



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring av forslag til endringer av

- 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  
22. juni 2017

## Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag .....	4
2	Bakgrunnen for forslaget og behovet for endringer.....	4
3	Gjeldende rett og praksis .....	6
3.1	Innledning .....	6
3.2	Erverv av førerrett (førerkort).....	6
3.3	Føreropplæring og øvingskjøring .....	7
3.3.1	Føreropplæring .....	7
3.3.2	Øvingskjøring .....	7
3.4	Kravene til førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B .....	7
3.4.1	Kravene til førerprøvevogn klasse B .....	7
3.4.2	Kravene til lærevogn klasse B.....	8
3.4.3	Godkjenning og registrering av førerprøvevogn klasse B, lærevogn klasse B, og kjøretøy som kun godkjennes med dobbelt pedasett .....	8
3.5	Annet relevant regelverk.....	9
3.5.1	Forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy.....	9
3.5.2	Yrkestransportforskriften .....	9
4	Utenlandsk rett .....	10
4.1	Innledning .....	10
4.2	Sverige.....	10
4.3	Danmark.....	10
4.4	Finland .....	11
5	Forslaget til endringer .....	11
5.1	Generelt om forslaget til endringene .....	11
5.2	Kommentarer til endringene i trafikkopplæringsforskriften .....	13
5.2.1	Generelt .....	13
5.2.2	Dokumentasjonskrav ved godkjenning av førerprøvevogn klasse B.....	13
5.2.3	Dokumentasjonskrav ved godkjenning av lærevogn klasse B .....	14
5.2.4	Unntak ved driftsavbrudd som følge av skade eller reparasjon .....	14
5.2.5	Ikrafttredelse og overgangsordning .....	15
5.3	Kommentarer til endringene i bruksforskriften .....	19
5.3.1	Generelt .....	19
5.3.2	Plikt til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett.....	20
5.3.3	Dokumentasjonskrav ved omregistrering .....	20

5.3.4	Ikrafttredelse.....	21
6	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	21
6.1	Generelt.....	21
6.2	Private aktører .....	21
6.3	Offentlig aktører .....	23

## 1 Sammendrag

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringsforskrifter til forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (heretter kalt trafikkopplæringsforskriften) og forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (heretter kalt bruksforskriften).

Forslaget innebærer et krav om at opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B. For kjøretøy som allerede er godkjent som førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B, og som er registrert på samme eier før foreslått ikrafttredelse av reglene, foreslår vi en overgangsordning.

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).

## 2 Bakgrunnen for forslaget og behovet for endringer

Bakgrunnen for forslaget er at det synes å være et økende omfang av piratskoler. Dette gjelder spesielt klasse B.<sup>1</sup> Piratskoler er aktører som tilbyr opplæring mot vederlag kamouflert som øvingskjøring med ledsager. Dette gjør de enten fordi de ikke tilfredsstiller kravene til de som har adgang til å gi trafikkopplæring eller fordi de ikke ønsker å oppfylle disse kravene. Det er for eksempel mer kostnadskrevenne å være en godkjent trafikk-skole enn en piratskole, både med tanke på kravene i trafikkopplæringsforskriften og av skatte- og avgiftsmessige årsaker.

Tidligere år synes piratvirksomheten primært å vært gjeldende for Oslo og nærområdet rundt. Nå rapporterer alle Statens vegvesens regioner om piratskoler. Den godkjente næringen rapporterer også hyppigere om piratvirksomhet.

Utfordringene med piratskoler har vært opp flere ganger, og ble blant annet løftet ved et skriftlig spørsmål til samferdselsministeren i juni 2016.<sup>2</sup> I samferdselsministerens svar ble det pekt på flere aktuelle tiltak for å imøtekomme utfordringene. På vegne av Samferdselsdepartementet sendte Vegdirektoratet 3. juli 2016 på høring forslag til endringer av vegtrafikkloven.<sup>3</sup> Her ble flere av tiltakene som nevnt av samferdselsministeren fulgt opp. Det er blant annet foreslått hjemmel for å kreve registrering av ledsager, klar hjemmel for tilsyn med godkjenningsspliktig opplæring, samt hjemmel for å fastsette bruk av pålegg om stans og illeggelse av tvangsmulkt overfor ikke-godkjente virksomheter og personer som utfører godkjenningsspliktig opplæring. Høringsfristen løpte ut 1. oktober 2016 og

---

<sup>1</sup> Se forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. § 3-5.

<sup>2</sup> <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=66046>

<sup>3</sup> [http://www.vegvesen.no/\\_attachment/1433408/binary/1120709?fast\\_title=H%C3%B8ringsbrev+-+Forslag+til+endring+av+vegtrafikkloven+%C2%A7+26%2C+27+og+29.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/1433408/binary/1120709?fast_title=H%C3%B8ringsbrev+-+Forslag+til+endring+av+vegtrafikkloven+%C2%A7+26%2C+27+og+29.pdf)

høringsoppsummeringen er under arbeid. Ingen av høringsinstansene hadde innvendinger til ovennevnte forslag. Flere av forslagene i høringen er fullmaktsbestemmelser som forutsetter forskriftsendringer med ny høring. Det har også vært på høring et forslag om klar lovhjemmel for å kunne forskriftsfeste at kandidater som ikke består førerprøven, herunder som blir tatt i fusk eller forsøk på til fusk på førerprøven, må vente en viss tid før de kan gå opp til ny prøve.<sup>4</sup> Også dette kan antas å redusere utfordringene med piratskoler, da det er grunn til å tro at kandidater som er med på slik fusk ofte har kontakt med piratskoler.

Statens vegvesen vil etablere sikrere pålogging med god sporbarhet for innmelding av obligatorisk opplæring. Dette da det er grunn til å tro at noen aktører har kontakter innenfor den godkjente næringen, slik at disse får registrert obligatorisk opplæring som ikke er gjennomført. Vi er også kjent med eksempler der noen piratskoler har klart å gjette passord for innmelding av slik obligatorisk opplæring. Sikrere påmelding vil fjerne muligheten for falsk innmelding i Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret).

Vi mener de ovenfor foreslåtte tiltakene vil bidra til å bekjempe ulovlig virksomhet innenfor trafikkopplæring. Samtidig ser vi at det finnes flere handlingsmønstre (moduser) for den ulovlige virksomheten, og der bør det settes inn andre og mer målrettede tiltak i tillegg.

Undersøkelser gjort av Statens vegvesen viser at det er aktører som eier kjøretøy som er godkjent og registrert som førerprøvevogn som driver «utleie og leasing av biler», blant annet til førerprøven. Slik utleie er i utgangspunktet en lovlig næring. Vi ser imidlertid at en voksende andel aktører utnytter ordningen til å drive piratskole. Det er blant annet kartlagt modus hvor aktører som ikke er godkjent for å gi trafikkopplæring, i praksis fremstår som godkjente aktører. Dette skjer ved at disse aktørene tilbyr kjøretimer mot vederlag forut for førerprøve, bestiller og avbestiller førerprøver og er fysisk tilstede på trafikkstasjonen under den praktiske førerprøven. Kandidater som stiller til praktisk førerprøve med kjøretøy fra slike aktører har gjennomsnittlig en langt høyere strykprosent enn de som får opplæring hos for eksempel en godkjent trafikkskole. Vi ser at denne typen virksomhet er knyttet til bestemte miljøer, hvor det kan være vanskelig for en kandidat å orientere seg om systemet med autoriserte opplæringsinstitusjoner. Det antas å ikke være i slike aktørers interesse å gi veiledning om systemet med for eksempel godkjente trafikkskoler, da det vil kunne berøre deres virksomhet. Aktørene kan også ha en egeninteresse i at kandidaten ikke består, da de kan leie ut bilen på ny, og ved det sikre ny inntekt. Vi mener den frie «disposisjonsmodellen» på slike kjøretøy bidrar til en indirekte grobunn til piratvirksomhet. Vi foreslår derfor å sette inn det mer målrettede tiltaket som høres her, det vil si et krav om at opplæringsinstitusjon må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B, for å hindre denne modusen.<sup>5</sup> Vi

---

4

[https://www.vegvesen.no/\\_attachment/1306987/binary/1102140?fast\\_title=H%C3%B8ringsbrev+med+forslaget+og+bakgrunnen+for+forslaget+og+h%C3%B8ringsliste.pdf](https://www.vegvesen.no/_attachment/1306987/binary/1102140?fast_title=H%C3%B8ringsbrev+med+forslaget+og+bakgrunnen+for+forslaget+og+h%C3%B8ringsliste.pdf)

<sup>5</sup> Tiltaket ble løftet av Statens vegvesen Region øst som høringsinstans under en høring av endringer i trafikkopplæringsforskriften i 2009. Forslaget ble da ikke ansett som aktuelt, blant annet fordi forslaget ikke var blitt hørt eller utredet. Vegdirektoratet nevnte samtidig at de ønsket å utrede spørsmålet nærmere sammen med andre aktuelle tiltak for å begrense ulovlig virksomhet. Se her for nærmere informasjon:

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/105151/binary/177043](http://www.vegvesen.no/_attachment/105151/binary/177043)

foreslår et tilsvarende krav for lærevogn klasse B, blant annet for å skape et harmonisert regelverk. For nærmere begrunnelse se punkt 5.2.2.

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. Formålet med forslaget i denne høringen er derfor å bedre trafikksikkerheten, bidra til likere konkurransevilkår, sikre forbrukerrettigheter og å hindre svindel. Det kan også tenkes at forslaget kan forbedre kjøreferdighetene på de kandidatene som fremstiller seg for førerprøven og derfor forbedre HMS for sensorene.

Forslaget har blitt presentert og diskutert med Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) og Trafikkforum forut før utsendelsen av høringsnotatet. Både ATL og Trafikkforum stiller seg positive til forslagene.

## 3 Gjeldende rett og praksis

### 3.1 Innledning

Det har som nevnt vært på høring et forslag til endringer av vegtrafikkloven. Her omtaler vi gjeldende rett.

### 3.2 Erverv av førerrett (førerkort)

Den som skal føre motorvogn må ha førerrett, førerkort der dette er et krav, samt eventuelt gyldig kompetansebevis for vedkommende gruppe av motorvogner, jf. vegtrafikkloven § 24 første ledd. Nærmere bestemmelser om førerrett og førerprøve fremkommer blant annet i trafikkopplæringsforskriften. Om grunnen til at det kreves førerkort fremkommer følgende i juridisk litteratur:

*Årsaken til at det kreves førerkort for å føre motorvogn (erverv av førerrett), er ikke vanskelig å se. I dagens farlige og kompliserte trafikkmiljø er det nødvendig at motorvognførerne har fått opplæring og for øvrig er i besittelse av visse fysiske, psykiske og tekniske kvalifikasjoner. Man kan se førerkortet som en tillatelse eller autorisasjon fra samfunnets side. Førerkortet innebærer at førerkortinnehaveren får tillatelse til å utøve en «lisenspliktig» virksomhet. Førerkortinstituttet kan ses som et ledd i samfunnets «lisens- og bevillingssystem».<sup>6</sup>*

Det er flere vilkår for å erverve førerkort klasse B, for eksempel å bestå en praktisk og teoretisk førerprøve. Det er også krav om obligatorisk opplæring i hos opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 i samsvar med læreplan for å erverve førerrett i de fleste klasser, herunder i klasse B.

---

<sup>6</sup> Se kommentarene til vegtrafikkloven § 24 i Bjørn Engstrøms kommentarutgave til vegtrafikkloven på nett (Universitetsforlaget).

## 3.3 Føreropplæring og øvingskjøring

### 3.3.1 Føreropplæring

Føreropplæring, også kalt trafikkopplæring, er opplæring med sikte på å erverve et førerkort. Den nasjonale trafikksikkerhetsstrategien med en visjon om null drepte og alvorlig skadde i trafikken er retningsgivende for føreropplæringen. I tillegg kommer overordnede mål om å påvirke og fremme helse-, økonomi- og miljøvennlige bilbruksvaner, transportvalg og kjørestiler.

Føreropplæringen forutsetter at den kommende føreren tar den obligatoriske delen av føreropplæringen ved en trafikkskole eller en annen nærmere angitt opplæringsinstitusjon. Dette forutsettes supplert med ikke-obligatorisk øvingskjøring hos en autorisert opplæringsinstitusjon eller ved privat øvingskjøring (uten vederlag).

Det er bare opplæringsinstitusjoner som vist til i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 som kan gi trafikkopplæring mot vederlag, herunder obligatorisk opplæring, jf. trafikkopplæringsforskriften § 1-2 bokstav c. Opplæringsinstitusjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 vil si godkjent trafikkskole, offentlig skoleverk og godkjent kursarrangør.

Opplæringen skal foregå trinnvis, og på alle trinnene er det større eller mindre obligatoriske elementer som eleven må gjennomføre ved en opplæringsinstitusjon. Det som er gjort obligatorisk er opplæring som ikke, eller vanskelig, lar seg teste på førerprøven. Slik opplæring forutsetter høy kompetanse hos den som skal undervise. Det er derfor flere krav til den som kan tilby opplæring mot vederlag, herunder obligatorisk opplæring. Dette er for eksempel krav til utdanning og vandel. Nærmere krav til føreropplæringen, herunder krav til trafikkskoler og trafikklærere, fremkommer blant annet av vegtrafikkloven § 27 og trafikkopplæringsforskriften.

### 3.3.2 Øvingskjøring

Øvingskjøring er regulert i vegtrafikkloven § 26 og trafikkopplæringsforskriften. Dette gjelder både øvingskjøring med ledsager (mengdetrening «privat») og den som skjer mot vederlag. Opplæring mot vederlag kan bare finne sted når det brukes godkjent lærevogn og eleven ledsages i vognen av godkjent lærer.

## 3.4 Kravene til førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B

### 3.4.1 Kravene til førerprøvevogn klasse B

Kjøretøy til førerprøven, unntatt tilhenger, skal være godkjent av regionvegkontoret. Godkjenning som kjøretøy til førerprøven skal føres i vognkortet. Kandidaten skal selv stille godkjent kjøretøy til rådighet ved prøven. Dette følger av trafikkopplæringsforskriften § 29-6 sjette ledd.

Særskilte krav til kjøretøy til førerprøve klasse B står i trafikkopplæringsforskriften § 30–2. Et av kravene er at førerprøvevognen skal ha «*dobbelt sett betjeningsinnretning for brems og kopling*» (heretter omtalt som dobbelt pedallett).

Kravene til førerprøvevogn klasse B er nokså sammenfallende med kravene til lærevogn klasse B, allikevel slik at det er enkelte forskjeller. Dersom kjøretøyet oppfyller kravene til førerprøvevogn klasse B, oppfyller det samtidig kravene til lærevogn klasse B.

### 3.4.2 Kravene til lærevogn klasse B

Generelle krav til lærevogn står i trafikkopplæringsforskriften § 4–2. Der fremkommer det at det skal benyttes kjøretøy som er godkjent som lærevogn ved øvingskjøring, med mindre annet fremgår forskriften. Lærevognen skal godkjennes av regionvegkontoret før bruk. Godkjenningen skal føres i lærevognens vognkort som godkjent med eller uten tilleggsutstyr. Under øvingskjøring på veg som er åpen for alminnelig ferdsel skal lærevognen også være utstyrt med eget skilt bak med ordet «SKOLE».

Tilleggskrav til lærevogn klasse B, B kode 96 og BE fremkommer av trafikkopplæringsforskriften § 4–4. Et av kravene er at lærevognen skal ha dobbelt pedallett.

### 3.4.3 Godkjenning og registrering av førerprøvevogn klasse B, lærevogn klasse B, og kjøretøy som kun godkjennes med dobbelt pedallett

For å få godkjent førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B må kjøretøyet fremstilles for kontroll. Dette for å undersøke den tekniske standarden på det innmonterte dobbelte pedallett, da dette er å betrakte som en ombygging. Hjemmelen for å kreve slik kontroll finnes i bilforskriften<sup>7</sup> § 17 og kjøretøyforskriften<sup>8</sup> § 6–9. I disse forskriftene fremgår det også hva slags teknisk standard som stilles til dobbelt pedallett.

Hverken trafikkopplæringsforskriften eller annet regelverk regulerer hvem som kan få godkjent og registrert førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B. Så fremt kjøretøyet er utstyrt i henhold til trafikkopplæringsforskriften og de tekniske kravene er oppfylt, kan hvem som helst få godkjent og registrert et slikt kjøretøy. Dersom alle kravene er oppfylt skal det gjøres det en merknad i vognkortet om at kjøretøyet er godkjent som førerprøvevogn og/eller lærevogn.<sup>9</sup> Dersom det er montert dobbelt pedallett, men ikke annet «skoleutstyr», anmerkes «godkjent med dobbelt pedallett». Slike merknader synes å følge kjøretøyet uavhengig av hvem som registreres som eier.

---

<sup>7</sup> Forskrift 5. juli 2012 nr. 817 om godkjenning av bil og tilhenger til bil.

<sup>8</sup> Forskrift 4. oktober 1994 nr. 918 om tekniske krav og godkjenning av kjøretøy, deler og utstyr.

<sup>9</sup> Fra 2007 ble det innført et felt i Det sentrale motorvognregisteret som skal sikre at anmerkning som førerprøvevogn og/eller lærevogn skal fremkomme i vognkortet.



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), oppfyller 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.

Nærmere rutiner for registrering av kjøretøy som godkjennes som lærevogn klasse B og førerprøvevogn klasse B fremkommer i interne retningslinjer om kjøretøyregistrering. Der fremkommer det blant annet at spesiell koding for yrke og kjøringens art kun skal benyttes for kjøretøy knyttet til godkjent trafikkskole.

## 3.5 Annet relevant regelverk

### 3.5.1 Forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy

Det er særskilte regler for godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy. Reglene står i forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy. Enkelte av bestemmelsene i forskriften er av interesse for dette forslaget. Dette er blant annet forskriftens § 4 som har regler om endring av vognkort dersom status på kjøretøyet endres. Mer om dette nedenfor i tilknytning til endringsforslagene.

### 3.5.2 Yrkestransportforskriften

For forslaget her henter vi også inspirasjon fra yrkestransportregelverket. I løyvesammenheng er det krav om at løyvehaver selv må ha disposisjonsrett over kjøretøyet, enten ved å eie, leie eller å lease kjøretøyet. Dette kan gjøres enten ved at løyvehaver står oppført i vognkortet som eier, eller ved at kopi av leie- eller leasingavtale fremlegges. Det skal fremgå av avtalen hvem som er dens parter og hvilke kjøretøy som omfattes, enten i form av registreringsnummer eller chassisnummer. Kravet om å dokumentere slik disposisjonsrett ligger på føreren av motorvognen som utfører løyvepliktig transport, jf. yrkestransportforskriften<sup>10</sup> § 13 tredje ledd og yrkestransportloven<sup>11</sup> § 38.

I tillegg til regelen som omtalt ovenfor, har vi for forslaget her sett hen til yrkestransportforskriften § 48 tredje ledd. Der fremkommer det at dersom løyvehavers ordinære vogn som følge av skade eller reparasjon er ute av drift, så kan løyvehaveren i stedet sette inn annen vogn som fyller kravene i første og annet ledd. Bestemmelsen i yrkestransportforskriftens § 13 gjelder tilsvarende for slik vogn.

---

<sup>10</sup> Forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften).

<sup>11</sup> Lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy (LOV-2002-06-21-45).

## 4 Utenlandsk rett

### 4.1 Innledning

For å kartlegge hvordan regelverket og tilstanden på området er i andre land, har vi vært i kontakt med svenske, danske og finske myndigheter. Mer om det nedenfor. For nærmere informasjon om rettstilstanden i andre land knyttet til øvingskjøring viser vi til punkt 3.5.2 i høringsnotatet der det foreslås endringer i vegtrafikkloven §§ 26, 27 og 29.<sup>12</sup>

### 4.2 Sverige

Svenske myndigheter (Trafikverket) svarer at de har utfordringer med ulovlig trafikkopplæring. De opplyser at alle biler som brukes i trafikkskolevirksomhet skal være undersøkt og godkjent. Det er fritt frem for hvem som helst i Sverige å skaffe seg en bil med dobbelt pedallet og bruke den. Alle biler som har montert dobbelt pedallet skal være «registreringsbesiktade».<sup>13</sup>

I Sverige er det tillatt med privat øvingskjøring. Svenske myndigheter viser til at man da får et problem med at det finnes personer som lærer opp andre personer enn de innad i familien. Hver privat ledsager må angi hvilke elever de øvelseskjører med, og grensen per nå er 15 elever samtidig. Svenske myndigheter opplyser at de vurderer å senke dette antallet.

Avslutningsvis viser svenske myndigheter til at de har en juridisk utfordring med tanke på hvordan myndighetene kan samarbeide og dele informasjon om de personene som gjennomfører ulovlig virksomhet.

### 4.3 Danmark

Danske myndigheter (Færdselsstyrelsen) viser at de ikke har fenomenet ulovlig trafikkopplæring i Danmark. Dette da det ikke er lov med privat øvingskjøring før man har bestått en praktisk prøve og fått utstedt førerkort. Det vil si at hele føreropplæringen, herunder kjøretimer, skal tas hos en kjørelærer.<sup>14</sup>

Danske myndigheter viser til at motorvogner som brukes til øvingskjøring og praktisk prøve skal fremstilles og godkjennes av en kontrollvirksomhet (synsvirksomhet) og fremstilles til registrering før den tas i bruk. Det er dermed utelukkende kontroll- og registreringsplikt (syns- og registreringsplikt) for slike kjøretøy.

---

<sup>12</sup> <http://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=1433433>

<sup>13</sup> På <https://transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Fordon/Enskilt-godkannande/?q=118390#118390> står følgende om registreringsbesiktning: «Vid en registreringsbesiktning är det ett besiktningsföretag som tar beslut om huruvida fordonet kan godkännas.»

<sup>14</sup> Se for øvrig informasjon om en «forsøgsforordning» som innebærer at 17-åringene kan ta førerkortet, og deretter kjøre bil sammen med en erfaren bilist som ledsager frem til man 18 år her:

<http://www.fstyr.dk/DA/Korekort/Korekort-til-17-aarige.aspx>

Når det gjelder hva slags utstyr som trengs i slike kjøretøy så skal det blant annet ved kjørelærerens plass være særlige pedaler, slik at kjørelæreren uavhengig av eleven kan frikoble motoren og bremse bilen. Bremse- og kopplingspedalen må ikke føres ned ved aktivering av den tilsvarende pedalen ved førersetet. Det kan også monteres en ekstra "speederpedal".<sup>15</sup> Hvis bilen ikke er utstyrt med "tokreds driftsbremse", skal kjørelæreren kunne betjene nødbremsen.

## 4.4 Finland

Finske myndigheter (Trafi) opplyser at de ikke har problemer med piratskoler. De viser til at det også i Finland er fritt frem for hvem som helst å skaffe seg og bruke en bil med dobbelt pedalsett. Det eneste kravet er at den skal kontrolleres (besiktas).

De viser til at trafikkskoler må ha en tillatelse fra Trafi. Bilene som trafikkskolene bruker skal ha navnet på trafikkskolen på bilen og et triangel bak på kjøretøyet. Finske myndigheter opplyser at kjøretøyene normalt også har klistremerker med navn og logo på seg.

En trafikkskole med mange lokasjoner i Finland trenger kun én tillatelse. Dette var strengere regulert tidligere, for eksempel slik at det kun var et bestemt antall trafikkskoler i et område og at tillatelsen kun var gyldig i en bestemt tid. Nå er det ikke lenger tidsbegrensede tillatelser, og det er ikke nødvendig å søke om en ny tillatelse før et eventuelt skifte i eierskapet eller faglig lederskap. Finske myndigheter opplyser at denne oppmykingen i reguleringen ikke har skapt problemer.

Finske myndigheter viser til at det er deres kontrollører som kontrollerer trafikkskolene. De viser videre til at trafikkskolene selv er ivrige når det gjelder å «holde øye» med andre skoler.

Avslutningsvis opplyser finske myndigheter at det per nå er et regelverk som sier at et kjøretøy som skal brukes til førerprøve må være godkjent for opplæring, herunder med dobbelt pedalsett. Dette kan også være et privat kjøretøy som er registrert for «lekmann undervisning».

## 5 Forslaget til endringer

### 5.1 Generelt om forslaget til endringene

Vi foreslår endringer både i trafikkopplæringsforskriften og bruksforskriften. Forslaget til selve ordlyden i forskriftstekstene fremkommer i vedlegg 2 og 3 til dette notatet.

Forslaget innebærer at opplæringsinstitusjon som vist til i trafikkopplæringsforskriften § 4-1<sup>16</sup> må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn klasse B og lærevogn klasse B.<sup>17</sup> Forslaget er

---

<sup>15</sup> Se bilag 5 I Den danske kørekortbekendtgørelse:

<https://www.retsinformation.dk/Forms/R0710.aspx?id=169280#id16272a7f-373f-4483-88cc-2836c8e7b90f>

<sup>16</sup> Idet forslaget er avgrenset til klasse B, vil kategorien «kursarrangør» ikke være aktuell. Vi mener allikevel det er hensiktsmessig å henvise til trafikkopplæringsforskriften § 4-1.

avgrenset til klasse B, da det er her vi har sett de største utfordringene med piratskoler. Dersom det viser seg et behov for å utvide forslaget til andre klasser, må dette utredes og sendes på ny høring senere.

Kravet om at opplæringsinstitusjon må ha disposisjonsrett over førerprøvevogn eller lærevogn er oppfylt der opplæringsinstitusjonen selv står oppført som eier i vognkortet, eller ved at det legges frem en leie- eller leasingkontrakt mellom eieren av kjøretøyet og opplæringsinstitusjonen som leier eller leaser. Forslaget legger dermed opp til at leie- og leasingelskaper, eventuelt andre, kan eie og leie eller lease ut slike kjøretøy til bruk for opplæring og/eller førerprøve, forutsatt at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet.

Kravet om å dokumentere disposisjonsrett knytter seg både til godkjenningstidspunktet og ved endringer i registrerings- og leie- eller leasingforhold. Godkjenningen som førerprøvevogn eller lærevogn skal som før fremkomme i vognkortet, i tillegg til at det nå skal fremgå hvilken opplæringsinstitusjon som har disposisjonsrett over kjøretøyet. Dette for å sikre best mulig notoritet og publisitet, samt for enklere og mer effektiv kontroll og tilsyn med etterlevelse av kravet.

For de kjøretøyene som allerede er godkjent som førerprøvevogn og lærevogn, og som er registrert på samme eier før foreslått ikrafttredelse, foreslår vi en overgangsordning.

Det vil fortsatt være tre «kategorier» for biler som godkjennes og registreres med dobbelt pedalsett og/eller annet skoleutstyr. Det vil si 1) «førerprøvevogn», 2) «lærevogn» og 3) «kjøretøy godkjent med dobbelt pedalsett». Siste kategorien vil kunne være aktuell der kjøretøyet er godkjent med dobbelt pedalsett, med eller uten annet skoleutstyr, og der det ikke kan dokumenteres at en opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. Det vil dermed fortsatt være mulig å få godkjent og registrert kjøretøy med dobbelt pedalsett/annet skoleutstyr uten at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. Slike kjøretøy kan imidlertid ikke brukes til opplæring mot vederlag klasse B eller til førerprøven klasse B, jf. allikevel det foreslåtte unntaket i punkt 5.2.4. Slike kjøretøy vil få en særskilt merknad i Det sentrale motorvognregisteret og i vognkortet. Forslaget innebærer for øvrig ikke endringer på bruksområdet slik det er skissert i punkt 3.4.3 tredje avsnitt. Det vil for eksempel si at dersom et kjøretøy oppfyller kravene for å være godkjent og registrert som førerprøvevogn, oppfyller det også kravene for bruk som lærevogn, samt ved privat øvingskjøring.

Vi er innforstått med at et en begrensning på hvem som kan eie kjøretøy med dobbelt pedalsett ville være fornuftig med hensyn til piratskolene. Vi har også diskutert som et alternativ at Statens vegvesen eier og leier ut de kjøretøyene som kan brukes til førerprøven. Av hensyn til trafikksikkerheten mener vi det er en fordel at de som ønsker øvingskjøring/mengdetrening med dobbelt pedalsett kan gjøre dette. Disse to alternativene reiser for øvrig flere spørsmål som vil kreve nærmere utredning og et bredere

---

<sup>17</sup> For enkelthetens skyld sporadisk omtalt som lærevogn og førerprøvevogn i det følgende.

vurderingsgrunnlag. Vi ber allikevel særskilt om innspill på dette punktet, herunder om hvor stort faktisk behov det antas å være for at andre enn opplæringsinstitusjoner skal kunne eie slike kjøretøy.

I tillegg til oppfølging av kravet på godkjennings- og registreringstidspunktet, vil kravet kontrolleres når kandidaten fremstiller seg for praktisk prøve, samt ved eventuell kontroll langs veg og ved tilsyn.

Det kan stilles spørsmål ved om forslaget kan generere et nytt svart marked i form av salg av «tilknytningsavtaler» for å få godkjent og registrert et kjøretøy som lærevogn eller førerprøvevogn. Knytter en opplæringsinstitusjon seg til en piratskole har de imidlertid dokumentert og meldt inn en slik knytning til det offentlige. Om slikt skulle skje kan det være lettere å målrette kontroller og tilsyn mot opplæringsinstitusjoner som samarbeider med piratskoler. Statens vegvesen har for øvrig god oversikt over den godkjente næringen her, og vi antar derfor at slike eventuelle tilfeller forholdsvis lett kan avdekkes og reageres mot. Hvis et samarbeid mellom en godkjent opplæringsinstitusjon og en piratskole avdekkes, vil den godkjente skolen kunne miste godkjenningen sin umiddelbart og bli anmeldt.

## 5.2 Kommentarer til endringene i trafikkopplæringsforskriften

### 5.2.1 Generelt

Endringene vi foreslår i trafikkopplæringsforskriften gjelder godkjenningen av kjøretøy som henholdsvis lærevogn klasse B og førerprøvevogn klasse B. For de kjøretøyene som er godkjent som førerprøvevogn og/eller lærevogn, og som er registrert på samme eier før ikrafttredelsen av reglene, foreslår vi en overgangsordning. Vi foreslår også et særskilt unntak dersom godkjent kjøretøy som følge av skade eller reparasjon er ute av drift.

### 5.2.2 Dokumentasjonskrav ved godkjenning av førerprøvevogn klasse B

Vi foreslår et krav om å dokumentere at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet for å få det godkjent som førerprøvevogn klasse B. Forslaget fremkommer i nytt tiende ledd i trafikkopplæringsforskriften § 29–6. Om bakgrunnen for forslaget viser vi til punkt 2.

Grunnen til at vi foreslår regelen plassert i § 29–6 er fordi dette er godkjenningsbestemmelsen for førerprøvevogn, og fordi et ekstra godkjenningskrav regelteknisk synes riktig plassert her. Det er også naturlig at det i tilknytning til godkjenningsbestemmelsen fremkommer at disposisjonsretten skal fremgå av vognkortet. Regeltekniske hensyn knyttet til ordlyden i unntaket som omtales i punkt 5.2.4 tilsier også at kravet plasseres i § 29–6. Et alternativ er å plassere kravet i § 30–2, der tilleggskravene til førerprøvevogn klasse B fremkommer. Vi ber særskilt om innspill på hvor teksten bør fremkomme. Vi forutsetter at en eventuell forflytning av den foreslåtte teksten til § 30–2 ikke forutsetter ny høring, idet det materielle vil være det samme.

Dersom kravet om disposisjonsrett og øvrige krav til førerprøvevogn klasse B er oppfylt, gjøres det en anmerkning i Autosys kjøretøygodkjenning. Anmerkningen om at kjøretøyet er godkjent som førerprøvevogn klasse B skal som før fremkomme av vognkortet, i tillegg til hvilken opplæringsinstitusjon som har disposisjonsretten over kjøretøyet.

I tillegg til kontrollen som foretas ved godkjenningen av kjøretøyet, skal kravet om disposisjonsrett som forutsetning for godkjenning som førerprøvevogn klasse B kontrolleres av sensor ved fremstilling til førerprøven. Kontrollen innebærer en sjekk av vognkortanmerkning, alternativt av at kontrolldokument som viser at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett medfølger transporten. Mer om dette i tilknytning til omtalen av den foreslåtte overgangsordningen i punkt 5.2.5. En slik kontroll vil bli tatt inn som en obligatorisk sjekk for sensor ved hver førerprøve, dersom kjøretøyet er ukjent for sensor.

Dersom kandidaten stiller til førerprøven med et kjøretøy som ikke oppfyller kravene til godkjent førerprøvevogn klasse B skal *kjøretøyet* avvises fra førerprøven. Dette er et enkeltvedtak som kan påklages etter forvaltningsloven. Kandidaten kan stille med et annet kjøretøy som oppfyller kravene til kjøretøy godkjent for førerprøve klasse B.

### 5.2.3 Dokumentasjonskrav ved godkjenning av lærevogn klasse B

Vi foreslår også et krav om å dokumentere at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet for å få det godkjent som lærevogn klasse B. Det er kun opplæringsinstitusjoner som nevnt i trafikkopplæringsforskriften § 4-1 som kan gi obligatorisk opplæring og annen opplæring mot vederlag. Ved slik opplæring skal det brukes godkjent lærevogn. Det synes derfor ikke å være behov for at kjøretøy som ikke er tilknyttet opplæringsinstitusjon får en godkjenning som lærevogn. Idet vi foreslår et tilsvarende krav for førerprøvevogn klasse B, tilsier et ønske om et harmonisert regelverk at kravet settes også for godkjenning av lærevogn klasse B.

Forslaget fremkommer i et nytt tredje ledd i trafikkopplæringsforskriften § 4-2. Tilsvarende begrunnelse for plassering av regelen som redegjort for i punkt 5.2.2 gjør seg gjeldende her. Et alternativ er å plassere kravet i § 4-4, der tilleggskravene til lærevogn klasse B fremkommer. Vi ber særskilt om innspill på hvor teksten bør fremkomme. Vi forutsetter at en eventuell forflytning av den foreslåtte teksten til § 4-4 ikke forutsetter ny høring, idet det materielle vil være det samme.

Dersom kravet om disposisjonsrett og øvrige krav til lærevogn klasse B er oppfylt, gjøres det en anmerkning i Autosys kjøretøygodkjenning. Anmerkningen om at kjøretøyet er godkjent som lærevogn klasse B skal som før fremkomme av vognkortet, i tillegg til hvilken opplæringsinstitusjon som har disposisjonsretten over kjøretøyet.

### 5.2.4 Unntak ved driftsavbrudd som følge av skade eller reparasjon

Vi foreslår et særskilt 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, sml. yrkestransportforskriften § 48 tredje ledd. Unntaket fremkommer i nytt fjerde ledd i trafikkopplæringsforskriften § 4-2 og nytt ellefte ledd § 29-6.

For slike tilfeller foreslår vi at opplæringsinstitusjonen midlertidig kan sette et inn annet kjøretøy som oppfyller kravene i trafikkopplæringsforskriften §§ 4-2 annet ledd, 4-4, og/eller 30-2. Avhengig av om det er tale om bruk av kjøretøyet til opplæring mot vederlag klasse B eller førerprøven klasse B, betyr dette at kjøretøyet må oppfylle kravene til tilleggsutstyr for enten lærevogn eller førerprøvevogn, herunder være godkjent med dobbelt pedallet, jf. punkt 3.4.3. Det settes også som krav at det ved enhver bruk av slikt kjøretøy til opplæring eller førerprøve medbringes dokumentasjon som viser at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. Det vil si ved at en kopi av leie- eller leasingavtale skal ligge i kjøretøyet som et kontrolldokument. Videre settes det som krav at opplæringsinstitusjonen skriftlig melder fra til Regionvegkontoret før slik bruk. Grunnen til denne meldeplikten er for å hindre misbruk av ordningen og for å sikre at kandidaten for eksempel ikke blir urettmessig avvist fra førerprøven.

Det vil kontrolleres at kravene ovenfor er oppfylt, herunder ved at dokumentasjon på at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett er med i kjøretøyet, ved for eksempel en kontroll av sensor ved fremstilling til førerprøve. Eventuell misbruk av løsningen vil kunne følges opp ved ordinært tilsyn.

Dersom det viser seg å være behov for ytterligere unntak, mener vi slike tilfeller kan ivaretas av unntaksbestemmelsen i trafikkopplæringsforskriften § 31-4 annet ledd.

## 5.2.5 Ikrafttredelse og overgangsordning

### 5.2.5.1 Generelt

Vi foreslår at endringene trer i kraft 1. januar 2018, jf. utredningsinstruksen utgangspunkt for når lover og forskrifter normalt skal tre i kraft.

For godkjenning av lærevogn og førerprøvevogn som skjer fra og med 1. januar 2018 betyr dette at kravet om at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet skal dokumenteres ved godkjenningen av kjøretøyet.

For kjøretøy som er godkjent som lærevogn og/eller førerprøvevogn og som er registrert på samme eier før 1. januar 2018, foreslår vi en overgangsordning, jf. forslaget til nytt sjette ledd i trafikkopplæringsforskriften § 31-3. Dette må ses i sammenheng med den foreslåtte ikrafttredelsen for reglene i bruksforskriften, jf. punkt 5.3.4.

Overgangsordningen innebærer at slike allerede godkjente og registrerte kjøretøy i en periode etter ikrafttredelsen kan brukes til opplæring mot vederlag klasse B og/eller til

førerprøve prøve klasse B, uten at det kravet om at opplæringsinstitusjon må ha disposisjonsrett over kjøretøyet er oppfylt.

Vi foreslår at overgangsperioden er på 6 måneder, men hører 1 år som et alternativ. De alternative lengdene på overgangsperioden fremgår av forskriftsteksten. Nærmere begrunnelse for lengden på overgangsperioden følger nedenfor. Vi ber særskilt om innspill på lengden på overgangsperioden.

Avhengig av lengden på overgangsperioden vil det fra og med enten 1. juni 2018 eller 1. januar 2019 være en forutsetningen for bruk av allerede godkjente og registrerte lærevogner og/eller førerprøvevogner til opplæring mot vederlag og/eller til praktisk prøve, at det ved enhver transport dokumenteres at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. I motsetning til kjøretøy som godkjennes fra og med 1. januar 2018, eller for kjøretøy som er godkjent og omregistreres etter 1. januar 2018, er det for allerede godkjente og registrerte kjøretøy kun nødvendig å medbringe kopi av leie- eller leasingkontrakt som viser at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett. Slik kopi skal ligge ved vognkortet som et kontrolldokument i kjøretøyet – om det ikke allerede fremgår av vognkortet at kjøretøyet at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet. Det er for øvrig valgfritt om man ønsker å endre vognkortet slik at disposisjonsretten fremgår av vognkortet.

Overgangsordningen innebærer at allerede godkjente og registrerte kjøretøy innen en viss tid må oppfylle det nye kravet om disposisjonsrett. Dette kan reise spørsmål om forholdet til Grunnloven § 97 og EMK P1-1. Dette vurderes nedenfor.

#### *5.2.5.2 Grunnloven § 97*

Grunnloven § 97 inneholder et forbud mot å gi lover tilbakevirkende kraft til skade for borgerne. Kjerneområdet for bestemmelsen er vern mot lovgivning som knytter nye byrder til handlinger eller begivenheter som fant sted før lovendringen. Etter omstendighetene kan også inngrep i etablerte rettigheter og posisjoner med virkning fremover i tid kunne rammes av bestemmelsen – såkalt uegentlig tilbakevirkning. Dette er ikke ansett for å være i kjernen av tilbakevirkningsforbudet, men hensynet til innrettelse, forutberegnelighet og likhet tilsier at det i en viss utstrekning også bør være et vern her.<sup>18</sup>

For at det skal være tale om en grunnlovsstridig tilbakevirkning er det flere vilkår som må være oppfylt. Absolutte minimumsvilkår er tilbakevirkning, lov, skade og årsakssammenheng. Det kan synes som godkjenningen av kjøretøyet kan være en rettighet som er vernet etter Grunnloven § 97. Tilbakevirkningselementet slik det fremgår av den foreslåtte overgangsordningen synes videre å kunne betraktes som uegentlig tilbakevirkning. Tilbakevirkningselementet kan tenkes å være til ugunst for enkelte, da bruksområdet for allerede godkjente og registrerte kjøretøy kan bli innsnevret dersom det nye kravet ikke tilfredsstilles.

---

<sup>18</sup> Stig Harald Solheim, «Normvalget etter Grunnloven § 97», liten masteroppgave i rettsvitenskap vår 2014 s. 21, <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/7494/thesis.pdf?sequence=1> med videre henvisninger til blant annet Rt. 2010 s. 143 (153).



Selv om det legges til grunn at minimumsvilkårene er oppfylt, er ikke det tilstrekkelig for å konstatere en grunnlovsstridig tilbakevirkning. Hvorvidt det foreligger en ulovlig tilbakevirkning må avgjøres ved en konkret helhetsvurdering.<sup>19</sup> Ved gjennomgang av nyere rettspraksis og juridisk teori kan vi ikke se at det er helt avklart hvordan helhetsvurderingen skal gjennomføres, herunder hvilken «vurderingsnorm» som skal legges til grunn. HR-2016-389-A er den siste dommen fra Høyesterett som drøfter tilbakevirkningsspørsmålet bredt, og denne dommen er enstemmig.<sup>20</sup> Idet vi ikke finner andre avgjørelser som er sammenlignbare med dette forslaget, tar vi utgangspunkt i denne dommen.

Det fremkommer av HR-2016-389-A at uavhengig av normvalg må det skje en avveining mellom de vernede interesser på den ene siden, og de samfunnsmessige hensynene på den andre. Etter vår vurdering synes det for øvrig riktig å si at vurderingsnormen for dette forslaget må være om tilbakevirkningen er *klart urimelig eller urettferdig*, jf. blant annet Rt. 1996 s. 1415. Dette blant annet fordi tilbakevirkningselementet ikke er så sterkt. For å svare på om tilbakevirkningen er klart urimelig eller urettferdig må det foretas en skjønnsmessig avveining av en rekke momenter. Dette er blant annet en avveining av inngrepets art og størrelse, posisjonens innhold og styrken i de berettigede forventningene, samfunnsmessige hensyn bak endringene, graden av tilbakevirkning mv.

Det foreligger flere krav til lærevogn og førerprøvegogn, men det har ikke tidligere vært regulert hvem som skal ha disposisjonsretten over slike kjøretøy. Oppfyller kjøretøyet de «tekniske» kravene til for eksempel førerprøvegogn, godkjennes kjøretøyet for bruk til førerprøve klasse B. At et kjøretøy er godkjent som lærevogn eller førerprøvegogn betyr imidlertid ikke at det er gitt godkjenning for å «drive næringsvirksomhet som sådan». Vi minner i den forbindelse 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 utleie av kjøretøy, for eksempel til førerprøve. Forslaget synes først og fremst å få en negativ virkning for den som baserer sin næringsvirksomhet utelukkende på å leie ut godkjente førerprøvegogner uten å ha et samarbeid med noen opplæringsinstitusjon. Ved utsjekk med sensornettverket i Statens vegvesen får vi opplyst at slik utleievirksomhet synes å være svært begrenset. Ved søk på internett har vi kun funnet to enkeltmannsforetak som synes å basere sin virksomhet utelukkende på slik utleie, mens andre aktører synes å ha slike godkjente kjøretøy som et tilbud i tillegg til annen utleievirksomhet. Se for øvrig punkt 6.2 for mer informasjon.

Det kan argumenteres for at de som tidligere har fått godkjent lærevogner og førerprøvegogner, og som har innrettet seg deretter, kan ha forventninger om at det ikke stilles nye krav for allerede godkjente kjøretøy. Dette gjelder etter vårt skjønn kun dersom kjøretøyet forblir på samme eier. Det er derfor den foreslåtte overgangsordningen er

---

<sup>19</sup> Stig Harald Solheim, «Normvalget etter Grunnloven § 97», liten masteroppgave i rettsvitenskap vår 2014, <http://munin.uit.no/bitstream/handle/10037/7494/thesis.pdf?sequence=1> punkt. 3.1.

<sup>20</sup> Henviser til Rt. 2013 s. 1345, som er forrige dommen fra Høyesterett som drøfter tilbakevirkningsspørsmålet i sin fulle bredde.

avgrenset til de kjøretøyene som er godkjent og registrert på samme eier før 1. januar 2018, jf. punkt 5.3.4.

På den andre siden tilsier hensynet til samfunnet og lovgivers handlefrihet at det må være mulig å tilpasse regelverket etter samfunnsutviklingen. Hva gjelder eventuelle forventninger for de berørte, så minner vi om at Vegdirektoratet på bakgrunn av høringsinnspill i 2009 viste til at det var ønskelig å utrede nærværende tiltak nærmere sammen med andre aktuelle tiltak for å begrense ulovlig virksomhet. Det har ellers vært økt fokus på utfordringene med piratskoler i den senere tiden, der også andre tiltak for å møte utfordringene har vært hørt. Det kan derfor argumenteres for at kommende tilstramminger ikke er helt plutselig eller uventet.

Som vist til i punkt 2 mener vi den frie «disposisjonsmodellen» på førerprøvevogner kan bidra til en indirekte grobunn for piratvirksomhet. De samfunnsmessige hensynene bak forslaget veier tungt, da det er tale om blant annet ivaretagelse av trafikksikkerhet og konkurransevilkår. Av hensyn til realisering av formålet med endringen mener vi det er viktig at allerede godkjente og registrerte kjøretøy omfattes av endringen. Om ikke allerede godkjente og registrerte kjøretøy omfattes, vil det kunne ta lang tid før disse bilene utfases, og de useriøse aktørene som innehar slike kjøretøy kan enklere fortsette piratvirksomhet. Det kan også medføre at kjøretøyparken blir eldre og dårligere, som igjen kan ha konsekvenser både for trafikksikkerheten og for miljøet.

Av hensyn til de som har innrettet seg og som kan bli negativt berørt foreslår vi allikevel en overgangsperiode for at disse skal kunne områ seg. Vi mener overgangsperioden ikke trenger å være spesielt lang da det finnes muligheter for å innrette seg på annen måte, jf. forslaget om en overgangsperiode på fortrinnsvis 6 måneder, og alternativt 1 år. Forslaget legger opp til at det fortsatt er mulig å leie og lease ut godkjente lærevogner og/eller førerprøvevogner til opplæring og førerprøve forutsatt at det nye vilkåret tilfredsstilles. Kjøretøyene kan også for eksempel leies ut og brukes til andre formål enn opplæring mot vederlag og førerprøve dersom det nye vilkåret ikke oppfylles, samt leies ut som «erstatningskjøretøy» i henhold til det foreslåtte unntaket i punkt 5.2.4. En annen begrunnelse for en noe kortere overgangsperiode er at en overgangsperiode griper direkte inn i realiseringen av de formålene tiltaket er ment å gagne. Det finnes for øvrig en sikkerhetsventil i trafikkopplæringsforskriften § 31–4 som bestemmer at Regionvegkontoret ved enkeltvedtak kan gjøre unntak fra bestemmelsene i forskriften dersom det foreligger særlige tungtveiende grunner.

Basert på en helhetsvurdering mener vi forslaget ikke rammes av tilbakevirkningsforbudet i Grunnloven § 97. De samfunnsmessige hensynene bak forslaget, sett i forhold til at tilbakevirkningselementet ikke er så sterkt, at ulempene ved forslaget ikke er så store, blant annet fordi det finnes alternative tilpasningsmuligheter og på grunn av overgangsordningen, medfører etter vårt syn at inngrepet ikke er klart urimelig eller urettferdig.

#### *5.2.5.3 EMK P1-1*

Det vernet Grunnloven § 97 gir mot inngrep i etablerte økonomiske rettsposisjoner, synes i stor grad å være sammenfallende med beskyttelsen etter EMK P1-1, jf. Rt. 2013 s. 1345

(232). EMK P1-1 gir et vern generelt for «possessions». Begrepet er av EMD tolket meget vidt, jf. Rt. 2008 s. 1747 (41), der det fremgår at begrepet også omfatter rettsposisjoner der innehaveren må sies å ha hatt en rimelig forventning om at rettsposisjonen vil kunne utnyttes som forutsatt. Det kan synes som det her dreier seg om et inngrep som i utgangspunktet kan være vernet i EMK P1-1 sin forstand, jf. for eksempel Rt. 2013 s. 1345 (143) og mindretallet (tredjevoterende) i Rt. 2013 s. 1345 (232).

EMK P1-1 er blitt tolket til å inneholde tre regler, jf. for eksempel HR-2016-304-S (42).<sup>21</sup> I dette tilfellet synes det å være tale om et tilfelle som kommer inn under kontrollregelen, jf. EMK P1-1 annet ledd. Denne regelen anerkjenner statens rett til å iverksette samfunnsregulerende tiltak for å ivareta alminnelige interesser.

Uavhengig av hvilken regel forholdet subsumeres under, må det etter alle tre reglene skje en vurdering av om det foreligger et inngrep, om inngrepet har hjemmel i lov, om det forfølger et legitimt formål og om det er proporsjonalt/forholdsmessig. Forutsetningen om forholdsmessighet tar sikte på å oppnå en rettferdig balanse mellom de samfunnsinteressene som begrunner tiltaket på den ene side og forventningen om beskyttelse av grunnleggende rettigheter på den andre. Inngrepet vil være uforholdsmessig og konvensjonsstridig dersom eieren må bære «an individual and excessive burden», jf. HR-2016-304-S (44). Handlingsrommet/skjønnsmarginen for staten synes for øvrig å være større ved inngrep som omfattes av kontrollregelen enn ved inngrep som omfattes av avståelsesregelen.<sup>22</sup>

Etter vår vurdering gjør flere av drøftelsene vi redegjorde for under grunnlovsvurderingen seg også gjeldene ved vurderingen etter EMK P1-1. Dette gjelder også for forholdsmessighetsvurderingen, jf. HR-2016-389-A (124). Vi henviser derfor til disse. Vi gjentar likevel at vi mener nærværende tiltak vil treffe en annen type modus enn øvrige tiltak som har vært på høring, og at det er summen av flere tiltak som vil være effektivt for å redusere piratvirksomheten med alle de samfunnsskadelige virkningene av slik aktivitet. Vi nevner også som et ledd i proporsjonalitetsvurderingen at tiltaket er rettet mot alle som disponerer lærevogn og førerprøvevogn, uten element av forskjellsbehandling.

Etter en samlet vurdering mener vi tiltaket oppfyller kravet til forholdsmessighet etter EMK P1-1.

## 5.3 Kommentarer til endringene i bruksforskriften

### 5.3.1 Generelt

Endringene vi foreslår i bruksforskriften er ment å fange opp de tilfellene der forutsetningene for godkjenning som lærevogn klasse B eller førerprøvevogn klasse B ikke lenger foreligger. Det vil si dersom opplæringsinstitusjonen ikke lenger har disposisjonsrett

---

<sup>21</sup> Dommen gir i avsnittene 40-46 en redegjørelse for EMK P1-1s hovedinnhold og oppbygging. HR-2016-389-A, som er en av de senere avgjørelsene fra Høyesterett på området, viser også til denne redegjørelsen i avsnitt 119. Se også Rt. 2013-1345 avsnitt 140 flg. (flertallet), og avsnitt 232 flg. (mindretallet - tredjevoterende), samt Lovavdelingens tolkningsuttalelse med referanse 16/1743 EO ATV/TMB/mk avgitt 23. november 2016.

<sup>22</sup> Se uttalelsen fra Lovavdelingen som nevnt i noten ovenfor.

over kjøretøyet. Dette kan være tilfellet der et godkjent kjøretøy skifter eier, eller der det er endringer i leie- eller leasingsforhold.

### 5.3.2 Plikt til å melde fra ved opphør av disposisjonsrett

Vi foreslår at opplæringsinstitusjonen plikter å skriftlig melde fra til Regionvegkontoret dersom de ikke lenger har disposisjonsrett over kjøretøyet, jf. forslag til ny nummer (6) § 2–27 i bruksforskriften. Det vil si en plikt for opplæringsinstitusjonen til å melde fra dersom leie- eller leasingkontrakten med utleier eller leaser bortfaller. I likhet med fristen for å melde fra om øvrige endringer i registreringsforhold i § 2–27 foreslår vi en frist på 3 dager for å melde fra om slike endringer.

Om ikke ny gjeldende kontrakt med opplæringsinstitusjon legges frem vil godkjenningen som lærevogn og/eller førerprøvevogn bortfalle. Merknad om at kjøretøyet er godkjent med dobbelt pedalsett/annet skoleutstyr for annen bruk enn til opplæring mot vederlag eller til førerprøve vil da bli ført inn i Det sentrale motorvognregisteret, og regionvegkontoret endrer vognkortet i samsvar med ny status, sml. forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy § 4. Det er ikke nødvendig at kjøretøyet fremstilles for kontroll, idet det ikke er et krav om tilbakestilling/fjerning av ekstrautstyret i kjøretøyet.

Vi minner om at gammelt vognkort skal leveres inn før utstedelse av nytt vognkort, jf. bruksforskriften § 2–8 (3). Vi nevner også at oppdatert vognkort del 1 må følge kjøretøyet som siste gyldige vognkort. Eventuelt manglende samsvar mellom et vognkort del 1 som måtte følge kjøretøyet og oppdatert status kan undersøkes ved oppslag i Det sentrale motorvognregisteret.

### 5.3.3 Dokumentasjonskrav ved omregistrering

Forslaget om ny bokstav f i § 2–29 (1) knytter seg til omregistrering. Kravet innebærer at dokumentasjon på at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet slik som angitt i trafikkopplæringsforskriften § 4–2 tredje ledd og/eller § 29–6 tiende ledd må fremlegges dersom kjøretøyet fremdeles skal være godkjent som lærevogn og/eller førerprøvevogn etter en omregistrering/eierskifte. Fremlegges ikke slik dokumentasjon bortfaller godkjenningen. Merknad om at kjøretøyet er godkjent med dobbelt pedalsett/annet skoleutstyr for annen bruk enn til opplæring mot vederlag eller til førerprøve vil da bli ført inn i Det sentrale motorvognregisteret, og regionvegkontoret endrer vognkortet i samsvar med ny status.

Det foreslått kravet betyr at lærevogner og førerprøvevogner ikke vil kunne omregistreres ved selvbetjeningsløsninger. For registrering av slike kjøretøy må det tas kontakt med trafikkstasjon.

Vi minner også her om at gammelt vognkort skal leveres inn før utstedelse av nytt vognkort, jf. bruksforskriften § 2–8 (3), og at oppdatert vognkort del 1 må følge kjøretøyet som siste gyldige vognkort.

### 5.3.4 Ikrafttredelse

Vi foreslår at endringene i bruksforskriften trer i kraft samtidig med endringene i trafikkopplæringsforskriften, det vil si 1. januar 2018. Vi foreslår ingen overgangsordning for de foreslåtte endringene i bruksforskriften. Dette da det synes vanskelig å anføre at det skulle være noen berettigede forventninger om at ny registrert eier skal få videreført en godkjenning for lærevogn og/eller førerprøvevogn til seg.

