

Statens vegvesen

Trafikant og kjøretøy

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 LILLEHAMMER

firmapost@vegvesen.no

Deres referanse: 26/148795

Dato: 4. juli 2026

Høringssvar – innføring av førerkortklasse LT og målrettet opplæring for ATV og UTV

Dette høringssvaret leveres av fagmiljøet **trafikklærer.org**.

Vi støtter formålet med reformen og store deler av forslaget. Ulykkesgrunnlaget gir god dekning for målrettet opplæring for ATV og UTV, og valget av egen førerkortklasse, læreplanens faglige forankring i trinnmodellen og GDE-rammeverket, overgangsordningene for trafikklærere og bortfallet av traktorrettigheter ved klasse BE er etter vårt syn riktige grep. Vi støtter også fullt ut det foreslåtte passasjerforbudet for førere under 18 år, som Statens vegvesen særlig ber om høringsinstansenes syn på – dette er det best dokumenterte enkelttiltaket i høringen, og vil både dempe risikoatferd drevet av gruppepress og begrense skadeomfanget per hendelse.

To forhold bør likevel endres før forskriften vedtas: den automatiske føreretten i klasse LT ved erverv av klasse B (punkt 1), og kjøretøylogikken i sikkerhetskurs i kjøreteknikk (punkt 2). I tillegg gir vi en merknad om mopedretten i klasse LT, der høringsnotatet inneholder en motstrid og overgangsreglene gir en utilsiktet virkning (punkt 3), samt et innspill om tilhenger (punkt 4).

1. Hovedinnvending: automatisk førerett i klasse LT ved erverv av klasse B

Forslaget til endring i førerkortforskriften § 3-5 andre ledd nr. 1 gir automatisk førerett for liten traktor ved erverv av klasse B. Dette er etter vårt syn forslagets mest alvorlige svakhet, av tre grunner som forsterker hverandre.

1.1 Forslaget bryter med sitt eget bærende prinsipp. I høringens del II begrunnes bortfallet av traktorrettigheter ved klasse BE med at det er uheldig at opplæring for én kjøretøytype gir rett til å føre et helt annet kjøretøy, uten spesifikk opplæring. Vi er enige. Men nøyaktig det samme gjelder for klasse B og liten traktor: opplæringen i klasse B inneholder ingenting om ATV/UTV, terrengkjøring, veltefare eller forankring – de egenskapene som etter høringsnotatets punkt 4.1 er så særegne at de begrunner en egen førerkortklasse med et eget opplæringsløp i fire trinn. Høringen fjerner altså én automatisk rettighet uten opplæringsdekning (BE til traktor) og oppretter samtidig en ny (B til LT). Skal prinsippet om samsvar mellom opplæring og førerett tas på alvor, må det brukes konsekvent.

1.2 De alvorlige ulykkene skjer i hovedsak utenfor gruppen som får opplæringskrav. Av de 53 personene som ble hardt skadd i ulykker med traktorregistrert ATV/UTV i perioden 2020–2025, var 16 i alderen 16–17 år. Om lag 70 prosent var altså utenfor denne aldersgruppen. Det samme gjelder åtte av de ni omkomne. Tallene omfatter både førere og passasjerer, men de viser tydelig at

flertallet av de alvorlige skadene skjer utenfor den gruppen reformen retter opplæringskravet mot. Voksne førere vil etter forslaget fortsatt kunne føre disse kjøretøyene helt uten målrettet opplæring, via klasse B. Reformens kraftigste virkemiddel treffer dermed mindretallet av skadebildet.

1.3 Automatisk B-rett undergraver markedsgrunnlaget for opplæringen. Når alle over 18 år får føreretten gratis gjennom klasse B, består det reelle kundegrunnlaget for LT-opplæring bare av 16- og 17-åringer – et toårsvindu per årskull, i direkte konkurranse med alternativet «vent til fylte 18». Trafikkskoler som skal investere i UTV med dobbeltkommando, ATV og egnet terrengkjøregård, må avskrive investeringen på dette smale grunnlaget. Resultatet kan bli et tynt og geografisk ujevnt opplæringstilbud, som igjen svekker reformens trafikksikkerhetseffekt. Faller B-retten bort, blir opplæringen relevant for alle aldersgrupper: investeringen blir langsiktig bærekraftig for skolene, tilbudet blir landsdekkende, og – viktigst – en langt større andel av dem som faktisk fører ATV og UTV vil ha gjennomgått målrettet opplæring. Det er i den voksne gruppen skadetallene er høyest.

Anbefaling: Automatisk førerett i klasse LT ved erverv av klasse B bør ikke innføres. Det samme bør vurderes for den automatiske LT-retten ved utvidelse til T kode 141.

2. Pedagogisk innvending: kjøretøyvalget i sikkerhetskurs i kjøreteknikk

Forslaget tillater valgfri lærevogn (ATV eller UTV) i trinn 2 og 3, krever ATV i sikkerhetskurs i kjøreteknikk (§ 15A-8), og krever UTV ved praktisk prøve (§ 30-15). Samtidig slår høringsnotatet selv fast, i punkt 4.3, at kjøretøy med sal og styre og kjøretøy med sete og ratt krever ulik kjøreteknikk. Denne kombinasjonen skaper et progresjonsbrudd som strider mot læreplanens egen modell.

Læreplanutkastet beskriver kurset slik: det «bygger videre på den teknikken som er innlært i trinn 2 og anvendt i trinn 3». For en elev som har gjennomført trinn 2 og 3 på UTV – noe forslaget uttrykkelig åpner for – stemmer ikke dette. Eleven møter da ATV for første gang mot slutten av trinn 3, og skal i løpet av tre praktiske undervisningstimer mestre kjøring i sidehellinger og bakker, effektiv bremsing fra 40 km/t og kursendring på løst underlag – på et kjøretøy eleven ikke har noen innlært teknikk på. Kurset bygger da ikke videre på noe; det introduserer et nytt kjøretøy på det mest kjøreteknisk krevende nivået i hele opplæringen.

Dette bryter med trinnmodellens bærende forutsetning, slik den er formulert i læreplanens generelle del: kjøretekniske ferdigheter skal være automatisert i rimelig grad før eleven løser mer krevende oppgaver, fordi kapasiteten til bevisst bearbeiding av informasjon er begrenset. Det samme problemet oppstår speilvendt for elever som har fulgt opplæringen på ATV, og som skal opp til praktisk prøve på UTV med lite kjøretid på den kjøretøytypen.

Anbefaling: Sammenhengen mellom lærevognvalg, kurskjøretøy og prøvekjøretøy bør gjennomgås på nytt. Som et minimum bør forskrift eller læreplan kreve grunnleggende kjøretøybehandling på begge kjøretøytyper i trinn 2, eller dokumentert grunnleggende ATV-tilvenning før sikkerhetskurs i kjøreteknikk kan gjennomføres. Da er kursets forutsetning om innlært teknikk faktisk oppfylt for alle elever.

3. Merknad: mopedretten i klasse LT – substitusjon, kodeangivelse og overgangsregler

3.1 Substitusjonseffekt mot klasse AM 147. Det obligatoriske opplæringsomfanget for klasse LT og klasse AM 147 er i praksis likt, om lag 14 undervisningstimer, og kostnaden for eleven vil trolig ligge i samme størrelsesorden. For tilnærmet samme innsats gir klasse LT eleven både mopedretten og førerett for ATV og UTV, mens AM 147 bare gir mopedretten. Det må derfor forventes en betydelig

forskyvning av elever fra AM 147 til LT. Denne substitusjonseffekten er ikke omtalt i konsekvensutredningen, men har betydning for Statens vegvesens volumanslag og for trafikkskoler som har investert i mopedbilopplæring.

3.2 Motstrid i høringsnotatets omtale av kodeangivelsen. Forslaget til forskriftstekst er i seg selv entydig: etter § 3-19 andre ledd gjelder førerrett i klasse LT også tre- og firehjuls moped, uten vektbegrensning og uten krav om ytterligere kurs eller prøve. Mopedretten følger altså automatisk av klassen. Motstriden ligger ikke i forskriftsteksten, men i høringsnotatets beskrivelse av hvordan retten skal angis på førerkortet. Notatets punkt 4.1.2 sier at retten gjelder uten begrensning i totalvekt fra fylte 16 år, og at den angis med kode 147. Punkt 4.1.3 sier derimot at førerretten skal angis med kode 149 – en kode som begrenser retten til moped med egenvekt inntil 150 kg. Disse to beskrivelsene kan ikke begge være riktige.

