



Statens vegvesen

Notat

Til: Azra Jahic
Fra: Kjøretøygodkjenning
Kopi til:

Saksbehandler:
Anders Flagestadhagen Roksvold
Vår dato: 19.12.2025
Vår referanse: 25/360484-1

Avklaring vedrørende § 30-2 (4) og øvrige retningslinjer knyttet til godkjenning etter trafikkopplæringsforskriften

Dette notatet er utarbeidet med utgangspunkt i to interne krav som skal legges til grunn ved saksbehandling av søknader om godkjenning av kjøretøy etter trafikkopplæringsforskriften. Disse interne kravdokumentene vil være i endring, men innholdet i dette notatet er ajourført med dagens dato, og tar derfor sikte på å avklare eventuelle spørsmål knyttet til dagens praktisering.

De to forannevnte dokumentene er utarbeidet i samarbeid mellom de to fagseksjonene som omfatter kjøretøygodkjenning (ADA71) og trafikkopplæring (AEA20), og representerer derfor både regelverk og prosess. Innholdet i dette notatet er i hovedsak avgrenset til å gjelde kjøretøy som skal godkjennes som lærevogn og/eller førerprøvevogn for klasse B, B96 og BE.

Presisering av trafikopplæringsforskriften § 30–2 fjerde ledd

Under følger beskrivelsene fra høringsnotatet og høringsoppsummering omhandlende godkjenning av kjøretøy til bruk på førerprøve. Det følger også noen avklaringer fra Trafikant, Opplæring rundt intensjon og tanker bak endringen i [trafikkopplæringsforskriften](#), slik den foreligger pt. For ordens skyld vil det følgende også gjelde trafikopplæringsforskriften § 4–4.

Trafikkopplæringsforskriften 30–2 fjerde ledd har denne ordlyden:

Kjøretøy med annen drivlinje enn manuelt gir, skal ha pedalsett på ledsagersiden, som kopler ut kjøretøyets fremdrift

Fra høringen i februar 2025 fremgår det i [høringsnotatet](#):

Intensjonen med bestemmelsen er at sensor skal kunne stanse kjøretøyet selv om kandidaten har fullt gasspådrag. I de fleste tilfeller vil det være montert et pedalsett, hvor bremsen elektronisk overstyrer gassen slik at man får stanset kjøretøyet effektivt. Dette testes ved godkjenning av kjøretøyet til bruk ved førerprøve. Hvis bilen ikke er utstyrt slik at gassen elektronisk kuttet ved bremseimpuls, kan det for eksempel finnes løsninger med en ekstra pedal som hindrer gasspådrag som kan betjenes fra ledsagersiden. Andre løsninger som f.eks. at sensor må sette kjøretøyet i nøytral, skal ikke godkjennes. Slike løsninger vil være såpass ulike fra kjøretøy til kjøretøy, at det vil kunne gå ut over sensor og kandidat sin sikkerhet, da de vil kunne være vanskelig å betjene.

Fra [høringsoppsummeringen](#):

Denne endringen er et forsøk på forenkling av den eksisterende teksten i bestemmelsen. Det er ingen realitetsendring i forslaget, men er kun ment å gjøre bestemmelsen enklere å forstå samt tydeliggjøre at det er pedalsettet som skal kople ut kjøretøyets fremdrift.

Forslaget medfører ingen tilbakevirkende kraft, og de kjøretøyene som allerede er godkjent vil derfor ikke miste godkjenningen.

Til NTSF sitt innspill er vårt inntrykk også det, at dette ikke vil være et problem for de aller fleste. Vår erfaring er at de aller fleste biler vil kutte drivkraften så fort bremsepedalen aktiveres, og med det vil kravet være oppfylt når bremsepedal fra ledsagersiden aktiveres og effektivt kan stanse kjøretøyet. Formuleringen er en forenkling av ordlyden i bestemmelsen for å gjøre det tydeligere å forstå intensjonen. Det er ingen endring i bestemmelsens meningsinnhold.

(Link her til høringssiden her: [Endringer i trafikopplæringsforskriften | Statens vegvesen](#))

Hva som skal vektlegges ved godkjenningen av kjøretøyene

Det erfares gjennom mottatte henvendelser at det hersker noe tvil rundt enkelte begreper med tanke på godkjenning av skolebil til bruk på førerprøve. Vi tenker

derfor å forklare nærmere nedenfor hva vi legger i ordvalget i bestemmelsen og hva som er intensjonen bak bestemmelsen.

Det viktige med denne bestemmelsen er ikke nødvendigvis en streng tolkning av ordene «koples ut», men at bilens fremdrift faktisk hindres når det er behov for det og for å unngå farlige situasjoner. Det var også slik det var tiltenkt da bestemmelsen ble skrevet.

Når det i trafikkopplæringsforskriften § 30-2 fjerde ledd står:

«Kjøretøy med annen drivlinje enn manuelt gir, skal ha pedalsett på ledsagersiden, som kopler ut kjøretøyets fremdrift»

så er sakens kjerne at sensor må kunne stanse bilen med pedalsettet, altså i hovedsak bremsepedalen. Når vi har valgt å skrive «kopler ut» i bestemmelsen, har det bakgrunn i at de fleste biler elektronisk vil kople ut gassen i det øyeblikket bremsepedalen brukes.

I praksis vil det bety at i det øyeblikket sensor trækker på bremsepedalen, vil vedkommende kunne stanse kjøretøyet selv om kandidaten fortsatt trækker på gassen. I en del tilfeller vil det kunne oppleves at etter at kjøretøyet er stanset, så kan man merke at kjøretøyet legger på gasstrykk så lenge kandidaten fortsatt holder gassen inne. Dette oppleves som at bilen prøver å kjøre fremover, men den vil fortsatt holdes helt i ro med sensors bremsepedal. Som beskrevet i høringsnotatet vil en ekstra pedal hvor gasspedalen fysisk kan holdes igjen av sensor, sammen med brems, også kunne være tilstrekkelig. Vi mener at dette vil være tilstrekkelig og vanlig i de fleste tilfeller, og godt nok for å kunne få godkjenning.

Vi vil understreke at så lenge intensjonen bak bestemmelsen er oppfylt, vil dette kunne være godt nok til å tilfredsstille kravet i forskriften. Sensor må kunne stanse kjøretøyet. Dette er også slik de fleste biler har vært godkjent tidligere, men opplevelsen har muligens endret seg noe med kraftige elektriske drivlinjer.

Retningslinje for montering, kontroll og godkjenning av dobbelt pedalsett til bil m.m.

Kravene til lærevogn klasse B og kravene som gjelder kjøretøy til førerprøve klasse B går fram av forskrift om trafikkopplæring og førerprøve § 30–2 (Førerprøve klasse B) og § 4–4 (Tilleggskrav til lærevogn – klassene B og BE). Dokumentasjon for disposisjonsrett og eierskap ligger nå til grunn, jf. trafikkopplæringsforskriften § 4–2 og § 29–6.

Trafikkopplæringsforskriften §§ 4–4 og 30–2 lyder:

§ 4–4. Tilleggskrav til lærevogn – klassene B, B kode 96 og BE

Lærevogn i klassene B, B96 og BE skal ha bredde minst 1,5 meter og ha minst fire sitteplasser. Lærevognen skal ha følgende tilleggsutstyr:

- a) dobbelt sett betjeningsinnretning for brems og kopling,*
- b) ett ekstra innvendig speil eller en skjerm som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,*
- c) ett ekstra innvendig speil som gir læreren tilstrekkelig kontroll med eleven og*
- d) hastighetsmåler som er lesbar for læreren*

§ 30–2. Førerprøve klasse B

Førerprøven for klasse B består av en teoretisk og en praktisk prøve.

Den praktiske prøven avlegges med personbil med tillatt totalvekt på ikke over 3500 kg, bredde på minst 1,5 meter og minst fire sitteplasser. Kjøretøyet skal ha konstruktiv hastighet på minst 100 km/ t. Hastighetsmåler skal være lesbar fra sensors plass.

Kjøretøy til førerprøve for klasse B skal ha følgende tilleggsutstyr:

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

Kjøretøy med annen drivlinje enn manuelt gir, skal ha pedalsett på ledsagersiden, som kopler ut kjøretøyet fremdrift.

Tekniske krav

Trafikkopplæringsforskriften inneholder ikke tekniske krav til dobbelt pedalsett. Slike krav, og hjemmel for å kreve kontroll, finnes i [bilforskriften § 7](#) (Reparasjon, ombygging og oppbygging), som igjen viser til [bilforskriften §2–6\(1\)](#) (Endring av godkjent kjøretøy).

Sistnevnte lyder:

Godkjent kjøretøy skal fremstilles til ny godkjenning dersom det foretas endring av kjøretøyet som gjør at det ikke lenger er i samsvar med opplysninger i vognkortet, eller følger av de enkelte bestemmelser i denne forskrift. Det samme gjelder andre endringer av kjøretøyet som har betydning for kjøretøyet miljø-, trafiksikkerhets- eller brannsikkerhetsegenskaper.

Montering

- Angående montering av ekstra pedalsett skal det stilles krav om:
- Dokumentasjon på pedalsettet fra kompetent uavhengig laboratorium
- Monteringsanvisning fra fabrikant der detaljert beskrivelse av monteringen fremgår
- Bekreftelse fra godkjent verksted om at verkstedet har montert pedalsettet i henhold til monteringsanvisning fra fabrikanten av pedalsettet .

Det kreves ikke dokumentasjon på at pedalsettet er tilpasset den konkrete bilmodellen, men det må kontrolleres at det fungerer på tilfredsstillende måte (funksjonstest). Dette skal gjøres i samarbeid med sensorpersonell der dette er mulig.

Montere selv

Hvis eier ønsker å montere pedalsett på eget kjøretøy må eier av kjøretøyet på forhånd innhente skriftlig tillatelse av Statens vegvesen for montering av slikt pedalsett, jf. verkstedforskriften § 6(g). Det forutsettes at vedkommende besitter kompetanse for slikt arbeid, og at det foreligger dokumentasjon på pedalsettet og at pedalsettet er montert i henhold til monteringsanvisning fra fabrikant av pedalsettet. Etter utført montering skal kjøretøyet forevises en av Statens vegvesen trafikkstasjoner for endelig godkjenning og innføring av merknad i vognkortet.

Demontering

Ved avmontering av utstyret må kjøretøyet på nytt forevises Statens vegvesen, alternativt kan godkjent kjøretøyverksted attestere demontering og samtidig sende bilder, for fjerning av tilleggsgodkjenning. Fullmakt fra eier/medeier må i så tilfelle fremlegges. Dersom ny eier ønsker det, kan kjøretøyet godkjennes med dobbelt pedalsett uten tilknytning til opplæringsinstitusjon.

Beskyttelse av pedalsett

Hjemmel for å kreve at ekstra pedalsett er beskyttet mot feilbruk finnes i [bilforskriften § 7-1\(4\)](#):

Ved ombygging gjelder dessuten at det ikke må foretas ombygginger som gjør at bil og tilhenger blir mindre trafikksikker, mindre miljøvennlig eller mer brannfarlig enn før ombyggingen, dersom ikke annet følger av bestemmelsene i første ledd.

Statens vegvesen anser at dobbelt pedalsett er tilstrekkelig beskyttet mot feilbruk når pedalene kan fjernes, settes ut av bruk eller skjermes for passasjer i høyre sete. For øvrig må ekstra pedalsett være montert slik at det fungerer etter hensikten og ikke hindrer originale funksjoner. Dette gjelder for eksempel tilstrekkelig bremsevirkning fra høyre side, at pedaler på begge sider beveger seg uhindret, at det ikke er boret, kuttet, sveiset eller liknende i bilens originale pedalarm.

Disposisjonsrett av kjøretøyet

Hjemmel for å kreve at opplæringsinstitusjonen foreviser dokumentasjon for disposisjonsrett før registrering finnes i bruksforskriften § 2–29 (1) f):

Dokumentasjon som angitt i trafikkopplæringsforskriften §§ 4–2 og/eller 29–6 som viser at opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over lærevogn klasse B og/eller førerprøvegogn klasse B, dersom kjøretøyet skal være godkjent for bruk til opplæring mot vederlag klasse B og/eller førerprøve klasse B.

Hjemmel for å kreve at det meldes fra om opphør av disposisjonsrett finnes i [bruksforskriften §2–27\(7\)](#):

Ved opphør av disposisjonsrett som nevnt i trafikkopplæringsforskriften §§ 4–2 og/eller §29–6 skal opplæringsinstitusjonen innen 3 dager gi skriftlig melding til regionvegkontoret om dette.

