i høringsnotatet vurderer Statens vegvesen at forslaget kan vedtas og innføres som hørt.

2.3 Innspill med forslag til endringer utenfor høringens tema

2.3.1 Høringsinnspill

Snøscooterklubbenes Felle råd (SKFR) har, i tillegg til å støtte forslaget i kapittel 2.1, også kommet med et innspill om at det bør åpnes for å godkjenne finsk førerrett for klasse T eller B som gyldig for å kjøre klasse S i Norge. SKFR oppgir flere grunner til dette. For det første

redegjør høringsnotatet for ulykkesrisiko og faktiske ulykker i Finland kontra Norge, og slik det presenteres er ikke forskjellene store, selv om ikke Finland har noen formell opplæring for beltemotorsykkel eller egen klasse på førerkortet.

Videre viser høringsinstansen til avtalen mellom Norge og Sverige som gjør at svenske 16-åringer ikke er underlagt samme kW-begrensninger som norske 16-åringer – på tross av at den svenske opplæringen er mindre omfattende enn den norske. Norge godkjenner her Sveriges opplæring som minst like god som den norske, og lar svenske borgere føre kraftigere beltemotorsykler i Norge enn jevnaldrende nordmenn. SKFR ser derfor ingen grunn for å hindre finske borgere som har klasse T eller B å kjøre beltemotorsykkel i Norge.

SKFR nevner som tredje grunn at førerkortforskriften gir borgere av andre NATO-land førerrett for beltemotorsykkel i Norge under øvelser o.l. Her gir man, ifølge SKFR, i praksis blanko-fullmakt til andre lands borgere å føre beltemotorsykkel i Norge uten noen opplæring. Foreningen stiller spørsmål om hva som er begrunnelsen for at man da ikke godkjenner finsk opplæring på klasse T og B.

Høringsinstansen viser videre til at Finland har lang tradisjon med beltemotorsykkel, og opplæringen har ofte foregått på egne eiendommer og i «familiesammenheng». Foreningen vil påstå at denne generasjonsopplæringen, i tillegg til føreropplæring i klasse T og B, må være godt nok for å gi alle finske borgere med klasse B og T førerrett for beltemotorsykkel i Norge.

Høringsinstansen påpeker at i turistindustrien kan en guide ta med seg andre turister hvor det er første gang disse ser en beltemotorsykkel, med på lange turer, helt lovlig etter dagens regelverk. Å gi finske borgere med opplæring og førerkort for klasse T eller B, er en gylden mulighet til å rydde opp i en uønsket situasjon hvor en utelukker en stor majoritet av finske borgere til å benytte seg av fritidstilbud og turistnæring på norsk side. Omfanget av denne endringen er ikke så stor, den vil ikke føre til noen økning i trafikken, utenom å få formalisert og legalisert dagens status og praksis. Foreningen påpeker derimot at for personene dette gjelder, vil det ha stor betydning, og for grensekommuner i Troms og Finnmark hvor dette er mest aktuelt. Det legges til at dette ikke gjelder uerfarne folk som skal starte å kjøre i Norge, men personer som allerede kjører beltemotorsykkel i sitt hjemland Finland, og ønsker å ha samme muligheten i Norge som de har i Finland og Sverige.

SKFR har snakket med representanter for snøscooterforeningen i Lappland (Finland) under årets snøscootermesse i Rovaniemi, som har erfaring med opplæring på beltemotorsykkel for utenlandske soldater som ankom området. Erfaringene med disse, og antall ulykker/skader var «en hel del». Disse personene skal Norge gi tillatelse til å føre beltemotorsykkel i Norge (noe vi er forpliktet til), men samtidig kan samme person som bedrev opplæring for disse NATO-soldatene i Finland, ikke selv få lov til å kjøre beltemotorsykkel i Norge. Hva SKFR kjenner til, har ikke Finland problemer med norsk opplæring, så da er det bare Norge som må få dette legalisert.

2.3.2 Statens vegvesens vurderinger

Klasse S er en nasjonal klasse, og det er i utgangpunktet bare personer som har ervervet førerrett i klasse S i Norge som kan kjøre beltemotorsykkel innenfor Norges grenser. Innehavere av førerkort i klasse A, A1, B eller T utstedt før 1.juli 2006 kan imidlertid kjøre klasse S, jf. førerkortforskriften vedlegg 6 § 6.

Videre er det også åpnet opp for noen unntak i førerkortforskriften § 12–5. Blant annet kan arrangører gis tillatelse til å gjennomføre gruppeturer på beltemotorsykkel for deltakere uten førerrett, og personer med midlertidig opphold kan gis førerrett til beltemotorsykkel. Bestemmelsen angir en rekke vilkår som må være oppfylt for at unntakene skal komme til anvendelse.

Når det gjelder svenske førere av beltemotorsykler, er det gjennom avtale med Sverige¹ gitt adgang til kjøring i Norge, jf. førerkortforskriften § 15–2 annet ledd. Dette gjelder bare for personer som var fast bosatt i Sverige eller kan dokumentere studieopphold som varte minst seks måneder da de fikk det svenske førerbeviset.

Norge har per dags dato ikke en tilsvarende avtale med Finland, og det er ikke åpnet opp i regelverket for en adgang for finske førere av beltemotorsykler for å kjøre i Norge. Dette har heller ikke vært et tema i denne høringen. Dersom forslaget fra høringsinstansen eventuelt skal innføres, må det først foretas en nærmere utredning før det besluttes om det er noe vi ønsker å innføre, herunder om man anser opplæringen i Finland til å være tilstrekkelig. Dessuten må alle forskriftsendringer vi ønsker å innføre sendes på offentlig høring før de kan tas inn i forskriften.

¹ [Avtale mellom Norge og Sverige om grenseoverskridende trafikk med beltemotorsykkel – Lovdata](#)

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag