



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften)

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
17. desember 2024
Vår ref. 24/325883

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn.....	3
3	Forslag til endringsforskrift med begrunnelser	3
	3.1 Krav til elev under øvingskjøring § 2-1 tredje ledd bokstav c	3
	3.2 Spesielle krav for øvingskjøring – § 2-4 tredje ledd.....	4
	3.3 Krav til øvingskjøretøy § 3-2 første ledd	5
	3.4 Krav til øvingskjøretøy – § 3-2 andre ledd	5
	3.5 Tilleggskrav til lærevogn – klassene B, B kode 96 og BE § 4-4 bokstav b	6
	3.6 Spesielle krav til trafikklærer – tunge klasser og klasse T – § 6-8	6
	3.7 Innmelding av gjennomført obligatorisk opplæring – § 7-6 tredje ledd	8
	3.8 Personer som er unntatt fra kravet om trafikalt grunnkurs – § 8-2 første ledd bokstav d.....	8
	3.9 Personer som er unntatt fra kravet om trafikalt grunnkurs – § 8-2 andre ledd	9
	3.10 Kurs i ulykkesberedskap– klassene C1, C, D1 og D – § 25-1	9
	3.11 Førerprøve med automatgiret kjøretøy og utvidelse til ordinær førerett – § 29-8 sjette ledd	11
	3.12 Førerprøve klasse B – § 30-2 tredje og fjerde ledd	12
	3.13 Øvrige endringer	13
4	Økonomiske og administrative konsekvenser	13
5	Høringsfrist.....	14

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til forskrift om endring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften).

Forslag til endringsforskriften følger som vedlegg 2.

2 Bakgrunn

Vi foreslår å endre trafikkopplæringsforskriften nå fordi vi har sett et behov for å foreta enkelte tilpasninger på bakgrunn av endringer i trafikkopplæringsforskriften som har blitt gjennomført sommeren og høsten 2024. I tillegg er det foreslått en modernisering og tydeliggjøring av bestemmelser om kjøretøy til øvingskjøring og praktisk prøve i klasse B. Det er også foreslått tilføyelse av to ledd i § 6–8 som stiller krav til undervisningspersonell i klasse BE som en følge av at forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere (trafikklærerforskriften) trer i kraft 1. januar 2025.

3 Forslag til endringsforskrift med begrunnelser

3.1 Krav til elev under øvingskjøring § 2–1 tredje ledd bokstav c

3.1.1. Gjeldende rett

Det følger av § 2–1 tredje ledd bokstav c:

c. personer som har eller har hatt førerrett som anerkjennes for kjøring i Norge etter forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. kapittel 8, 9 og 10. Fritaket fra trafikalt grunnkurs gjelder selv om vedkommende ikke oppfyller alderskravet i førerkortforskriftens kapittel 8, 9 eller 10, jf. kapittel 3.

3.1.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

c. personer som har eller har hatt førerrett som anerkjennes for *innbytte* i Norge etter førerkortforskriften kapittel 10. Fritaket fra trafikalt grunnkurs gjelder selv om vedkommende ikke oppfyller alderskravet i førerkortforskriftens kapittel 8, 9 eller 10, jf. kapittel 3.

Kravet om anerkjent førerrett har aldri vært ment å omfatte førerrett fra tredjeland som vi ikke har innbytteavtale med. På bakgrunn av dette, foreslås det en presisering av hva som regnes som førerrett som anerkjennes i denne bestemmelsen.

Bestemmelsen er ment å omfatte førerrett ervervet i annen EØS-stat eller førerrett fra annen stat som gir grunnlag for å utstede norsk førerkort etter førerkortforskriften kapittel 10. Vi foreslår derfor at kun henvisningen til kapittel 10 står igjen, mens henvisningen til kapittel 8 og 9 fjernes da det kun er personer som får innvilget innbytte av sitt utenlandske førerkort

som er ment å omfattes av unntaket. Lignende justering ble gjort i § 3-1 i juni 2024. Forskriftsendringen vil skape bedre harmoni mellom vegtrafikkloven, førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.

3.2 Spesielle krav for øvingskjøring – § 2-4 tredje ledd

3.2.1 Gjeldende rett

Det følger av § 2-4 tredje ledd:

Eleven og ledsageren under øvingskjøring i klassene A1, A2, A, AM 146 og S skal være iført refleksvest som bakover viser bokstaven L. Eleven og læreren under øvingskjøring mot vederlag i klassene A1, A2, A, AM 146 og S skal være iført refleksvest som bakover viser ordet SKOLE. Kravene om refleksvest gjelder også dersom det til opplæring i klasse AM 147 benyttes tre- eller firehjuls moped med styre og betjeningsanordninger som for en motorsykkel.

3.2.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Eleven og ledsageren under øvingskjøring i klassene A1, A2, A, AM 146 og S skal være iført refleksvest som *viser en rød bokstav L på hvit bakgrunn godt synlig for bakenforkjørende*. Eleven og læreren under øvingskjøring mot vederlag i klassene A1, A2, A, AM 146 og S skal være iført refleksvest som viser ordet SKOLE *eller SKULE godt synlig for bakenforkjørende*. Kravene om refleksvest gjelder også dersom det til opplæring i klasse AM 147 benyttes tre- eller firehjuls moped med styre og betjeningsanordninger som for en motorsykkel.

Det ble gjort en lik tilføyelse i trafikkopplæringsforskriften § 4-2 andre ledd ved forskriftsendringen i juni 2024 for skoleskilt. Krav om skoleskilt gjelder ikke for motorsykler, jf. trafikkopplæringsforskriften § 4-2 andre ledd tredje setning. Istedenfor gjelder krav om refleksvest, jf. trafikkopplæringsforskriften § 2-4 tredje ledd første setning. Det følger av språklova § 4 at bokmål og nynorsk er likeverdige språk. Det er derfor naturlig, både i lys av språkloven § 4 og den tidligere endringen i forskriften § 4-2, å legge til nynorsk som alternativ målform å bruke på refleksvest for øvingskjøring på MC. Vi presiserer også at SKOLE/SKULE skal være godt synlig for bakenforkjørende, slik at dette blir tatt hensyn til hvis det for eksempel er montert toppkoffert eller annet utstyr på motorsykkelen som hindrer synligheten. En presisering gjøres også med tanke på at det nå kreves rød bokstav L på hvit bakgrunn. Vi ser det som hensiktsmessig at merkingen er tydelig og med stor grad av likhet mellom klassene.

3.3 Krav til øvingskjøretøy § 3-2 første ledd

3.3.1 Gjeldende rett

Det følger av § 3-2 første ledd:

Kjøretøyet skal tilhøre den aktuelle førerkortklassen. Ved øvingskjøring i klasse S kan eleven bruke beltemotorsyssel klasse 2 selv om eleven kun kan få førerrett begrenset til beltemotorsyssel klasse 1. Ved øvingskjøring på veg i klasse T skal kjøretøyet være jord- og skogbrukstraktor med tillatt totalvekt over 3000 kg og med to sitteplasser.

3.3.2 Forslag til endret forskriftstekst og begrunnelse

Kjøretøyet skal tilhøre den aktuelle førerkortklassen. Ved øvingskjøring i klasse S kan eleven bruke beltemotorsyssel klasse 2 selv om eleven kun kan få førerrett begrenset til beltemotorsyssel klasse 1. Ved øvingskjøring på veg i klasse T skal kjøretøyet ha to sitteplasser.

Intensjonen med forskriftsendringen som ble gjort i juni 2024 knyttet til øvingskjøring med traktor, var i hovedsak å regulere øvingskjøretøy som brukes til opplæring mot vederlag, og kjøretøy til førerprøven. Den norske føreropplæringsmodellen oppfordrer til privat øvingskjøring som en viktig del av opplæringen. Vi ønsker derfor at § 3-2 endres, slik at privat øvingskjøring igjen blir mulig med ATV/UTV.

3.4 Krav til øvingskjøretøy – § 3-2 andre ledd

3.4.1 Gjeldende rett

Det følger av § 3-2 andre ledd:

Øvingskjøretøy for klasse B skal ha ekstra speil som gir ledsageren tilstrekkelig utsyn bakover. Videre skal kjøretøyet være merket med skilt som bakover viser en rød bokstav L på hvit bakgrunn. Skiltet skal være godt synlig for bakenforkjørende. Skiltet skal fjernes når kjøretøyet benyttes til annet enn øvingskjøring.

3.4.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Øvingskjøretøy for klasse B skal ha ett ekstra speil eller en skjerm som gir ledsageren tilstrekkelig utsyn bakover. Videre skal kjøretøyet være merket med skilt som bakover viser en rød bokstav L på hvit bakgrunn. Skiltet skal være godt synlig for bakenforkjørende. Skiltet skal fjernes når kjøretøyet benyttes til annet enn øvingskjøring.

Med tanke på den teknologiske utviklingen, har det den sisten tiden kommet kjøretøy med innvendig speil som er erstattet med en skjerm og et kamera. Skjermen er montert på samme plass som det innvendige speilet normalt ville vært. Det er enkelte kjøretøy med denne teknologien som ikke har bakrute. Dette gir utfordringer med forskriftsteksten slik den fremstår nå.

Denne type teknologi vil i mange tilfeller kunne gi tilstrekkelig utsyn bakover for ledsager, men vil etter dagens bestemmelse ikke oppfylle kravet da det ikke er noen hensikt i å montere et ekstra speil i en bil uten bakrute. Endringen er tenkt å ta hensyn til dette.

Det viktigste med denne bestemmelsen er at intensjonen bak bestemmelsen oppfylles, slik at ledsager har reell sikt bakover og kan ta sitt ansvar som ansvarlig fører under øvingskjøring.

3.5 Tilleggskrav til lærevogn – klassene B, B kode 96 og BE § 4–4 bokstav b

3.5.1 Gjeldende rett

Det følger av § 4–4 bokstav b:

b. ett ekstra innvendig speil som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,

3.5.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

b. ett ekstra innvendig speil *eller en skjerm* som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,

Se også begrunnelsen til § 3–2 andre ledd. Denne type teknologi vil i mange tilfeller kunne gi tilstrekkelig utsyn bakover for trafikklærer, men vil etter dagens bestemmelse ikke oppfylle kravet da det ikke er noen hensikt i å montere et ekstra speil i en bil uten bakrute. Endringen er tenkt å ta hensyn til dette.

I de tilfeller hvor en bil er utstyrt med et slikt system, vil det kunne godkjennes forutsatt at den innvendige skjermen gir tilstrekkelig utsyn bakover både for elev og trafikklærer.

3.6 Spesielle krav til trafikklærer – tunge klasser og klasse T – § 6–8

3.6.1 Gjeldende rett

I § 6–8 foreslås det å ta inn nytt tredje og fjerde ledd som omhandler spesielle krav til trafikklærer i klasse BE. Bestemmelsen slik den står i dag har kun to ledd. Det vil ikke gjøres materielle endringer i eksisterende ledd første og annet ledd i § 6–8, men en tilføyelse i form av to ledd for krav til trafikklærer i klasse BE. I tillegg foreslås det å tilføye BE i paragrafoverskriften for at den skal være beskrivende for hele bestemmelsens innhold.

3.6.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Forslag til endret paragrafoverskrift:

§ 6–8. Spesielle krav til trafikklærer – tunge klasser, klasse T og klasse BE

Forslag til nytt tredje og fjerde ledd i § 6–8:

For godkjenning som trafikklærer klasse BE kreves godkjenning som trafikklærer jf. § 6–2, og spesialutdanning fra Nord universitet eller tilsvarende utdanning godkjent av Statens vegvesen.

Trafikklærer som er godkjent i klasse BE før 15. mars 2025, må kun gjennomføre etterutdanning i henhold til trafikklærerforskriften for å oppfylle vilkårene om spesialutdanning i første ledd. Lærer som ikke har gjennomført kurs i sikring av last jf. § 6–10, må likevel gjennomføre dette før regodkjenning gis.

Når den nye forskriften for etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere (trafikklærerforskriften) trer i kraft 1. januar 2025, vil det bli innført krav om etterutdanning av trafikklærere som underviser i klasse BE. På bakgrunn av trafikklærerforskriften, foreslår vi nå å innføre krav om spesialutdanning for trafikklærere som vil utvide kompetansen sin til også å undervise i klasse BE.

Bakgrunnen for dette er at vi ser det som viktig at undervisningen i klasse BE er godt faglig forankret, og at dette understrekes gjennom å innføre en spesialutdanning i denne klassen.

Statens vegvesen erfarer at det er stor grad av variasjon i gjennomføring av undervisning, samt bruken av læreplanen i klasse BE.

BE er en klasse med stort omfang, og det gjennomføres mellom 15000 og 20000 førerprøver i klassen hvert år. Det er snakk om en bil- og tilhengerkombinasjon med vesentlig mer vekt enn i klasse B, noe som også stiller høyere krav til den enkelte fører. Den siste tiden har det også blitt innført regler som gjør det lovlig med høyere hastighet for mange typer tilhengere, og i et trafikksikkerhetsperspektiv ser vi dette som viktige grunner til kompetanseheving innen klasse BE.

Dersom forslaget innføres, vil det medføre at lærerne som allerede har godkjenning for å drive undervisning i klasse BE må gjennomgå etterutdanning og regodkjennes for fortsatt å kunne ha godkjenningen. Nye lærere som ønsker å drive opplæring i klasse BE, må gjennomføre spesialutdanning, og deretter etterutdanning etter et gitt antall år i henhold til trafikklærerforskriften.

Kompetanse er et viktig grunnlag for å drive god opplæring, og vi ser denne ordningen som et ledd i å øke både kompetanse og anseelse hos trafikklærere i klasse BE.

3.7 Innmelding av gjennomført obligatorisk opplæring – § 7–6 tredje ledd

3.7.1 Gjeldende rett

Det følger av § 7–6 tredje ledd:

Ved innmelding av trinnvurdering i Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret) skal læreren gi en vurdering av om eleven har et godt grunnlag for å gå videre med opplæring i neste trinn, eller om eleven rådes til å fortsette opplæringen i det aktuelle trinnet for å komme på riktig nivå.

3.7.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Ved innmelding av trinnvurdering i Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret) skal læreren gi en *tilråding* av om eleven har et godt grunnlag for å gå videre med opplæring i neste trinn, eller om eleven rådes til å fortsette opplæringen i det aktuelle trinnet for å komme på riktig nivå.

I høringsoppsummeringen til trafikkopplæringsforskriften fra juni 2024 ble det konkludert med at i bestemmelsens tredje ledd skulle ordet «vurdering» byttes ut med «tilråding». Ved en inkurie ble ikke endringen gjennomført i endringsforskrift som trådte i kraft 1. november 2024 og den tas derfor med på nytt igjen nå for å rette opp i dette. Se høringsoppsummeringen¹ for videre begrunnelse.

3.8 Personer som er unntatt fra kravet om trafikalt grunnkurs – § 8–2 første ledd bokstav d

3.8.1 Gjeldende rett

Det følger av § 8–2 bokstav d:

d. personer som har eller har hatt førerrett som anerkjennes for kjøring i Norge etter forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. kapittel 8, 9 og 10.

3.8.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

d. personer som har eller har hatt førerrett som anerkjennes for *innbytte* i Norge etter *førerkortforskriften kapittel 10*.

Begrunnelsen her er den samme som for den foreslåtte endringen i § 2–1 tredje ledd bokstav c. Kravet om anerkjent førerrett har aldri vært ment å omfatte førerrett fra tredjeland som vi ikke har innbytteavtale med. På bakgrunn av dette, foreslås det en presisering av hva som regnes som førerrett som anerkjennes i denne bestemmelsen.

¹ [Endringer i trafikkopplæringsforskriften | Statens vegvesen.](#)

Bestemmelsen er ment å omfatte førerrett ervervet i annen EØS-stat eller førerrett fra annen stat som gir grunnlag for å utstede norsk førerkort etter førerkortforskriften kapittel 10. Vi foreslår derfor at kun henvisningen til kapittel 10 står igjen, mens henvisningen til kapittel 8 og 9 fjernes da det kun er personer som får innvilget innbytte av sitt utenlandske førerkort som er ment å omfattes av unntaket. Lignende justering ble gjort i § 3-1 i juni 2024. Forskriftsendringen vil skape bedre harmoni mellom vegtrafikkloven, førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.

3.9 Personer som er unntatt fra kravet om trafikalt grunnkurs – § 8-2 andre ledd

3.9.1 Gjeldende rett

Det følger av § 8-2 andre ledd:

Personer som er unntatt etter første ledd bokstav b) på grunn av førerrett i klasse AM 146, S eller T og personer som er unntatt etter første ledd bokstavene c) og d) skal likevel ha opplæring i kjøring i mørket og undervisning om plikter ved trafikkuhell og førstehjelp.

