



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i kjøretøyforskriften og førerkortforskriften

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
21. oktober 2024
Vår ref. 24/258647

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-----|---|----|
| 1 | Innledning | 3 |
| 2 | Endring av forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsykkel klasse 1 | 4 |
| 2.1 | Innledning | 4 |
| 2.2 | Bakgrunn for høringen | 4 |
| 2.3 | Gjeldende rett | 5 |
| 2.4 | Trafikkopplæring i klasse S | 7 |
| 2.5 | Trafikksikkerhet og statistikk | 8 |
| 2.6 | Øvrige momenter | 16 |
| 2.7 | Konklusjon | 17 |
| 2.8 | Økonomiske og administrative konsekvenser | 18 |
| 3 | Besøkende styrkers adgang til å føre kjøretøy med militært førerbevis eller kjøretillatelse i Norge | 19 |
| 3.1 | Innledning | 19 |
| 3.2 | Gjeldende rett | 19 |
| 3.3 | Forslag til endring | 20 |
| 3.4 | Økonomiske og administrative konsekvenser | 21 |
| 4 | Avsluttende del | 22 |
| 4.1 | Forslag til endringsforskrift og ikrafttredelse | 22 |
| 4.2 | Høringsfrist | 22 |

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i kjøretøyforskriften og førerkortforskriften

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette forslag til forskrift om endring 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. Høringen er delt inn i to tematiske deler, samt en felles avsluttende del.

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

Høringens kapittel 3 omhandler 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 foreslås inntatt i førerkortforskriften § 1–4 nytt annet ledd.

Høringens kapittel 4 er en felles avsluttende del.

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2.

2 Endring av forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsyssel klasse 1

2.1 Innledning

Dette kapittelet gjelder forslag om å endre kjøretøysforskriften § 2–5 nr. 2, slik at begrensingen på forholdet mellom effekt og egenvekt økes fra 0,20 kW/kg til 0,35 kW/kg for beltemotorsyssel klasse 1. Som følge av endringsforslaget vil det også være nødvendig å endre førerkortforskriften §§ 3–1 femte ledd nr. 1 og 3–17.

Den forslåtte endringen medfører at personer som har fylt 16 år, og har ervervet førerrett i klasse S, kan føre en noe større beltemotorsyssel enn i dag.

I denne høringen har vi valgt å benytte ordet «beltemotorsyssel» i stedet for «snøscooter», slik at de samme termene benyttes i høringen som i forskriftene.

2.2 Bakgrunn for høringen

Statens vegvesen mottok 26. august 2021 et forslag til endring av forholdet mellom effekt og egenvekt på høyst 0,20 kW/kg for beltemotorsyssel (klasse S) for førere under 18 år. Forslaget ble sendt inn av Snøscooterimportørenes Forening (SIF). Foreningen foreslår en endring av kjøretøysforskriften § 2–5 nr. 2 og førerkortforskriften § 3–17, slik at kravet til forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsyssel klasse 1 endres fra høyst 0,20 kW/kg til høyst 0,35 kW/kg.

Forslaget fremmes fordi bransjen oppfatter dagens begrensning som lite hensiktsmessig. Norge er det eneste landet i verden med denne begrensningen, og det blir ikke produsert modeller tilpasset det særnorske regelverket. Den teknologiske utviklingen gjør det krevende og kostbart å begrense effekten på slike beltemotorsyssel til lovlig nivå for 16-åringer. Forslaget trekker frem som argument at land som Norge sammenlignes med (Sverige og Finland), har et regelverk som i større grad lar 16-åringer føre beltemotorsyssel uten effektbegrensning, uten at det har ført til flere ulykker.

Forslaget innebærer at kravet til forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsyssel i klasse 1 (frem til innehaver er 18 år) endres til høyst 0,35 kW/kg. Begrunnelsen for at grensen legges her, er at med denne endringen kan unge benytte beltemotorsysseltyper som kan utføre relevante oppgaver for unge sjåførere. Samtidig vil ikke risikobetonte modeller kunne benyttes. Dette gjelder særlig såkalte mountainscootere, som gjerne benyttes til løssnøkjøring, og er knyttet til høyere risiko og ulykkesstatistikk.

Statens vegvesen har vurdert forslaget fra Snøscooterimportørenes Forening, og mener endringsforslaget bør innføres. En nærmere vurdering og begrunnelse redegjøres for i dette høringsnotatet.

I høringsnotatet er det benyttet enkelte av de samme kildene som i forslaget til Snøscooterimportørenes Forening. Det presiseres at Statens vegvesen har foretatt selvstendige vurderinger og konkludert uavhengig av innholdet i forslaget.

Statens vegvesen har i tillegg hentet frem egen ulykkesstatistikk fra vår interne database.

2.3 Gjeldende rett

2.3.1 Norsk rett

I Norge er det krav om førerrett i klasse S for å kunne kjøre beltemotorsykkel, jf. førerkortforskriften §§ 3-1 femte ledd nr. 1 og 3-17, jf. § 1-1.

Reguleringen av alderskrav for klasse S følger av førerkortforskriften §§ 3-1 femte ledd nr. 1 og 3-17, og må leses i sammenheng med definisjonen av klassene i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 2.

Førerkortforskriften § 3-1 femte ledd nr. 1 lyder:

Førerrett i Norge kan erverves i følgende nasjonale klasser og med følgende krav om minstealder:

1. Klasse S - beltemotorsykkel - 16 år, men 18 år hvis beltemotorsykkelen har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,2 kW/kg

Førerkortforskriften § 3-17 lyder:

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 0,20 kW/kg), jf. kjøretøyforskriften 4. oktober 1994 nr. 918 § 2-5 nr. 2.

Kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 2 lyder:

2. 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 0,20 kW/kg.

Beltemotorsykkel klasse 2: Beltemotorsykkel som har et forhold mellom effekt og egenvekt på over 0,20 kW/kg.

Førerrett i klasse S kan altså erverves fra fylte 16 år. For personer mellom 16 og 18 år er førerretten begrenset til beltemotorsykler som har et effekt/vekt-forhold på høyst 0,20 kW/kg (klasse 1).

2.3.2 EØS-rett og internasjonale avtaler

Tredje førerkortdirektiv regulerer ikke kjøring med beltemotorsyssel. Klasse S er derfor en nasjonal førerkortklasse hvor norske førerkortmyndigheter står fritt til å regulere krav til opplæring og bruk av beltemotorsyssel.

I 2016 inngikk Norge en avtale med Sverige om grenseoverskridende trafikk med beltemotorsyssel¹. Etter artikkel 3 i denne avtalen skal førerrett for beltemotorsyssel anerkjennes gjensidig av avtalepartene. Dette innebærer at når svenske 16-åringer kjører beltemotorsyssel i Norge, er de ikke omfattet av de norske effekt/vekt-begrensingene.