Vi legger til grunn at punkt 4.1.2 er det tilsiktede, og støtter det. I dag får en elev som erverver klasse T kode 149, og kan få kode 147 før fylte 18 år ved å gjennomføre fire timers sikkerhetskurs på veg for moped. Begrensningen i kode 149 finnes altså bare fordi T-opplæringen ikke inneholder dette kurset. LT-opplæringen inneholder derimot et tilsvarende sikkerhetskurs på veg – på fem timer, én time mer enn kurset i AM 147. Det finnes dermed ikke noe gjenstående opplæringselement som kan begrunne en begrenset kode for klasse LT. Omtalen av kode 149 i punkt 4.1.3 fremstår som en inkurie, trolig videreført fra beskrivelsen av dagens ordning for klasse T, og vi ber om at den rettes.

3.3 Overgangsreglene gir utilsiktet full mopedrett uten kurs. Kombinasjonen av § 3-19 andre ledd og overgangsregelen i førerkortforskriften vedlegg 6 § 5 nytt sjette ledd skaper en utilsiktet virkning som bør rettes før vedtakelse. Overgangsregelen gir alle med klasse T utstedt før 1. juli 2027 automatisk førerrett i klasse LT. Ta en 16-åring som erverver klasse T våren 2027: vedkommende har da mopedrett begrenset til 150 kg (kode 149), og må etter gjeldende regler gjennomføre fire timers sikkerhetskurs på veg for å få full mopedrett (kode 147) før fylte 18 år. Fra 1. juli 2027 får samme person automatisk klasse LT gjennom overgangsregelen – og siden § 3-19 andre ledd gir full mopedrett uten vektbegrensning, oppnås dermed full mopedrett uten sikkerhetskurs og uten noen del av LT-opplæringen. Kursplikten ved utvidelse fra T 149 til T 147 blir i praksis omgåelig for alle som erverver klasse T før skjæringsdatoen. Vi ber om at dette rettes, enten ved at overgangsregelen presiseres slik at LT-rett ervervet via klasse T ikke omfatter mopedrett utover det klasse T allerede gir, eller ved at kodepåføringen differensieres etter ervervsmåte. Velges det siste, må dette også fremgå av forskriftsteksten, som i dag ikke skiller mellom ervervsmåtene.

4. Innspill: tilhengerrett som egen kode bak klasse LT

Forslaget gir ikke rett til å trekke tilhenger med klasse LT, med mindre innehaveren også har klasse T eller klasse B. Vi forstår avveiningen for det rene fritidssegmentet, men vil peke på at dette er en reell innstramming for ungdom med arbeidsrettet bruk. I dag kan en 16-åring med klasse T lovlig kjøre traktorregistrert ATV med tilhenger, med lastsikringskompetanse fra T-opplæringen. Etter forslaget må samme ungdom erverve både klasse T og klasse LT for å beholde denne muligheten. For landbruks- og utmarksnæringen, der ATV med tilhenger er vanlig arbeidsbruk, dobles dermed opplæringskostnaden. Denne gruppen er ikke omtalt i konsekvensutredningen.

Innspill: Vi foreslår at tilhengerrett i klasse LT kan erverves gjennom en egen førerkortkode bak klassen, etter gjennomført obligatorisk kurs ved trafikkskole – uten teoretisk eller praktisk prøve. Kurset kan bygge på elementer fra kurs i sikring og merking av last, kombinert med praktiske øvelser med tilhenger, for eksempel i kjøregård (rygging, vektfordeling og stabilitet på løst underlag ligger tematisk tett på sikkerhetskurs i kjøreteknikk). Modellen har en etablert parallell i regelverket: utvidet tilhengerrett i klasse B (kode 96) erverves i dag gjennom obligatorisk kurs ved trafikkskole alene, uten førerprøve. En slik løsning gir tilhengerrett med faglig dekning og holder kostnaden lav for eleven.

5. Avslutning

Våre to hovedinnvendinger – den automatiske føreretten ved klasse B og progresjonsbruddet i sikkerhetskurs i kjøreteknikk – lar seg begge løse innenfor forslagets rammer, og vil etter vårt syn styrke både reformens trafikksikkerhetseffekt og dens indre sammenheng. Vi bidrar gjerne med utdyping av punktene over.

Med hilsen

Christopher Storkås

Initiativtaker for fagmiljøet trafikklærer.org

kontakt@trafikklærer.org