3.9.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Personer som er unntatt etter første ledd bokstav b., på grunn av førerrett i klasse AM 146, S eller T og personer som er unntatt etter første ledd *bokstav c.*, skal likevel ha opplæring i kjøring i mørket og undervisning om plikter ved trafikkuhell og førstehjelp.

Forslag om å fjerne bokstav d fra andre ledd, må sees i sammenheng med at det foreslås i § 2-1 tredje ledd bokstav c og § 8-2 første ledd å kun vise til kapittel 10 i førerkortforskriften. Det stilles ikke krav til opplæring for land som er nevnt i kapittel 10. I og med at andre ledd omhandler krav til opplæring, vil det derfor ikke bli riktig å vise til bokstav d, dersom § 8-2 første ledd endres. Krav om opplæring vil da ende opp med å vise til en gruppe av personer som det etter førerkortforskriften kapittel 10 ikke stilles krav om opplæring til. Vi ønsker på bakgrunn av dette å foreta endringen. I likhet med endringen i første ledd, vil også denne endringen bidra til harmonisering av regelverket.

3.10 Kurs i ulykkesberedskap– klassene C1, C, D1 og D – § 25-1

3.10.1 Gjeldende rett

Det følger av § 25-1:

Kurs i ulykkesberedskap er på 9 undervisningstimer, og skal dekke temaene skadestedsledelse, livreddende førstehjelp, opptreden ved brann og røykutvikling, og psykisk krisehjelp.

Kurset kan gjennomføres med inntil 16 elever.

Personer som har, eller har hatt, en førerrett i en tung klasse som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset.

Personer som har fagbrev som ambulansefagarbeider eller bachelor i paramedisin, og kan vise til utdanning, opplæring eller erfaring i branntekniske tema som nevnt i § 25-2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset.

Personer med fagbrev innen brann og redning som kan vise til utdanning, opplæring eller erfaring på medisinske tema som nevnt i § 25-2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset.

Personer som har fullført utdanning fra Statens Politiskole eller Politihøyskolen, og kan vise til kurs, opplæring eller erfaring innenfor temaene som nevnt i § 25-2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset.

3.10.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Kurs i ulykkesberedskap er på 9 undervisningstimer, og skal dekke temaene skadestedsledelse, livreddende førstehjelp, opptreden ved brann og røykutvikling, og psykisk krisehjelp.

Kurset kan gjennomføres med inntil 16 elever.

Personer som har, eller har hatt, en førerett i en tung klasse som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset.

Da forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften ble sendt på høring i mai 2023, begrunnet Statens vegvesen forslaget med at siden det hadde blitt gitt dispensasjon fra krav om kurs i ulykkesberedskap for enkelte yrkesgrupper, var det ønskelig å innføre generelle fritak for disse.

Det var flere årsaker til dette, men i all hovedsak ble det framholdt at generelle unntak ville medføre mer likebehandling da vi kunne unngå å bruke dispensasjonsbestemmelsen og foreta konkrete, skjønsmessige vurderinger. Endringene skulle også være ressursbesparende for Statens vegvesen. Det ble derfor inntatt tre nye ledd i bestemmelsen (fjerde til sjette ledd) som skulle gi fritak fra kurset for enkelte yrkesgrupper etter en dokumentert søknad.

Etter at regelverket trådte i kraft i juni 2024, ser vi imidlertid at endringene ikke har fått den virkningen vi hadde sett for oss. For det første har endringene medført økt saksbehandling for Statens vegvesen. Endringene har heller ikke medført mer likebehandling. Vi opplever at det fortsatt er svært krevende å gjennomgå og ta stilling til dokumentasjon som søker legger ved søknaden om fritak/unntak, og det er fortsatt utfordrende å kunne konkludere med at søkers kompetanse er i tråd med forskriftskravene. Vi finner etter dette grunn til å endre bestemmelsen på nytt.

Statens vegvesen foreslår å oppheve fjerde til sjette ledd. Det vil da ikke lengre være mulig å få fritak fra kurset så lenge vedkommende ikke har eller har hatt en førerett i en tung klasse som egen førerkortklasse på førerkortet, jf. § 25-1 tredje ledd. Ved å oppheve disse leddene

sikrer vi at alle fra nå av gjennomfører kurs i ulykkesberedskap ved førstegangserverv av tyngre førerkortklasse.

