



Statens vegvesen

Høringsinstansene
Se vedlagt adresseliste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Cathrine Håheim Andersen -
22073754

Vår referanse:
2010/028439-023

Deres referanse:

Vår dato:
03.08.2010

Høringsoppsummering - Høring av endringer i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 og førerkortforskriften § 4-3

Vegdirektoratet sendte 10. mai 2010 på høring forslag til endring av trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften. Høringen gjaldt overgangsregel i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 tredje ledd for ny definisjon av automatgir kode 78 på førerkortet. I tillegg ble det foreslått et unntak i førerkortforskriften § 4-3 femte ledd.

Vegdirektoratet sendte høringen til 38 instanser for uttalelse. Det har kommet inn 13 høringsvar.

Vegdirektoratet finner det ikke hensiktsmessig å sende ut høringsoppsummeringen til hver enkelt høringsinstans per post. Oppsummeringen av høringen og fastsatte forskriftsendringer vil bli lagt ut på www.vegvesen.no under offentlige høringer – tidligere høringer. Forskriften kan også finnes på www.lovdatabasen.no.

Endringene av trafikkopplæringsforskriften § 31-3 tredje ledd og førerkortforskriften § 4-3 femte ledd gjelder fra 1. august 2010.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Med hilsen

Erik Aalling
fung. trafikant- og kjøretøydirektør

Sonja Spørstøl

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Høringsinstanser

Finansdepartementet	Postboks 8008 Dep	0030 OSLO	
Forsvarsdepartementet	Postboks 8126 Dep	0032 OSLO	
Justis- og politidepartementet	Postboks 8005 Dep	0030 OSLO	
Nærings- og handelsdepartementet	Postboks 8014 Dep	0033 OSLO	
Utenriksdepartementet	Postboks 8114 Dep	0032 OSLO	
Arbeids- og velferdsdirektoratet	Postboks 5 St. Olavs plass	0130 OSLO	
Direktoratet for Arbeidstilsynet	Statens hus	7468 TRONDHEIM	
Politidirektoratet	Postboks 8051 Dep	0031 OSLO	
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	v/Leif N Olsen	Postboks 144 Manglerud	0612 OSLO
Bilimportørenes Landsforening	Postboks 71 Økern	0508 OSLO	
Høgskolen i Nord-Trøndelag	Avdeling for trafikklærerutdanning	Postboks 324	7501 STJØRDAL
Konkurransetilsynet	Postboks 439 Sentrum	5805 BERGEN	
Lastebileiernes Forening	Enebakkeveien 133	0680 OSLO	
Lenvik kommune/Nye nordnorske trafikksenter	Rådhusveien 8	9300 FINNSNES	
LTL Logistikk- og Transportindustriens Landsforening	Postboks 5489 Majorstuen	0305 OSLO	
Maskinentreprenørenes Forbund	Fred. Olsens gate 3	0152 OSLO	
Nord Norsk Trafikksenter	Postboks 334	9300 FINNSNES	
Norges Automobil-forbund	Postboks 6682 Etterstad	0609 OSLO	
Norges Bilbransjeforbund	Postboks 2804 Solli	0204 OSLO	
Norges Lastebileier-Forbund	Postboks 7134 St Olavs Plass	0130 OSLO	
Norges Turbileierforbund	v/Steinar Johansen Stenvaag	Tullins gate 6	0166 OSLO
Norsk Trafikksenter	2435 BRASKEREIDFOSS		
Norsk Transportarbeiderforbund	Hammersborg Torg 3	0179 OSLO	
Skandinavisk Trafikksenter AS	Postboks 9085 Sørlandsparken	4696 KRISTIANSAND S	
Statens vegvesen	Landsdekkende enhet	Kontaktsenteret	7737 STEINKJER
Statens vegvesen	Region midt	Fylkeshuset	6404 MOLDE
Statens vegvesen	Region nord	Dreyfushammarn 31	8002 BODØ
Statens vegvesen	Region sør	Serviceboks 723	4808 ARENDAL
Statens vegvesen	Region vest	Askedalen 4	6863 LEIKANGER
Statens vegvesen	Region øst	Postboks 1010 Skurva	2605 LILLEHAMMER
Stortingets ombudsmann for forvaltningen	Veg- og trafikkfaglig senter	Abels gate 5	7030 TRONDHEIM
Trafikkforum AS	Postboks 3 Sentrum	0101 OSLO	
Transportbedriftenes Landsforening	Postboks 83	2021 SKEDSMOKORSET	
Transportbrukernes Fellesorganisasjon	Postboks 5477 Majorstua	0305 OSLO	
Trygg Trafikk	Postboks 5494 Majorstuen	0305 OSLO	
Utrykningspolitiet	Postboks 2610 St Hanshaugen	0131 OSLO	
Yrkestrafikkforbundet	Postboks 100	3291 STAVERN	
	Postboks 9175 Grønland	0134 OSLO	



Statens vegvesen

Høringsinstansene
Se vedlagt adresseliste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Cathrine Håheim Andersen -
22073754

Vår referanse:
2010/028439-023

Deres referanse:

Vår dato:
03.08.2010

Høringsoppsummering - Høring av endringer i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 og førerkortforskriften § 4-3

Vegdirektoratet sendte 10. mai 2010 utkast til forskrift om endring av trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften til høring med høringsfrist 22. juni 2010. Høringen omhandlet overgangsregel i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 tredje ledd for ny definisjon av automatgir kode 78 på førerkortet. I tillegg ble det foreslått et unntak i førerkortforskriften § 4-3 femte ledd.

Høringen ble sendt til 38 instanser for uttalelse. Det er kommet inn 14 høringsvar.

Følgende 5 instanser hadde ingen innspill eller innvendinger til de foreslåtte endringene.

Arbeids- og velferdsdirektoratet
Justis- og politidepartementet
Politidirektoratet
Arbeidstilsynet
Utenriksdepartementet

Videre hadde følgende 5 ingen innspill, men kommenterte at de støtter endringsforslagene.

Statens vegvesen Region nord
Statens vegvesen Region midt
Bilimportørene Landsforening
Trygg Trafikk
Statens vegvesen Region vest

Fra følgende 4 instanser kom det innspill som vi har vurdert nærmere.

Statens vegvesen Region sør
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Norges Lastebileier-Forbund
Trafikkforum

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

I det følgende redegjøres det kort for innholdet av de mottatte høringssvarene. Høringssvarene oppsummeres etter tema, og Vegdirektoratet gir sin konklusjon løpende. Kommentarene gjelder trafikkopplæringsforskriften § 31-3 tredje ledd. Ingen av instansene har kommentert endringen i førerkortforskriften § 4-3 femte ledd, ut over det at den støttes.

Generelle kommentarer til overgangsregelen

Noen av instansene har kommentert hva de mener generelt om overgangsregelen i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 tredje ledd. Vi velger å starte med disse kommentarene før vi går over på de konkrete kommentarene til endringsforslaget.

To av de fire instansene som har uttalt seg, har uttrykt at overgangsregelen og endringen av definisjonen på automatgir vil ha negativ effekt. De ser helst at kjøretøyene fortsatt kan brukes som før og at spørsmålet om overgangsordning utsettes. Dette lar seg ikke gjøre. Ved å ikke anvende koden ville vi bryte med direktivet. Overgangsordningen er foreslått for å ta hensyn til trafikkskoler som allerede har tatt i bruk kjøretøyer uten koplingspedal.

De to andre instansene er i utgangspunktet fornøyd med overgangsregelen. Trafikkforum har kommet med en lengre faglig vurdering på dette.

Statens vegvesen Region sør har uttrykt at første setning i § 31-3 tredje ledd er god. De synes innholdet i setningen er fornuftig.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) har generelt uttalt at de mener det er vel dokumentert at dette forslaget vil skape praktiske og økonomiske utfordringer. De mener trafikkskoler og transportbedrifter vil måtte forholde seg til et regelverk som ikke er formålstjenlig for nye sjåførere og investeringer gjort av bransjene i mange år fremover.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har også uttalt seg generelt om endringsforslaget. Kommentarene er relatert til kjøretøy i klasse C. NLF påpeker at trafikkskoler tidligere benyttet biler som ikke tilfredsstilte bransjens behov for opplæring på nyere kjøretøy. Dette har nå bedret seg og de fleste skolene har kjøretøy med de nyeste tekniske innretningene. NLF frykter imidlertid at skolene vil vegre seg for å velge nye moderne kjøretøy med automatisk girskifte på grunn av begrensningene dette vil medføre i førerkortet. En dato for når slike kjøretøy må være tatt i bruk vil sette en stopper for trafikkskolers investeringer av moderne lastebiler. NLF er derfor svært kritisk til dette.

NLF mener også at det ikke vil være så lenge før storparten av bilparken består av biler med automatisk girskifte, da nærmere 90% av transportbransjens nybilkjøp er slike biler. Det vil derimot fortsatt finnes mange kjøretøy med manuell girskifte, spesielt kjøretøy med spesialpåbygg som ikke kjøres like mye. Det vil derfor være svært uheldig at nye sjåførere får førerkort med begrensning til kun automatgiret kjøretøy.

Trafikkforum anser overgangsordningen for nødvendig på grunn av de økonomiske konsekvensene. De er imidlertid av den oppfatning at saken er mer nyansert enn kun de store økonomiske konsekvensene endringen av definisjonen i førerkortforskriften § 2-2 tredje ledd nr. 6 vil medføre.

Noen trafikkskoler har valgt å satse på kjøretøy uten koplingspedal, mens andre har lagt en mer faglig vurdering til grunn og bevisst valgt kjøretøy med koplingspedal. I tillegg har tidligere erfaringer vist at opplæringen på klasse D kan gjennomføres på kortere tid når

opplæringen foregår uten koplingspedal. Dermed ble det en konkurransevridning, og denne vil vedvare i anbudsrunder overfor blant annet NAV.

Trafikkforums faglige syn er at det er en betydelig forskjell å håndtere tyngre kjøretøy med og uten koplingspedal, spesielt for en uerfaren fører eller en kandidat under opplæring. Norsk Trafikksenter har hatt mange deltakere til sikkerhetskurs på bane hvor det har vært svake tekniske ferdigheter. Noen er så svake at de blir avvist. En løsning på utfordringen med disse kandidatene har vært å anskaffe kjøretøy uten koplingspedal, og erfaringene har vist at det da har vært vesentlig lettere å gjennomføre kurset.

Trafikkforum anser det derfor som riktig at førerprøve gjennomført på kjøretøy uten koplingspedal skal gi begrenset førerrett, slik det står i den nye definisjonen i førerkortforskriften § 2-2 tredje ledd nr. 6.

Vegdirektoratets kommentar: I forhold til ATL og NLF sine generelle uttalelser om forslaget, vil vi bemerke at vi tidligere har uttalt at vi hadde tre alternativer i forhold til EU direktivet. Både Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet er av den oppfatning at en overgangsregel er det mest hensiktsmessige alternativet i denne situasjonen.

Den første alternative løsningen var å fortsatt vente med å sette den nye definisjonen i kraft i praksis. Denne løsningen innebærer at vi fortsetter å bryte med direktivet.

Den andre løsningen var å ta i bruk definisjonen og samtidig gi en overgangsregel for kjøretøy som var i bruk da den nye definisjonen trådte i kraft. En overgangsordning vil gjøre at nye kjøretøy vil bli omfattet av den nye definisjonen, mens kjøretøy som har vært i bruk kan benyttes frem til en gitt dato.

Den tredje løsningen var å ta i bruk definisjonen uten en overgangsregel.

Vegdirektoratet mener det i utgangspunktet er svært uheldig å bryte et EU direktiv. Vi har også vært i sterk tvil om de økonomiske konsekvensene ved den nye definisjonen er godt nok dokumentert til å kunne forsvare at vi fortsetter og ikke følge den nye definisjonen i direktivet.

I denne saken antar vi likevel at virkningene av direktivet er såpass uheldige for en del av trafikkskolene at en overgangsordning som ikke støttes av direktivet, kan forsvares.

Kommentarer til overgangsregelens varighet

Alle de fire instansene som uttalte seg, har kommentert varigheten til overgangsregelen i § 31-3.

Statens vegvesen Region sør har kommentert at tiden som er satt i utgangspunktet er tilstrekkelig, men kan bli et problem for førerkorttakere som ønsker å kjøre eldre manuelle biler etter denne datoen. De mener det er sannsynlig at trafikkskolene økonomisk sett ikke kan inneha lastebil med både manuell og automatisk gir. Videre mener de at overgangsordningen burde gjelde lenger fremover med tanke på en fremtidig endring i EU-definisjonen av automatgir.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) synes at overgangsordningens varighet er for kort for normal investeringstid for denne kategorien kjøretøy. De mener at varigheten bør forlenges til minst 2016, og helst lengre frem i tid. De henviser til at det vil være en svært kostbar investering i forhold til utskifting av bilene. ATL anmoder også at endringene bør avvendes til EU-kommisjonen har gjort sin vurdering, da en innstilling på endring vil ha direkte følger for behovet av denne forskriftsendringen.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er ikke enig i at overgangsordningen kun skal gjelde frem til 1. januar 2014, men mener overgangsordningen er fornuftig. NLF ønsker at en eventuell dato må settes så langt frem i tid at EU-kommisjonen får mulighet til å komme med en innstilling. Likt med ATL anmoder NLF at endringsforskriften avvendes til EU-kommisjonen har gjort sin vurdering, fordi en innstilling vil ha direkte følger for behovet av denne forskriftsendringen.

Trafikkforum har vurdert det til at varigheten som er satt gir et rimelig tidsperspektiv for forutsigbar drift. De har vurdert at det slik at forslaget vil gjelde tyngre kjøretøy kjøpt før mars 2009, og at det betyr at kjøretøyene vil være 5 år i januar 2014.

Statens vegvesen Region midt har kommentert at overgangsordningens lengde anses som fornuftig, uten at de gikk nærmere inn på det.

Statens vegvesen Region vest har kommentert at de støtter ”den lange overgangstiden det legges opp til”. De mener opplæringsinstitusjonene på den måten gis rimelig tid til å tilpasse kjøretøyparken.

Vegdirektoratets kommentar: Det ble ved direktiv 2008/65/EF, som endrer andre førerkortdirektiv (91/439/EØF), innført ny definisjon av hva som gir kode 78 på førerkortet. Implementeringsfristen for direktivet var 30. september 2008. Den nye definisjonen ble 9. mars 2009 satt inn i førerkortforskriften § 2-2 tredje ledd nr. 6. Derfor har vi nå valgt å få på plass en regel som innebærer at vi gradvis tilpasser oss direktivet.

Vegdirektoratet mener den foreslåtte varigheten for overgangsordningen er rimelig lang og skulle gi berørte parter tid til å innrette seg etter den nye definisjonen i førerkortforskriften.

Som nevnt tidligere mener Vegdirektoratet at det er nødvendig å tilpasse seg gjeldende direktiv. Den foreslåtte overgangsordningen vil etter vår mening kunne bidra til at å forenkle tilpassingen til nåværende definisjon av automatgir. En eventuell ny EU-definisjon mer i tråd med blant annet det synet ATL og NLF ytrer i sine høringskommentarer, kan ikke forventes før om flere år. Å utsette vår tilpassing til direktivet i påvente av dette er ikke forsvarlig.

Kommentarer til formuleringen ”tatt i bruk”

Tre av instansene hadde innvendinger mot formuleringen ”tatt i bruk” i andre setning i § 31-3 tredje ledd og kom med alternative forslag.

Statens vegvesen Region sør mente at begrepet burde byttes ut med ”godkjent”. De er av den oppfatning at en tekst med krav om godkjent førerprøvevogn vil unngå en eventuell diskusjon om når førerprøvevognen ble tatt i bruk første gang.

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL) uttalte at de mener overgangsregelen også bør gjelde for biler kjøpt i perioden, ikke bare tatt i bruk.

Trafikkforum har også foreslått å bytte begrepet med "godkjent", fordi de mener "tatt i bruk" kan gi rom for variert tolkning. De opplyser også at trafikkskoler i noen distrikter har latt være å ta i bruk slike kjøretøy som førerprøvevogn nettopp fordi trafikkstasjoner har hatt forskjellig praksis når det gjelder synet på automatgiret kjøretøy til førerprøven. Trafikkforum mener også at "førerprøvevogn" bør byttes med lærevogn, da de anser det for mer presist å bruke begrepet "godkjent som lærevogn".

Vegdirektoratets kommentar: Hensynet til lang leveringstid når man kjøper førerprøvevogn ble tatt i betraktning under utarbeidelse av overgangsregelen.

Da det ble valgt å bruke "tatt i bruk", ble imidlertid også "godkjent" vurdert. Grunnen til at formuleringen tatt i bruk ble valgt, er dels at i både første og andre ledd i samme paragraf brukes begrepet "var i bruk" og vi ønsket å bruke et tilsvarende uttrykk.

Da "var i bruk" ble satt inn i første og andre ledd i § 31-3 var det ingen godkjenningsordning for kjøretøy til opplæring og førerprøve. Utrykket "godkjent" var således ikke aktuelt. Vi ønsker nå å bruke mest mulig lik formulering i alle ledd. Vi har vurdert den foreslåtte formen "tatt i bruk" på nytt og funnet å ville endre denne til "var i bruk", slik som i de foregående ledd. Formuleringen "var i bruk" vil være fra den datoen førerprøvevognen ble godkjent og tilgjengelig for bruk til førerprøve.

Det er i forhold til førerprøve og kode i førerkortet det er et behov for regulering. Det blir derfor riktig å benytte "førerprøvevogn" og ikke "lærevogn" i endringsforskriften.

Kommentarer til datoen for vilkåret "tatt i bruk"

Trafikkforum har valgt å uttale seg om denne datoen som var satt til 1. juli 2010 i § 31-3 tredje ledd andre setning. Den gjelder i sammenheng med vilkåret "tatt i bruk".

Trafikkforum har kommentert datoen Vegdirektoratet har satt for å skille mellom hvilke kjøretøy overgangsregelen omfatter. De kommenterer at forslaget må gjelde kjøretøy som ble ervervet før endringene i førerkortforskriften § 2-2 tredje ledd, nr. 6 ble allment kjent. Det er fordi investeringer før dette er gjort i god tro og etter den gjeldende forskrift. Investeringer gjort etter denne dato er ikke rammet av noen endringer og dermed er det ikke naturlig at disse skal inngå i overgangsordningen. Samtidig må det tas hensyn til tiden fra bestillingen er gjort til kjøretøyet er levert, registrert og godkjent som lærevogn. Trafikkforum har skrevet at de anser det derfor riktig at overgangsordningen skal gjelde kjøretøy som er godkjent som lærevogn før 1. juli 2009.

Vegdirektoratets kommentar: Vegdirektoratet antar her at det er skrivefeil at det står 2009 og tolker det slik at Trafikkforum mener den datoen vi har satt, 1. juli 2010, er riktig. Det er uansett ikke aktuelt for Vegdirektoratet å sette en annen dato lengre bak i tid, samtidig som Trafikkforum ikke har kommet med innvendinger mot datoen som er satt.

Vi har imidlertid valgt å endre denne datoen til 1. august 2010, siden overgangsordningen trer i kraft 1. august 2010. Ved en inkurie ble endringsforskriften sendt til kunngjøring med datoen 1. juli 2010. Dette ble rettet til 1. august 2010 før endringene trådte i kraft.