2.3.3 Svensk rett

I henhold til den svenske Körkortslagen² kapittel 2 § 3 andre ledd, kan beltemotorsyssel kun kjøres av den som har førerbevis for dette. Førerkort for beltemotorsyssel kan kun utstedes til den som har fylt 16 år og som har avlagt en bestått førerprøve, jf. kapittel 3 § 19 nr. 1 bokstav b.

Førerprøven for beltemotorsyssel består av en kunnskapsprøve. Kunnskapsprøven får avlegges når alderskravet i § 19 nr. 1 bokstav b er oppfylt og når man har gjennomført opplæring for aktuell kjøretøytype, jf. kapittel 3 § 20. I Sverige kan man starte med opplæring og øvingskjøring fra fylte 15 år og 9 måneder, jf. kapittel 4, § 2 nr. 2.

Statens vegvesen har ikke funnet at det foreligger begrensninger på forholdet mellom effekt og egenvekt for noen aldersgrupper for beltemotorsykler i svensk rett.

2.3.4 Finsk rett

I henhold til den finske Körkortslagen³ kapittel 2 § 4, nr. 7 defineres beltemotorsyssel inn under kjøretøyskategori T. Alderskravet for denne kjøretøyskategorien er 15 år, jf. kapittel 2 § 5, nr. 10. Kjøreopplæring og øvingskjøring kan påbegynnes 6 måneder før man fyller 15 år, jf. kapittel 4 § 38.

¹ <https://lovdata.no/traktat/2016-11-09-21>

² [Körkortslag \(1998:488\) | Sveriges riksdag \(riksdagen.se\)](#)

³ [Körkortslag 386/2011 – Ursprungliga författningar – FINLEX®](#)

Statens vegvesen kan ikke se at det foreligger begrensninger på forholdet mellom effekt og egenvekt for noen aldersgrupper for beltemotorsykler i finsk rett.

2.4 Trafikkopplæring i klasse S

2.4.1 Trafikkopplæring i Norge

I Norge stilles det omfattende krav til føreropplæring i førerkortklasse S, som fremgår av forskrift 01. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) kapittel 14.

Føreropplæringen til klasse S har fire obligatoriske trinn, og består av til sammen 34 obligatoriske undervisningstimer. Opplæringen omfatter blant annet trafikalt grunnkurs, sikkerhetskurs i naturen, samt teoretisk og praktisk undervisning om ulike temaer. Opplæringskravene er utarbeidet med hensyn til risikoen som ligger i å føre en beltemotorsykel, herunder risikoen en utsetter seg selv for og den belastningen det er for miljøet å drive motorisert ferdsel i naturen.

Trafikkopplæring til førerrett i klasse S kan gjennomføres av godkjent trafikkskole, det offentlige skoleverk og godkjente kursarrangører (trinn 2–4), jf. trafikkopplæringsforskriften § 4–1.

Ved fullført obligatorisk opplæring kan kandidaten gjennomføre teoretisk førerprøve. Ved bestått teoretisk førerprøve kan det utstedes førerkort klasse S, dersom øvrige vilkår er oppfylt.

2.4.2 Trafikkopplæring i Sverige og Finland

Til sammenligning har Sverige og Finland en mindre omfattende føreropplæring enn Norge. Slik Statens vegvesen forstår det, er Norge det eneste av de nordiske landene som har obligatoriske krav til føreropplæring i klasse S.

I Sverige er opplæringen ikke obligatorisk, men det er utarbeidet en læreplan som kan benyttes frivillig av de som tilbyr opplæring. Den frivillige læreplanen har mange av de samme elementene som ligger i vår obligatoriske føreropplæring når det gjelder kunnskap og innsikt i konstruksjon og virkemåte, kjøreteknikk og valg av rute og trasé. Kjøring med slede, fjellsikkerhet og opptreden i nødsituasjoner er ikke en del av læreplanen, men tilbys enkelte steder som et frivillig tilbud.

Retten til å føre beltemotorsykel i Finland får man gjennom å erverve førerrett i klasse T, A eller B. Finland har derfor mindre organisert opplæring, da det ikke er noen teoretisk prøve med klasse-spesifikke oppgaver for å kunne føre beltemotorsykel. Det er ikke laget en egen lære- eller kursplan, men beltemotorsykelklubber tilbyr egen opplæring.

I Norge stilles det krav om at opplæringen gjøres av godkjent trafikklærer eller instruktør. Det er ikke en egen godkjenning av lærer eller instruktør i Sverige, men kursopplegg og kursarrangør gis godkjenning. Etter den finske modellen er det ofte beltemotorsykelklubber som står for opplæringen og det er ingen godkjenningsordning for lærer eller instruktør.

2.4.3 Oppsummering

Norge har det mest organiserte og omfattende kravet til føreropplæring for å føre beltemotorsykler. Opplæringen er basert på kunnskap om ulykker, og opplæringen er innrettet for å fungere som en barriere mot ulykker. I Sverige og Finland er føreropplæringen mindre omfattende, og i større grad basert på frivillig deltakelse.

Det er Statens vegvesens vurdering at de kravene vi stiller til føreropplæringen i førerkortklasse S, tjener til å utvikle trafikksikre beltemotorsykkelsjåførere. Hovedmålene i opplæringen er utformet slik at sjåføren skal kunne håndtere beltemotorsykkelen under kjøring, kunne planlegge kjøringen i forkant av turen, og sikre seg dersom et uhell skulle inntreffe. Statens vegvesen vurderer at den grundige opplæringen sjåførene må gjennom, er et av de punktene som gjør det forsvarlig å heve begrensningen mellom effekt og egenvekt til 0,35 kW/kg for sjåførere under 18 år.

2.5 Trafikksikkerhet og statistikk

Forslaget innebærer å endre kravet til forholdet mellom effekt og egenvekt fra høyst 0,20 kW/kg til 0,35 kW/kg for sjåførere av beltemotorsykel mellom 16 og 18 år. I dette kapittelet er det vurdert om endringen vil kunne representere en økt trafikksikkerhetsrisiko.

2.5.1 Ulykkesstatistikk og forskning

2.5.1.1 Innledende om ulykkesstatistikk og forskning på beltemotorsykelområdet

Kjøring med beltemotorsykel er en alminnelig transportform på vinterstid i deler av Norge. Likevel foreligger det lite statistikk og kunnskap om hvor mange ulykker som skjer med beltemotorsykel, og hvor mange som skades og omkommer. En av grunnene til dette er at Statens vegvesens ulykkesregister kun registrerer ulykker som skjer på offentlig veg. På dette området er det også svært lite data og forskning internasjonalt.

I dette kapittelet sammenstiller vi tilgjengelige data om ulykker med beltemotorsykel, og relevant forskning om risikoen ved beltemotorsykelkjøring. For ulykkesstatistikk i Norge er dataene hentet fra mediesøk.