Den norske trafikkopplæringsmodellen skiller seg fra øvrige lands opplæring idet det aller meste er obligatorisk opplæring, og at opplæringen skal gjennomføres hos godkjente trafikkskoler eller andre godkjente institusjoner, jf. trafikkopplæringsforskriften § 4-1. Vi ser at fritakene som gis etter både tidligere og dagens regelverk, uthuler bakgrunnen for kravet til opplæring i kurs i ulykkesberedskap. Statens vegvesen ser ingen grunn til at et så viktig kurs, særlig sett i lys av et trafiksikkerhetsperspektiv, ikke skal følge det samme prinsippet.

Dersom vi gjennomfører disse endringen vil vi sikre at alle som får fritak fra kurset, jf. bestemmelsens tredje ledd, oppfyller kravet til 100 % fysisk oppmøte, har samme opplæring og får samme kompetanse. I tillegg vil kompetansen være i tråd med forskriftskravet.

Vi sikrer også at kurset gjennomføres i tråd med trafikkopplæringsforskriften § 6-9. Ved å fjerne generelle fritak, vil vi også sikre likebehandling. Dette vil også være ressursbesparende for Statens vegvesen ved at vi ikke skal foreta konkrete vurderinger.

Som vi skrev i høringsoppsummeringen i juni 2024, er kurs i ulykkesberedskap et kompetansegivende kurs som gjelder for alle tunge klasser. Det betyr at ved utvidelse av førerett fra eksempelvis klasse C1 til C er det ikke nødvendig å ta kurset på nytt. Et fritak fra kurset medfører derfor at en person som skal kjøre en litt tyngre personbil kan utvide føreretten til de aller tyngste klassene, for eksempel førerett for vogntog på flere tonn, uten å måtte gjennomføre kurset på nytt. Det er en svært uheldig konsekvens av både tidligere og dagens regelverk.

Det er viktig for Statens vegvesen at en tungbilfører kan betraktes som en ressursperson i forbindelse med en ulykke. Vi ønsker derfor at alle problemstillinger blir belyst ut fra et tungbilperspektiv. Dette vil kurset medvirke til.

Dersom forslaget innføres, vil regelverket være i tråd med det som hele tiden har vært Statens vegvesens intensjon, men som ikke fikk den virkningen det skulle ved innføring av bestemmelsen i regelverket i juni 2024.

3.11 Førerprøve med automatgiret kjøretøy og utvidelse til ordinær førerett – § 29-8 sjette ledd

3.11.1 Gjeldende rett

Det følger av § 29-8 sjette ledd:

Kontroll før kjøring og kjøring i trafikk skal alltid inngå i prøven. Prøvestrekningen skal legges slik at kandidaten får mulighet til å vise at vedkommende behersker å kjøre

sikkert, effektivt, økonomisk og miljøvennlig med manuelt gir og som hovedregel etter et standardisert ruteopplegg, jf. § 29–6.

3.11.2 Forslag til endret forskriftstekst med begrunnelse

Kontroll før kjøring, *sikkerhetskontroll* og kjøring i trafikk skal alltid inngå i prøven. Prøvestrekningen skal legges slik at kandidaten får mulighet til å vise at vedkommende behersker å kjøre sikkert, effektivt, økonomisk og miljøvennlig med manuelt gir og som hovedregel etter et standardisert ruteopplegg, jf. § 29–6.

Nytt sjettede ledd ble tilføyd i § 29–8 ved endringsforskriften som trådte i kraft 1. november 2024. Det følger av førerkortdirektivet Vedlegg II, romertall I om minstekrav til førerprøven i bokstav B underpunkt 7.1.4, at den praktiske prøven innebærer sikkerhetskontroll. Ordet sikkerhetskontroll er foreslått tatt inn i bestemmelsen da det følger som minstekrav i direktivet og ikke fremgår av bestemmelsen i dag. Det er derfor ønskelig at det tas inn nå.

3.12 Førerprøve klasse B – § 30–2 tredje og fjerde ledd

3.12.1 Gjeldende rett

Det følger av § 30–2 tredje ledd og fjerde ledd:

Kjøretøy til førerprøve for klasse B skal ha følgende tilleggsutstyr:

- a. dobbelt sett betjeningsinnretning for kopling, brems og gass,*
- b. ett ekstra innvendig speil og utvendige speil som gir sensoren tilstrekkelig utsyn bakover på begge sider,*
- c. ekstra speil som gir sensoren mulighet til å observere kandidaten og*
- d. lys over pedalene på førersiden.*

Kjøretøy med automatisk gir eller annen kraftoverføring som innebærer at føreren ikke kan påvirke utvekslingsforholdet mellom framdriftskilde og drivhjul, skal ha en pedal eller annen anordning som kopler ut kjøretøyets framdrift.