Kommentarer til vilkåret om hovedsakelig manuelt girskifte

To av instansene har kommentert vilkåret som er satt i § 31-3 tredje ledd andre setning om at girskiftet i hovedsak skal utføres manuelt under førerprøven.

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL) mener dette bør strykes. De mener dette forslaget vil sette sensorene i en svært vanskelig kontrollsituasjon. Man bør prioritere fokus på helhetlig føreradferd og eleven bør derfor kun måtte fremvise at han har forståelse for systemet gjennom fremvisning av betjent girskifte. Dette vil ellers kunne bli et punkt som vil medføre store ulikheter blant sensorenes bedømming.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er enig i at kandidatene må vise at de behersker manuelt girskifte, men mener at det blir feil å si at det i hovedsak skal benyttes manuell betjening. De mener at transportbransjen ønsker sjåfører som behersker ny teknologi og at det er bilfabrikantens anbefalinger kandidatene må vise at de behersker. Dette er også viktig for miljø- og drivstofforbruk.

Vegdirektoratets kommentar: Hele poenget er at kandidaten skal vise forståelse for behovet for å velge gir selv blant annet med tanke på sikkerhet, fremkommelighet og økonomi slik at vi skal kunne forsvare at vedkommende får førerkort uten kode. Dette er utgangspunktet for at de fleste girvalgene under prøven skal gjøres manuelt.

Andre kommentarer

Trafikkforum har også kommet med innspill om at andre setning i § 31-3 tredje ledd burde deles opp i to setninger, fordi det ene vilkåret retter seg mot kjøretøyet og det andre mot utførelse. De mener dette vil se mer ryddig ut.

Vegdirektoratets kommentar: Slik vi ser det, går det tydelig frem at det er to vilkår som gjelder uten å uttrykke dette som a og b. Vi er av den oppfatning at det er like ryddig slik det står.

Endringer

Vegdirektoratet har etter gjennomgang av høringssvarene, som nevnt over, gjort noen små justeringer i den opprinnelige endringsforskriften som ble sendt på høring 10. mai 2010.

To endringer er i trafikkopplæringsforskriften § 31-3 tredje ledd andre setning. Vi har valgt å endre begrepet "tatt i bruk" til "var i bruk", slik at det samsvarer helt med første og andre ledd i samme paragraf. Videre har vi valgt å endre datoen fra 1. juli 2010 til 1. august 2010, slik at det samsvarer med når endringsforskriften trer i kraft og vi ikke får noen tilbakevirkende kraft. Setningen er derfor fastsatt med følgende ordlyd: "Det er et vilkår at kjøretøyet var i bruk som førerprøvevogn før 1. august 2010, ...".

Vi har samtidig gjort en endring vedrørende dato for ikrafttredelse. Den ble endret fra 1. juli 2010 til 1. august 2010.

Fastsatt forskrift

Forskrift om endring av trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften ble fastsatt som følger:

I

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. gjøres følgende endringer:

§ 31-3 nytt tredje ledd skal lyde:

Den praktiske prøven i klassene C og D kan avlegges med automatgiret kjøretøy frem til 1. januar 2014 uten at førerretten begrenses til å gjelde slike kjøretøy, jf. § 29-8 første ledd. Det er et vilkår at kjøretøyet var i bruk som førerprøvevogn før 1. august 2010, og at girskiftet i hovedsak blir utført manuelt under førerprøven.

§ 31-3 nåværende tredje til femte ledd blir nye fjerde til sjette ledd.

II

I forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. gjøres følgende endring:

§ 4-3 femte ledd skal lyde:

Når praktisk prøve er avlagt med kjøretøy med automatgir, er førerretten begrenset til slike kjøretøy jf. forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve § 29-8 med unntak som nevnt i § 31-3 tredje ledd.

III

Endringene trer i kraft 1. august 2010.