



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
20. juni 2024
Vår ref. 23/60111-76

Innholdsfortegnelse

INNLEDNING	4
OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER MED KOMMENTARER	6
1 Nytt kapittel 30A om kjørevurdering	6
1.1 Generelt til nytt kapittel	6
1.2 Alminnelige regler om kjørevurdering: § 30A-1	8
1.3 Kjørevurdering: § 30A-4	15
1.4 Ny førerprøve etter pålegg fra politiet (kjørevurdering): § 30A-5.....	17
1.5 Førertilpasset kjøretøy: § 30A-6	18
1.6 Kjøretøytilpasning: § 30A-8	19
1.7 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy: § 30A-11	20
1.8 Klage på kjørevurderingen: § 30A-13	21
1.9 Fjerne begrensinger i føreretten: tidligere § 30A-14, nå § 30A-15.....	22
2 Nytt kapittel 32 om behandling av personopplysninger.....	23
2.1 Generelt til nytt kapittel	23
2.2 Tilgangskontroll: § 32-4.....	24
2.3 Sikkerhetsrevisjoner: § 32-7	25
3 Øvrige forslag til endringer	26
3.1 Definisjon på «avsperrret område»: § 1-2 ny bokstav n.....	26
3.2 Øvingskjøring ved yrkessjåfør opplæring: § 2-1 femte ledd	27
3.3 Spesielle krav for øvingskjøring: § 2-4 annet og fjerde ledd.....	29
3.4 Krav til kjøretøy for klasse T: §§ 2-2 annet ledd, 3-2 første ledd, 4-7, 30-14 annet ledd og 31-3 første ledd.....	33
3.5 Krav til ledsager ved øvingskjøring: § 3-1	48
3.6 Trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk: §§ 4-1 tredje ledd, 6-4 annet ledd og 8-5 50	
3.7 Elevfortegnelse: § 5-5.....	52
3.8 Opplæringskort: § 5-6.....	53
3.9 Krav til utstyr ved kurs i sikring av last for klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T: § 5-8 54	
3.10 Krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane for klasse C, D og CE: § 5-10	56
3.11 Godkjenning av trafikklærere: § 6-2 første ledd bokstav a	57
3.12 Endring av godkjenning av trafikklærere: § 6-2 første ledd bokstav c, samt femte og nytt sjette ledd.....	58
3.13 Krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap m.m.: § 6-9 m.fl.	60

3.14	Lengden på trinnvurdering trinn 3: § 7-5 annet ledd	61
3.15	Innmelding av gjennomført obligatorisk opplæring: § 7-6 første og nytt tredje ledd 64	
3.16	Adgang til digital undervisning: §§ 8-1 sjette ledd og 7-4 nytt tredje ledd	66
3.17	Opplæring i førerstøttesystemer m.m. for klasse B: §§ 11-3 fjerde ledd og 11-4 fjerde ledd – samt førerstøttesystemer ved praktisk prøve: kapittel 30.....	73
3.18	Klasse S: kapittel 14	81
3.19	Fritak for kurs i ulykkesberedskap: § 25-1 tredje ledd og nytt fjerde til sjette ledd 85	
3.20	Karantenetid klasse C, CE, D og DE: § 29-1 tredje ledd.....	91
3.21	Førerprøve for å fjerne kode 78 i klasse B: § 29-8.....	93
3.22	Forbud mot lyd- og bildeopptak i bil: § 29-11 annet ledd	95
3.23	Krav til tilleggsutstyr ved førerprøve klasse B: § 30-2	97
3.24	Andre språklige endringer.....	100
3.25	Andre justeringer	101
3.26	Innspill med forslag til forskriftsendring utenfor høringens tema	101

INNLEDNING

Høring

Statens vegvesen sendte forslag om endringer i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) på høring den 26. mai 2023. Fristen for å komme med høringsinnspill var 1. september 2023.

Forslaget gikk ut på å innføre et nytt kapittel 30A som regulerer gjennomføring av kjørevurdering, nytt kapittel 32 som regulerer behandling av personopplysninger, samt en rekke endringer av dagens bestemmelser i forskriften. Noen av disse endringene gjelder:

- en spesifisering av kravet til ledsager ved øvingskjøring
- krav til kjøretøy for klasse T som lærevogn og førerprøvevogn
- en oppdatering av kravene til elevfortegnelse og opplæringskort
- åpning for digital undervisning for deler av trafikalt grunnkurs
- krav til opplæring og ferdigheter i bruk av førerstøttesystemer
- kortere karantenetid for klassene C, CE, D og DE
- innføring av kortere førerprøve for å fjerne kode 78 i klasse B
- forbud mot lyd- og bildeopptak i bil under praktisk prøve
- utvidelse av krav til tilleggsutstyr for kjøretøyet ved praktisk prøve i klasse B

Høringssvar

Det kom inn totalt 36 høringssvar.

Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene:

- Justis- og beredskapsdepartementet
- Trøndelag fylkeskommune

Følgende instanser har uttrykt at de støtter forslagene:

- Rogaland fylkeskommune
 - har uttrykt at de er positive til endringene, at de oppleves som fremtidsrettet og at de kan øke trafiksikkerheten under og etter opplæring.
- Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)
 - slutter seg i hovedsak til de foreslåtte endringene, men har noen merknader som er behandlet sammen med øvrige innspill.
- Trygg Trafikk
 - kan ikke se at det foreslås endringer som påvirker trafiksikkerheten negativt og har derfor ingen motforestillinger mot forslagene.
- Trafikkforum
 - har kommentert støtte til alle bestemmelsene, med unntak av én. Flere av bestemmelsene støttes uten ytterligere merknader. Vi har valgt å ikke ta det med i selve oppsummeringen der det ikke forekommer andre kommentarer til de konkrete bestemmelsene.

- OsloMet
 - har sendt høringen til sine ansatte som jobber med trafikkklærerutdanning, og de støtter de endringene som er foreslått.
- Norsk Motorcykkel Union (NMCU)
 - stiller seg positive til endringene, men har noen mindre kommentarer som er behandlet sammen med øvrige innspill.
- Nord universitet
 - støtter de endringsforslagene som ikke eksplisitt er kommentert.

Øvrige som har gitt innspill, nevnes i selve oppsummeringen. Der det er uttrykt støtte til forslagene sammen med kommentarer, fremgår dette ved omtalen av den konkrete bestemmelsen og ikke i oversikten over.

Oppsummering

I dette vedlegget oppsummeres de innspillene som er kommet inn fra høringsinstansene, sammen med kommentarer fra Statens vegvesen. Det er kun de bestemmelsene det har kommet konkrete innspill til som kommenteres. For øvrige bestemmelser, vises det til det som fremgår i høringen.

Teksten fra høringsnotatet gjengis ikke, men selve endringsforslaget til de bestemmelsene som kommenteres blir gjengitt slik de ble sendt på høring. Endringene i bestemmelsene fremgår i kursiv.

For å synliggjøre endringene gjort i etterkant av høringen, har vi valgt å benytte understrek på endringer og utstrykning på det som fjernes i tillegg til kursiv. I vedlegg 2 og 3 vil det kun være kursiv som viser endringer.

Vedtatte endringsforskrifter

I vedlegg 2 og 3 fremgår endelige endringsforskrifter til trafikkopplæringsforskriften i sin helhet slik de er vedtatt. Det er to endringsforskrifter, siden de har ulik ikrafttredelse. De bestemmelsene som krever systemendringer, får senere ikrafttredelse.

Ikrafttredelse til endringsforskrift i vedlegg 2 er *straks*, mens ikrafttredelse til endringsforskrift i vedlegg 3 er *1. november 2024*.

OPPSUMMERING AV HØRINGSUTTALELSER MED KOMMENTARER

1 Nytt kapittel 30A om kjørevurdering

1.1 Generelt til nytt kapittel

1.1.1 Høringsinnspill

Trygg Trafikk skriver at forslag til nytt kapittel om kjørevurdering, etter deres syn vil bidra til å tydeliggjøre eksisterende regelverk.

Norges Optikerforbund skriver at deres kompetanse- og interesseområde går på helserelaterte problemstillinger, i hovedsak synsrelaterte. De skriver videre at de støtter hovedintensjonene i forslaget, og ønsker samtidig å benytte anledningen til å komme med noen kommentarer:

«Tydeligere på muligheten for å avlaste legene

På side 4 i høringen refereres det til førerkortforskriftens vedlegg 1 § 2 der det pekes ensidig på lege hvis en innehaver av førerkort har grunn til å tvile på egen helse relatert til kjøring. I situasjoner der synet er en årsak til å tvile, kunne det i forskriften stått noe om muligheten for å oppsøke optiker for kontroll av øynene og synet.

Endringer i førerkortforskriften er ikke en del av denne aktuelle høringen, men vi ønsker å påpeke at førerkortforskriften på dette punktet kunne vist til flere helsepersonell slik at presset på fastlegene kan reduseres.

Retningslinjer for kjørevurdering

Det skisseres på side 9 endring fra to til fire løp når det gjelder kjørevurdering. For optikere er løp en og tre aktuelle, der løp tre nok er den flest optikere vil møte i klinisk praksis.

Det er viktig at det lages gode veiledere slik at helsepersonell kan følge opp plikter de har i forhold til disse sakene på en god måte, der reglene i seg selv ikke er klare.

Et eksempel på god og klar tekst er tekstforslaget til § 30A-1 (side 14 i høringen) der det fremkommer tydelig at «ikke bestått» kjørevurdering innebærer en fire ukers karantene og ny synsattest. Dette er en klar tekst uten tolkningsmuligheter.»

Statsforvalteren i Trøndelag skriver at de

«anbefaler at det tilføyes i forskriften at en helseattest bare er gyldig i tre måneder fra utstedelsesdato.

Statsforvalteren ser i noen sammenhenger at det blir brukt helseattester som har utløpt på dato, noe som representerer en risiko for at helseopplysningene ikke er oppdaterte og riktige. Helseattest i førerkortgruppe 1 kreves i tilfeller hvor det allerede er påvist helsesvekkelse, eller der personen er fylt 80 år. Dette representerer førerkortinnehavere hvor helsesituasjonen kan endres i løpet av kort tid.»

Trafikkforum skriver at de

«ser at det kan være behov for egne bestemmelser som konkret gjelder gjennomføring av kjørevurdering og rammene rundt dette i trafikkopplæringsforskriften. Trafikkforum støtter at dette gjøres ved innføring av nytt kapittel 30 A som gjelder kjørevurdering. Trafikkforum støtter både intensjonen og innholdet slik det foreligger og slik det fremgår av høringsnotatet.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de er enig i forslag om innføring av nytt kapittel 30A om kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften.

1.1.2 Statens vegvesens vurderinger

Når det gjelder kommentaren Norges optikerforbund har til førerkortforskriften vedlegg 1 § 2, er det viktig å være bevisst på at denne bestemmelsen er en generell beskrivelse av førers plikt ved endring av helsetilstanden. Vi har tidligere tenkt at formuleringen ikke har en praktisk betydning, da det er naturlig at den som har problemer med synet oppsøker en optiker eller øyelege, ikke fastlegen. Vi kan likevel foreta en vurdering på dagens formulering sammen Helsedirektoratet ved en senere anledning for endringer i vedlegg 1.

Eksisterende veiledninger blir revidert i tråd med endringene knyttet til kjørevurdering i trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften.

Vi er litt usikre på hva Statsforvalteren i Trøndelag egentlig mener i sin kommentar. Det er forskriftsfestet i vedlegg 1 § 4 annet ledd siste punktum at *«Attesten må ikke være eldre enn tre måneder ved fremleggelse etter bestemmelsene i første ledd.»* På helseattestens første side, står det også at *«Helseattesten må ikke være eldre enn 3 måneder når den presenteres ved trafikkstasjonen.»* Trafikkstasjonene er også kjent med dette, og skal ikke godta helseattester som leveres senere enn 3 måneder etter attestens utstedelsesdato.

Politidirektoratet har gitt innspill om henvisning til trafikkopplæringsforskriften § 2-1 sjette ledd, som omhandler samtykke ved øvingskjøring, i innspillet til § 30A-1. Dette innspillet valgte vi å ta inn i førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 nytt fjerde ledd med ikrafttredelse 22. februar 2024. For nærmere om dette, vises det til høringsoppsummering for endringer i førerkortforskriften.¹

Det har kommet mange gode innspill fra Politidirektoratet, sammen med de vedlagte innspillene fra Trøndelag og Troms politidistrikt. Vi har ikke kommentert alt, men en del er tilpasset og annet er tatt til orientering for videre arbeid med fagfeltet.

¹ <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/22-127629-1-endringer-i-forerkortforskriften/> (besøkt 11.06.2024)

1.2 Alminnelige regler om kjørevurdering: § 30A-1

1.2.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A-1:

§ 30A-1 Alminnelige regler om kjørevurdering

Statens vegvesen kan fastsette retningslinjer for innhold og gjennomføring av kjørevurdering, herunder også ny førerprøve etter pålegg fra politiet, kombinert prøve og kjøretøytilpasninger. Statens vegvesen fastsetter de steder kjørevurderingen kan gjennomføres.

Dersom søker har eller har hatt flere førerkortklasser, skal kjørevurderingen, eller ny førerprøve etter pålegg fra politiet, gjennomføres i den mest omfattende klassen vedkommende har eller ønsker å beholde, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 6a. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: AM, S, T, A1, A2, A, B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE.

Ved førighetssvekkelse med førertilpasset kjøretøy, avlegges kjørevurdering i den klassen det tilpassede kjøretøyet tilhører, da førighetssvekkelse krever dispensasjon fra helsekravene, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. Sensor skal vurdere om kandidaten også kan beholde underliggende klasser i disse tilfellene, og eventuelt hvilke klasser.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke anbefalt», kan ikke ny kjørevurdering avlegges uten ny anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren.

Dersom resultatet av ny førerprøve etter pålegg fra politiet er «ikke bestått», kan ikke ny tilsvarende førerprøve gjennomføres. Politiet kan imidlertid vurdere om vedkommende kan søke om gjenerverv av føreretten på vanlig måte, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9, anses helsekravet for ikke oppfylt. Ny kjørevurdering kan ikke avlegges før det har gått fire uker og ny synsattest er utstedt. Ny synsattest kan tidligst utstedes etter karantenetidens utløp.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 41, kan ny kjørevurdering ikke avlegges før det har gått fire uker. I særlige tilfeller kan sensor vurdere kortere karantenetid.

1.2.2 Høringsinnspill

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver til tredje ledd at:

«Vi i Norges Trafikkskoleforbund ønsker å foreslå at det også bør gis rom for at sensor kan vurdere om kandidaten i tillegg kan beholde høyere klasser, forutsatt at kandidaten har førerrett i tilsvarende klasse fra tidligere.

Et eksempel på dette kan være hvis en kandidat etter oppstått førighetssvekkelse gjennomfører kjørevurdering på et ombygd kjøretøy i kl. B, og fortsatt har førighet til å kunne føre et større kjøretøy med tilsvarende spesialutstyr, at da kandidaten også kan vurderes slik at

denne kan få beholde førerkortet i den større klassen, for på et senere tidspunkt å kunne kjøre for eksempel C1, enten i jobb eller fritid med for eksempel bil.

Et annet eksempel er der hvor arbeidsgiver i samarbeid med NAV bygger om lastebiler med spesialtilpasninger. Koding av førertilpasset spesialutstyr for det aktuelle kjøretøyet bør, slik vi ser det kunne følge kandidaten i de tilfellene det er aktuelt.»

Politidirektoratet har vedlagt innspill fra Trøndelag og Troms politidistrikt og presiserer at de viser til brevene i sin helhet. De skriver deretter:

«Kommentarer til trafikkopplæringsforskriften § 30A-1 femte ledd

Politidirektoratet stiller seg positiv til foreslått forskriftstekst om at "ny tilsvarende førerprøve" ikke kan gjennomføres i de tilfeller hvor ny førerprøve etter pålegg fra politiet er "ikke bestått", jf. første setning. Vi har sett hen til at det i høringen opplyses om at det er relativt ressurskrevende for Statens vegvesen å gjennomføre ny førerprøve etter pålegg fra politiet, da dette krever at det benyttes en sensor med kjørevurderingskompetanse.

Troms politidistrikt, som er ett av to politidistrikter som har gitt innspill til høringen, er også enig i dette forslaget:

"Troms politidistrikt er enig i forslaget fra Statens vegvesen om at i de tilfeller en pålagt ny førerprøve (kjørevurdering) fra politiet ikke er bestått, kan man ikke gjennomføre en ny tilsvarende førerprøve (kjørevurdering). Videre at vedkommende kan søke om gjenerverv på vanlig måte og at politiet i disse tilfellene, dersom helsekravet er oppfylt, setter som vilkår at man må gjennomføre og bestå ny (vanlig) praktisk førerprøve med en sensor uten utvidet kjørevurderingskompetanse. (...)"

Trøndelag politidistrikt er uenig i den foreslåtte forskriftsteksten. Trøndelag politidistrikt ønsker at saksgangen hos politiet sidestilles med statsforvaltersakene, og at politiet skal ha hjemmel til å vurdere om det vil være formålstjenlig å pålegge ny førerprøve. Fra deres høringsinnspill viser vi til følgende:

"Trøndelag politidistrikt finner det uklart hvorfor saksgangen for saker fra Statsforvalteren og politiet skal differensieres i så stor grad som forslaget legger opp til. For begge sakstyper gjennomføres tilnærmet lik type kjørevurdering og Statens vegvesen skriver en sakkyndig uttalelse som sendes tilbake til oppdragsgiver. Oppdragsgiver behandler deretter saken videre i eget spor.

I statsforvaltersakene er det åpnet for flere forsøk dersom det er rimelige grunner for dette, men for politisaker er dette helt utelukket. Vi har forståelse for bakgrunnen for forslaget, da politiet på nasjonalt nivå tidligere har hatt en noe løs praksis på området hvor kandidater har blitt sendt til gjentatte nye forsøk uten noen form for filtrering.

Politiet i Trøndelag har gjennomgått tidligere praksis og lagt til grunn retningslinjer som vi mener lukker problematikken uten at saksgangen må endres så radikalt i forskrift.

I utgangspunktet gis det kun ett enkelt forsøk til en vurderingsprøve, og vi sender ikke flere henvisninger til dette dersom det ikke er formålstjenlig. I visse tilfeller har sensor i sin tilbakemelding skrevet at resultatet kunne vært annerledes med automatgiret kjøretøy, eller at det med noen kjøretimer kunne vært et bedre resultat. I sistnevnte tilfelle anmoder nå politiet i Trøndelag kandidaten om å gjennomføre kjøretimer hos en autorisert trafikk-skole dersom hen ønsker å forbedre sine kjøreferdigheter. Før vi

kan vurdere å gi kandidaten et nytt forsøk på en vurderingsprøve ber vi om at kjøreskolelærer skriver en uttalelse til politiet om hvordan øvingskjøringen har gått, hvor mange kjøretimer som er gjennomført og om kjøreskolelærer finner å anbefale at det kan gis et nytt forsøk eller ikke, eventuelt hvor lang tid det vil ta før det kan være aktuelt. Etter dette vil det være opp til politiet å vurdere hvorvidt det vil være formålstjenlig å pålegge ny førerprøve eller ikke.

Et ekstra løsningsforslag ville være at det i trafikkopplæringsforskriften hjemles at politiet kan nekte/avslå å henvise til ny førerprøve (vurderingsprøve) i de tilfeller det ikke fremstår formålstjenlig eller åpenbart nytteløst.

Politiet i Trøndelag er ikke enig i forslaget om at kandidaten skal over i ordinært spor etter at det er fattet vedtak om tilbakekall/avslag grunnet manglende kjøreferdigheter eller kunnskaper. Vi finner ikke at det blir forvaltningsrettslig riktig. For å kunne legge inn vilkår må det settes en til-dato i Autosys, noe som også innebærer at det må innvilges en søknad om gjenerverv av førerrett med vilkår om full/delvis ny førerprøve. Vi ser ikke hvordan det blir riktig å innvilge en søknad når kandidaten ikke oppfyller et eller flere vilkår for gjenerverv av førerrett. Det er videre uklart når vedkommende fremstiller seg for slik prøve, slik at det da blir forhåndsgodkjent at vedkommende oppfyller samtlige krav for førerrett når den tid kommer. Slik praksis har vi ikke, da samtlige vilkår for å kunne gjenerverve førerrett, herunder helse, vandel, edruelighet, kjøreferdigheter og skikkethet sanntidsvurderes på søknadstidspunktet – ikke før. Avslutningsvis finner vi det ikke heldig at sensorer som ikke har vurderingsprøvekompetanse vil ta over vurderingen i denne typen saker når det er snakk om kandidater som åpenbart har behov for en grundigere sakkyndig vurdering.

For å konkludere dette punktet ønsker politiet at saksgangen sidestilles med statsforvaltersakene, og at oppdragsgiver – som er den som besitter opplysninger i saken – foretar en selvstendig og grundig vurdering av saksgang videre, herunder foretar en filtrering og vurdering av hvorvidt det vil være formålstjenlig å pålegge kandidaten et nytt forsøk på en vurderingsprøve. Endringsforslag i §30A-1 femte ledd og videre hjemler knyttet til dette bes derfor revideres."

Vi har forståelse for Trøndelag politidistrikts vurdering. Vi antar likevel at ordinær førerprøve vil være tilstrekkelig, med bakgrunn i vårt inntrykk av behovet i de sakene vi har hatt til klagebehandling.

Vi ber om at Statens vegvesen vurderer det som gjelder registrering i Autosys. Statens vegvesen har tidligere informert Politidirektoratet om at det ved pålegg om ny førerprøve skal velges "praktisk prøve" i Autosys, og ikke "kjørevurdering".

Vi ber Statens vegvesen vurdere om det må settes en fiktiv dato i Autosys. Politidirektoratet er opptatt av at det til enhver tid skal være mulig å se i Autosys om vedkommende har gyldig førerrett eller ikke, og at politiet skal kunne følge opp om det som er lagt frem etter pålegg fra politiet er tilfredsstillende. I slutten av punkt 3.3.2 står det at "dato i Autosys kan settes til samme dato som politiet innvilger søknad med vilkår for tilbakelevering. Da åpnes det for at ordinær praktisk prøve kan gjennomføres". Det er da viktig at det går klart frem at vedkommende ikke har førerrett frem til eventuelt ordinær prøve er gjennomført og bestått.

Vi støtter Trøndelag politidistrikts presisering av at "politiet ikke har anledning til å henvise til vurderingsprøve dersom det er tvil om helsekrav er oppfylt." Politiet kan kun gi pålegg om

førerprøve dersom det er "skjellig grunn til å tro at (...) innehaveren ikke har de kunnskaper eller den kjøreferdighet som hensynet til trafiksikkerheten krever."

Vi er enige i at i de tilfeller hvor legen har utfyllt godkjent helseattest og benyttet kjørevurdering som utredningsgrunnlag, er det unødvendig å skulle gjennomføre ny førerprøve i tillegg. Det må fremgå av helseattesten som fremlegges for politiet at slik kjørevurdering er gjennomført.

Politidirektoratet mener videre at foreslått forskriftstekst i trafikkopplæringsforskriften § 30A-1 femte ledd, andre setning, bør endres. Enhver person kan søke om å få førerett i medhold av vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd. Om en slik søknad avslås som følge av at nødvendige vilkår for innvilgelse ikke er oppfylt, er et annet spørsmål.

Vi foreslår følgende ny formulering i § 30A-1 femte ledd, andre setning:

"Vedkommende kan søke politiet om å få tilbake føreretten, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd og vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd. Bestått ordinær førerprøve i den mest omfattende klassen vedkommende ønsker førerett for, er nødvendig for å kunne få tilbake føreretten."

Vi ber Statens vegvesen også vurdere å innta henvisning til trafikkopplæringsforskriften § 2-1 sjettede ledd, hvor det fremgår at vedkommende må ha politiets samtykke før vedkommende kan øvingskjøre med førerkortpliktig kjøretøy.

Vi legger til grunn at politidistriktene kan varsle Statens vegvesen om pålegg, slik at Statens vegvesen kan registrere det, jf. forvaltningsloven § 13 b nr. 5.»

1.2.3 Statens vegvesens vurdering

Gjennomføring av kjørevurdering i mest omfattende klasse

Norges Trafikkskoleforbund ønsker at det åpnes for at sensor også kan vurdere om vedkommende kan få med mer omfattende førerkortklasser enn det er gjennomført kjørevurdering i. Vi mener derimot at det bør stilles samme krav til førerkortklasse ved kjørevurdering som ved praktisk prøve for gjenerverv av førerett etter førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd, hvor føreretten har vært tilbakekalt eller inndratt av domstolene eller politiet. Føreretten kan ha vært tilbakekalt eller inndratt på bakgrunn av straffbare handlinger som eksempelvis å ha kjørt over fartsgrensen. Det fremgår av førerkortforskriften at ved gjenerverv må praktisk prøve gjennomføres i den mest omfattende klassen. Vi mener det ikke er riktig å lempe på kravet når det gjelder vurdering i tilknytning til vedkommendes helse. Vi beholder derfor første ledd som det er hørt. Dette fremkommer også i høringsoppsummeringen til førerkortforskriften vedlegg 1 ny § 6a.²

Vi mener videre at det er viktig at personer med stabil førerlighetsvekkelse vurderes med det kjøretøyet de har fått førertilpasningene i, da dette gjelder dispensasjon fra førerlighetskravet. Når det er snakk om å vurdere underliggende klasser, vil det i stor grad gjelde kjøretøy som

² <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/22-127629-1-endringer-i-forerkortforskriften/> (besøkt 11.06.2024)

er enklere å manøvrere. For mer omfattende klasser, stilles det strengere krav til hvordan man observerer på, fartstilpasning og samhandling med andre, samtidig som man skal håndtere kjøretøyet på en trafiksikker måte. Det vil derfor være begrensede muligheter til å vurdere hvordan dette ville artet seg i mer omfattende klasser enn den klassen kjørevurderingen er gjennomført.

Avtalte rutiner ved kjørevurdering i mindre omfattende klasse m.m.

I samarbeid med Politidirektoratet og Helsedirektoratet har vi blitt enige om rutiner i forbindelse med gjennomføring av kjørevurdering i den mest omfattende klassen og vedkommende har aktive førerrettigheter i mer omfattende klasser eller det er behov for begrensninger i form av koder på førerkortet. Samme rutiner gjelder fra før hvor Statens vegvesen er vedtaksmyndighet i forbindelse med kjørevurdering. Dette ble delvis omtalt i høring om endringer i førerkortforskriften til vedlegg 1 ny § 6a, men vi har hatt en gjennomgang i fellesskap i ettertid. I hovedtrekk blir det som følgende, mens nærmere detaljer vil fremkomme i egne rutiner.

Når førerkortinnehaver har gjennomført kjørevurderingen, vil sensor sende brev til politiet med anmodning om tilbakekall av førerrettigheter, samtidig som den sakkyndige uttalelsen sendes til oppdragsgiver (lege, statsforvalter m.m.) eller det fattes vedtak hvor Statens vegvesen er vedtaksmyndighet. Der det ikke er et forskriftskrav, benyttes kjørevurdering i saker hvor legen eller statsforvalter m.m. er i tvil om helsekravet er oppfylt. For de mer omfattende klassene enn den klassen kjørevurderingen er gjennomført i, vil det tolkes som en sannsynlighetsovervekt for at helsekravet ikke er oppfylt. Førerkortinnehaver skal ha blitt orientert skriftlig tidligere om at kjørevurderingen må gjennomføres i den mest omfattende klassen og hva som skjer med øvrige klasser.

For å spare inn på saksbehandlingstiden, for førerkortinnehaver sin del, vil det også være egen tekst til førerkortinnehaver i anmodningen til politiet om tilbakekall som kan benyttes som forhåndsvarsel.

Samtidig vil legen få kort beskjed om at anmodning om tilbakekall er sendt politiet, slik at legen i de tilfellene ikke trenger å benytte meldeplikten.

Når førerrettighetene er tilbakekalt, vil Statens vegvesen kunne utstede nytt og korrekt førerkort i tråd med førerkortforskriften. For de som ikke lenger fyller kravene for førerkort, vil da heller ikke lenger ha aktive førerrettigheter.

Nytt forsøk ved ikke bestått/ikke anbefalt førerrett

Vi er kommet til at fjerde ledd om nytt forsøk ved anmodning om kjørevurdering fra lege eller statsforvalter er formulert litt for generelt, slik at bestemmelsen raskt kan misbrukes. Vi har derfor lagt til en setning, for å gjøre det tydeligere at det ikke er meningen at lege eller statsforvalter skal ha som hovedregel å anmode om ny kjørevurdering ved ikke anbefalt resultat dersom kandidaten ønsker det. Vi ønsker at det skal ligge en vurdering bak behovet, eksempelvis at kandidaten etter litt tid får ny vurdering fordi vedkommende har blitt mer

vant med ny helsetilstand, det har vært bedring i helsetilstanden, helsetilstanden har stabilisert seg, vedkommende har hatt timer hos trafikkskole eller lignende.

I femte ledd har vi tatt inn forslaget fra Politidirektoratet da dette gjør leddet mer presist.

Vi har forståelse for Trøndelag politidistrikt sine vurderinger og tar de til etterretning, men vi er likevel av den oppfatning at det vil være tilstrekkelig med ordinær praktisk prøve for gjenerverv dersom det er behov for flere forsøk. Politidirektoratet støtter også vårt forslag til løsning.

Selv om ingen av høringsinstansene har kommet med noen innspill til sjette ledd, om nytt forsøk ved saker som gjelder syn etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9 nr. 3 (dobbeltsyn), 4 (nylig konstatert betydelig reduksjon av syn på ett øye) og 5 (tap av syn på ett øye), så har vi etter samarbeid med Helsedirektoratet valgt å moderere forslaget noe.

Utgangspunktet er at for at helsekravet i disse tilfellene skal anses for oppfylt, må kjørevurderingen være bestått. Dette er et hjemmelskrav. Dersom man da ikke består kjørevurderingen, anses ikke helsekravet til syn for å være oppfylt. Synssvekkelser kan være på grunn av øyesykdommer, i noen tilfeller kan dobbeltsyn korrigeres med briller eller det kun er behov for tilvenning av «ny synsfunksjon» over tid. Det var stilt vilkår om ny synsattest ved nytt forsøk, da tanken var at det kunne være greit med ny vurdering av synet – eventuelt en fornyet vurdering/’second opinion’.

Etter en gjennomgang har vi i fellesskap kommet til at det ikke er nødvendig med ny synsattest, med mindre nytt forsøk gjennomføres mer enn 3 måneder fra utstedelsesdatoen på den innleverte synsattesten.

På bakgrunn av at § 30A-1 fikk såpass mange ledd, fant vi det hensiktsmessig å flytte fjerde til syvende ledd til § 30A-14. Innholdet som ble hørt i § 30A-14 er derfor forskjøvet til ny § 30A-15.

Registreringer i Autosys

Etter en gjennomgang av Autosys og funksjonene der, tenker vi følgende registreringer for politiet vil fungere best:

Ved suspendert førerrett i Autosys;

- Huk av «inntil videre» + «vurdering» (ikke «praktisk prøve») ved første gangs gjennomføring av ny førerprøve, jf. «nye» § 30A-14 annet ledd. Også huk av det samme for når det bes om helseattest, slik at dette er synlig dersom lege eller statsforvalter ønsker å anmode om kjørevurdering i forbindelse med helsevurderingen. Dermed vil det være synlig for Statens vegvesen at det ikke skal utstedes noen førerrett dersom kandidaten leverer helseattesten hos Statens vegvesen istedenfor hos politiet i etterkant.
- Huk av «til og med» og sett vedtaksdato med vilkår for gjenerverv, samt «praktisk prøve» når vedkommende går over til gjenerverv.
- «Helseattest» hukes av på vanlig måte.

På bakgrunn av overnevnte vurderinger, er det foreslått følgende endringer i § 30A-1:

§ 30A-1 Alminnelige regler om kjørevurdering

Statens vegvesen kan fastsette retningslinjer for innhold og gjennomføring av kjørevurdering, herunder også ny førerprøve etter pålegg fra politiet, kombinert prøve og kjøretøytilpasninger. Statens vegvesen fastsetter de steder kjørevurderingen kan gjennomføres.

Dersom søker har eller har hatt flere førerkortklasser, skal kjørevurderingen, eller ny førerprøve etter pålegg fra politiet, gjennomføres i den mest omfattende klassen vedkommende har eller ønsker å beholde, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 6a. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: AM, S, T, A1, A2, A, B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE.

Ved førighetsssvekkelse med førertilpasset kjøretøy, avlegges kjørevurdering i den klassen det tilpassede kjøretøyet tilhører, da førighetsssvekkelse krever dispensasjon fra helsekravene, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. Sensor skal vurdere om kandidaten også kan beholde underliggende klasser i disse tilfellene, og eventuelt hvilke klasser.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke anbefalt», kan ikke ny kjørevurdering avlegges uten ny anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren.

Dersom resultatet av ny førerprøve etter pålegg fra politiet er «ikke bestått», kan ikke ny tilsvarende førerprøve gjennomføres. Politiet kan imidlertid vurdere om vedkommende kan søke om gjenerverv av føreretten på vanlig måte, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9, anses helsekravet for ikke oppfylt. Ny kjørevurdering kan ikke avlegges før det har gått fire uker og ny synsattest er utstedt. Ny synsattest kan tidligst utstedes etter karantenetidens utløp.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 41, kan ny kjørevurdering ikke avlegges før det har gått fire uker. I særlige tilfeller kan sensor vurdere kortere karantenetid.

Ny bestemmelse; § 30A-14

§ 30A-14 Vilkår ved ønske om nytt forsøk

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke anbefalt», kan ikke ny kjørevurdering avlegges uten ny anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren. Dette fordrer at lege eller statsforvalteren anser det som hensiktsmessig at det avlegges ny kjørevurdering for å kunne vurdere helsekravet.

Dersom resultatet av ny førerprøve etter pålegg fra politiet er «ikke bestått», kan ikke ny tilsvarende førerprøve gjennomføres. Politiet kan imidlertid vurdere om vedkommende kan søke om gjenerverv av føreretten på vanlig måte, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd. Vedkommende kan imidlertid søke politiet om gjenerverv av føreretten, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd og

vegtrafikkloven § 24 fjerde ledd. Bestått ordinær førerprøve i den mest omfattende klassen vedkommende ønsker førerrett for, er nødvendig for å kunne gjenerverve førerretten.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9, anses helsekravet for ikke oppfylt. Ny kjørevurdering kan ikke avlegges før det har gått fire uker. Dersom kjørevurderingen ikke er bestått innen 3 måneder etter øg-ny synsattestens utstedelsesdato, kreves det ny synsattest for å få nytt forsøk er utstedt. Ny synsattest kan tidligst utstedes etter karantenetidens utløp.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 41, kan ny kjørevurdering ikke avlegges før det har gått fire uker. I særlige tilfeller kan sensor vurdere kortere karantenetid.

Siden vilkår ved ønske om nytt forsøk er tatt ut av 30A-1 og flyttet til § 30A-14, er også henvisningen i § 30A-7 oppdatert.

1.3 Kjørevurdering: § 30A-4

1.3.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A-4:

§ 30A-4 Kjørevurdering

Kjørevurdering består alltid av praktisk kjøring, og den starter med førsamtale og avsluttes med ettersamtale. Førsamtalen kan etter avtale gjennomføres en annen dag i forkant av kjørevurderingen.

Kjøreruten skal legges slik at kandidaten får vise sine ferdigheter under vekslende veg- og trafikkforhold, i stor grad etter et standardisert ruteopplegg. Kjøreruten kan likevel tilpasses blant annet ut fra anmodning fra oppdragsgiver.

Kjørevurderingen vurderes i størst mulig grad som en helhet. Sensor skal vurdere om kandidaten kan kjøre trafiksikkert med den helsesvekkelsen kandidaten eventuelt har og i tråd med oppdraget.

Kjørevurderingen kan avbrytes og vurderes som ikke anbefalt hvis det oppstår en situasjon hvor sensor eller andre trafikanter må gripe inn for å unngå skade eller fare, og kandidaten selv skulle ha avverget situasjonen. Kjørevurderingen kan også avbrytes når adferden medfører at det kan oppstå vesentlige ulemper eller fare i trafikken.

Inntreffer driftsstopp, illebefinnende eller andre forhold som gjør det vanskelig å gjennomføre kjørevurderingen, kan kjørevurderingen avbrytes og vurderingen utstå til ny kjørevurdering kan gjennomføres.

Kjøretøy til kjørevurderingen, unntatt tilhenger, skal være godkjent av Statens vegvesen som kjøretøy til førerprøve. Kjøretøykravene i kapittel 30 gjelder. Kandidaten skal selv stille godkjent

kjøretøy til rådighet ved kjørevurderingen. Godkjenning som kjøretøy til førerprøve skal føres i vognkortet.

Under kjørevurderingen skal sensor så vidt mulig ha plass ved siden av kandidaten.

Hvis kandidaten ønsker det, og forholdene ellers ligger til rette for det, kan trafikklæreren være med i kjøretøyet under kjørevurderingen. Dette gjelder også hvis kandidaten har behov for at en annen person som en medhjelper, personlig pleier eller personlig assistent er med i kjøretøyet under kjøringen.

I spesielle tilfeller kan det være mer enn en sensor eller annet tilsynspersonell til stede i kjøretøyet under kjørevurderingen.

1.3.2 Høringsinnspill

Nord universitet skriver følgende:

«Beskrivelsen i høringsnotatet støttes med tanke på at systemet er ganske komplekst og at det trengs et tydelig regelverk som er tilgjengelig, j.fr. s. 13. Figur på side 9 gir en god oversikt over alle varianter.

Høringsutkastet gir en god beskrivelse av at kjørevurderingen må utføres av sensorer med godkjent kjørevurderingskompetanse, og at kjørevurderingen må tilpasses oppdraget, både i valg av kjørerute, eventuell kjøretid og hva man skal vurdere ut ifra (j.fr. side 11).

Når det imidlertid kommer til selve forslaget på ny bestemmelse i forskriftsteksten (s.20), framstår denne på en måte som kan medføre at sensor i stor grad kjører etter de samme standardiserte førerprøverutene som i en ordinær førerprøve, og at det dermed blir mindre tilpasset innhold i kjøreruten som velges. Vi mener denne ordlyden er uheldig. Sensor har gjennom sin kompetanse forutsetninger til å planlegge et rutevalg ut ifra oppdraget, og eventuelt justere den i sammenheng med den førsamtalen som gjøres. I en del tilfeller vil det også være behov for å oppsøke flere situasjoner underveis i prøven, dersom det ikke er andre trafikanter der dette er nødvendig å vurdere, f.eks. ved synsfeltutfall.

Nord universitet foreslår en endring i den foreslåtte forskriftsteksten slik at den i større grad samsvarer med beskrivelsene på side 11 i høringsnotatet: «kjøreruten skal være ...i stor grad etter standardisert ruteopplegg».

Konklusjon: Nord universitet foreslår følgende alternativ til tekst i § 30A–4, andre ledd: *Kjøreruten skal legges slik at kandidaten får vist sine ferdigheter under vekslende veg- og trafikkforhold, samt hvordan han/hun er i stand til å kompensere for sin eventuelle helsesvekkelse. Kjøreruten tilpasses i stor grad ut ifra oppdraget, og bør inneholde nok situasjoner med andre trafikanter til at sensor kan avgjøre om kandidaten kjører trafiksikkert nok. Der det er mulig, kan kjøreruten konstrueres ut ifra en standardisert førerprøverute.»*

1.3.3 Statens vegvesens vurdering

Nord universitet støtter forslaget, men har likevel forslag til endring. Innspillet er vurdert og vi er kommet til det ikke er nødvendig å hjemle alle detaljene rundt kjørerute, da dette er noe som blir nærmere beskrevet i våre interne retningslinjer som sensor skal forholde seg til. Vi er imidlertid enig i at ordlyden «i stor grad» bør byttes ut, og har valgt å heller benytte ordlyden «med utgangspunkt i». Grunnen til at vi ønsker å ha med om standardisert ruteopplegg, er fordi det ikke er helt vilkårlig hvor man kjører. De standardiserte rutene er nøye gjennomtenkt fra før av for å ha vekslende veg- og trafikkforhold, og brukes derfor som utgangspunkt når sensor skal vurdere hvor kjørevurderingen skal foregå.

Det gjøres følgende endring i § 30A-4 annet ledd:

Kjøreruten skal legges slik at kandidaten får vise sine ferdigheter under vekslende veg- og trafikkforhold, med utgangspunkt i stor grad etter et standardisert ruteopplegg. Kjøreruten kan likevel tilpasses blant annet ut fra anmodning fra oppdragsgiver.

1.4 Ny førerprøve etter pålegg fra politiet (kjørevurdering): § 30A-5

1.4.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse:

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A-5:

§ 30A-5 Ny førerprøve etter pålegg fra politiet (kjørevurdering)

Ny førerprøve etter pålegg fra politiet på bakgrunn av helsemessige årsaker eller mistanke om manglende kunnskaper eller kjøreferdigheter som hensynet til trafikksikkerheten krever, jf. vegtrafikkloven § 34 første ledd, skal gjennomføres med sensor som har kjørevurderingskompetanse.

Ved ny førerprøve etter dette kapittelet, skal kandidatens prestasjoner måles opp mot hovedmålene for føreropplæringen for å kunne avdekke om kandidaten har en tilfredsstillende kompetanse med tanke på allmenn trafikksikkerhet. I tillegg gjelder kravene om kjørevurdering i § 30A-4 også for gjennomføring av ny førerprøve.

1.4.2 Høringsinnspill

Politidirektoratet skriver følgende:

«I den foreslåtte forskriftsteksten står det at: "Ny førerprøve etter pålegg fra politiet på bakgrunn av helsemessige årsaker **eller** mistanke om manglende kunnskaper eller kjøreferdigheter som hensynet til trafikksikkerheten krever, (...)."(vår utheving) Vi ber Statens

vegvesen vurdere å endre "eller" (uthevet) til "og". Politiet kan som nevnt ikke gi pålegg om ny førerprøve alene som følge av helsemessige årsaker.

I likhet med Troms politidistrikt støtter vi forslaget fra Statens vegvesen om å sette kjørevurdering i parentes for å synliggjøre at det er snakk om denne varianten førerprøve, videre at kjørevurderingen gjennomføres med sensor som har kjørevurderingskompetanse.»

1.4.3 Statens vegvesens vurdering

Vi har vurdert innspillet fra Politidirektoratet, men vi mener ordlyden vi har benyttet er korrekt. I vegtrafikkloven § 34 første ledd, er det benyttet «eller» som ordlyd.

«Dersom politiet har skjellig grunn til å tro at innehaver av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn ikke lenger fyller de krav som er fastsatt til syn, helse og førerlighet for slik førerrett, herunder at innehaveren ikke må misbruke alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel, **eller** at innehaveren ikke har de kunnskaper eller den kjøreferdighet som hensynet til trafiksikkerheten krever, kan politimesteren [...]» (vår utheving)

Slik vi leser bestemmelsen kan det nettopp være helsemessige årsaker *eller* manglende kunnskaper eller manglende ferdigheter. Dette fremgår også i Politidirektoratets rundskriv *Håndhevingsinstruks i førerkortsaker m.v.* (RPOD-2022-13) kapittel 3.3. slik vi leser det. Uansett mener vi at om det står «og» eller «eller» i denne bestemmelsen, så har ikke det så mye praktisk betydning for hvordan politiet ellers håndterer sakene sine.

Bestemmelsen blir derfor innført som den er hørt.

1.5 Førertilpasset kjøretøy: § 30A-6

1.5.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A-6:

§ 30A-6 Førertilpasset kjøretøy

Hvis en person på grunn av funksjonsnedsettelse bare kan oppnå førerrett på kjøretøy med førertilpasninger, skal kjørevurderingen avlegges på slikt kjøretøy, forutsatt at Statens vegvesen finner det forsvarlig å benytte kjøretøyet under kjørevurderingen, jf. § 4-8 første ledd. Kjøretøyet skal likevel være utstyrt med speil og ekstra bremsepedal for sensor. I særlige tilfeller kan det, etter søknad, gjøres unntak fra krav om ekstra bremsepedal for sensor.

I enkelttilfeller kan trafikklærer, som kjenner kjøretøyet godt, ha plass ved siden av kandidaten. Sensor kan i slike tilfeller ha plass annet sted i kjøretøyet, som gir god oversikt til å vurdere hendelser og kandidaten under kjørevurderingen.

1.5.2 Høringsinnspill

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«vil applaudere reguleringen hvor det blir lagt til rette for at trafikklærere i enkelte tilfeller kan sitte foran. Slik vi ser det vil dette positivt kunne trygge det emosjonelle registeret til eleven vedrørende gjennomføring av kjørevurdering.»

1.5.3 Statens vegvesens vurdering

Som det går fram, er det bare ett innspill til dette punktet, og det er støttende. Forslaget blir innført som det er hørt.

1.6 Kjøretøytilpasning: § 30A–8

1.6.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A–8:

§ 30A–8 Kjøretøytilpasning

I tilfeller der det er gjennomført og bestått kombinert prøve på et annet kjøretøy enn det førertilpassede kjøretøyet vedkommende skal ha, skal sensor vurdere behov for å gjennomføre en kjøretøytilpasning. Sensor skal også vurdere om det er behov for å gjennomføre en kjøretøytilpasning i tilfeller hvor vedkommende har førerett og fått nytt kjøretøy med nye eller tilsvarende førertilpasninger, uavhengig om det er gjennomført kjørevurdering med tilsvarende tilpasninger tidligere.

For kjøretøytilpasning, gjelder bestemmelsene for kjørevurdering som fremgår i dette kapittelet.

1.6.2 Høringsinnspill

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at:

«Ved bytte av kjøretøy etter tidligere å ha gjennomført kjørevurdering på tilsvarende utstyrt kjøretøy, mener vi i Norges Trafikkskoleforbund at bestemmelsen bør inneholde en presisering om at kandidaten kan ha en kjørevurdering, ikke må.

Selv om sensorene ved Statens vegvesens sensorkorps i stor grad opererer etter de samme retningslinjene vedrørende gjennomføring av kjørevurdering, vil det allikevel være personlige forskjeller i skjønn. En skjønnsmessig vurdering om behovet for kjøretøytilpasning vil nok bli

noe ulikt vurdert ut fra de ulike sensorenes erfaring, men det pågår et arbeid for å få mest mulig likebehandling med tanke på behovet ved førertilpasninger og tilstander som er tilsvarende like. Norges Trafikkskoleforbund ser svært positivt på dette arbeidet og mener det vil kunne føre til mindre personlig avvik ved gjennomføring av en kjørevurdering.»

1.6.3 Statens vegvesens vurdering

Vi vil peke på at hjemmelen sier at sensor skal vurdere behovet for kjøretøytilpasning. Det er med andre ord ikke noe krav om kjøretøytilpasning. Dette mener vi går tydelig frem av bestemmelsen og er forklart i høringen under kapittel 3.3.9 Kjøretøytilpasning.

Forslaget blir innført som det er hørt.

1.7 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy: § 30A-11

1.7.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A-11:

§ 30A-11 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy

Hvis en person med ubegrenset førerrett, avlegger kjørevurderingen med automatgiret kjøretøy, kan førerretten begrenses til å gjelde slike kjøretøy.

1.7.2 Høringsinnspill

Politidirektoratet skriver følgende:

«Til problemstillingen om kjørevurdering i den mest omfattende klassen man ønsker å beholde, har Trøndelag politidistrikt tatt opp om det skal brukes kode 78 (automatgir), der prøven er gjennomført med automatgir. Vi ber Statens vegvesen vurdere det.»

1.7.3 Statens vegvesens vurdering

I utgangspunktet tenkte vi at de som gjennomfører ny førerprøve ble omfattet av førerkortforskriften § 4-3 fjerde ledd, men ser at det likevel er fornuftig å omtale ny førerprøve også i denne bestemmelsen.

Forslaget til § 30A-11 justeres deretter:

§ 30A–11 Kjøre vurdering med automatgiret kjøretøy

Hvis en person med ubegrenset førerrett, avlegger kjøre vurderingen eller ny førerprøve med automatgiret kjøretøy, kan førerretten begrenses til å gjelde slike kjøretøy, jf. førerkortforskriften § 4–3.

1.8 Klage på kjøre vurderingen: § 30A–13

1.8.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A–13:

§ 30A–13 Klage på kjøre vurderingen

Det er kun adgang til å klage på kjøre vurdering hvor Statens vegvesen er vedtaksmyndighet, jf. forvaltningsloven. Sensors skjønnsmessige vurdering av kjøre vurderingen kan likevel ikke påklages, jf. forvaltningslovforskriften § 32.

1.8.2 Høringsinnspill

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener at

«det også bør være en personlig klageadgang etter ikke anbefalt/bestått ved kjøre vurdering. Særlig så lenge vurderingen bygger på et skjønn fra en person. Det bør av rettssikkerhetsmessige grunner holdes åpent for en ny vurdering uavhengig lege/statsforvalter/politi. KNA ser ikke at det skal legges til grunn andre regler enn når Statens vegvesen er vedtaksmyndighet. Dette vil være best i overenstemmelse med de generelle forvaltningsmessig krav til klageadgang. KNA ser ikke at lege eller statsforvalter har noe spesielt grunnlag for å vurdere om vedkommende bør kunne få ny kjøre vurdering.»

Politidirektoratet skriver følgende:

«Det er grunn til å spørre om det burde vært klageadgang etter ikke bestått ny førerprøve, etter pålegg fra politiet, jf. punkt 3.3.14. Det er lite realitet i klageadgangen når Politidirektoratet i dag behandler klage over tilbakekall av førerrett etter ikke bestått ny førerprøve. Samtidig har vi tillit til sensors faktiske beskrivelse og vurdering.»

1.8.3 Statens vegvesens vurdering

Vi ser det er behov for oppklaring rundt dette med klagerett. Etter forvaltningsloven § 28 kan en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken påklage et enkeltvedtak. Etter forvaltningsloven § 2 er et enkeltvedtak definert som «*et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer*». Når Statens vegvesen gir en sakkyndig uttalelse til eksempelvis legen, så utløser ikke den sakkyndige uttalelsen i seg selv noen rettigheter eller plikter, og er derfor ikke et vedtak. Det er en uttalelse som legen skal benytte i sitt videre arbeid med å vurdere om helsekravet kan anses oppfylt eller ikke.

Det kan være at sensor har tatt med noe i tilbakemeldingen av det som har skjedd underveis, som gjør at legen skjønner at kommer av helsetilstanden. På bakgrunn av sammensatte opplysninger om pasientens helsetilstand beslutter legen at helseattest ikke skal utstedes.

Vi kan forstå at det kan være ønskelig med klageadgang, men Statens vegvesen forholder seg til forvaltningsloven når det gjelder hva det er klagerett på.

Vi kan også nevne at for de sakene der det er klagerett i forbindelse med kjørevurderingen, er det ikke klagerett på sensors skjønnsmessige vurdering. Dette er på samme måte som ved praktisk prøve. Den vurderingen som sensor foretar der og da, er det altså ikke noen klagerett på, da den er umulig å etterprøve. Klageretten gjelder i hovedsak saksbehandlingsfeil, at feil fakta er lagt til grunn eller lignende.

Erfaringsvis gjelder de fleste klager på praktisk prøve, sensors skjønnsmessige vurdering. Disse blir dermed avvist. Det er få klager som omhandler momenter det er klagerett på. På bakgrunn av dette ser vi ikke at det er problematisk at noen kjørevurderinger ender med vedtak med klagerett og andre med sakkyndig uttalelse uten klagerett. I tillegg er det åpning for nye forsøk, jf. egen bestemmelse med vilkår for dette.

Når det gjelder mulighet for nytt forsøk, er dette flyttet fra § 30A-1 til ny § 30A-14, jf. Statens vegvesens vurdering til § 30A-1. Dette er imidlertid en åpning for særlige tilfeller, og ikke ment å misbrukes. Se også forklaringer under Statens vegvesens vurdering til § 30A-1.

Forslaget i § 30A-13 blir innført som det er hørt.

1.9 Fjerne begrensninger i føreretten: tidligere § 30A-14, nå § 30A-15

1.9.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 30A-14:

§ 30A-14 Fjerne begrensninger i føreretten

Personer som har begrensninger i føreretten i form av koder, kan fjerne begrensningene ved å avlegge ny kjørevurdering uten aktuelle førertilpasninger.

Ved utvidelse av førerett til ordinær førerett, der kandidaten ikke har andre førertilpasninger enn automatgiret kjøretøy, avlegges kun praktisk prøve, jf. § 29-8.

1.9.2 Høringsinnspill

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver til annet ledd at de

«vil applaudere presiseringen om at det kun skal avlegges praktisk prøve.»

1.9.3 Statens vegvesens vurdering

Det er bare et innspill til dette punktet, det er støttende. Det som er foreslått i høringen vil derfor bli innført, men på grunn av at deler av § 30A-1 blir gjort om til ny § 30A-14, forskyves imidlertid denne bestemmelsen og blir ny § 30A-15 isteden.

§ 30A-15-14 Fjerne begrensninger i føreretten

Personer som har begrensninger i føreretten i form av koder, kan fjerne begrensningene ved å avlegge ny kjørevurdering uten aktuelle førertilpasninger.

Ved utvidelse av førerett til ordinær førerett, der kandidaten ikke har andre førertilpasninger enn automatgiret kjøretøy, avlegges kun praktisk prøve, jf. § 29-8.

2 Nytt kapittel 32 om behandling av personopplysninger

2.1 Generelt til nytt kapittel

2.1.1 Høringsinnspill

Datatilsynet har vurdert forslaget til nytt kapittel 32 om behandling av personopplysninger. De anser Statens vegvesens vurderinger for kurante, og har ingen særskilte merknader til de foreslåtte bestemmelsene. De mener det er positivt at forslaget bidrar til mer åpenhet om behandlingen av personopplysninger som skjer i forbindelse med trafikkopplæring.

Trafikkforum skriver at de

«ser at det er behov for behandlingsgrunnlag for å behandle personopplysninger iht personvernforordningen, og at både trafikkskolene og Statens vegvesen har behov for å kunne behandle personopplysninger bl.a. iht trafikkopplæringsforskriften. Trafikkforum støtter

forslaget om et nytt kapittel 32 i trafikkopplæringsforskriften om behandling av personopplysninger.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de er enig i forslag om innføring av nytt kapittel 32 om behandling av personopplysninger i trafikkopplæringsforskriften.

2.1.2 Statens vegvesens vurdering

De tre innspillene til dette punktet er alle støttende. Forslaget vil i hovedsak bli innført som hørt.

2.2 Tilgangskontroll: § 32–4

2.2.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 32–4:

§ 32–4 Tilgangskontroll

Bare personer som har behov for det i sin tjeneste skal ha tilgang til Trafikkskole, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret), eSensor, eTeori og eTilsyn. Tilgangen skal begrenses ut ifra hvilken rolle den enkelte tjensteperson har.

Før tilgang gis, skal opplæring for å sikre nødvendig kunnskap om personvern og informasjonssikkerhet være gjennomført.

2.2.2 Høringsinnspill

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener at

«bestemmelsen om tilgangskontroll til personopplysninger bør strammes opp, noe som også styrkes av ordlyden i norsk og internasjonal lovgivning. Den foreslått ordlyd gir lite avgrensning og rom for svært vid tolkning. Tilgangen etter § 32–4 bør i det minste begrenses til «personer som har **nødvendig** tjenstlig behov».»

2.2.3 Statens vegvesens vurdering

Formuleringen som er brukt i bestemmelsen, er hentet fra førerkortforskriften § 16–4 om tilgangskontroll. Praksisen er imidlertid at personer skal ha et nødvendig tjenstlig behov for å ha tilgang til disse systemene. Vi finner det til at det fornuftig å ta hensyn til det KNA foreslår.

I første ledd gjøres følgende endringer i tråd med innspillet:

§ 32-4 Tilgangskontroll

Bare personer som har *nødvendig tjenstlig behov, for det i sin tjeneste* skal ha tilgang til Trafikkskole, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret), eSensor, eTeori og eTilsyn. Tilgangen skal begrenses ut ifra hvilken rolle den enkelte tjenesteperson har.

Før tilgang gis, skal opplæring for å sikre nødvendig kunnskap om personvern og informasjonssikkerhet være gjennomført.

2.3 Sikkerhetsrevisjoner: § 32-7

2.3.1 Høringsnotatets forslag til ny bestemmelse

I høringsnotatet ble det foreslått følgende i ny § 32-7:

§ 32-7 Sikkerhetsrevisjoner

Det skal gjennomføres systematiske sikkerhetsrevisjoner for å sikre at behandlingen skjer i tråd med personopplysningsloven og personvernforskriften.

2.3.2 Høringsinnspill

Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) peker på at forslaget til ny § 32-7 feilaktig omtaler personopplysningsforskriften som personvernforskriften.

2.3.3 Statens vegvesens vurdering

Ved en inkurie har det innspillet peker på blitt feil i høringsnotatet.

Bestemmelsen blir følgelig justert:

§ 32-7 Sikkerhetsrevisjoner

Det skal gjennomføres systematiske sikkerhetsrevisjoner for å sikre at behandlingen skjer i tråd med personopplysningsloven og personopplysningsforskriften. ~~personvernforskriften~~.

3 Øvrige forslag til endringer

3.1 Definisjon på «avsperrert område»: § 1–2 ny bokstav n

3.1.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 1–2 ny bokstav n

n. Avsperrert område: et område som er avgrenset med fysiske hindringer som sikrer mot utforkjøring og kjøring inn i og ut av området, og hvor adkomst kan reguleres.

3.1.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de

«ser at det er behov for å definere begrepet «avsperrert område». Trafikkforum mener dette best kan beskrives som «[e]t område som er avgrenset med fysiske hindringer som hindrer uønsket kjøring inn i og ut av området, og hvor adkomst kan reguleres.»

Trafikkforum deler derimot ikke oppfatningen om at sperrebånd ikke er en fysisk hindring, og vi vil advare mot utstrakt bruk av fysiske gjerder, murer eller lignende som det vises til i høringsnotatet, siden gjerder og murer er tiltak som kan bidra til å øke skadepotensialet ved tap av kontroll snarere enn å redusere det.

Trafikkforum støtter ikke forslaget om å definere begrepet «avsperrert område» som «[e]t område som er avgrenset med fysiske hindringer som sikrer mot utforkjøring». Trafikkforum oppfatter at det å sikre mot utforkjøring er noe annet enn det som følger av begrepet «avsperrert område». Fysiske hindringer som sikrer mot utforkjøring kan dessuten innebære større risiko enn tiltak som f.eks. avkjøringssoner med sand. Den foreslåtte formuleringen kan derfor i verste fall være en utilsiktet barriere mot andre og bedre typer sikkerhetstiltak.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«ser positivt på endringen i § 1–2, vedrørende krav til området øvelseskjøringen skal foregå i. Dette på bakgrunn av svært uheldige situasjoner vedrørende gjennomføring av opplæring i klasse A.

Vi vil allikevel foreslå at det i hvert enkelt tilfelle må vurderes hvorvidt sikringstiltakene er nødvendig. Er det behov for sikringstiltak i hele kjøregården eller kun deler av området?»

Nord universitet gir følgende kommentarer til første ledd ny bokstav n, o og p:

«Nord universitet støtter de foreslåtte tilleggene til § 1–2 i kapittel 1, «Innledende bestemmelser» med de kommentarer som er anført i Vedlegg 1 – Høringsnotatet. Vi vil særlig trekke frem de skjerpede sikkerhetskravene til øvingsområdet i bokstav n som særlig fornuftige.»

3.1.3 Statens vegvesens vurdering

Tre høringsinstanser har kommentert dette punktet. Nord universitet støtter forslaget og peker spesielt på sikkerhetskravene i øvingsområdet som fornuftige. NTSF er i all hovedsak støttende, men stiller spørsmål ved om det er nødvendig med sikringstiltak i hele kjøregården. Trafikkforum er blant annet uenig i at avsperrert område skal defineres som avgrenset med fysiske hindringer.

Vi ønsker at det området som det blir øvd på både skal være avsperrert slik at uønsket trafikk ikke kommer inn på området når det foregår øvingskjøring, og at den som øver ikke utilsiktet kjører ut av området. Etter vår vurdering vil for eksempel sperrebånd ikke være godt nok, mens fysiske hinder vil kunne begrense eventuelle skader.

Vi kan ikke se at det er nok med sikringstiltak kun på deler av området, jf. spørsmålet fra NTSF. *Vi finner en del av formuleringen som Trafikkforum kommer med som fornuftig, og endrer vårt forslag slik:*

n. Avsperrert område: et område som er avgrenset med fysiske hindringer som sikrer mot utforkjøring, og hindrer uønsket kjøring inn i og ut av området, og hvor adkomst kan reguleres.

3.2 Øvingskjøring ved yrkessjåførutdanning: § 2-1 femte ledd

3.2.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 2-1 femte ledd:

For øvingskjøring i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE kreves det at eleven har førerrett i klasse B. Militært personell kan *øvingskjøre* fra fylte 18 år. Kravet om førerrett i klasse B gjelder ikke for elever i det offentlige skoleverk som gjennomgår *opplæring i yrkessjåførfaget*, jf. yrkessjåførforskriften 16. april 2008 nr. 362, forutsatt at eleven har gjennomført trafikal grunnkurs. Disse elevene kan også starte supplerende øvingskjøring ved godkjent trafikkskole.

3.2.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de

«støtter intensjonen i forslaget om å presisere at kravet om førerrett i klasse B ved øvingskjøring i tunge klasser ikke gjelder «elever [...] som gjennomgår opplæring i yrkessjåførfaget, jf. yrkessjåførforskriften 16. april 2008 nr. 362, forutsatt at eleven har gjennomført trafikal grunnkurs». Trafikkforum oppfatter imidlertid at avgrensningen «i det offentlige skoleverk» bør tas ut av forslaget, siden det finnes muligheter til å gjennomgå

opplæring i yrkessjåførfaget utenom det offentlige skoleverket jf. yrkessjåførforskriften kapittel 3.»

Yrkestrafikkforbundet (YTF) skriver at de

«er enig i endringsforslaget. Det er viktig med denne presiseringen overfor elever som følger utdanningsløpet på videregående skoler, hensynet til vg3 som er landslinje.

Dette kan også få betydning for rekrutteringen til bransjen.»

Kristiansund videregående skole siterer fra høringsnotatet og kommenterer:

««... Kravet om førerett i klasse B gjelder ikke for elever i det offentlige skoleverk som gjennomgår opplæring i yrkessjåførfaget, jf. yrkessjåførforskriften 16. april 2008 nr. 362». I presiseringen i høringsnotatet framkommer det følgende:

«Det er ønskelig å presisere at yrkessjåførutdanningen er en del av innholdet i yrkessjåførfaget, slik som føreropplæringen. Uttrykket «yrkessjåførfaget» skaper også retning der de etablerte landslinjene tildeles, etter vårt skjønn, et større fagansvar for den komplette yrkessjåførutdanningen. Utdanningsløpet til yrkessjåførfaget er 1. året (vg1) fra Teknologi- og industrifag, 2. året (vg2) Transport og logistikk ...»

Vi ser med bekymring på presiseringen da rekruttering til yrket i senere tid har blitt vanskeliggjort med kun én «riktig» vei til yrket. Kryssløpene til VG2 transport og logistikk har forsvunnet og nåløyet til yrkessjåførfaget har blitt vanskeligere.

Med dagens løsning kan personer som har gjort «feilvalg» tidligere likevel ta utdanning via landslinjene, men at de i ettertid får en lengre lærlingetid. Ved å fjerne disses mulighet til øvingskjøring ved at alderskravet blir «normalt» med bakgrunn i VG1 /VG2 anser vi som en begrensning i rekrutteringsarbeidet til et presset yrke.

Vi foreslå at ordningen består som i dag der alderskravet er senket ved at lærekontrakt er underskrevet, og at opplæringen foregår ved landslinjene.»

Nord universitet skriver at de

«støtter de foreslåtte tekstmessige endringer med bakgrunn i kommentarene som er anført i høringsnotatet. Endringen gir etter vår mening et mer presist, språklig uttrykk.»

3.2.3 Statens vegvesens vurdering

Denne endringen gjelder bare utskifting av ordet øvelseskjøring med øvingskjøring som er brukt over alt ellers i trafikkopplæringsforskriften og at uttrykket yrkessjåførfaget blir lagt til. Det er det siste vi mener er en presisering som muligens kan sees som en støtte til landslinjene. Av de fire høringsinstansene som har kommentert punktet, gir tre støtte til endringene. Kristiansund videregående skole har en del innvendinger, men det er viktig å være klar over at de foreslåtte endringene påvirker verken alder for øvingskjøring eller andre momenter som skolen nevner.

Endringen i bestemmelsen blir innført som hørt.

3.3 Spesielle krav for øvingskjøring: § 2–4 annet og fjerde ledd

3.3.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 2–4 annet og fjerde ledd:

Læreren eller ledsageren for øvingskjøring i klasse AM 146 skal selv kjøre *tohjuls* motorsykkel. Læreren eller ledsageren for øvingskjøring i klassene A1, A2 og A skal selv kjøre mellomtung eller tung tohjuls motorsykkel. Det samme gjelder klasse AM 147 når det benyttes tre- eller firehjuls moped med styre og betjeningsanordninger som på en motorsykkel. Ved øvingskjøring i klasse S uten at lærer eller ledsager følger med på kjøretøyet skal denne følge etter på beltemotorsykkel.

[...]

Ved øvingskjøring i klassene D1, *D1E, D eller DE*, kan man ikke ha med andre passasjerer enn de som deltar i eller fører tilsyn med opplæringen. *Ved øvingskjøring i klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag.*

3.3.2 Høringsinnspill

Hønefoss videregående skole skriver at de er en av 11 videregående skoler som tilbyr yrkessjåfør opplæring. Deres innspill gjelder derfor kun foreslåtte endringer som påvirker fagutdanningen hos dem.

«Til foreslåtte endringer i spesielle krav for øvingskjøring, § 2–4 fjerde ledd:

Ved øvingskjøring i klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag.

Statens vegvesen ønsker altså å presisere at det er et forbud mot å gjennomføre kommersiell transport eller transport mot vederlag ved øvingskjøring for å erverve førerrett i C-klassene.

Å innføre et slikt forbud er vi imot, da det vil begrense lærlinger i yrkessjåførfaget sin mulighet til å få mest mulig mengdetrening før avleggelse av førerprøven. Mengdetrening er viktig, spesielt for lærlinger i yrkessjåførfaget, som er de yngste som erverver førerkort i tunge klasser. Å tillate at lærlinger kan øvingskjøre med ledsager, som en del av ordinær transport mot vederlag, både er og vil være en styrking av grunnleggende kjøreferdigheter som øker trafikksikkerheten. Å gjøre nye yrkessjåfører best mulig forberedt på den jobben de skal gjøre vil derfor være noe hele samfunnet er tjent med.

At det for lærlinger i yrkessjåførfaget er mulig å kombinere øvingskjøring i den bedriften de har lærlingkontrakt med samtidig som de får kjøreopplæring i videregående skole, kan bidra til en vesentlig styrking av grunnlaget lærlingene har før de skal kjøre på egenhånd. I andre sammenhenger i føreropplæringen oppfordrer Statens Vegvesen til mest mulig mengdetrening. Vi finner det derfor merkelig at for opplæring til førerkort i C-klassene, så ønsker Vegvesenet å legge klare begrensninger.

I høringsnotatet henvises det også til yrkessjåførforskriften § 1 bokstav d annet punktum, som omhandler øvingskjøring i bedrift. Ved å innføre et klart forbud mot øvingskjøring i kommersiell transport, eller transport mot vederlag vil hele hensikten i unntaket i § 1 bokstav d falle bort.

EU's yrkessjåførdirektiv åpner nettopp for at øvingskjøring for å erverve førerrett eller yrkessjåførkompetanse kan skje som del av ordinær transport. Å kun gi mulighet for øvingskjøring i ordinær transport, etter at førerkort er ervervet, vil gi bestemmelser som i praksis ikke fungerer, da det ikke skjer noe øvingskjøring med ledsager etter at førerretten er ervervet.

Omfanget av øvingskjøring i ordinære transportoppdrag vil også sannsynligvis være svært lite, iallfall hvis det begrenses til kun å gjelde lærlinger i yrkessjåførfaget. Dessuten vil lærebedriftene og aktuelle ledsagere ikke la lærlinger utføre oppgaver de ikke kan løse på en sikker måte, da konsekvenser av uhell er stor og utstyret de bruker innebærer svært høye verdier.

Et annet moment er at det er kjent at EU arbeider for endringer til lavere alderskrav til førerrett i tunge klasser i nær fremtid. Senking av alderskravene innebærer også at kravet til alder ved øvingskjøring vil gå ned. Vi mener dette også taler imot at Vegvesenet nå ønsker å presisere et forbud mot øvingskjøring i ordinær transport mot vederlag.

Hønefoss Videregående Skole mener derfor at den foreslåtte endringen i forskriftens §2-4 fjerde ledd ikke bør innføres. Alternativt ber vi Statens Vegvesen tilføye et unntak for lærlinger i yrkessjåførfaget i § 2-4 fjerde ledd. Unntaket må utformes slik at øvingskjøring kan foregå i ordinær transport mot vederlag, så lenge det skjer i den bedrift lærlingen har en godkjent lærekontrakt med.»

Utdanningsdirektoratet merker seg at den nye forskriftsendringen i § 2-4 gjør at

«elever får begrenset mulighet til øvelseskjøring. Å sette begrensninger på øvelseskjøring kan bidra til mindre mengdetrening. Elevene tegner lærekontrakt med en bedrift og bruker første halvår av læretiden på landslinjene/skole til å ta de nødvendige sertifikatene. De blir i den perioden oppfordret til å være med på bedriftens transportoppdrag, for eksempel i helger, høst- og vinterferier osv. for å få mengdetrening. Denne muligheten blir borte med det nye lovforslaget. Lovforslaget kan ha som konsekvens at bedriftene må sette inn ekstra ressurser til dette før det er forsvarlig å sende lærlingen ut på transportoppdrag. Det kan muligens påvirke rekrutteringen negativt.»

Faglig råd for industri- og teknologifag (FRTEK) har kommentert følgende:

«Statens vegvesen ønsker å regulere et forbud mot å gjennomføre kommersiell transport ved øvingskjøring på nærmere vilkår innen de tunge klassene. FRTEK er opptatt av at lærlingene sikres forsvarlig opplæring. Det er viktig at ikke lærlingeinstituttet misbrukes ved at lærlingene blir sendt alene på verdiskapende oppdrag. Samtidig er den kommersielle siden av en produksjon en naturlig del av opplærings situasjonen. Under trygge rammer med faglig og pedagogisk veiledning, ser vi ikke at det er noe problem at opplærings situasjon er i en kommersiell setting knyttet til et reelt oppdrag for en kunde. Forslaget til Statens vegvesen vil begrense yrkessjåførlærlinger sin mulighet til å få mest mulig mengdetrening før avleggelse av førerprøven. Denne mengdetreningen er viktig for å utvikle gode sjåførere i et krevende yrke. Derfor mener vi dette forslaget blir feil. Misbruk av lærlingeinstituttet kan man slå ned på andre måter.»

Trafikkforum skriver at de

«Trafikkforum støtter forslaget om å presisere at lærer/ledsager skal kjøre tohjuls motorsykkel under øvingskjøring i klasse AM 146.

Trafikkforum støtter videre forslaget om å presisere at man ved øvingskjøring i klassene D1, D1E, D eller DE, ikke kan ha med andre passasjerer enn de som deltar i eller fører tilsyn med opplæringen.

Trafikkforum støtter også forslaget om å presisere at ved øvingskjøring i klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag.»

Kristiansund videregående skole siterer fra høringsnotatet og kommenterer:

««... Ved øvingskjøring i klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag».

I all trafikkopplæring/føreropplæring er det fra myndighetenes side presisert at det er ønskelig med mest mulig mengdetrening før ervervelse av førerkort. På Statens vegvesens egne hjemmesider fremkommer følgende:

«Øvelseskjøring (mengdetrening): Opplæringen for å bli bilfører bør skje over en lengre periode, gjerne over flere år. Forskning viser at de som øvelseskjører mye, er mindre utsatt for ulykker når de får førerkort. De unge bør samle så mye erfaring som mulig før de skal kjøre alene. Omfattende privat øvelseskjøring er derfor en viktig del av føreropplæringen. Det er særlig mye øvelseskjøring på det siste opplæringstrinnet, trinn 4, det er store forventninger til effekten av. Det er denne som blir kalt mengdetrening».

<https://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/ledsager-under-ovelseskjoring/>

Dette fremkommer også i samme høringsnotat under §3-1, syvende avsnitt, side 54:

«Bakgrunnen for at vi ikke har like strenge regler for å kunne øvingskjøre i Norge, er fordi vi ønsker å fremme mengdetrening for den som skal erverve førerett» ...

Dette bør vel da også gjelde for klasse C/CE?

Lærlinger i yrkessjåførfaget vil ved å innføre denne presiseringen begrense dennes mulighet til å styrke grunnleggende kjøreferdigheter som kan øke den totale trafikksikkerheten.

Det er ifølge Vegtrafikkloven §26 femte ledd lærer eller ledsager som regnes som fører ved øvingskjøring. Det betyr at ledsager i bedrift benytter sin kjøre-/hviletid (arbeidstid) under øvingskjøringen. At dette da gjøres i arbeidstiden, og da mot vederlag synes for oss nødvendig da ledsagers kjøre-/hviletid i mange tilfeller vil bli skadelidende og begrenset ved at den eventuelt må foregå etter arbeidstid, eller til tider der det ikke gjennomføres transport mot vederlag.

Vi betviler også at lærebedrifter og eventuelle ledsagere vil utsette seg for unødig risiko ved øvingskjøring i transport mot vederlag da både utstyret de benytter, og lasten de bringer har store verdier.

Alternativt ser vi for oss et unntak i forskrift som gjelder lærlinger som sikrer at øvingskjøring ved transport mot vederlag kun kan foregå i bedriften lærlingen har godkjent lærekontrakt.»

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har innspill til fjerde ledd:

«Opplæring av høy kvalitet innenfor trygge rammer er viktig for NLFs medlemmer. Vi støtter presiseringen som er foreslått i § 2-1 femte ledd. Det er også gledelig å se at «yrkessjåførfaget» og opplæringen i skoleverket er tatt med.

Derimot stiller vi oss undrende til at Statens vegvesen presiserer i trafikkopplæringsforskriften at det er et forbud mot å gjennomføre kommersiell transport eller transport mot vederlag ved øvingskjøring. Vi deler synet med at øvingskjøringen skal ha søkelys på å skape gode og trygge sjåførere. I vegtrafikkloven § 26 femte ledd første punktum står det at «*Ved øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen.*» I praksis betyr dette at kandidaten ikke vil kunne bidra til økt verdiskaping for de involverte selv om kjøretøyet som benyttes gjennomfører arbeid det mottas vederlag for.

Kjøretrening er kanskje den viktigste delen av opplæringen. Vi tenker at ved å legge til rette for mengdetrening av høy kvalitet blir det ikke riktig å legge begrensninger gjennom et forbud mot å gjennomføre kommersiell transport eller transport mot vederlag ved øvingskjøring

En vil derimot hindre at opplæringen kan starte tidlig og følges opp på arbeidsplassen innenfor de rammene som opplæringen skal gjennomføres. Vi mener det er viktig å starte denne opplæringen så tidlig som mulig i trygge rammer. Vi tror det vil være bedriftene og ledsager som er partene som best kan vurdere og avgjøre fremdriften for den enkelte elev og hva vedkommende er kompetent til å utføre av oppgaver, selv om det er lastet. I tillegg mener vi at opplæringskjøring med last vil bidra til reduserte utslipp som følge av at det blir mindre tomkjøring.

NLF ber derfor om at den foreslåtte nye teksten i forskriftens §2-4 fjerde ledd ikke tas inn, dvs. følgende tillegg «*Ved øvingskjøring i klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag.*»»

3.3.3 Statens vegvesens vurdering

Det er fem innspill som fokuserer på § 2-4 fjerde ledd nytt annet punktum; «Ved øvingskjøring til klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag.» Trafikkforum støtter forslaget, mens både Hønefoss videregående skole, Utdanningsdirektoratet, Faglig råd for industri- og teknologifag og Kristiansund videregående skole gir uttrykk for undring over at Statens vegvesen, som i mange andre sammenhenger har uttrykt at omfattende øvingskjøring er verdifullt, her ønsker å begrense denne. De kommer derfor med betydelige innvendinger mot den foreslåtte endringa.

Selv om det er presisert i høringsnotatet at det foreslåtte forbudet bare gjelder øvingskjøring ved erverv av førerett, blir endringen oppfattet å komme i konflikt med unntaket i yrkessjåførforskriften § 1 andre ledd bokstav d andre punktum: «Ved øvingskjøring som ledd i arbeidsplassbasert opplæring, kan øvingskjøring likevel skje under transport av passasjerer eller gods mot vederlag [...]».

Vi er kommet til at den foreslåtte endringen i § 2-4 fjerde ledd siste punktum vil ikke bli innført nå. Spørsmålet om en slik presisering er tjenlig, vil bli vurdert i en bredere sammenheng etter hvert.

Den foreslåtte endringen i § 2-4 annet ledd blir imidlertid innført som den er hørt. Samme med tilføyingen av hengerklassene i fjerde ledd første punktum. Denne bestemmelsen gjelder allerede bussklassene uten henger, men vi finner det riktig å tilføye hengerklassene. Det er kun Trafikkforum som har kommentert disse to forslagene konkret og uttrykt støtte.

3.4 Krav til kjøretøy for klasse T: §§ 2-2 annet ledd, 3-2 første ledd, 4-7, 30-14 annet ledd og 31-3 første ledd

3.4.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endringer i § 2-2 annet ledd om øvingskjøring på veg eller andre områder som ikke er avsperrert:

Øvingskjøring med kjøretøy der læreren eller ledsageren ikke har lov til å følge med i eller på kjøretøyet kan bare skje dersom læreren eller ledsageren har instruksjonsmulighet overfor eleven via toveis radioforbindelse eller lignende, i tillegg til visuell kontakt. Det samme gjelder dersom det for opplæring mot vederlag er gjort særlig unntak fra kravet om at læreren skal følge med i kjøretøyet. I klassene A1, A2 og A stilles det ikke krav til at lærer eller ledsager må følge med på kjøretøyet til eleven. Det er ikke adgang til å øvingskjøre i klasse B eller T med kjøretøy med sitteplass kun for føreren. Det er likevel lov å øvingskjøre i klasse T med kjøretøy med sitteplass kun for føreren når dette skjer utenfor veg i tilknytning til jord- og skogbruk og kravene i første punktum er oppfylt.

På bakgrunn av det ovennevnte er det også nødvendig å stille krav til øvingskjøretøyet for klasse T. Slik vi ser det, er privat øvingskjøring på veg med traktor med bare en sitteplass både unødvendig, og til fare og ulempe for andre trafikanter. Vi mener derfor at det nødvendig å stille krav om at kjøretøyet ved privat øvingskjøring på veg må ha to sitteplasser. Vi foreslo derfor følgende endring i § 3-2 første ledd:

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

Ved å stille disse kravene vil ikke ATV, UTV, plenetraktor o.l. kunne benyttes til øvingskjøring på veg for klasse T. Med vanlig jord- og skogbrukstraktor menes de traktorene som registreres under kategori T1 i vognkortet.

Det ble foreslått følgende endring i § 4–7 om tilleggskrav til lærevogn:

Lærevogn i klasse T skal være *vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor, være* registrert for to personer med konstruktiv hastighet mellom 38 og 50 km/t og tillatt totalvekt på minst 7000 kg.

Traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.

Lærevognen skal ha følgende tilleggskrav:

- a. dobbelt sett betjeningsinnretning for fotbrems,
- b. to utvendige speil som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,
- c. ett ekstra innvendig speil som gir læreren tilstrekkelig kontroll med eleven,
- d. sikkerhetsbelter for eleven og læreren og
- e. koplingspedal, frikoplingspak eller liknende som gir læreren mulighet til å avbryte framdriften.

Det ble videre foreslått følgende endring i § 30–14 annet ledd første og annet punktum om kjøretøy til førerprøven:

Den praktiske prøven avlegges på *vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor* med tilkoplede tilhenger. *Traktor til førerprøven skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger, være* registrert for to personer, ha konstruktiv fart på mellom 38 og 50 km/t, ha koplingspedal og ha tillatt totalvekt på minst 7000 kg. [...]

For mest mulig å unngå ulemper som følge av endringene for de trafikkskolene som har tatt i bruk traktorer som ikke svarer til de nye kravene, foreslås en relativt lang overgangsperiode på fem år for allerede godkjente kjøretøy. Overgangsbestemmelsen ble foreslått tatt inn i § 31–3 første ledd:

Kravet i § 4–7 andre ledd e) og § 30–14 tredje ledd e) gjelder ikke for kjøretøy godkjent før 1. juli 2006. *Traktor som allerede er godkjent som lærevogn og førerprøvevogn, kan benyttes som lærevogn og førerprøvevogn frem til 1. januar 2029 uten å oppfylle kravene i § 4–7 og § 30–14 om å være vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor med tilleggskrav om at traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.*

I høringsnotatet nevnte vi også at det på litt lengre sikt kan være aktuelt å gjøre en mer omfattende gjennomgang av både opplæring og prøvekrav når det gjelder traktor, blant annet med tanke på utviklingen som har vært siden sist det ble gjennomført en større

omlegging for snart 20 års siden. Både konstruksjon, størrelse og vekter på traktorene som er i vanlig bruk, har endret seg mye. Dessuten kan det være aktuelt å vurdere krav til det fysiske arbeidsmiljøet for trafikklærer og sensor i denne klassen.

3.4.2 Høringsinnspill

Til de foreslåtte endringene som gjelder klasse T, er det kommet i alt syv innspill. Det ene er på vegne av fem andre trafikkskoler.

Agder Storbilskole har kommet med innspill til § 4–7 om tilleggskrav til lærevogn og § 30–14 annet ledd om kjøretøy til førerprøven.

«Vi er positive til endringer som fremmer kvalitet, HMS og nullvisjonen. Vi kan dessverre ikke se at denne foreslåtte endringen vil påvirke disse viktige punktene i positiv forstand.

1. vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor

Ordet **vanlig** er et upresist og uprofesjonelt adjektiv og bør unngås i en slik sammenheng. Ordet er subjektivt og henviser til Statens vegvesens mening uten faglig dokumentasjon. Videre gir ordet også stor mulighet for misforståelse.

2. I høringsnotatet står det videre: Til opplæring og førerprøve i klasse T mener vi det er mest hensiktsmessig å bruke slik traktor som er mest vanlig i jord og skogbruk i Norge.

Vi er meget usikre på hvorfor Statens vegvesen mener at *det er mest hensiktsmessig å bruke slik traktor som er mest vanlig i jord og skogbruk i Norge*. Dette er heller ikke redegjort for i høringsnotatet.

3. Traktor til førerprøven skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul

Teksten er utformet pr. i dag slik at vi ikke kan se annet enn at Unimog fra Mercedes Benz skal ekskluderes fra å brukes til opplæring og førerprøve. Det er den eneste traktoren som brukes i Norge i dag med like store hjul og fører sete på venstre side. Vi kan ikke se at en slik eksklusjon vil bedre trafikksikkerhet, førerutvikling eller HMS.

4. og løftbar trekk-krok for tilhenger.

De fleste bønder i Norge i dag bruker ikke bare traktoren til landbruk. Til tung transport langs landevegen vil flere følge utviklingen i Europa (ref Vidar Dalen, Eiksenteret Rykene) og velge annen og tryggere tilhengerkobling slik som automatkobling fra VBG. Vi kan heller ikke her se at forslaget her vil bedre HMS, trafikksikkerhet og føreropplæring.

Konklusjon:

Til overnevnte punkter mener vi at det ikke finnes noe faglig dokumentasjon om grunnlaget for ønske om endringene i eksisterende forskrift. Det ser ut som om forslaget er basert på synsing, vaner, fremmedfrykt og motstand mot endring. Dette hører ikke hjemme hos et moderne og fremoverlent Statens vegvesen.

Ekskluderes MB Unimog, ekskluderes også elevenes opplevelse av høy sikkerhet, slik som ABS bremses på hele vogntoget, uavhengig fjæring på begge aksler og gode vinterdekk. Sikt i vegkryss (føreraset over foraksel) skikkelige underkjøringshindre er heller ingen uting i trafikk. Tilhenger er på EU-kontroll hvert år i motsetning til tradisjonell henger som aldri er på kontroll. 50 km/t traktorer er på kontroll hvert andre år.

Som trafikkskole opplever vi i dag at traktoropplæringen blir mer og mer lik tungbilopplæring. Elevene har i gjennomsnitt mange flere undervisningstimer enn tidligere. Traktorene vokser i effekt, størrelse, tyngde og fart. Den praktiske opplæringen er i all hovedsak basert på kjøring på vei. Det samme er førerprøven. Det vil være rart om ikke kjøretøyene som blir brukt til praktisk opplæring i dette miljøet ikke skulle utvikle seg i samme retning.

Hvis det er viktig å ekskludere MB Unimog, bør heller definisjonen av traktor endres. Altså definere traktoren etter utseende. Her bør da hjulstørrelse, førerseteposisjon og type tilhengerfeste defineres. Vi skjønner selvfølgelig at et slik endring av definisjonen ikke kan finne sted, og derfor kan vi heller ikke akseptere en endring i forskriften som ekskluderer MB Unimog og fremtidige tilsvarende traktorer.

Derfor bør forslaget til Statens vegvesen om endringer i krav til lærevogn til opplæring og førerprøve endres eller forkastes, så fremt dokumenterte grunner fremlegges for at HMS, trafiksikkerhet og nullvisjonen ikke kan bedres med en slik type traktor.»

Arbeidstilsynet har merknader til bestemmelsene som gjelder krav til kjøretøy for klasse T:

«Slik Arbeidstilsynet forstår høringen foreligger det et forslag om at øvingskjøring med traktor på offentlig vei kun skal skje med traktorer som har sitteplass til både fører og lærer/ledsager. Unntak skal gjelde ved øvingskjøring utenfor offentlig vei tilknyttet jord- og skogbruk. Når det brukes traktor med bare en sitteplass, skal læreren/ledsageren ha instruksjonsmulighet overfor eleven via toveis radioforbindelse eller lignende, i tillegg til visuell kontakt. Begrunnelser er, slik Arbeidstilsynet forstår det, at øvingskjøring utenfor offentlig vei ikke krever samme mulighet for lærer/ledsager å gripe inn i kjøringen og øvingskjøringen ikke vil være til vesentlig ulempe for alminnelig trafikk.

Ergonomi og et fullt forsvarlig arbeidsmiljø for ledsager/lærer:

Dersom det tillates øvingskjøring med traktorer med sitteplass til bare én, dvs bare eleven, er Arbeidstilsynet bekymret for at det vil kunne oppstå situasjoner hvor ledsager/lærer sitter i traktoren uten at det er egen sitteplass, dvs. på bakre hjulbue. Å sitte på hjulbuen i traktoren går direkte ut over sikkerheten til både eleven, lærer/ledsager og andre trafikanter. Hensynet til mulighet for å gripe inn i farlige situasjoner begrenses, lærer/ledsager sitter da uten sikkerhetsbelte, vil mest sannsynlig ha redusert sikt og dårlig tilgang til speil m.m., samt at det vil medføre store ergonomiske utfordringer for ledsager/lærer.

Arbeidstilsynet viser til at jord- og skogbruk i lang tid har vært den mest ulykkesbelastede næringen i Norge. De fleste alvorlige ulykker og dødsulykker i jordbruk er knyttet til bruk av traktor og påmontert utstyr. Ofte skjer ulykkene fordi traktoren velter på grunn av kjøring i ulendt terreng eller ubalanse på lasten. Ut fra et arbeidsmiljøperspektiv stiller Arbeidstilsynet spørsmål ved sikkerheten dersom øvingskjøring kan skje uten lærer/ledsager i samme traktor når kjøringen skjer i tilknytning til jord- og skogbruk.

Formuleringen «i tilknytning til jord- og skogbruk»:

Arbeidstilsynet er usikker på hva dere mener med formuleringen «i tilknytning til jord- og skogbruk». Er dette et krav om at øvelseskjøringen skjer i arbeidssammenheng, skal eleven

eller læreren/ledsageren eller begge utfører arbeid i en virksomhet innen jord- og skogbruk, skal kjøringen skje på et jord- eller skogbruksareal? Her bør det blir tydeligere på hva som menes.

Et alternativ til bruk av formuleringen «i tilknytning til jord- eller skogbruk» kan være å kreve at øvingskjøring uten lærer/ledsager i samme traktor som eleven, kun skal skje på avgrensede områder hvor det ikke er offentlig trafikk.

Senere gjennomgang av både opplæring og prøvekrav ved bruk av traktor:

Avslutningsvis i punktet skriver dere at det «.. på litt lengre sikt kan det være aktuelt å gjøre en mer omfattende gjennomgang av både opplæring og prøvekrav når det gjelder traktor, blant annet med tanke på utviklingen som har vært siden sist det ble gjennomført en større omlegging for snart 20 års siden. Både konstruksjon, størrelse og vekter på traktorene som er i vanlig bruk, har endret seg mye. Dessuten kan det være aktuelt å vurdere krav til det fysiske arbeidsmiljøet for trafikklærer og sensor i denne klassen.» Arbeidstilsynet støtter deres vurderinger her og mener det kan være hensiktsmessig at Statens vegvesen og Arbeidstilsynet samarbeider om en slik gjennomgang.»

Holt Landbruksskole skriver at

«Jeg har lest høringssvaret til Agder storbilskole og stiller meg enig i deres hørings svar. I tillegg vil jeg bemerke at krav om clutchpedal fraviker i stadig større grad til dagens traktorer. Traktorer av nyere årsmodeller har clutch, men den er sjeldent/aldri i bruk. Traktorer kjøres hovedsakelig i dag med bare brems og speed, og dette samsvarer med anbefalt bruk fra forhandler.»

Trafikkforum skriver at de

«Trafikkforum støtter forslaget om å presisere at det ikke er tillatt å øvingskjøre på veg i klasse T med kjøretøy med sitteplass kun for føreren.

Trafikkforum støtter derimot ikke forslaget om å stille nærmere krav til kjøretøy for øvingskjøring på veg enn det som følger av dette. Den norske føreropplæringsmodellen tar utgangspunkt i at det er ønskelig med mye øving før erverv av førerrett. Unødige begrensninger i krav til øvingskjøretøy vil kunne være en uønsket barriere for privat øvingskjøring. En av de viktigste aspektene ved opplæring på traktor, er at eleven er bevisst på hva det innebærer å kjøre et saktegående kjøretøy, med tanke på bl.a. samhandling, planlegging og observasjon. Dette vil det være mulig å øve på med ulike typer traktor.

Trafikkforum vil videre advare mot betegnelsen «vanlig jord- og skogbrukstraktor», siden det er i beste fall uklart hva som kan betegnes som «vanlig».

Trafikkforum støtter ikke forslaget om å stille krav til at traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger. Dette gjelder både troff § 4-7 og troff § 30-14. Forslaget vil være konkurransevridende både for trafikkskoler og ikke minst for leverandører, uten at forslaget i særlig grad er underbygget med relevant argumentasjon. I høringsnotatet står det at Statens vegvesen mener at «det er mest hensiktsmessig å bruke slik traktor som er mest vanlig i jord og skogbruk i Norge». Det er imidlertid ikke gjort noe forsøk på å forklare, underbygge eller argumentere for hvorfor Statens vegvesen mener dette. Opplysninger Trafikkforum har innhentet tilsier at det er en dreining i hva slags traktor som er «vanlig» i landbruket, slik at det også i landbruket blir mer vanlig med ulike typer traktor, både med og uten sentralt plassert fører sete og med lik eller

ulik hjuldimensjon. Det er heller ikke selvsagt at de fleste som erverver førerrett i klasse T i dag benytter føreretten hovedsakelig i jord- og skogbruk. Det bør derfor ikke være ønskelig å begrense den muligheten trafikkskolene, trafikklærerne og elevene har i dag til å velge ulike typer kjøretøy å gjennomføre opplæringen på, slik at opplæringen i størst mulig grad besvarer elevens behov.

Det er også verdt å påpeke at overføringsverdien til opplæring på andre førerkortklasser kan være større når opplæringen i klasse T gjennomføres på en traktortype uten sentralt plassert fører sete. Dette er også et moment som tilsier at det ikke er ønskelig å detaljregulere hvilken traktortype som kan brukes til opplæring og førerprøve mer enn i dag.»

Neslund AS Trafikkskole har et lengre hørings svar og har skrevet på vegne av flere trafikkskoler; Team Trafikkskole AS, Stjørdal og Meråker trafikkskole AS, Trio Trafikkskole AS, Trygve Fosser, Moss Trafikkskole AS, Agder Storbilskole AS og Bentz Trafikkskole AS. De skriver følgende:

«Jf. § 2–2 andre ledd:

Kjøretøy i klasse T som er registrert i for en person/har ett sete, kan ikke selv med toveis samband brukes til privat øving på veg. Følgene blir at det ikke lenger kan øves privat med ATV/UTV samt noen eldre traktorer.

Vi spør oss hva som er hensikten med en slik endring, og ser at dette strider mot filosofien om mest mulig privat øving. Dette resulterer i at eleven ikke har annen erfaring enn føreropplæringen/kjøretimene som gjennomføres med et ulikt og større kjøretøy. Kanskje vil dette medføre ulovlig øving med ATV/UTV, som utgjør en vesentlig del av klasse T. Vi spør oss videre om hvorfor et slikt forslag kommer nå – ulykkene skjer ikke under privat øving, og det er ledsageren som har ansvaret mht. hvor det øves og hva det øves på.

§ 4–7 første og andre ledd:

Kjøretøygruppen som i dag hører til klasse T, består av et stort spenn av kjøretøy med ulike egenskaper til ulike bruksområder.

En fellesnevner for dem alle er at alle har en primæroppgave ment til jordbruk. Vi ser i dag en rivende utvikling på bakgrunn av tiden vi lever i. Jordbruket er i en meget sterk utvikling noe som det også har vært i alle årtider. Det som er det spesielle nå er at jordbruksbedrifter ikke bare er jordbruksbedrifter, men har også tilleggsnæring i form av utstrakt leiekjøring innen jordbruket, men også innenfor entreprenørbransjen. Dette betyr at traktorene som benyttes på moderne og aktive gårdsbruk, er multimaskiner som benyttes i flere arbeidsoppgaver. Både innen tradisjonelt jordbruk, men like gjerne mht leiekjøring og mye transport på veg over lengre avstander. Denne store utviklingen som har vært innen traktor har gjort at det har blitt et større spenn i traktor registrerte maskiner. Disse maskinene kan strekke seg fra traktor registrert ATV/UTV, traktor tilpasset frukt og bær sektoren, «vanlig» jordbrukstraktor, traktor med midjestyling, traktor tilpasset transport som JCB Fast trac og MB Unimog, til traktor registrert som beltetraktor godkjent til bruk på veg.

Vi ser videre en sterk utvikling av alle kjøretøyer innen T gruppen av traktorer både mht bruksområde, utrustning, ny teknologi og sikkerhet. Vi stiller oss derfor undrende til en spesifikk avgrensning som åpenbart har til hensikt å utelukke «Unimog» som skolevogn og til førerprøver. Når man vet at det nettopp er denne typen traktor som ut

fra dagens utvikling, etter hvert blir mer og mer fremtredende i fremtiden. Innen landbruket og entreprenør bransjen.

Kriterier til godkjent skolevogn er listet opp i endringsforslaget:

Vanlig jord- og skogbrukstraktor/TI:

Vi har sett en enorm og rask utvikling fra de gode gamle til avanserte anleggsmaskiner med ulike girsystemer, fjæringssystemer og bremses. Jf. § 4-4; «Vanlig» traktor er et kjøretøy som primært er konstruert for bruk utenfor veg, og er bondens førstevalg.

Unimog og tilsvarende maskiner har bedre egenskaper på veg, men fungerer også utmerket som vanlig jordbrukstraktor. Den som kjenner historien rundt MB Unimog vet at denne traktoren ble laget nettopp til bruk i landbruket, men samtidig med muligheter til annen bruk. Dette er noe som blir mer og mer vanlig innen dagens landbruksnæring. Føreropplæringen er hovedsakelig vegrelatert. Uansett om eleven har kjørt vanlig eller Unimog skal han/hun ha opplæring som står i samsvar til bruken, jf. arbeidsmiljøloven. Dette er bondens, transportbedriftens eller entreprenørens ansvar.

Man vet i dag at ingen traktor er lik og det er alltid behov for spesifikk opplæring på den type traktor man skal benytte seg av. Hva er en vanlig traktor om 10 år? Ut fra det man vet i dag når det gjelder bruk av traktor i landbruket, så går utviklingen i retning større og færre enheter av landbruksbedrifter. Disse får et større behov for maskiner til bruk i transport mellom jordbruksarealene og brukssenteret. Dette viser at det ikke er noen ulempe å få opplæring/kjøretimer med slik type traktor, heller tvert om da man får en bedre forståelse av kjøretøyets størrelse og omfang.

I den senere tid er det flere og flere trafikkskoler som velger Unimog som skolevogn. Valget er ofte HMS-relatert, og det er i hovedsak store aktører hvor doningen er i trafikk hele dagen. Uholdbar hverdag for trafikklærer (og sensor) i vanlig traktor veier tungt.

HMS/ Arbeidsmiljø:

Trafikklærere som bedriver opplæring klasse T har hatt en arbeidshverdag hvor sittestilling har vært en problemstilling. Traktorer med midtstilt sete er ikke konstruert for å ha en passasjer over lengre tid. Dette gjør at trafikklæreren sin sittestilling over tid gir økt risiko for helseplager, spesielt nakke, rygg og hofter. Samtidig har mange av disse nevnte traktorene speil på venstre side som blir «gjemt» bak hodet til trafikklæreren, når man sitter i en normal stilling. Dette kan være farlig i og med at eleven får en «blindsone» han/ hun må se rundt, hver gang man skal kontrollere venstre speil. I en Unimog vil dette problemet bortfalle da både elev og trafikklærer/ sensor innehar ergonomiske sittestillinger med større grad mulighet for tilpasning, samtidig som at sikt til sidespeil er optimalisert for begge parter.

På bakgrunn av det som er nevnt over vet man at eleven som tar opplæring på denne type traktor ikke har noe problem med å kunne benytte en «vanlig» traktor. Man kan nok en gang spørre seg om hva som er en «vanlig» traktor i fremtiden. Her er det viktig at man ikke setter en begrensning. Slik at man i fremtiden kun kan drive opplæring på historiske maskiner og som ikke følger tidens utvikling.

Sentralt plassert fører sete:

Hvorfor er dette et viktig punkt mht. elev og undervisningssituasjon? Vi kan ikke se at plasseringen har vesentlig betydning, og har heller ikke fått signaler som tyder på at

eleven har problem med overgang til vanlig traktor etter opplæring i Unimog. Det man erfarer fra de som driver opplæring på Unimog, er at når eleven kommer og skal stme opplæring på bil så er det bare fordeler. Eleven har en større forståelse av kjøretøyets omfang og begrensninger spesielt mht plassering i vegbanen mm. Da er vi tilbake til trafikk lærerens situasjon der hverdagen oppleves uholdbar i «ledsager setet» på skjermen i vanlig traktor. Et instruktørsete som i utgangspunktet er tiltenkt kortere opplæring i bruk av maskinen og redskapet påmontert maskinen. Umf arbeidsmiljø lovens bestemmelser om kyndig opplæring)

Betydelig støne bakhjul enn forhjul:

Dette utestenger flere typer traktor uten at vi helt klarer å se et godt argument utover å utestenge. Her vet man på bakgrunn av utviklingen at mm1 ser flere og flere traktorer med like store fram og bakhjul (midjestyrt og 4-hjulstyre maskiner) og «vanlige» traktorer med slik hjulustrustning er på tur i 1 m i bransjen.

Løftbar trekk-krok for tilhenger:

Den typiske og tradisjonelle koblingen mellom traktor og tilhenger inntil for noen år tilbake. Løftbar trekk-krok (pickup hitch) er et spesielt fenomen for Norge, Sverige, Finland og Storbritannia. Denne koblingen har vært i bruk i flere tiår i disse landene og vært den mest vanlige koblingen på traktor. Det siste tiåret har det skjedd en utvikling i retning av at det begynner å bli vanlig med andre koplingstyper også i ovennevnte land. Dette kommer som en følge av at traktorene nå i dag benyttes mer og mer i transport og med større og tyngre tilhengere bak. På bakgrunn av sikkerhet så velger derfor mange som driver omfattende med tilhengere kjøring, andre koplingstyper som gir en betydelig bedre sikkerhet. Dette mht slitasje, komfort og belastning. Her kan man nevne typer som VBG, Kule kopling (K-80) og Piton Fix, 40mm og 50mm automatkoblinger med flere. En fellesnevner for disse er at de er høyhastighets godkjente koplinger. Man må nå vokte seg for at man ikke utestenger sikkerhet fremfor «historisk det vanlige».

§ 30-14 andre ledd:

Kjøretøygruppen som i dag hører til klasse T, består av et stort spenn av kjøretøy med ulike egenskaper til ulike bruksområder.

En fellesnevner for dem alle er at alle har en primær oppgave ment til jordbruk. Vi ser i dag en rivende utvikling på bakgrunn av tiden vi lever i. Jordbruket er i en meget sterk utvikling noe som det også har vært i alle årtider. Det som er det spesielle nå er at jordbruksbedrifter ikke bare er jordbruksbedrifter, men har også tilleggsnæring i form av utstrakt leiekjøring innen jordbruket, men også innenfor entreprenørbransjen. Dette betyr at traktorene som benyttes på moderne og aktive gårdsbruk, er multimaskiner som benyttes i flere arbeidsoppgaver sommer som vinter. Både innen tradisjonelt jordbruk, men like gjerne mht leiekjøring og mye transport på veg over lengre avstander. Denne store utviklingen som har vært innen traktor har gjort at det har blitt et stort spenn i traktor registrerte maskiner. Disse maskinene kan strekke seg fra traktor registrert ATV/UTV, traktor tilpasset frukt og bær sektoren, «vanlig» jordbrukstraktor, traktor med midjestyring, traktor tilpasset transport som JCB Fasttrac og MB Unimog, til traktor registrert som beltetraktor godkjent til bruk på veg. Videre gir traktorførerkortet mulighet til å kjøre motorredskap som kan være ulike typer maskiner innen landbruket, men også anleggsmaskiner.

Vi ser videre en sterk utvikling av alle kjøretøyer innen T gruppen av traktorer både mht bruksområde, utrustning, ny teknologi og sikkerhet. Vi stiller oss derfor undrende til en spesifikk avgrensning som åpenbart har til hensikt å utelukke «Unimog» som skolevogn og til førerprøver. Når man vet at det nettopp er denne typen traktor som ut fra dagens utvikling, etter hvert blir mer og mer fremtredende i fremtiden. Innen landbruket og entreprenør bransjen.

Kriterier til godkjent kjøretøy til førerprøven er listet opp i høringsforslaget.

Vanlig jord- og skogbrukstraktor/TI:

Vi har sett en enorm og rask utvikling fra de gode gamle til avanserte anleggsmaskiner med ulike girsystemer, fjæringssystemer og bremses. Jf. §4-4; «Vanlig» traktor er et kjøretøy som primært er konstruert for bruk utenfor veg, og er bondens førstevalg.

Unimog og tilsvarende maskiner har bedre egenskaper på veg både miljø-, sikkerhets-, komfortmessig. Men fungerer også utmerket som vanligjordbrukstraktor. Den som kjenner historien rundt MB Unimog vet at denne traktoren ble laget nettopp til bruk i landbruket for å konkurrere mot datidens traktorer med store hjul bak med drift og små forhjul uten drift dette var i 1946 derfor ble Unimog konstruert med 4-hjulsdrift og sperrer på alle hjul for å konkurrere med traktorene som hadde større drivhjul bak men bare 2-hjuls drift. Unimogen ble konstruert til å skyve, trekke og bære redskap, 3-punkts oppheng foran og bak med mulighet for PTO drift både foran og bak allerede på 40 tallet. Unimogen skulle også ha bremses på alle 4-hjul, konstruktiv hastighet over 60 km/t (for å kunne kjøre på motorvei) og ha plass til 2 personer i førerhytta. Opp gjennom årene har vi sett mange konkurrenter som har tilnærmet seg Unimogens konstruksjon og virkemåte. Man ser også en økende interesse og bruk av Unimog for bønder og entreprenører som hensyntar miljø, sikkerhet og HMS når det skal velges traktorer til jordbruk, transport og entreprenørarbeid.

Føreropplæringen er hovedsakelig vegrelatert. Uansett om eleven har kjørt vanlig eller Unimog skal han/hun ha opplæring som står i samsvar til bruken, jf. arbeidsmiljøloven.

Dette er bondens, transportbedriftens eller entreprenørens ansvar. Man vet i dag at ingen traktor er lik og det er alltid behov for spesifikk opplæring på den type traktor man skal benytte seg av. Hva er en vanlig traktor om 10 år? Ut fra det man vet i dag når det gjelder bruk av traktor i landbruket, så går utviklingen i retning større og færre enheter av landbruksbedrifter. Disse får et større behov for maskiner til bruk i transport mellom jordbruksarealene og brukssenteret. Dette viser at det ikke er noen ulempe å få opplæring/kjøretimer med slik type traktor, heller tvert om da man får en bedre forståelse av kjøretøyets størrelse og omfang.

I den senere tid er det flere og flere trafikkskoler som velger Unimog som skolevogn. Valget er ofte HMS-relatert, og det er i hovedsak store aktører hvor doningen er i trafikk hele dagen. Uholdbar hverdag for trafikklærer (og sensor) i vanlig traktor veier tungt.

På bakgrunn av det som er nevnt over vet man at eleven som tar opplæring på denne type traktor ikke har noe problem med å kunne benytte en «vanlig» traktor. Man kan nok en gang spørre seg om hva som er en «vanlig» traktor i fremtiden. Her er det viktig at man ikke setter en begrensning. Slik at man i fremtiden kun kan drive opplæring på historiske maskiner og som ikke følger tidens utvikling.

Sentralt plassert fører sete:

Hvorfor er dette et viktig punkt mht. elev og undervisningssituasjon? Vi kan ikke se at plasseringen har vesentlig betydning, og har heller ikke fått signaler som tyder på at eleven har problem med overgang til vanlig traktor etter opplæring i Unimog. Det man erfarer fra de som driver opplæring på Unimog, er at når eleven kommer og skal staae opplæring på bil så er det bare fordeler. Eleven har en større forståelse av kjøretøyets omfang og begrensninger spesielt mht plassering i vegbanen mm. Da er vi tilbake til trafikklærerens situasjon og sensors der hverdagen oppleves uholdbar i «ledsager setet» på skjermen i vanlig traktor. Mange trafikkskoler har trafikklærere som nå jobber fulltid med traktoropplæring og HMS delen er uholdbar med slike løsninger. Instruktør sete som i utgangspunktet er tiltenkt kortere opplæring i bruk av maskinen og redskapet påmontert i maskinen. Gmf arbeidsmiljø lovens bestemmelser om kyndig opplæring)

Betydelig større bakhjul enn forhjul:

Dette utestenger flere typer traktor uten at vi helt klarer å se et godt argument utover å utestenge. Her vet man på bakgrunn av utviklingen at man ser flere og flere traktorer med like store frem og bakhjul (midje-/4hjuls-styrte maskiner) og «vanlige» traktorer med slik hjulutrustning er på tur inn i bransjen.

Løftbar trekk-krok for tilhenger:

Den typiske og tradisjonelle koblingen mellom traktor og tilhenger inntil for noen år tilbake. Løftbar trekkrok (pickup hitch) er et spesielt fenomen for Norge, Sverige, Finland og Storbritannia. Denne koblingen har vært i bruk i flere tiår i disse landene og vært den mest vanlige koblingen på traktor. Det siste tiåret har det skjedd en utvikling i retning av at det begynner å bli vanlig med andre koplingstyper også i ovennevnte land. Dette kommer som en følge av at traktorene nå i dag benyttes mer og mer i transport og med større og tyngre tilhengere bak. På bakgrunn av sikkerhet så velger derfor mange som driver omfattende med tilhengere kjøring, andre koplingstyper som gir en betydelig bedre sikkerhet. Dette mht slitasje, komfort og belastning. Her kan man nevne typer som VBG, Kule kopling (K-80) og Piton Fix med flere. Som ellers er høyhastighets godkjente koplinger. Man må nå vokte seg for at man ikke utestenger sikkerhet fremfor «historisk det vanlige».

Ha koplingspedal:

Her er bør kravene være de samme som det er under opplæringen. Fremtidens traktorer vil etter hvert gå bort fra koplingspedal da transmisjonene er automatiske og all betjening går over i å drifte maskinen fra en styre spak/kjørepedal. (vanlig på alle de store produsentene som: John Deere, Valtra, Fendt, Case IH/New Holland m. Flere).

Her ser man parallellen med det som skjedde med opplæringen på tungbil da flere produsenter kom med kun automatiske gir kasser uten koplingspedal for 10-15 år siden.

En bør her vokte seg for at man nå risikerer å utestenge mange gode traktorer til opplæring og førerprøve med å tviholde på kravet om koplingspedal for førerprøven.

Konklusjon:

Er en traktor godkjent i 1 men gruppe T1 (a eller b) bør maskinen kunne brukes til opplæring og førerprøve så lenge den oppfyller de øvrige krav mht vekt og lengde, både med og uten tilhenger. Da blir det opp til hver enkelt opplærings institusjon å

velge hva som er mest fornuftig i forhold til økonomisk drift, omfang og egne krav til HMS.»

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) skriver følgende:

«Virkeligheten gjenspeiler et mangfold av utstyr og tekniske detaljer innenfor de fleste kjøretøyklasser. Dette medfører krav om opplæring på det enkelte kjøretøy utover føreropplæringen for den enkelte førerkortklasse. NLF finner det derfor underlig at krav knyttet til plassering av førersete, hjulenes størrelse og tilhengerkoplingens utforming skal være avgjørende for hvorvidt kjøretøyet kan benyttes til opplæring. Det samme gjelder kravet om koplingspedal under den praktiske prøven som beskrevet i § 30-14 annet ledd.

Å beskrive hva som er vanlig vil raskt fremstå som upresist. En må kunne legge til grunn at det er subjektivt og vil styres av den som vurderer saken. Vi er bekymret for at slike upresise definisjoner vil medføre ekstra arbeidsbelastning på de aktuelle saksbehandlere. Dette er uønsket.

NLF ber derfor om at ordet «*vanlig*» **ikke** tas med i foreslått tekst i § 3-2 første ledd og § 4-7.

NLF ber derfor om at teksten «Traktoren skal ha sentralt plassert førersete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.» **ikke** tas med i foreslått tekst i § 4-7

NLF ber derfor om at kravet til «koplingspedal» **ikke** tas med i foreslått tekst i § 30-14 annet ledd.»

Nord universitet har kommentert følgende til § 2-2 annet ledd:

«Endringen i denne paragrafen henger sammen og må ses i sammenheng med de foreslåtte endringene i §§ 3-2, 4-7, 30-14 og 31-3. Vi viser til mer utførlige kommentarer knyttet til disse paragrafene i våre kommentarer til § 3-2.

Noen kommentarer: Som det fremgår av endringsforskriften og kommentarene i høringsnotatet, vil de foreslåtte endringene om å ikke tillate øvingskjøring i klasse T med øvingskjøretøy med bare en sitteplass, føre til at øvingskjøretøy som blant annet ATV/UTV ikke kan benyttes til øvingskjøring verken privat eller i profesjonell sammenheng. Dette begrunnes i all hovedsak i to forhold; *hensynet til øvrig trafikk* (til fare og ulempe for andre trafikanter) og *å ivareta sikkerheten* under øvingskjøring (muligheten til å gripe inn). Slik vi ser det er dette tungtveiende argumenter. Vi er også usikre på i hvilken grad ATV/UTV anvendes til øvingskjøring for klasse T både privat og profesjonelt. Vårt inntrykk er at man velger andre typer kjøretøy for øvingskjøring, selv om formålet med førerkortervervet er å kjøre ATV.

I et sikkerhetsperspektiv vil vi, til tross for det ovenstående, allikevel påpeke at en slik innskrenking i øvingsmuligheten kan være uheldig da det fratrar førerkortkandidatene muligheten til mengdeøving/veiledning privat og/eller profesjonelt i å mestre det kjøretøyet de faktisk kommer til å kjøre. Vi vil særlig peke på den positive ulykkesreducerende effekten mengdeøving har.

Konklusjon: Med de kommentarer som er anført over, *støtter* Nord universitet de foreslåtte endringene i § 2-2 annet ledd.»

Nord universitet skriver videre følgende til § 3-2 første ledd:

«Kommentarene til denne paragrafen er her knyttet sammen med kommentarer til §§ 4–7 første og annet ledd, 30–14 annet ledd første og annet punktum og 31–3 første ledd da disse etter vårt syn henger sammen.

Kjøretøygruppen som vi i dag kan si «tilhører» førerkortklasse T, består av et stort spenn av kjøretøy (traktor, ATV/UTV, Unimog m.fl.) med ulike egenskaper og bruksområder. En «vanlig» traktor er etter vårt syn et kjøretøy som primært er konstruert for og i all hovedsak brukes i jordbruksammenheng utenfor veg. I de senere år har vi sett en rask utvikling av alle kjøretøyer innen klasse T, alt fra de gode, gamle traktorene til mer avanserte «anleggsmaskiner» med ulike girsystemer, fjæringssystemer og bremses med ulike bruksområder, utrustning, teknologi og sikkerhet/sikkerhetsinnretninger. Det kan i et slikt perspektiv være betimelig å stille spørsmål om hva som vil være en «vanlig» traktor om 10 år.

Med dette som bakteppe finner vi grunn til å stille spørsmål ved begrunnelsene for å fjerne muligheten til å ta i bruk traktorer som i konstruksjon og utstyr er *tilnærmet en lastebil* (Jfr. Høringsnotatet s 52), eksempelvis Unimog, som kjøretøy både til opplæring og førerprøve. Mange trafikkskoler som har mye opplæring i klasse T, velger Unimog som lærevogn både med tanke på trafikklærerens (og sensorens) arbeidsplass (passasjersetet) fremfor et «ledsagerstet» på skjermen i en vanlig traktor.

Elevens lærings situasjon og læringsutbytte er i liten grad problematisert i høringsnotatet. Nord universitet har ikke fått signaler fra trafikkskoler eller trafikklærere som tyder på at elevene har problemer med overgang til vanlig traktor etter å ha gjennomført opplæring i eksempelvis en Unimog eller tilsvarende. Føreropplæringen i klasse T er i all hovedsak vegrelatert. Denne type kjøretøy (Unimog) antas å ha bedre kjøreegenskaper på veg, er slik vi vurderer det egnet til opplæring på veg/i trafikk og vil slik sett bidra positivt til elevens læringsutbytte. Vårt syn er derfor at man må se mulighetene i lærings situasjonen og øvingskjøretøyet fremfor å sette begrensninger.

Noen utfyllende kommentarer:

- Sentralt plassert førerstet: Vi stiller spørsmål ved hvorfor dette er viktig med hensyn til både lærerens undervisningssituasjon og elevens (trafikale) læringsutbytte. Det siste er for oss det mest sentrale momentet i denne sammenhengen.
- Betydelig større bakhjul enn forhjul: Dette utestenger flere typer traktorer uten at vi helt klarer å se hvordan dette vil påvirke elevens læringsutbytte eller lærerens undervisningssituasjon.
- Løftbar trekk-krok for tilhenger: Dette har vært den typiske og tradisjonelle koblingen mellom traktor og tilhenger. I dag har traktoren større fart enn før, og håndterer større og tyngre redskaper enn tidligere, og vi ser at noen velger andre koblinger som er mer tilpasset fart og vekt enn den løftbare trekk-kroken. Vi stiller derfor spørsmål om en slik begrensning er hensiktsmessig.
- Krav om koblingspedal: Det bør være samme krav til traktor som brukes i opplæring og til førerprøve. De aller fleste av dagens traktorer har automatgir og driftes med en spak. Dette er tilfellet i de fleste førerkortklasser hvor en «traktor» benyttes som øvingskjøretøy.

Konklusjon: Med bakgrunn i våre kommentarer og argumentasjonen over, stiller Nord universitet spørsmål om de foreslåtte endringene i §§ 3–2 første ledd, 4–7 første og annet ledd og 30–14 annet ledd første og annet punktum vil gi en kvalitativt bedre opplæring. Nord universitet støtter kravet om to sitteplasser som beskrevet i § 3–2 siste setning.

Gitt at argumentene om bruk av liten lastebil (eksempelvis Unimog) til opplæring i klasse T *ikke* tas til følge, vil vi anføre at vi støtter den foreslåtte endringen i § 31–3 første ledd som gir trafikkskolene en overgangsperiode frem til 1. januar 2029. Dette synes vi er svært fornuftig. Vi vil i tillegg anføre at det i så fall er svært viktig å igangsette arbeidet med en gjennomgang av opplæring og prøvekrav slik som er beskrevet i høringsnotatet side 52 tredje avsnitt, så snart som mulig.»

3.4.3 Statens vegvesens vurdering

To høringsinstanser (Trafikkforum og Nord universitet) kommenterer direkte og sier seg enig i de foreslåtte endringene som gjelder privat øvingskjøring. Vi oppfatter at Arbeidstilsynet og Norges Lastebileier-Forbund også er for disse endringene. Trafikkforum skriver at de «støtter forslaget om å presisere at det ikke er tillatt å øvingskjøre på veg i klasse T med sitteplass kun for føreren». Nord universitet ser vår begrunnelse for å ikke tillate hverken privat eller profesjonell øvingskjøring med kjøretøy som har bare en sitteplass som «tungtveiende». Arbeidstilsynet argumenterer mot unntaket som gir adgang til å øvingskjøre med kjøretøy uten to sitteplasser utenfor veg, og Norges Lastebileier-Forbund har innvendinger bare mot det de mener er en uheldig måte å definere traktor på.

De fleste og meste omfattende kommentarene gjelder de foreslåtte endringene i kravene til lærevogn. Agder Storbilskole, Trafikkforum, Neslund AS Trafikkskole, Team Trafikkskole AS, Stjørdal og Meråker Trafikkskole AS, Trio Trafikkskole AS, Trygve Fosser, Moss Trafikkskole AS, og Bentz Trafikkskole AS har sterke innvendinger mot de foreslåtte endringene som vil føre til at det ikke lenger vil være mulig å ta i bruk Mercedes Unimog som lærevogn og førerprøvevogn i klasse T.

Neslund AS Trafikkskole, også på vegne av Team Trafikkskole AS, Stjørdal og Meråker Trafikkskole AS, Trio Trafikkskole AS, Trygve Fosser, Moss Trafikkskole AS, Agder Trafikkskole og Bentz Trafikkskole AS, har innvendinger mot de foreslåtte endringene i § 2–2. Skolen peker på at dette gjør at det ikke lenger kan øves privat med ATV/UTV og noen eldre traktorer. De spør hva som er hensikten og mener at «dette strider mot filosofien om mest mulig øvingskjøring».

Etter vår vurdering er det viktig at all øvingskjøring går for seg på en sikker måte i tråd med vegtrafikkloven § 26 som slår fast at «Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødig ulempe for annen trafikk». Dette har vi også har gjort rede for i høringsnotatet. Vi mener at for den som er med og øvingskjører, er det opplagt lettest å både ha det pålagte føreransvaret og å veilede den som øvingskjører, når vedkommende er i det samme kjøretøyet som det blir drevet øvingskjøring og opplæring med. Dette kan muligens redusere tilgangen til øvingskjøretøy noe, slik Neslund AS Trafikkskole skriver, men fra vår side sett handler øvingskjøring ikke bare om kvantitet og lett tilgang, men like mye formidling av tanker om sikkerhet og hvor viktig det er å ta ansvar.