3.12.2 Forslag til endret forskriftstekst til tredje ledd med begrunnelse

b. ett ekstra innvendig speil *eller en skjerm*, og utvendige speil *eller skjerm* som gir sensoren tilstrekkelig utsyn bakover og på begge sider.

Se begrunnelsen til § 4–4 bokstav b. Den samme utfordringen gjelder for godkjenning av bil til bruk ved førerprøve, og de samme hensynene må tas. Hensikten med bestemmelsen er å sørge for at sensor har tilstrekkelig utsyn for å kunne gjøre gode vurderinger av kandidaten på en førerprøve.

Det er viktig å understreke at endringen ikke medfører store praktiske endringer for de aller fleste biler, men at det åpner for muligheten for ny teknologi som enkelte kjøretøy er utstyrt og godkjent med.

3.12.3 Forslag til endret forskriftstekst til fjerde ledd med begrunnelse

Kjøretøy som ikke har manuelt gir, skal ha pedallet på ledsagersiden som kopler ut kjøretøyets fremdrift.

Intensjonen med bestemmelsen er at sensor skal kunne stanse kjøretøyet selv om kandidaten har fullt gasspådrag. I de fleste tilfeller vil det være montert et pedallet, hvor bremsen elektronisk overstyrer gassen slik at man får stanset kjøretøyet effektivt. Dette testes ved godkjenning av kjøretøyet til bruk ved førerprøve. Hvis bilen ikke er utstyrt slik at gassen elektronisk kuttes ved bremseimpuls, kan det for eksempel finnes løsninger med en ekstra pedal som hindrer gasspådrag som kan betjenes fra ledsagersiden.

Andre løsninger som f.eks. at sensor må sette kjøretøyet i nøytral, skal ikke godkjennes. Slike løsninger vil være såpass ulike fra kjøretøy til kjøretøy, at det vil kunne gå ut over sensor og kandidat sin sikkerhet, da de vil kunne være vanskelig å betjene.

3.13 Øvrige endringer

I følgende bestemmelser foreslås det at henvisningen «forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.» endres til «førerkortforskriften»:

§ 1–2 andre ledd, § 2–1 første ledd, § 6–2 første ledd bokstav b, § 29–2 tredje, femte og sjette ledd, § 29–3 og § 31–4 tredje ledd.

3.13.1 Begrunnelse

Vi foreslår å endre fra offisiell tittel til offisiell kortittel i overnevnte bestemmelser. Dette ønsker vi fordi det vil bli lettere å lese bestemmelsene og at det allerede er flere bestemmelser i trafikopplæringsforskriften som i dag referer til «førerkortforskriften». Det foretas ikke materielle endringer i bestemmelsene.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Vi ser ikke for oss at de foreslåtte endringene i denne høringen vil medføre mange økonomiske eller administrative konsekvenser i og med at det stort sett dreier seg om justeringer og oppdatering av eksisterende bestemmelser.

Imidlertid er det to av bestemmelsene som nok kan medføre både økonomiske og administrative konsekvenser. Dette er § 25–1 om kurs i ulykkesberedskap og krav til spesialutdanning BE som foreslås tatt inn i § 6–8.

Når det gjelder § 25–1 så vil en opphevelse av fjerde til sjette ledd kunne medføre økonomiske konsekvenser for personer som ikke lengre får mulighet til å søke om fritak fra kurset på bakgrunn av bestemmelsen. Det kan også tenkes at det vil foreligge administrative konsekvenser knyttet til organisering av lærlingeløpet.

Ved å innføre bestemmelsen om spesielle krav til undervisningspersonell for BE vil dette medføre en økonomisk utgift i form av kursavgift og eventuelle reisekostnader til kursstedet samt at det må settes av tid til å gjennomføre kurset.

I tillegg kan det tenkes at det med endringen i bestemmelsen om ATV/UTV vil kunne bli mer attraktivt å kjøpe denne typen kjøretøy.

For Statens vegvesen antar vi at endringene ikke vil medføre økonomiske eller administrative kostnader.

5 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **7. februar 2025**. 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 24/325883 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