Særlig for dataene hentet fra mediesøk må det påregnes en viss feilmargin. Statens vegvesen mener imidlertid at hvis det foreligger en feilmargin, er denne liten, og vil ikke vesentlig endre det bildet av beltemotorsykelulykker som fremgår av statistikken under. Det er grunn

til å tro at beltemotorsykkelykker med døden til følge i de aller fleste tilfeller vil få et oppslag i lokal- eller rikspresen. Dette er en oppfatning vi deler med bransjen.

2.5.1.2 Antall registrerte beltemotorsykler og innehavere av førerkort for beltemotorsykkel (klasse S)

Per september 2024 er det registrert 89 197 beltemotorsykler i Norge, av disse er 38 157 scootere registrert i klasse 1. I klasse 2 er det registrert 51 040 beltemotorsykler.

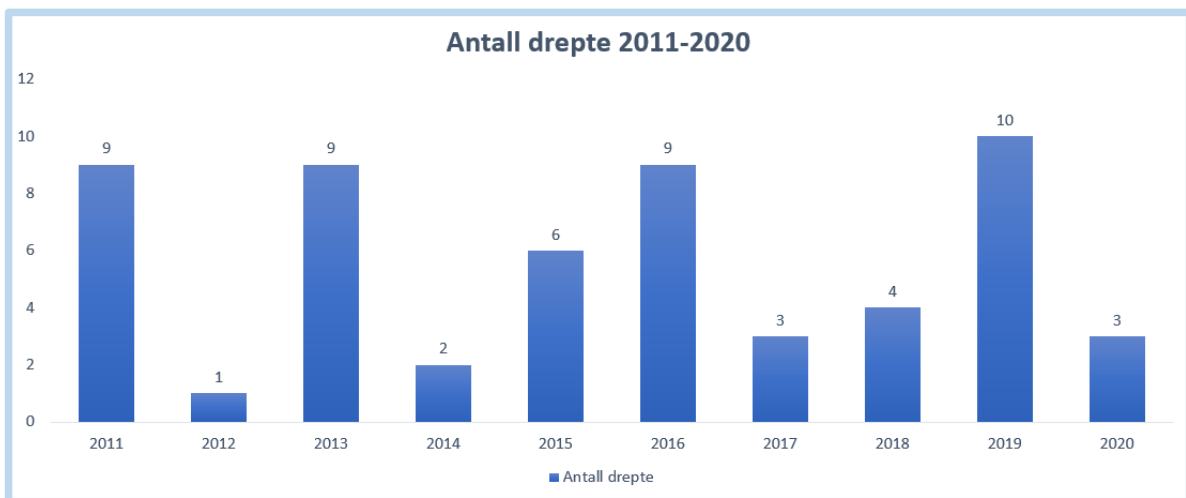
Statistikken under viser antall innehavere av førerkort klasse S, per september 2024, fordelt etter aldersgrupper:

| Alder | # Innehavere | % av total |
|--------------|------------------|------------|
| 16-18 | 2 104 | 0,11 |
| 19-22 | 5 511 | 0,29 |
| 23-30 | 14 701 | 0,76 |
| 31-40 | 159 065 | 8,26 |
| 41-50 | 366 350 | 19,03 |
| 51-60 | 507 116 | 26,34 |
| 61-69 | 396 196 | 20,58 |
| 70-74 | 179 807 | 9,34 |
| 75-79 | 150 097 | 7,79 |
| 80-84 | 95 597 | 4,96 |
| 85-89 | 38 993 | 2,02 |
| 90-94 | 9 121 | 0,47 |
| 95-99 | 913 | 0,05 |
| 100 + | 21 | 0,00 |
| Total | 1 925 592 | 100 |

Aldersgruppen 16–18 år utgjør altså 2 104 førerkortinnehavere, noe som igjen utgjør 0,11% av førerkortinnehaverne av klasse S i Norge.

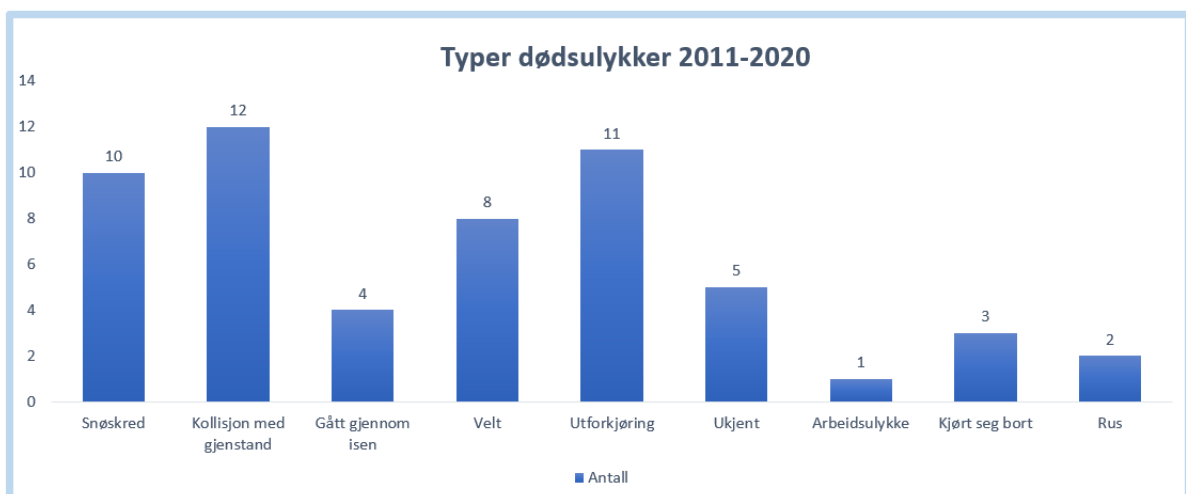
2.5.1.3 Ulykkesstatistikk i Norge

Dødsulykker i perioden 2011–2020:

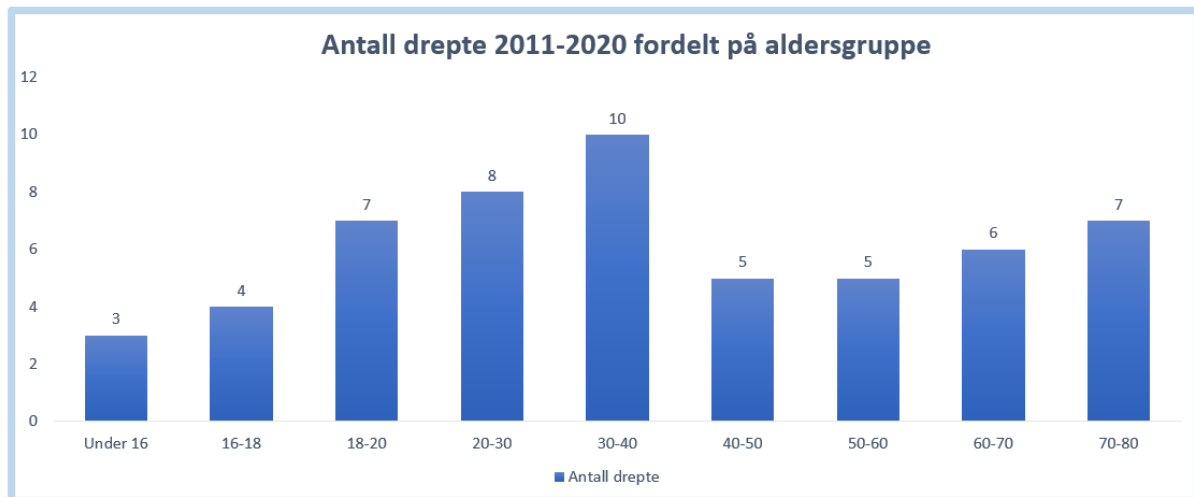


Statistikken over tar for seg dødsulykker med beltemotorsykkel i perioden 2011–2020. Antallet drepte var høyest i 2019 med 10 drepte. Tallene viser at antallet drepte kan svinge fra et år til et annet. I 2011 var det ni drepte, mens i 2012 var tallet nede i én drept person. I 2013 var antallet drepte igjen høyt med ni drepte, mens det i 2014 sank til to drepte. Det er ingen tendens til at antallet drepte personer på beltemotorsykkel er stigende, men heller at antallet svinger fra år til år.

Det er i perioden 2011–2020 omkommet 56 personer i 52 ulykker på beltemotorsykkel. Antallet drepte på beltemotorsykkel over en tiårsperiode fremstår høyt i forhold til hvor få førerkortinnehavere det er i klasse S sammenlignet med andre førerkortklasser. Til sammenligning var det i den samme tidsperioden 695 dødsulykker med personbil og 217 dødsulykker med moped/MC.



Hvor årsaken til dødsulykken er kjent, er den mest forekomne årsaken til dødsulykker kollisjon med gjenstander (stein, tre, annen beltemotorsyssel) med 12 omkomne. Andre årsaker til dødsulykker med beltemotorsyssel hvor sjåførens kjøring har forårsaket ulykken, er særlig velt og utforkjøring. Av det totale antallet dødsulykker med beltemotorsyssel utgjør disse ca. 55 % av ulykkene. Dette er en høy andel av det totale antallet dødsulykker, og viser at sjåførens evne til å forutse og avverge risikofylte situasjoner, er viktig for å unngå dødsulykker.



Søylediagrammet viser antallet drepte beltemotorsykkelførere i årene 2011–2020 fordelt etter aldersgruppe. Diagrammet viser at det var 55 drepte beltemotorsykkelførere i alderen 16–80 år i denne perioden. Av disse var fire i alderen 16–18 år, noe som utgjør 7,27 % av de drepte.

Til sammenligning var åtte drepte i alderen 20–30 år og ti drepte i alderen 30–40 år. Dette utgjør hhv. 14,5 % og 18,1 % av de drepte med beltemotorsyssel i denne perioden. Blant de eldste var det flest drepte i alderen 70–80 år med syv drepte, noe som utgjør 12,7 % av tilfellene.

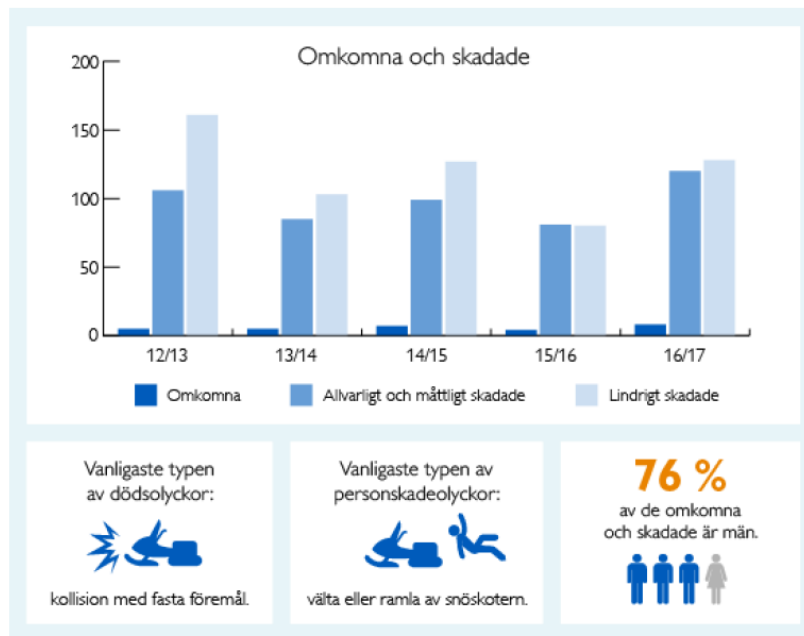
Statistikken viser at det var flest drepte i alderen 30–40 år i denne perioden. Tallene må imidlertid leses med det i mente at det er langt flere førerkortinnehavere i klasse S i aldersgruppen 30–40 år, enn i aldersgruppen 16–18 år. Sannsynligheten for at en førerkortinnehaver i klasse S under 18 år utsettes for en dødsulykke med beltemotorsyssel, er høyere enn for en sjåfør i aldersgruppen 30–40 år.

I aldersgruppen 18–20 år var det syv drepte i denne perioden, noe som utgjør 12,7 % av det totale antallet drepte. Det var prosentvis flere personer som var utsatt for en dødsulykke i denne aldersgruppen, enn i aldersgruppen 16–18 år. Ser man tallene i sammenheng med antallet førerkortinnehavere i klasse S, viser det seg at risikoen for å bli utsatt for en dødsulykke med beltemotorsyssel fordeler seg nokså jevnt mellom de yngre aldersgruppene.