Arbeidstilsynet har innvendinger mot forslaget til endring i § 3–2 som vil gjøre det fortsatt mulig å øvingskjøre utenfor veg med traktor som ikke har to sitteplasser. Vi ser ikke at de foreslåtte endringene i § 2–2 og § 3–2 skal øke risikoen for at det skjer øvingskjøring der den

som er med og øvingskjører sitter «på bakre hjulbue». Å kreve at øvingskjøring uten at den som er med og øvingskjører er med i kjøretøyet «kun skal skje på avgrensede områder det det ikke er offentlig trafikk», er ikke svært forskjellig fra vårt utkast.

Vi står fast ved den foreslåtte endringen i § 2-2.

Det er riktig at de foreslåtte endringene i § 4-7 og § 30-14 vil hindre at flere tar i bruk traktorer som Mercedes Unimog som lærevogn og førerprøvevogn. Vi mener denne traktortypen er lite representativ for de utfordringene som fortsatt er knyttet til å kjøre de traktorene som er mest vanlig i den aktuelle førerkortklassen.

Vi er klar over at Mercedes Unimog opphavlig ble tiltenkt oppgaver i landbruket, og at dagens modeller også er godkjent som traktor. Vi ser ikke bort fra at Unimog kan komme til å få større plass også i norsk landbruk framover. Etter registreringsstatistikken å dømme mener vi å ha saklig grunnlag for å hevde at den i dag fortsatt ikke er svært vanlig sammenliknet med traktorer av mer tradisjonelt slag. Det går for eksempel frem at i 2021, 2022 og t.o.m. november 2023 ble det registrert henholdsvis 2688, 2846 og 2422 traktorer. Av dette var bare 5, 10 og 4 Mercedes Unimog.

Vi er enig i det som blir pekt på av flere om at Mercedes Unimog er svært sikre kjøretøy med låsingsfrie bremses, tilhengerkopling som på lastebiler m.m. Vi er heller ikke i tvil om det som blir sagt om arbeidsforhold og helseplager for lærerne, og forstår at det valget av lærevogn som noen skoler har gjort, kan være HMS-relatert. Arbeidsforholdene for lærere og sensorer i klasse T er noe av det vi ønsker å komme tilbake til, jf. det vi har sagt i høringsnotatet om at det kan være aktuelt å gjøre en mer omfattende gjennomgang av både opplæring og prøvekrav.

Vi mener å være relativt godt kjent med utviklingen i landbruket med blant annet økende behov for transport på veg. At færre bønder i større grad driver flere gårder, var også noe av bakgrunnen for at vi for flere år siden fikk i oppdrag å lage førerkortordningen for 50 km/t-traktorer.

For oss er det viktig å legge til rette for opplæring og førerprøver som både er, slik vi ser det, representative for førerkortklassen og møter det behovet publikum har, uten for store kostnader. Etter vår vurdering skjer det fortsatt best med traktorer av mer tradisjonelt slag enn Unimog.

Vi er for øvrig enig i innvendingene mot uttrykket «vanlig» i vårt forslag, og sløyfer derfor dette ordet i alle bestemmelsene.

Vår foreslåtte formulering «*sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok*» er ment å legge til rette for å bruke tradisjonelle traktorer til opplæring og førerprøve. Ved nærmere ettertanke forstår vi at uttrykket «betydelig større» også kan synes tilsvarende uklart som «vanlig». Vi vil endre dette til bare «større».

Noen av høringsinnspillene tar også opp kravet om koplingspedal. Dette kravet er ikke foreslått endret nå, og er slik ikke en del av denne høringa. Vi tar med oss innspillet som vil bli vurdert sammen med andre aktuelle forhold seinere.

Så langt vi kan se, er det bare to av høringsinnspillene som kommenterer vårt forslag om en overgangsordning på fem år i § 31–3. Nord universitet skriver at dette støtter de og synes det er «svært fornuftig». Vi har likevel valgt å utvide overgangsperioden med ett år.

På bakgrunn av innspillene vil følgende bestemmelser endres slik:

§ 3–2 første ledd:

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

§ 4–7 første og annet ledd:

Lærevogn i klasse T skal være vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor, være registrert for to personer med konstruktiv hastighet mellom 38 og 50 km/t og tillatt totalvekt på minst 7000 kg.

Traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd som hørt.

§ 30–14 annet ledd første og annet punktum:

Den praktiske prøven avlegges på vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor med tilkoplede tilhenger. *Traktor til førerprøven skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger, være registrert for to personer, ha konstruktiv fart på mellom 38 og 50 km/t, ha koplingspedal og ha tillatt totalvekt på minst 7000 kg.*

§ 31–3 første ledd:

Kravet i § 4–7 andre ledd *bokstav e*) og § 30–14 tredje ledd *bokstav e*) gjelder ikke for kjøretøy godkjent før 1. juli 2006. *Traktor som allerede er godkjent som lærevogn og førerprøvegogn, kan benyttes som lærevogn og førerprøvegogn frem til 1. januar 2029 2030 uten å oppfylle kravene i § 4–7 og § 30–14 om å være vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor med tilleggskrav om at traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.*

Vi har også lagt til ordlyden «bokstav» i første punktum, slik at det blir likt med andre henvisninger i forskriften. Dette medfører ingen materiell endring.

Øvrige endringer blir innført som de er hørt.

Bare et par av høringsinstansene kommenterer det siste avsnittet vårt om klasse T i høringsnotatet der vi skriver at det kan «være aktuelt å gjøre en mer omfattende gjennomgang av både opplæring og prøvekrav når det gjelder traktor». Nord universitet skriver at det er viktig å sette i gang et slikt arbeid så snart som mulig. Arbeidstilsynet støtter også tanken om en gjennomgang.

Som vi har sagt i høringsnotatet: både konstruksjon, størrelse og vektorer på traktorene som er i vanlig bruk, har endret seg mye siden forrige større omlegging av opplæringen. Det er aktuelt å vurdere både krav til arbeidsmiljøet for trafikklærer og sensor, og mange andre forhold knyttet til denne førerkortklassen. I et slikt arbeid vil vi som vanlig invitere til bredt samarbeid med aktuelle parter med tanke på å finne fram til gode løsninger. På grunn av ressursituasjonen er det likevel noe uvisst når dette arbeidet kan komme i gang.

3.5 Krav til ledsager ved øvingskjøring: § 3-1

3.5.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 3-1:

Ledsager må ha fylt 25 år, ha gyldig førerett for vedkommende kjøretøygruppe og ha hatt slik førerett uavbrutt de siste 5 år før øvingskjøring finner sted, jf. vegtrafikkloven § 26 andre ledd. *Med gyldig førerett menes norsk førerett, førerett ervervet i annen EØS-stat, eller førerett fra annen stat som gir grunnlag for å utstede norsk førerkort uten krav til ytterligere opplæring eller prøver etter førerkortforskriften kapittel 10. Personer som ikke har ervervet føreretten sin i Norge må medbringe dokumentasjon på uavbrutt førerett de siste 5 år, frem til de oppfyller kravet til 5 års norsk førerett.*

Kravet til uavbrutt førerett de siste 5 år er oppfylt også for ledsager hvor føreretten har vært tilbakekalt i seks måneder eller mindre på grunn av helse.

Godkjente trafikklærere etter trafikkopplæringsforskriften § 6-2, kan være ledsager ved privat øvingskjøring fra fylte 23 år.

Ved øvingskjøring med ledsager på veg som er åpen for alminnelig ferdsel, kan det bare øvingskjøres med en elev om gangen.

3.5.2 Høringsinnspill

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) skriver til nytt tredje ledd at de

«ser ingen god begrunnelse for at godkjent trafikkfører må være fylt 23 år ved privat øvingskjøring, når 21 år er tilstrekkelig for å praktisere som trafikkfører. Det bør være tilstrekkelig at godkjent trafikkfører kan være ledsager ved privat øvingskjøring – altså at alderskravet fjernes. En godkjent trafikkfører med de utdanningskrav som gjelder, vil normalt være langt bedre kvalifisert som ledsager enn en 25 åring uten spesiell kompetanse.»

Trafikkforum skriver at de

«ser at det er behov for å presisere hva som menes med å ha hatt førerett uavbrutt siste 5 år, og støtter dette forslaget i høringsnotatet.

Trafikkforum vil samtidig påpeke at det ville vært en fordel å stille krav om at ledsager og elev må registrere seg i et sentralt register for å ha anledning til å øvingskjøre. Dette ville gjøre det enklere å kontrollere og sanksjonere ulovlig opplæring mot vederlag. Trafikkforum kan ikke se at dette ville være en særlig stor barriere mot lovlig og ønsket privat øvingskjøring, og det ville i alle fall være større gevinst av å hindre ulovlig opplæring mot vederlag, enn den mulige ulempen det ville være for private ledsagere å bli nødt til å registrere seg. Det er også på sin plass å minne om at ulovlig opplæring ikke kan antas å gi den samme gode effekten som privat øvingskjøring, siden eleven vil oppleve at en aktør som fremstår som profesjonell og tar betaling for tjenesten har en viss autoritet i det som blir lært bort, selv om den som underviser ikke har nødvendig kompetanse og ikke er underlagt Statens vegvesens godkjenning, tilsyn og kontroll. Ved privat øvingskjøring er eleven derimot klar over at ledsageren ikke er profesjonell, og at det er trafikkføreren ved en godkjent trafikkskole som har den riktige kompetansen. Når opplæringsforløpet gjennomføres optimalt vil eleven dessuten allerede ha lært det det øves på en godkjent trafikkskole når det øves. Ved ulovlig opplæring mot vederlag, må man derimot anta at det i denne settingen foregår en del uønsket grunninnlæring som ikke nødvendigvis er i samsvar med trafikkopplæringsforskriften, læreplanverket og intensjonene i den norske føreropplæringsmodellen.

Trafikkforum støtter forslaget om å unnta godkjente trafikkførere fra alderskravet ved øvingskjøring.»

Nord universitet har kommentert følgende:

«Presiseringen av hva som menes med begrepet «gyldig førerett» i denne sammenhengen synes oppklarende. Det samme gjelder kravet om dokumentasjon av uavbrutt førerett. Forslaget om å senke alderskravet til ledsager ved privat øvingskjøring for godkjente trafikkførere med de anførte argumenter i høringsnotatet er etter vårt syn meget fornuftig.

Konklusjon: De foreslåtte endringene i § 3-1 støttes i sin helhet av Nord universitet.»

3.5.3 Statens vegvesens vurdering

Det er bare kommet tre innspill til dette endringsforslaget. Alle gir i realiteten støtte til forslaget.

KNA mener i tillegg at alderskravet for trafikklærer kan fjernes helt, da en som har trafikklærerutdanning uansett vil være bedre kvalifisert som ledsager enn en som ikke har spesiell utdanning. For å begynne norsk trafikklærerutdanning må en imidlertid ha hatt førerkort i tre år. Utdanninga tar to år. Vårt forslag til alderskrav samsvarer med alderen trafikklæreren vil ha ved fullført norsk utdanning.

Forslaget fra Trafikkforum om register for ledsagere er ikke en del av denne høringen. Vi kan derfor ikke ta stilling til dette nå, men innspillet blir vurdert senere.

Endringene i bestemmelsen blir innført som de er hørt.

3.6 Trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk: §§ 4–1 tredje ledd, 6–4 annet ledd og 8–5

3.6.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 4–1 tredje ledd:

Det offentlige skoleverk kan gi opplæring i alle klasser. Obligatorisk opplæring kan bare gis i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, AM 146, S og T, samt trafikalt grunnkurs *som en integrert del av valgfaget trafikk, jf. § 8–5.*

I § 6–4 annet ledd ble det foreslått:

For å kunne undervise på trafikalt grunnkurs *som en integrert del av valgfag trafikk, jf. § 8–5*, kreves godkjenning som trafikklærer, eller at læreren har pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk, spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen og førerrett i klasse *B*.

og i § 8–5 ble det foreslått:

Trafikalt grunnkurs *skal gjennomføres* som en integrert del av valgfag trafikk i offentlig skoleverk forutsatt at:

[...]

Trafikant i mørket inngår ikke som en del av valgfag trafikk og må gjennomføres som beskrevet i § 8–1 *ved en godkjent trafikkskole.*

3.6.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de

«støtter forslaget om å presisere at trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk må skje som en integrert del av valgfaget trafikk.

Trafikkforum støtter også forslaget om å presisere at trafikant i mørket skal gjennomføres ved en godkjent trafikkskole.»

Yrkestrafikkforbundet (YTF) skriver at:

«I dag må elever på vg3 Transport, velge mellom å få førerkortklasse CE eller DE.

Dette oppfattes som uheldig. Elevene utdanner seg til å bli yrkessjåfører, på tunge kjøretøy. Når det er valgt å dele tungekjøretøy i henholdsvis i de nevnte førerkortklasser, bør elevene få oppkjøring i begge førerkortklassene. Det er ikke enkelt for en 18 åring, å velge mellom førerkortklassene

Når utdanningen er lik, og elevene jobber mot samme fagbrev: yrkessjåfører, er det underlig det står mellom to førerkortklasser.

I løpet av sin yrkeskarriere, er det vanlig at en bytter jobb. Ofte slik at lastebilsjåfører går over til å kjøre buss.

Når denne muligheten fratas, grunnet førerkortklassene, forsvinner også muligheten å beholde erfarne og dyktige yrkessjåfører til å begynne å kjøre buss. Dette tilsier at utdanningsløpet bør gi førerkortklassene: CE og DE.»

Nord universitet har kommentert følgende til § 6–4 annet ledd:

«Slik vi forstår kravet til førerkort klasse B slik teksten er utformet her, så kreves det et ordinært førerkort i klasse B uten begrensning (eksempelvis kode 78). Dersom kravet også omfatter klasse B med kode 78, bør det slik vi ser det spesifiseres i forskriften, eksempelvis med teksten ... førerett i klasse B eller klasse B kode 78. Dette som en presisering slik at misforståelser unngås.

Konklusjon: Med de kommentarer som er gitt over, støtter Nord universitet de foreslåtte endringene i forskriftsteksten.»

3.6.3 Statens vegvesens vurderinger

Det er to innspill til dette punktet som er relevant. Trafikkforum og Nord universitet støtter forslaget. Det vil si at Nord universitet foreslår å gjøre det helt tydelig at læreren må ha førerett klasse B uten kode 78, eller om førerett med kode 78 også blir godtatt. Vi finner å ta inn forslaget fra universitetet.

§ 6–4 annet ledd bli endret slik:

For å kunne undervise på trafikalt grunnkurs *som en integrert del av valgfag trafikk, jf. § 8–5*, kreves godkjenning som trafikklærer, eller at læreren har pedagogisk utdanning som tilsvarer

kravene til lærere i det offentlige skoleverk, spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen og førerett i klasse *B eller B kode 78*.

Øvrige endringer blir innført som de er hørt.

Problemstillingen Yrkestrafikkforbundet kommer med, er ikke en del av endringsforslagene som er hørt. Vi er kjent med problemstillingen, som har kommet frem i andre sammenhenger, og vil se nærmere på det på et senere tidspunkt.

3.7 Elevfortegnelse: § 5-5

3.7.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 5-5:

Trafikkskoler og kursarrangører skal *føre elektronisk* fortegnelse over alle sine elever. Fortegnelsen skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer og når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av den obligatoriske opplæringen som er gjennomført *og dato for gjennomført opplæring*.

Eleven skal registreres i fortegnelsen med fortløpende tildelt elevnummer straks opplæringen starter, *og fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart*.

Det skal tas månedlig sikkerhetskopi av elevfortegnelsen, som skal være tilgjengelig for Statens vegvesen ved behov. Elevfortegnelsen må dateres.

Elevfortegnelsen skal oppbevares i fem år *uavhengig av om trafikkskolen eller kursarrangøren er avviklet*.

Statens vegvesen kan fastsette retningslinjer for elevfortegnelse.

3.7.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Nord universitet har kommentert følgende:

«Etter vårt syn vil de foreslåtte endringene bidra til gode, administrative rutiner ved trafikkskolene. Vi vil dog bemerke at for små trafikkskoler (eksempelvis enmannsskoler) kan anskaffelse av et elektronisk administrasjonsprogram som ivaretar kravet til elevregistrering og lagring av informasjon virke noe unødvendig og kostbart.

Konklusjon: Med bakgrunn i våre kommentarer over og den argumentasjon som fremkommer i høringsnotatet, støtter Nord universitet i all hovedsak forslagene til endringer i § 5-5.

Vi tillater oss allikevel å foreslå en liten tekstmessig endring i første ledd, siste setning: ..., «samt hvilke deler av den obligatoriske opplæringen som er gjennomført *og dato for når den ble gjennomført*». Slik vi oppfatter og forstår teksten, er det her snakk om den obligatoriske opplæringen og ikke hele opplæringen. Etter vårt syn vil den tekstmessige endringen bidra til å presisere at det gjelder den obligatoriske delen av opplæringen.»

3.7.3 Statens vegvesens vurderinger

Både Trafikkforum og Nord universitet støtter forslaget. Nord universitet mener likevel det kan virke unødvendig kostbart å innføre elektronisk elevfortegnelse for enmannsskoler. Vår erfaring er at mange enmannsskoler allerede benytter slikt register. Kostnaden er moderat, og i takt med den digitale utviklingen generelt, ønsker vi å innføre kravet.

Endringen som universitetet foreslår i teksten i sist setning første ledd, er vi enig i.

Ordlyden i § 5-5 første ledd blir endret som følgende:

Trafikkskoler og kursarrangører skal *føre elektronisk* fortegnelse over alle sine elever. Fortegnelsen skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer og når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av den obligatoriske opplæringen som er gjennomført *og dato for når den ble gjennomført opplæring*.

3.8 Opplæringskort: § 5-6

3.8.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 5-6:

Trafikkskoler og kursarrangører skal utstede *elektronisk* opplæringskort for hver elev i hver enkelt klasse. Vedkommende lærer skal etter hver *undervisningstime* og hver del av obligatoriske opplæring attestere hvilke deler av undervisningen som er gjennomført. Opplæringskortet skal påføres opplæringsinstitusjonens navn, samt elevens navn, adresse, fødselsdato, elevnummer etter § 5-5 og vise det antall undervisningstimer eleven har hatt, *samt dato og tidspunkt for undervisningstimene*.

Opplæringskortet skal medbringes under opplæringen. Opplæringskortet skal vises frem når Statens vegvesen krever det.

Statens vegvesen kan fastsette *retningslinjer* for opplæringskort.

Opplæringskort skal oppbevares i fem år *uavhengig av om trafikkskolen eller kursarrangøren er avviklet*.

3.8.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Nord universitet kommenterer følgende:

«Forslagene om digitalisering av opplæringskortene ses her i sammenheng med forslagene til § 5–5. Argumentasjonen som er anført i høringsnotatet støtter opp om at dette er tidsriktig og at det er «gammeldags» å føre manuelle opplæringskort.

Konklusjon: Med våre kommentarer og den argumentasjon som er anført i høringsnotatet, støtter Nord universitet de foreslåtte endringene.»

3.8.3 Statens vegvesens vurderinger

Både Trafikkforum og Nord universitet støtter forslaget. Når det gjelder tilleggskommentaren fra Nord universitet viser vi til vår vurdering under kapittel 3.7.3 om elevfortegnelse.

Endringene blir innført som de er hørt.

3.9 Krav til utstyr ved kurs i sikring av last for klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T: § 5–8

3.9.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 5–8:

Kursarrangør skal minst disponere:

- tilhenger med *tillatt* totalvekt minst 1950 kg
- lang last *tilsvarende en tømmerstokk* på minst 4 meter
- kolli tilsvarende pallekasse, med minstemål 1 x 1 x 1 meter eller 0,8 x 1,2 x 1 meter
- last tilsvarende rundballe eller storsekk, vekt minst 350 kg
- sikringsutstyr som er nødvendig for å sikre lasten i punktene ovenfor.