## 6 Økonomiske og administrative konsekvenser

### 6.1 Generelt

Vi mener forslaget vil gjøre det vanskeligere å drive piratvirksomhet, for eksempel ved muligheter for å lettere kunne målrette tilsyn og kontroll og ved mulighet for å avvise ikke godkjente kjøretøy fra førerprøven. Forslaget antas videre å bedre trafikksikkerheten, bidra til likere konkurransevilkår, sikre forbrukerrettigheter, samt hindre svindel og skatteunndragelse.

### 6.2 Private aktører

Med forbehold for feilmarginer på grunn av ulik innleggelse i Det sentrale motorvognregisteret, samt på grunn av mangelfulle parametere for søk, har vi laget et anslag på hvor mange som blir berørt av forslaget.<sup>23</sup>

Det er 4199 kjøretøy som i dag er godkjent og registrert som lærevogn klasse B eller førerprøvevogn klasse B. 1555 av disse kjøretøyene anslås å være registrert direkte på opplæringsinstitusjon. For disse kjøretøyene vil ikke forslaget innebære noen konsekvenser. Forslaget vil heller ikke ha konsekvenser dersom kjøretøyet er godkjent som lærevogn eller førerprøvevogn og opplæringsinstitusjon fremkommer som disposisjonshaver i vognkortet, for eksempel som «leietaker» i vognkortets del 1 punkt 4. Kjøretøy i denne gruppen har vi ikke tatt ut tall på.

Av de 2644 kjøretøyene som ikke er registrert på opplæringsinstitusjon, anslås 2263 kjøretøy å være eid av private eller selskap som ikke kan knyttes til leasing eller godkjent trafikkopplæring, mens 381 kjøretøy anslås å være eid av leasingselskaper. Vi anslår at ca. 20 % av de disse 2644 kjøretøyene reelt tilhører trafikkskoler, det vil si ca. 450 kjøretøy. Dette da kjøretøyene synes å være registrert på trafikkklæreren privat. For disse vil endringsforslaget bety at disposisjonsretten mellom registrert eier og opplæringsinstitusjonen må formaliseres og dokumenteres i tråd med forslaget her.

Basert på oppslag i diverse registre synes flere av kjøretøyene som ikke er registrert på opplæringsinstitusjon å være eid av privatpersoner som ikke kan knyttes til hverken opplæringsvirksomheter eller utleievirksomhet. Vi antar at det kan være tale om privatpersoner som har kjøpt en brukt lærevogn eller førerprøvevogn, der merknaden i

---

<sup>23</sup> Tall fra 15. mars 2017.

motorvognregisteret følger kjøretøyet, uten at de faktisk benytter seg av godkjenningen. Vi antar derfor at forslaget ikke får reelle konsekvenser for en større andel av de som disponerer kjøretøy som er godkjent og registrert som lærevogn eller førerprøvegogn.

Forslaget synes som nevnt først og fremst å få en negativ virkning for de som baserer sin næringsvirksomhet på å leie ut førerprøvegogner klasse B uten å ha et samarbeid med opplæringsinstitusjon. Dette kan være aktører som er registrert i Brønnøysundregistrene med næringskode «Utleie og leasing av biler». Som vist til i punkt 5.2.5 synes slik særskilt utleievirksomhet svært begrenset, der kun et fåtall driver slik virksomhet, mens andre bilutleiefirmaer synes å ha slik utleie som et ekstratilbud.

For at allerede godkjente kjøretøy som er registrert på samme eier før ikrafttredelsen fremdeles skal kunne brukes som lærevogn klasse B og/eller førerprøvegogn klasse B, må det dokumenteres at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet i tråd med forslaget her. Dersom dette ikke er aktuelt, vil kjøretøyet ikke kunne brukes som lærevogn og/eller førerprøvegogn. Idet kjøretøyet fremdeles kan brukes til andre formål enn opplæring mot vederlag og/eller førerprøve, herunder leies ut som erstatningskjøretøy, jf. punkt 5.2.5, antar vi at konsekvensene ikke er store for private aktører. Konsekvensene vil også dempes noe med den foreslåtte overgangsordningen.

Det har vært stilt spørsmål ved om forslaget kan generere et slags monopol for opplæringsinstitusjonene, med den følge at prisen for lån av kjøretøy til førerprøven klasse B kan øke, herunder ved at kandidatene blir presset til å ta et visst antall timer før førerprøven. Ved samtaler med elever som har benyttet seg av piratskoler har vi fått opplyst at prisen for leie bil til førerprøven varierer fra 1500 kroner til 2500 kroner. Ved undersøkelser på internett av utleiepriser på kjøretøy til førerprøven klasse B viser det seg å være en nokså stor variasjon i pris, det vil si alt fra 950 kroner til 3300 kroner. Prisene synes derfor å ligge i ca. samme sjiktet ved lån av kjøretøy både fra opplæringsinstitusjoner og andre som leier ut bil uten å være tilknyttet en opplæringsinstitusjon. Vi vil følge med på utviklingen her.

Flere av de som bruker piratskoler synes for øvrig å bruke gjentatte forsøk på å bestå førerprøven. Ved undersøkelse av et geografisk område over en tre måneders periode viser det seg at strykprosenten var på ca. 75 % for elever som benyttet seg av kjøretøy som ikke var knyttet til godkjent trafikkskole. Forslaget kan med andre ord slå økonomisk gunstig ut for kandidatene.

Forslaget innebærer også at kjøretøy som er godkjent som lærevogn og/eller førerprøvegogn ikke kan omregistreres ved bruk av selvbetjening. For omregistreringer av slike kjøretøy må trafikkstasjon kontaktes. Vi antar at dette ikke vil medføre mye merarbeid, da flere av de som disponerer slike kjøretøy antas å være ofte i kontakt med trafikkstasjoner, for eksempel i forbindelse med førerprøve.

Avslutningsvis nevner vi at forslaget kan antas å ha betydning for forsikringssselskapene med tanke på mer korrekt informasjon om bruk av bilene.

### 6.3 Offentlig aktører

For Statens vegvesen vil det påløpe administrative konsekvenser i form av etablering av nye rutiner og oppdatering av kvalitetssystemet.

Oppfølgingen av kravet ved godkjenning vil skje manuelt til eventuell systemstøtte for automatisk sjekk i Autosys kjøretøygodkjenning er på plass. Hvis vi gjør tilpasninger i fagsystemet kan det påløpe enkelte kostnader. Idet kravet kan følges opp manuelt vil det være en kost/nytte vurdering om slik funksjonalitet skal inngå i systemet ved senere tilpasninger i systemet. Eventuelle kostnader knyttet til endringer vil tas innenfor de budsjetter som allerede er til disposisjon for videreutvikling av berørte systemer.

Forslaget innebærer også at lærevogner klasse B og førerprøvevogner klasse B ikke kan omregistreres ved selvbetjeningsløsninger, og at trafikkstasjon dermed må kontaktes. Det er ikke tale om et stort volum som vil henvises til trafikkstasjon for manuell behandling på grunn av forslaget her. Antall registreringer per år av personbiler<sup>24</sup> som er godkjent som lærevogn klasse B og førerprøvevogn klasse B er på henholdsvis 222, 381, 613, 899 og 1 1172 for årene 2012 – 2016. Per 15. juni 2017 har det vært registrert totalt 477 lærevogner- og førerprøvevogner klasse B.

Forslaget vil ellers innebære løpende økonomiske og administrative konsekvenser i form av oppfølging av de foreslåtte kravene ved godkjenning og registrering, samt ved sensors sjekk av vognkort/Det sentrale motorvognregisteret ved fremstilling til førerprøve, og ellers ved kontroll og tilsyn.

Hva gjelder informasjon om endringene, så mener vi dette kan ivaretas gjennom informasjon via bransjen, våre hjemmesider, samt trafikkstasjonene og sensorene. Vi antar at de som blir berørt av forslaget vil kunne nås tilstrekkelig med slik informasjon.

---

<sup>24</sup> M1 og M1G.