2.5.1.4 Ulykkesstatistikk i Sverige

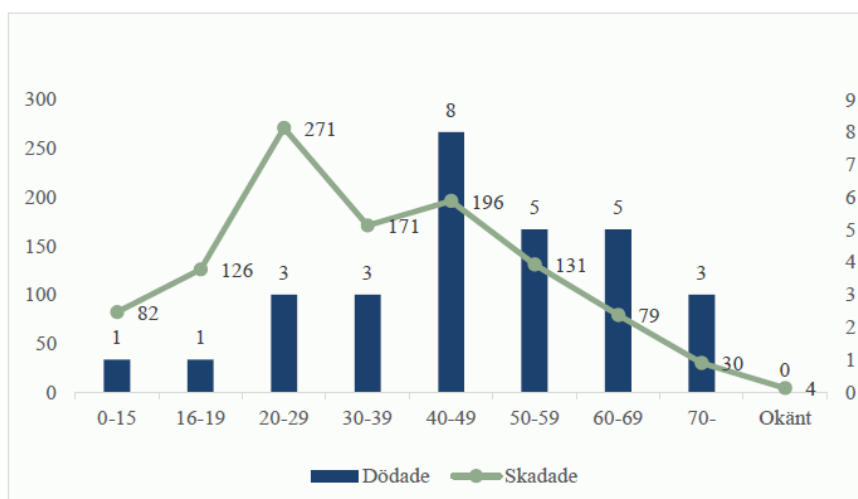
Olykker med snøskoter

En analys av snøskoterolykker som inträffat under säsongerna 2012/13 – 2016/17



Diagrammet over viser statistikk over ulykker med beltemotorsykkel i sesongene 12/13 til 16/17 med beltemotorsykkel i Sverige. Ulykkene er delt inn i ulykker med omkomne, alvorlig skadde og lett skadde. Det fremgår av statistikken at den vanligste årsaken til typen av dødsulykker er kollisjon med faste gjenstander. Dette samsvarer med den vanligste dødsårsaken med beltemotorsykkel i Norge. Den vanligste årsaken til personskadeulykker er velt.

Drepte og skadde etter aldersgrupper i sesongene 12/13–16/17:

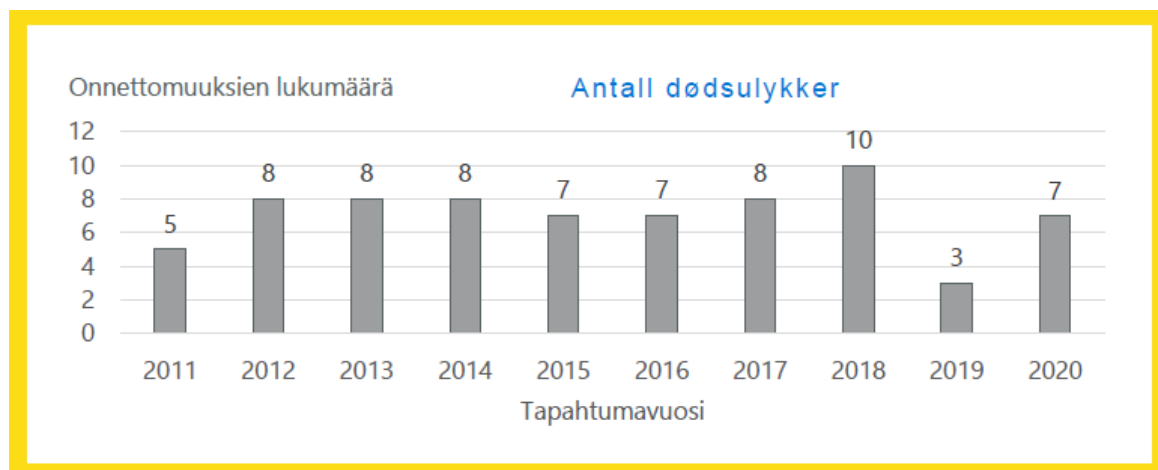


Søylediagrammet og grafen viser drepte og skadde med beltemotorsyssel i Sverige, fordelt etter aldersgruppe. I denne perioden var det flest drepte i aldersgruppen 40–49 år med åtte drepte, og færrest drepte blant de unge mellom 0–19 år med to drepte. Blant de skadde, befant de fleste seg i aldersgruppen 20–29 år med 271 skadde. Det var over 100 skadde både i aldersgruppen 16–19 år, 30–39 år og 50–59 år.

Sammenlignet med de norske tallene, er det en samme tendens i Sverige til antall dødsulykker stiger i takt med alderen, før den synker igjen når sjåførene har passert hhv. 40 år i Norge, og 49 år i Sverige.

Blant de skadde, når grafen en topp i en tidligere aldersgruppe enn de omkomne, ved 20–29 års alder.

2.5.1.5 Ulykkesstatistikk i Finland



Vegtrafikkmyndighetene i Finland kan informere om at 17 % av førerne som forårsaket en ulykke som resulterte i personskade var under 25 år, 46 % i alderen 25–44, 29 % i alderen 45–64 og 8 % i alderen 65 år eller over.

2.5.1.6 Oppsummering

Ulykkesstatistikken viser at ulykker med beltemotorsyssel fortøner seg nokså likt mellom Sverige, Finland og Norge. Antallet dødsulykker med beltemotorsyssel hvert år svinger noe mellom de enkelte landene, men det gjør også antallet dødsulykker fra et år til et annet i det enkelte land.

I Finland og Norge viser statistikken over en tiårsperiode at det har vært henholdsvis 71 og 56 dødsulykker med beltemotorsyssel. I Sverige var det 29 dødsulykker med beltemotorsyssel over en femårsperiode.

2.5.2 Transportøkonomisk institutt-rapport 1564/2017 Bruk av snøscooter i Norge – Atferd, holdninger og risiko

2.5.2.1 Generelt om rapporten

Transportøkonomisk institutt (TØI) publiserte i desember 2017 en forskningsrapport om bruk av beltemotorsyssel i Norge (TØI rapport 1564/2017). Rapporten var et svar på et behov for mer kunnskap om hvor mange uhell som skjer med beltemotorsyssel, og hvor mange som skades og omkommer. Rapporten undersøkte også risikoen for uhell knyttet til kjøring med beltemotorsyssel. Nesten syv år senere er arbeidet TØI la ned i forbindelse med rapporten fremdeles det grundigste forskningsarbeidet som er gjort på sammenhengen mellom kjøring av beltemotorsyssel, risikoen for uhell og en rekke uavhengige variabler som alder, kjønn, type beltemotorsyssel, og holdninger hos fører. Transportøkonomisk institutt gjorde tradisjonelle frekvens og tabellanalyser samt regresjonsanalyser av innkomne data.

For å få data om bruk av beltemotorsyssel og ulykker, sendte Transportøkonomisk institutt ut et digitalt spørreskjema til et utvalg av beltemotorsyssleiere fra Statens vegvesens kjøretøyregister. Av 15 000 som fikk skjemaet, fikk de 4595 svar (svarprosent 30,6 %). På det tidspunktet var det omtrent 85 000 beltemotorsyssleiere i Norge. Det må derfor tas høyde for at det bare er en liten andel eiere som har besvart undersøkelsen, og at man ikke vet med sikkerhet om alle spørsmålene er besvart ærlig.

2.5.2.2 Rapportens funn av risikofaktorer ved kjøring av beltemotorsyssel

TØI stilte respondentene en rekke spørsmål om ulike kjennetegn ved eieren (kjønn, alder mv), ved beltemotorsysselen (type, toppfart, hk mv.) og når det gjaldt kjøring og annen type atferd. Rapporten undersøkte om enkelte kjennetegn forekom hyppigere blant beltemotorsyssleiere som var utsatt for uhell, enn blant eiere som ikke har hatt uhell. TØI gjennomførte deretter regresjonsanalyser hvor man avdekker om risikofaktoren fortsatt er utslagsgivende når man kontrollerer for andre forhold.