Unntak fra kravet om disposisjonsrett i vognkortet

Det er et særskilt unntak fra kravet om at disposisjonsretten må fremgå av vognkortet for at kjøretøyet kan brukes til opplæring mot vederlag og førerprøve. Dette gjelder dersom en godkjent lærevogn eller førerprøvegogn er ute av drift, for eksempel som følge av reparasjon eller service. I slike tilfeller kan opplæringsinstitusjonen midlertidig sette et inn annet kjøretøy som oppfyller kravene i trafikkopplæringsforskriften §§ 4–2, 4–4, og/eller 30–2.

Det er også et 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.

Varslingsrutine

Opplæringsinstitusjonen skal skriftlig melde fra til Statens vegvesen før slik bruk. Slik melding må senest legges frem for sensor før oppstart av prøven. Unntaket kommer frem i trafikkopplæringsforskriften § 4–2 og § 29–6.

Kontroll av disposisjonsrett før godkjenning og (om)registrering

Det er viktig at det foretas kontroll av at en opplæringsinstitusjon har disposisjonsrett over kjøretøyet ved godkjenning og registrering. Sjekken må innebære en kontroll av at det enten er en opplæringsinstitusjon som står oppført som eier i vognkortet, eller ved at det foreligger et leie- eller leasing forhold mellom eier av kjøretøyet og en opplæringsinstitusjon. Dersom opplæringsinstitusjonen er en trafikkskole, må vi sjekke at den er godkjent av Statens vegvesen. Det gjøres enten ved å sjekke i TSK-registeret, eller ved på vegvesen.no – finn godkjente trafikkskoler.

Det må også undersøkes at det er registrert eier av kjøretøyet som signerer, samt at signaturberettiget i opplæringsinstitusjonen signerer, evt. at det signeres etter fullmakt. Her kan det gjøres oppslag i [Brønnøysundregistrene](#) ved å søke opp aktuelt foretak/selskap, klikke på kunngjøringer, og finne ut hvem som kan signere på vegne av foretaket.

Godkjenning

Når det er ønske om å få bilen godkjent som lærevogn og/eller førerprøvevogn må alle krav i § 4-2 og § 4-4 og/eller § 29-6 og § 30-2 i trafikkopplæringsforskriften tilfredsstilles.

Godkjenning av lærevogn og førerprøvevogn gjennomføres som tilleggsgodkjenning.

Kontrollpunkter og presiseringer

Innholdet i dette avsnittet er utarbeidet for å gi supplerende retningslinjer og instruksjoner for hvordan kontrollen skal gjennomføres for å sikre at formålet og intensjonen med forskriften blir ivaretatt.

Ved kontroll av pedalsett og betjeningsinnretninger:

- Manuelt gir: sjekk at motoren kan startes fra ledsagerplass (clutch må kunne tråkkes langt nok inn).
- Kontroll av bremsefunksjon:
 - Stanse bil fra ledsagerplass når kandidat gasser.
 - Stanse bil fra ledsagerplass når kandidat begynner gasspådrag etter sensor bremses.
 - Stanse bil fra ledsagerplass når kandidat bremses alt for lite i forhold til situasjonen.

For godkjenning av kjøretøy til førerprøven og avklaringer knyttet til § 30-2 fjerde ledd, er det utarbeidet et eget MKH dokument som skal sikre riktig forståelse og enhetlig praktisering.

Et kortfattet utdrag fra avklaringer sier følgende:

Det viktige med denne bestemmelsen er ikke nødvendigvis en streng tolkning av ordene «koples ut», men at bilens fremdrift faktisk hindres når det er behov for det og for å unngå farlige situasjoner.

Pedallys:

Intensjonen med forskriften anses som ivaretatt dersom originalt lys i fotbrønnen er tent eller tennes automatisk.

I tillegg gjelder følgende:

- Lyset må være så sterkt at det uavhengig av lysforholdene utenfor bilen, gjør det mulig å se pedalene.

- Kupélys som ikke automatisk lyser over pedalene, men hvor pedallyset må skrus på via mer eller mindre intuitive infotainment-systemer, anses ikke å oppfylle kravet.
- Hvis lyset må betjenes med en bryter, må det kunne gjøres av sensor uten å involvere kandidaten.
- Ordlyden i forskriften «...lys OVER pedalene» presiseres.

Skole/Skule skilt:

Dette er ikke et krav for å godkjenne kjøretøyet, men er en bruksbestemmelse som ikke skal kontrolleres ved hallkontrollen.