Rapporten bruker henholdsvis uhell med beltemotorsyssel mellom 2011–2016, uhell med beltemotorsyssel i 2016 og uhell med personskaade som avhengige variabler. Når det undersøkes om det er enkelte kjennetegn som forekommer oftere blant beltemotorsyssleiere som har hatt uhell, enn blant eiere som ikke har hatt uhell, viser analysen at type beltemotorsyssel har påvirkning på antall uhell. Sammenlignet med arbeidsbeltemotorsyssel, har løssnøbeltemotorsyssel 2,5 ganger så høy sannsynlighet for innblanding i uhell. Når det kontrolleres for motorstyrke og toppfart, blir effekten av beltemotorsysseltype redusert.

Videre har alder en effekt på sannsynligheten for å ha vært innblandet i uhell. Aldersgruppen under 25 år har mer enn tre ganger så høy sannsynlighet for å ha vært innblandet i uhell som aldersgruppen 45–54 år. Alder har signifikant betydning for uhellsinnblanding, også når man kontrollerer for andre forhold.

Regresjonsanalysen viser at hvor villig føreren er til å ta risiko, har signifikant betydning for uhellsinnblanding. Når risikoindeksene som er ment å måle sikkerhetsatferd tas inn, blir effekten av alder redusert. Det viser at det er de yngste som i størst grad står for den mest risikofylte kjøringen med beltemotorsykkel.

Med personskade som avhengig variabel, forsvinner effektene av beltemotorsykkeltipe når det kontrolleres for alder. De yngste er mest utsatt for personskader, og er overrepresentert som eiere av løssnøbeltemotorsykkel. Også med personskade som avhengig variabel, forsvant nesten effekten av alder og beltemotorsykkeltipe når risikoindeksene ble inkludert i regresjonsanalysen.

2.5.2.3 Funnenes relevans for forslaget til regelendring for klasse S

Selv om begrensningen mellom effekt og egenvekt endres fra 0,20 kW/kg til 0,35 kW/kg fra fylte 16 år, vil ikke sjåførene kunne kjøre beltemotorsyklene som har størst sannsynlighet for å havne utfor et uhell. Samtidig viser analysen at det ikke er løssnøbeltemotorsykkelen i seg selv, men hvor fort syklene kan kjøre og særlig eiernes alder og risikovillighet, som forklarer hvorfor løssnøbeltemotorsyklar oftere er innblandet i uhell enn andre beltemotorsykkeltyper.

Eierens alder hadde signifikant betydning for innblanding i uhell over en femårsperiode fra 2011–2016, og et enkelt år (2016), selv når man kontrollerte for andre kjennetegn ved sjåføren og beltemotorsykkelen. Alderen på føreren hadde også signifikant betydning ved personskade med beltemotorsykkel etter å ha kontrollert for andre variabler. Dette betyr at yngre personer har større sannsynlighet for å havne utfor et uhell med og uten personskade med beltemotorsykkel. Rapportens yngste respondenter var «under 25 år». Det er ikke mulig å finne ut hvor mange av disse som var mellom 16 og 18 år.

Videre viser analysen at yngre beltemotorsykkelførere har høyere risikovillighet og tar flere sjanser under kjøringen, enn eldre sjåførere. Det er først og fremst denne atferden som har betydning for sannsynligheten for uhell med eller uten personskade.

Selv om rapporten slår fast at yngre sjåførere oftere er innblandet i uhell med beltemotorsykkel, enn eldre sjåførere, vurderer Statens vegvesen at risikobildet for kjøring av beltemotorsykkel vil forbli stort sett uendret, selv om regelen endres. Endringsforslaget er en mindre justering som gjør at yngre innehavere av førerkort i klasse S får kjøre noe mer kraftsterke beltemotorsyklar enn i dag. Løssnøbeltemotorsyklene som oftest er innblandet i uhell, vil fremdeles være utilgjengelige for sjåførere under 18 år.

2.6 Øvrige momenter

2.6.1 Reelt effekttap fra motor og ned til beltene

Beltene på beltemotorsykkelen er mindre effektivt sammenlignet med en bil eller en motorsykkel. Grunnen til dette er det store effektivitetstapet fra motoren gjennom variator og beltene. En beltemotorsykkel drives fremover ved at motoren driver en variator. Variatoren er koblet sammen med et belte for videre overføring til beltemotorsykkelens drivbelte med kammer (tagger) for fremdrift på snø. Den teoretiske effekten som står oppgitt i vognkortet reflekterer derfor ikke det faktiske antallet hestekrefter. Beltene muliggjør å operere i saktere tempo og med ulik last.

En beltemotorsykkel vil ha et effektivitetstap på ca. 50 % fra motor og til beltet. For beltemotorsyklene som det blir solgt flest av, og som brukes til rekreasjonskjøring som isfiske, kjøring til hytte og løypekjøring er langt mindre effektsterke, enn det vognkortet skulle tilsi. For de mest miljøvennlige og brukervennlige beltemotorsyklene på markedet, yter motoren ca. 65 hk på effektmålingene når de er under middels belastning. I faktiske hestekrefter som settes ned i beltet utgjør dette omtrent 32,5 hk. Ved høy motorbelastning, yter motoren 90 hk, som tilsvarer 45 hk på beltet.

2.6.2 Mangel på beltemotorsykkel klasse 1

I forslaget fra Snøscooterimportørenes Forening er det særlig fremhevet at det er problematisk å skaffe beltemotorsykler som oppfyller kravet om effekt/vektforhold på maksimalt 0,2 kW/kg. Siden Norge er det eneste landet som stiller et slikt krav, produseres det i utgangspunktet ikke beltemotorsykler som er tilpasset dette. Enkelte velger da å bygge om beltemotormotorsyklene slik at de oppfyller kravene. Dette blir imidlertid stadig mer komplisert og kostnadskrevene, ettersom dagens beltemotorsykler er mer moderne og har hatt en stor teknologisk utvikling, og ombygging krever derfor i større grad spesialkompetanse. For å få utstedt nytt vognkort til en ombygd beltemotorsykkel, kreves det også visning av kjøretøyet hos Statens vegvesen. Dette krever en del ressurser både hos Statens vegvesen og innehaver som må frakte kjøretøyet til en trafikkstasjon.

Ved å endre regelen som foreslått vil man unngå utfordringene med å skaffe beltemotorsykler som oppfyller dagens krav og problematikken rundt ombygging av beltemotorsykler.

2.6.3 Miljøvernmessige hensyn

Ved å endre begrensningen mellom effekt og egenvekt til 0,35 kW/kg, vil 16- og 17-åringer kunne kjøre beltemotorsykler som de ikke har anledning til å kjøre i dag. Det må påregnes noe mer kjøring med beltemotorsykler, med de konsekvenser det vil få for natur og miljø med tanke på forurensning og støy.

På den annen side vil en endring av kravet til effekt/vektforhold på maksimalt 0,35 kW/kg innebære at det i større grad er mulig å anskaffe beltemotorsykler som oppfyller dette kravet. Det vil altså ikke være nødvendig å bygge om kjøretøy i like stor grad som det er etter dagens krav, ettersom beltemotorsykler med et effekt/vektforhold på maksimalt 0,35 kW/kg er mer tilgjengelig på markedet. Beltemotorsykler som produseres i dag har som tidligere nevnt gjennomgått en stor teknologisk utvikling. Denne utviklingen har medført en reduksjon av drivstofforbruk med opp mot 50 %, og dermed også redusert miljøbelastningen. En slik tilsvarende effekt vil være vanskelig og svært kostbart å oppnå dersom man må bygge om kjøretøyet for å tilpasse seg dagens norske regelverk.

2.7 Konklusjon

Regelverket for førerrett i klasse S er nasjonalt bestemt, og det er vårt ansvar å sørge for at de reglene som foreslås endret er tilstrekkelig belyst i forkant av innføringen.

Når Statens vegvesen går inn for å endre begrensningen mellom effekt og egenvekt fra 0,20 kW/kg til 0,35 kW/kg, er det fordi vi mener det er trafiksikkerhetsmessig forsvarlig. Trafiksikkerhet vil alltid være det viktigste hensynet ved vurderingen av om en regel skal innføres eller ikke. Sjåføren eller andres behov for førerrett kan aldri få gjennomslag hvis forslaget ikke er trafiksikkerhetsmessig forsvarlig.

Endringen som foreslås er en mindre justering av begrensningen som allerede gjelder for de yngste sjåførene av beltemotorsykel. Det er ikke meningen at begrensningen i regelverket skal fjernes, men justeres slik at sjåfører under 16–18 år vil kunne kjøre beltemotorsykler som hittil har vært utelukket for dem, særlig i forbindelse med arbeid.

Fordi trafiksikkerhetshensynet veier så tungt i våre vurderinger, har det vært viktig å gå grundig igjennom statistikk og forskning som kan si noe om sannsynligheten for ulykker blant yngre sjåfører (16–18 år). Tilgjengelig statistikk viser at sjåfører under 20 år har større sannsynlighet for å utsettes for en dødsulykke med beltemotorsykel, enn eldre sjåfører. Samtidig viser statistikken at ulykkesrisikoen for sjåfører under 20 år fordeler seg nokså jevnt mellom 16–20 åringer.

Tilgjengelig forskning viser at yngre sjåfører (under 25 år) har større sannsynlighet for å havne utfor et uhell med beltemotorsykel. Yngre sjåfører tar større risiko under kjøringen, og det er denne risikoen som gjør at de oftere er utsatt for ulykker med og uten personskade. Forskningen ser på yngre sjåfører under 25 år som én gruppe, og vi kjenner ikke til hvordan ulykkesrisikoen fordeler seg innad i aldersgruppen. Forskningen viser imidlertid at det er løssnøsyklene som er overrepresentert i ulykkesstatistikken, og at beltemotorsyklens toppfart har betydning for ulykkesrisikoen. Med den endringen som foreslås, vil ikke 16- eller 17-åringer kunne føre de mest kraftsterke løssnø-beltemotorsyklene. I lys av dette mener Statens vegvesen at det er forsvarlig å heve vektbegrensningen for de yngste sjåførene.

Den føreropplæringen vi har i Norge i førerkortklasse S er grundig utarbeidet, og skal sørge for at sjåførere i alle aldre har de forutsetningene som skal til for å føre en beltemotorsykel trafiksikkert. Statens vegvesen mener at føreropplæringen vi har i Norge er et viktig argument for at det er forsvarlig å endre begrensningen på forholdet mellom effekt og egenvekt.

Sverige og Finland stiller færre krav til føreropplæringen, og har ingen begrensninger på hvilke beltemotorsykler yngre sjåførere kan kjøre. Tilgjengelig statistikk viser at dette ikke har resultert i et større antall ulykker blant sjåførere i aldersgruppen 16–18 år, enn i Norge.

Effekten av endringen i vektbegrensningen fra 0,20 kW/kg til 0,35 kW/kg blir mindre med tanke på effektivitetstapet fra beltene og ned i motoren. En beltemotorsykel vil ha et effektivitetstap på rundt 50 % fra motor og ned til beltene. Den endringen som foreslås er derfor en mindre endring som vi mener ikke vil utgjøre en vesentlig større risiko for trafikkuhell sammenlignet med dagens regelverk. Statens vegvesen ser imidlertid at foreslåtte endring vil ha en betydelig positiv effekt for sjåførere under 18 år, som vil kunne kjøre beltemotorsykler som hittil har vært utelukket for dem, særlig i forbindelse med arbeid. Endringen vil derimot ha en positiv effekt for sjåførere under 18 år, som vil kunne kjøre beltemotorsykler som hittil har vært utelukket for dem, særlig i forbindelse med arbeid.

2.8 Økonomiske og administrative konsekvenser

For den offentlige forvaltning vil en oppheving av begrensningen i forholdet mellom effekt og egenvekt for beltemotorsykel for 16–17 åringer, først og fremst ha en administrativ betydning i form av at færre beltemotorsykler vil måtte forevises Statens vegvesen i forbindelse med ombygging fra klasse 2 til klasse 1. Dette vil være en ressursbesparelse for Statens vegvesen og for øvrige brukere av etatens tjenester.

For bransjen og brukere i den aktuelle aldersgruppen vil det imidlertid kunne medføre sparte kostnader da det ikke lenger vil være behov for å begrense effekten på beltemotorsykler i Norge. Slik det er i dag blir det ikke produsert modeller for den aktuelle aldersgruppen som er tilpasset et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,20 kW/kg. Den teknologiske utviklingen gjør at det er både krevende og kostbart å begrense effekten på beltemotorsykler til et lovlig nivå for 16 og 17 åringer.

For samfunnet for øvrig antar vi at en regelendring kan ha en positiv effekt med tanke på trafiksikkerhet, da man antar at det vil være enklere for den aktuelle aldersgruppen å få tak i nyere beltemotorsykler som er i bedre stand og dermed også sikrere i bruk. Samtidig kan et økt forhold mellom effekt og egenvekt bidra til at man kommer seg ut av vanskelige situasjoner og minske sannsynligheten for å kjøre seg fast. En beltemotorsykkelpark med flere nyere modeller kan også ha en positiv effekt på miljøet da de nyere modellene regnes for å være mer miljøvennlige i form av redusert drivstoffbruk sammenlignet med eldre modeller.

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

3.1 Innledning

Samferdselsdepartementet har, etter dialog med Forsvarsdepartementet, anmodet Statens vegvesen om å endre forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort (førerkortforskriften) § 1–4. Bakgrunnen for anmodningen er at det eksisterende regelverket per dags dato ikke gir anledning å benytte militært utstedte tillatelser eller førerkort til å kjøre i Norge under militærtjeneste. Dette er i strid med våre folkerettslige forpliktelser etter NATOs troppestatusavtale (NATO SOFA). Forsvarsdepartementet med underliggende etater blir derfor møtt med problemstillinger tilknyttet besøkende styrkers adgang til å føre tyngre kjøretøy under blant annet militærøvelser i Norge. Personellet det er tale om har bare et militært utstedt førerkort eller tillatelse for den aktuelle klassen.

3.2 Gjeldende rett

Det følger av førerkortforskriften § 1–4 at:

Utenlandske statsborgere tilknyttet diplomatisk eller konsulær stasjon i Norge og utenlandske statsborgere tilknyttet NATO eller Partnerskap for Fred kan med gyldig førerkort føre norsk- eller utenlandsregistrert kjøretøy som førerkortet gjelder for i den tid de tjenestegjør her. Tilsvarende gjelder for ektefelle, barn eller andre husstandsmedlemmer til forannevnte personer.

Utenlandske statsborgere tilknyttet NATO eller Partnerskap for Fred kan per dags dato altså føre kjøretøy her i Norge når de tjenestegjør her, dersom de har gyldig utenlandsk førerkort og gyldige aktuelle klasser. Bestemmelsen gir ikke adgang til førerrett i Norge i de tilfeller hvor vedkommende har et militært utstedt førerkort eller tillatelse i den aktuelle klasse.

Norge er gjennom *Avtale mellom partene i Traktat for det nordatlantiske område om status for deres styrker* (NATO SOFA) artikkel IV forpliktet til enten:

(a) godta som gyldig uten kjøreprøve og gebyr førerkort eller –tillatelse eller militært førerkort utstedt av senderstaten eller en politisk underavdeling av denne til et medlem av en styrke eller et sivilt element, eller

(b) selv utstede førerkort eller –tillatelse til ethvert medlem av en styrke eller et sivilt element som innehar førerkort eller –tillatelse eller militært førerkort utstedt av senderstaten eller en politisk underavdeling av denne, og uten å kreve kjøreprøve.

Dagens norske regelverk åpner ikke for bruk av utenlandsk militært utstedt førerkort eller –tillatelse, eller for å utstede førerkort eller –tillatelse til alle medlemmer i en styrke som har førerkort, –tillatelse eller militært førerkort fra senderstaten. Norsk rett er således i strid med våre folkerettslige forpliktelser.

3.3 Forslag til endring

Avtale mellom partene i Traktat for det nordatlantiske område om status for deres styrker (NATO SOFA) artikkel IV gir to alternative måter forpliktelsen kan oppfylles på.

Forsvarsdepartementet og Statens vegvesen vurderer det mest hensiktsmessig å endre førerkortforskriften slik at det samsvarer med bokstav a, som er å godta førerkort eller – tillatelse eller militært førerkort utstedt av senderstaten. Bakgrunnen for vurderingen er hensyn til effektivitet, prosessøkonomiske forhold og inntrykket av Norge i NATO som en attraktiv vertsnaasjon.

Norge mottar besøkende styrker på en rekke ulike steder, til ulike driftsenheter underliggende Forsvaret, og på forskjellige oppdrag. Å plassere ansvaret for utstedelse av bevisene nasjonalt, kan medføre utfordringer da de besøkende styrker kommer fra ulike land med ulike kulturer og praksiser.

Valget av en regulering i tråd med bokstav a, vil sikre en imøtekommelse av våre folkerettslige forpliktelser uten at Norge må stå for produksjon og utstedelse av førerkort eller førertillatelser for enhver innehaver av et militært førerbevis eller kjøretillatelse i en besøkende styrke.

Det foreslås derfor at det inntas et nytt annet ledd i førerkortforskriften § 1–4 som gir adgang for utenlandske statsborgere tilknyttet NATO eller Partnerskap for Fred (PFP) til å ha førerrett i den tid de tjenestegjør her, dersom de har kjøretillatelse eller militært førerbevis utstedt av sendestatens myndigheter. Førerretten skal bare gjelde ved utførelse av tjenesteplikter.

Forslagets annet punktum om at førerretten bare gjelder ved «utførelse av tjenesteplikter», er en henvisning til «performance of his official duties» som følger som et vilkår for flere av bestemmelsene i avtalen. Begrepet og innholdet er anerkjent og har langvarig praksis innad i NATO. Setningen er inntatt for å synliggjøre at besøkende styrker ikke har rett til å benytte seg av kjøretøyer de ikke har et ordinært nasjonalt førerkort til, til personlige eller private ærender.

Ettersom førerretten bare skal gjelde ved utførelsen av tjenesteplikter, vil § 1–4 annet ledd først og fremst være aktuell under militære øvelser. Slike øvelser gjennomføres i stor grad over korte tidsperioder og på områder med begrenset trafikk.

I Norge har vi særregler for førerrett for Forsvaret og Sivilforsvaret i førerkortforskriften § 12–3. I bestemmelsens annet ledd gis det adgang til å føre klasse S, BE og alle tunge klasser ved utførelse av tjenesteplikter for Forsvaret, selv om føreren ikke har førerkort i den aktuelle klassen. Det stilles imidlertid krav om at fører må ha førerkort klasse B og Forsvarets førerbevis, samt at helsekravene for den aktuelle klasse er oppfylt. Forsvaret har ansvaret for at det bare brukes kvalifiserte førere som har fått opplæring i bruk og stell av vedkommende kjøretøy etter godkjent program. Flere av de andre medlemslandene i NATO og Partnerskap for Fred har tilsvarende nasjonale bestemmelser, og det er behov for at disse militære førerbevisene også kan benyttes ved tjenesteutførelse i Norge. Det forutsettes at

senderstaten har tilsvarende krav til forsvarlig opplæring som i Norge, og at førere som benytter seg av unntaket har tilstrekkelig trafikal kompetanse.

Endringsforslaget hindrer ikke politiet eller andre bemyndigede organer å nekte besøkende styrker å føre de ønskede kjøretøyene, dersom føreren av kjøretøyet ikke kan fremvise de riktige dokumentene.

3.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Statens vegvesen kan ikke se at forslaget vil innebære noen negative økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for Statens vegvesen eller andre.

4 Avsluttende del

4.1 Forslag til endringsforskrift og ikrafttredelse

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

Endringene foreslås å tre i kraft fra 1. januar 2025.

4.2 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **5. desember 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **24/258647** dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

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