3.9.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de

«støtter forslaget om å endre ordlyden i første strekpunkt til «tilhenger med tillatt totalvekt minst 1950 kg».

Trafikkforum forstår intensjonen og argumentasjonen i forslaget for øvrig, men opplever at utstyrskravene er tilstrekkelige slik forskriften er utformet i dag.»

Nord universitet skriver at de

«er enig i begrunnelsen for forslaget til endring i teksten.

Våre kommentarer knyttes til andre strekpunkt og uttrykket «tilsvarende en tømmerstokk». I en dagligdags språkdrakt kan det være litt vanskelig å danne seg et bilde av hva som menes med en tømmerstokk. I høringsnotatet sammenlignes begrepet med uttrykket «materialpakke» som for mange antakelig er et mer anvendt og forståelig begrep. Det understrekes også i høringsnotatet at lasten ikke nødvendigvis må være en fysisk tømmerstokk, men at begrepet tømmerstokk også kan være en *materialpakke* med tilsvarende vekt og lengde. Etter vårt syn kan dette bidra til å presisere og klargjøre nærmere hva en «tømmerstokk» kan være, og derigjennom også hvilket krav som gjelder.

Konklusjon: Nord universitet foreslår derfor følgende endring i § 5–8, andre strekpunkt: «lang last tilsvarende en *tømmerstokk* på minst 4 meter *eller en materialpakke med tilsvarende vekt og lengde*. Etter vår oppfatning vil dette kunne bidra til en bedre forståelse av hva som kreves av last.»

3.9.3 Statens vegvesens vurdering

To høringsinstanser kommenterer forslaget til endring. Vi oppfatter at begge er enig i tillegget i første strekpunkt. Trafikkforum mener at gjeldende utstyrskravene ellers er tilstrekkelige. Nord universitet mener at materialpakke, som er nevnt som eksempel i forbindelse med tømmerstokk i høringsnotatet, kan være et alternativ til tømmerstokk også i forskriften.

Vår tanke bak forslaget i høringsnotatet om lang last tilsvarende en tømmerstokk med «tilsvarende vekt og egenskaper» var å medvirke til at godset som skal sikres, både har en viss tyngde og skaper utfordringer knyttet til at det kan rulle. Kanskje var det i den sammenheng noe misvisende at vi nevnte materialpakke som eksempel, og vi ser forslaget til Nord universitet i lys av dette.

Vi ønsker å moderere forslaget fra Nord universitet med materialpakke noe, da vi tenker det mest optimale er last med samme egenskaper og eventuell lavere vekt enn en tømmerstokk supplert av en materialpakke med tilsvarende vekt og lengde som tømmerstokken. Dette vil ivareta egenskapene og vekten for noe som skal tilsvare en tømmerstokk. Vi mener det likevel ikke er nødvendig å nevne eksempler i bestemmelsen, da tolkningen blir som forklart over.

Vi justerer derfor § 5–8 slik:

Kursarrangør skal minst disponere:

- tilhenger med *tillatt* totalvekt minst 1950 kg
- lang last *med egenskaper og vekt tilsvarende en tømmerstokk* på minst 4 meter
- kolli tilsvarende pallekasse, med minstemål 1 x 1 x 1 meter eller 0,8 x 1,2 x 1 meter
- last tilsvarende rundballe eller storsekk, vekt minst 350 kg

- sikringsutstyr som er nødvendig for å sikre lasten i punktene ovenfor.

3.10 Krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane for klasse C, D og CE: § 5–10

3.10.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 5–10 første ledd:

Kursarrangør skal minst disponere følgende kjøretøy:

- lastebil med slepvogn
- lastebil med 2 akslet eller 3 akslet påhengsvogn
- lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet *eller* 3 akslet
- semitrailer 2 eller 3 akslet
- semitrailer 3 akslet med selvsporende aksel med og uten låsing
- *lastebil som kan kombineres med semitrailer, slepvogn eller påhengsvogn til modulvogntog*
- busser 2 akslet og 3 akslet
- *leddbuss*
- personbil
- 1 lastebil uten last.

3.10.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de ikke har noen merknader til forslaget.

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de støtter presiseringen i § 5–10 første ledd hvor «og» er byttet ut med «eller» i strekpunktet «lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet *eller* 3 akslet», slik at trafikkskolene ikke må ha to ulike kjøretøy.

«Dette vil kunne gjøre det lettere for kursarrangøren å skaffe til veie et kjøretøy som er tilstrekkelig i en undervisningssituasjon, samtidig som det vil gjøre det litt enklere økonomisk. Eksisterende ordlyd vil kunne begrense denne muligheten.»

3.10.3 Statens vegvesens vurdering

To høringsinstanser kommenterer forslaget og begge er støttende. Bestemmelsen blir derfor innført i hovedsak slik den er hørt.

Vi har imidlertid oppdaget at det mangler ordlyden «akslet» i første ledd fjerde strekpunkt, og vil derfor legge til dette slik at alle leddene får lik oppbygging. Dette er derfor justert:

Kursarrangør skal minst disponere følgende kjøretøy:

- lastebil med slepvogn
- lastebil med 2 akslet eller 3 akslet påhengsvogn
- lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet *eller* 3 akslet
- semitrailer 2 akslet eller 3 akslet
- semitrailer 3 akslet med selvsporende aksel med og uten låsing
- *lastebil som kan kombineres med semitrailer, slepvogn eller påhengsvogn til modulvogntog*
- busser 2 akslet og 3 akslet
- *leddbuss*
- personbil
- 1 lastebil uten last.

3.11 Godkjenning av trafikklærere: § 6-2 første ledd bokstav a

3.11.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 6-2 første ledd bokstav a:

Den som skal ha godkjenning som trafikklærer må foruten å være edruelig og tilfredsstillende kravet i vegtrafikkloven § 27 første ledd:

- ha full førerrett i den klassen det skal gis undervisning i og ha hatt slik førerrett i minst tre år sammenhengende, eventuelt minst ett år dersom vedkommende har hatt førerrett begrenset med kode 78 sammenhengende i de to foregående årene,*

3.11.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Nord universitet skriver følgende:

«Etter vår oppfatning er dette en tidsriktig tilpassing til dagens situasjon. Vi mener det er riktig å sette krav om full førerrett i minimum ett år for de som skal virke som trafikklærere. Dette kravet vil også få innvirkning på kravet til opptak på trafikklærerstudiet ved Nord universitet.

Konklusjon: Nord universitet støtter forslaget til endring i ovennevnte paragraf med de kommentarer som er gitt i høringsnotatet.»

3.11.3 Statens vegvesens vurdering

Det er kommet to høringsinnspill som begge støtter forslaget til endring.

Endringene vil bli innført som de er hørt.

3.12 Endring av godkjenning av trafikklærere: § 6–2 første ledd bokstav c, samt femte og nytt sjette ledd

3.12.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 6–2 første ledd bokstav c:

- c. ha grunnutdanning for trafikklærere og bestått eksamen fra Nord universitet eller tilsvarende, *eller ha pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen,*

Og nytt innhold i femte ledd:

Trafikklærer med pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen kan kun få godkjenning til å undervise i klasse AM 146, klasse S og trafikalt grunnkurs ved godkjent trafikkskole.

Nåværende femte ledd er foreslått flyttet til nytt sjette ledd.

3.12.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Nord universitet skriver følgende:

«Slik vi forstår endringsforslaget i bokstav c, vil det åpne for at lærere som fyller kravene til lærere i offentlig skoleverk og som har fullført spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen, vil bli godkjent som trafikklærere (dog med visse begrensninger, jfr § 6–2 femte ledd. Vi viser også til våre kommentarer til § 6–2 femte ledd). I høringsnotatet argumenteres det for at lærere med spesialutdanning som nevnt over ikke kan registreres, føres tilsyn med eller ilegges forvaltningsreaksjoner på samme måte som «ordinære» trafikklærere når de ansettes med undervisningsoppgaver i en trafikkskole. Nord universitet har stor forståelse for problemstillingene og at dette oppleves utfordrende for de som skal godkjenne og føre tilsyn med den pedagogiske virksomheten i trafikkskolene. Vi ser at ved å forskriftsmessig innlemme disse lærerne i kategorien «trafikklærer», så løses en del praktiske problemer i forbindelse med tilsyn, kontroll, forvaltningsreaksjoner mv. som nevnt i høringsnotatet side 66.

Nord universitet er imidlertid svært skeptisk til og synes det er meget problematisk at lærere med spesialutdanning som nevnt over, skal få yrkestittelen «trafikklærer». Som det fremgår av

høringsnotatet side 66, vil man i praksis få to utdanningsveier og også to kategorier trafikklærere i fremtiden. Etter vårt syn kan dette på sikt også bidra til å «utvanne» behovet for en egen profesjonsutdanning for trafikklærere.

Pr i dag har vi ingen konkrete og gode forslag til hvordan de skisserte utfordringene kan løses. På mange måter synes vi det er merkelig at Statens vegvesen og tilsynsmyndigheten ikke har de samme muligheter til å føre tilsyn med og eventuelt ilegge forvaltningsreaksjoner så lenge vedkommende lærer er ansatt ved en trafikkskole. Vi antar at dette kan skyldes manglende hjemmel i lov- eller forskriftsverk. Vi tillater oss allikevel å stille spørsmål om det er mulig å formulere en forskriftstekst som eksempelvis *«alle som er ansatt ved en trafikkskole med undervisningsansvar er underlagt de krav og retningslinjer som er gitt i trafikkopplæringsforskriften..»* (se også avsnittet under angående forslag om ny overskrift til § 6-2) eller noe i en slik retning.

I stedet for yrkestittelen «trafikklærer» kan da lærere med en annen utdanningsveg enn toårig trafikklærerutdanning benevnes som *«lærer i trafikkfag»* eller lignende. Regulering av dette kan eksempelvis gjøres i § 6-2 med overskriften *«Godkjenning av trafikklærere og annet undervisningspersonell godkjent for undervisning i føreropplæringen.»*

Konklusjon: Nord universitet støtter ikke de foreslåtte endringene i ovenstående paragraf. Vi vil oppfordre til en mer inngående drøfting av de foreslåtte endringene og problemstillingene (for eksempel i forbindelse med endringer i forskriften ved innføring av etterutdanning for trafikklærere eller lignende) før det tas stilling til og fattes endelig vedtak om endringer som foreslått i endringsforskriften.»

Videre har de kommentert følgende om trafikklærerbegrepet:

«Vi viser til våre kommentarer til § 6-2 første ledd bokstav c over hva angår bruken av begrepet «trafikklærer», og gjentar vårt ønske om å forbeholde denne tittelen til personer som har fullført og bestått eksamen i den toårige trafikklærerutdanningen eller tilsvarende utdanning fra annet EØS-land med fullført «tilleggsutdanning/prøveperiode» eller bestått egnethetsprøve (jfr. § 6-2 tredje, fjerde og femte ledd).

Slik vi forstår høringsnotatet, er hensikten med paragrafen å presisere hvilke deler av føreropplæringen lærere i offentlig skoleverk med gjennomført tilleggsutdanning kan undervise i ved en trafikkskole. En slik forskriftsmessig presisering er etter vårt syn fornuftig.

Nord universitet forstår den foreslåtte forskriftsteksten slik at lærere med utdanning som beskrevet i teksten, kan undervise i alle deler av det trafikale grunnkurset ved en godkjent trafikkskole (AM 146, klasse S og trafikalt grunnkurs). I Trafikkopplæringsforskriftens § 8-5 andre ledd fremgår det at temaet «Trafikant i mørket» ikke er en del av valgfaget trafikk. Som en følge av dette synes det noe underlig at lærere med spesialutdanning for lærere i offentlig skoleverk har anledning til å undervise i emnet «Trafikant i mørket» ved private trafikkskoler.

Konklusjon: Vi tillater oss derfor å foreslå følgende endring i den foreslåtte teksten: ...» å undervise i klasse AM 146, klasse S og trafikalt grunnkurs ved godkjent trafikkskole *med unntak av Trafikant i mørket».*

Med kommentarene gitt i høringsnotatet og våre kommentarer som er anført ovenfor, støtter Nord universitet den foreslåtte presiseringen av hvilke deler av føreropplæringen lærere i offentlig skoleverk kan undervise i ved en privat trafikkskole. Nord universitet vil nok en gang presisere at vi *ikke* støtter forslaget om at disse lærerne også kan bruke yrkestittelen «Trafikklærer».

3.12.3 Statens vegvesens vurdering

Det er kommet to innspill til dette punktet. Trafikkforum støtter forslaget, mens Nord universitet har betydelige innvendinger til forslaget som i hovedsak gjelder at de mener vårt forslag gjør det uklart hva en fullt utdannet trafikklærer egentlig er.

Bakgrunnen for vårt forslag var, som det går fram av høringsnotatet, at vi etter gjeldende regler bare har mulighet til å ilegge forvaltningsreaksjoner overfor godkjente trafikklærere. Vi kan ikke reagere på brudd på forskriften som begås av lærer med annen utdanning som godkjennes for undervisning for bestemte deler av opplæringen.

Vi ser at vi vil trenge noe mer tid på å gjøre nødvendige vurderinger og utredninger på hvordan dette kan gjøres mest hensiktsmessig i forskrift, og takker for gode og konstruktive innspill.

Forslagene til endring i § 6-2 første ledd bokstav c og nytt innhold i femte ledd blir derfor ikke innført pr. nå. Dagens femte ledd vil da stå seg som femte ledd videre.

3.13 Krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap m.m.: § 6-9 m.fl.

3.13.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 6-9:

Undervisningspersonell på kurs i ulykkesberedskap skal være godkjent *trafikklærer for tunge klasser* og ha spesialutdanning i brannberedskap, skadestedsledelse og førstehjelp fra Nord universitet eller tilsvarende. Minst *en* dag av spesialutdanningen skal være undervisningsmetodikk. *For undervisningspersonell som ikke er godkjent trafikklærer for tunge klasser skal disse ha spesialutdanning og erfaring i brannberedskap, skadestedsledelse eller førstehjelp, avhengig av hvilket emne vedkommende skal undervise i, og være under oppsyn av godkjent trafikklærer for tunge klasser. Tilstedeværende trafikklærer er ansvarlig for opplæringen, jf. § 6-1 første ledd.*

Videre ble det foreslått følgende endring i § 6-11 første ledd første punktum:

Undervisningspersonell på kurs i sikring av last skal være godkjent *trafikklærer for tunge klasser* og ha spesialutdanning i emnet fra Nord universitet eller tilsvarende.

Og følgende i § 6-12 første ledd:

Undervisningspersonell ved sikkerhetskurs på bane skal være godkjent *trafikk*lærer *for* tunge *klasser*.

3.13.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«ønsker dette tillegget i forskriften velkommen. Kompetansen som for eksempel en brannmann eller en operatør på ambulanse besitter vil nok i de fleste tilfeller langt overstige en trafikklærers. Slik vi ser dette vil innleid personell kunne heve kompetansen til samtlige. Både deltagerne på kurset og den ansvarlige lærer.»

Kristiansund videregående skole kommenterer:

«Forslaget synes for oss å være fornuftig med de begrunnelsene som ligger til grunn. Ved å benytte fagfolk i undervisningen, med støtte av godkjent trafikklærer i tyngre klasser mener vi at dette styrker opplevelsen og utdanningen.»

3.13.3 Statens vegvesens vurdering:

Det er kommet tre innspill som alle støtter våre forslag til endring.

Endringene vil bli innført som de er hørt.

3.14 Lengden på trinnvurdering trinn 3: § 7-5 annet ledd

3.14.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 7-5 annet ledd:

Trinnvurderingen skal vare 45 minutter *for trinn 2 og 60 minutter for trinn 3*.
Trinnvurderingen skal inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring. For klasse AM 147 og klasse S gjennomføres trinnvurderingen som en del av den øvrige obligatoriske opplæringen med en eller flere elever.

3.14.2 Høringsinnspill

Norsk Motorcykel Union (NMCU) skriver:

«Statens vegvesen viser til at kravet til trinnvurderingens varighet kan skape utfordringer for elevens mulighet til å gjøre en god egenvurdering og likeså lærerens mulighet til å gi en god tilrådning. Vi støtter denne betraktningen, men ser ikke nytten av å sette en bastant tidsgrense. Vårt forslag er å gi eleven og læreren større fleksibilitet med hensyn til trinnvurderingens varighet, dog med et minstekrav.

På bakgrunn av dette foreslår vi at **§ 7-5 annet ledd** endres til:

*Trinnvurderingen skal vare **minimum 45 minutter for trinn 2 og minimum 45 minutter for trinn 3**. Trinnvurderingen skal inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring. For klasse AM 147 og klasse S gjennomføres trinnvurderingen som en del av den øvrige obligatoriske opplæringen med en eller flere elever.»*

Trafikkforum skriver at de

«er enig i at det er fornuftig å øke tidsrammen for trinnvurderingen i trinn 3. Trafikkforum støtter dette, men ber om at det kan vurderes å øke tidsrammen til 90 minutter. Dette vil gi enda bedre tid til å vurdere om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de helt klart ser

«fordelen med en tidsramme på 60 minutter ved gjennomføringen av trinnvurdering trinn 3. Dette på bakgrunn av behovet for en god førsamtale, elevens forberedelser via et skjema med avkrysning eller eventuelt fritekst, «transport» til et egnet øvingsområde og god nok tid til en ettersamtale med innmelding av lærers tilrådning.»

Kristiansund videregående skole kommenterer:

«Vi støtter forslaget om å utvide tidsrammen i trinnvurderingstimen trinn 3 til 60 minutter med begrunnelsen som ligger til grunn. Vi ser ellers også samme utfordringer i trinn 2 og fra vår side kan det være ønskelig med samme utvidelse på trinn 2.

Å få nok tid til klargjøring ved starten av timen, komme til ønsket øvingsområde, tilstrekkelig kjøring og tid til drøfting etter kjøringen er til tider knapp ved dagens forskrift.»

Nord universitet skriver følgende:

«Noen generelle kommentarer til høringsnotatet

Slik vi leser teksten i høringsnotatet side 69, *kan* den forstås slik at Trinnvurderingen gjennomføres mer som en «test» på elevens måloppnåelse i trinnet, og at den i stor grad er lærerstyrt både med tanke på valg av innholdsmomenter og øvingsområde. Eksempelvis pekes det i høringsnotatet på at det i mange tilfeller blir kort tid til å komme seg ut til mer krevende forhold på landeveg, og at det derved blir for tynt grunnlag både for elevens vurderinger og lærerens tilrådning. Etter vår oppfatning er det i all hovedsak elevens vurderinger av egne prestasjoner (styrker og utfordringer i forhold til trafikale momenter) *gjennom hele trinnet* som bør danne utgangspunktet for valg av både innhold og øvingsområde. Dette fremkommer også slik vi ser det i høringsutkastet, hvor det påpekes at også elevens prestasjoner i tidligere timer skal komme frem og være en del av trinnvurderingen. Det er derfor slik vi ser det uheldig at trafikkskolen utarbeider mer eller mindre «faste» ruter til trinnvurderinger, da momentene som elevene trekker frem som enten greie eller utfordrende vil variere fra elev til elev. Som nevnt innledningsvis legger Nord universitet til grunn at det i svært stor grad er elevens egne

vurderinger, synspunkter og ønsker som skal danne utgangspunktet for både innhold og gjennomføring for øvrig.

Høringsutkastet bruker også uttrykket «nødvendig klargjøring i starten av timen». Dette *kan* oppfattes som at innledningen er en tradisjonell «lærerstyrt» klargjøring, mens forskriften etter vårt syn gir føringer for at eleven, med utgangspunkt i sine prestasjoner både i forkant, i løpet av og i etterkant av trinnvurderingen, skal ta stilling til graden av måloppnåelse så langt i trinnet.

Nord universitet tillater seg også bemerke kommentaren i høringsnotatet hvor det fremheves at noen elever utviser dårlige kjøreferdigheter ved blant annet kjøring i høyere hastighet på landeveg til førerprøven. Dette er litt overraskende og bekymringsfullt med tanke på den relativt omfattende øvingen på landeveg som inngår iblant annet både i trinn 3, «4.1 Sikkerhetskurs på veg» samt kan inngå i «4.2 Tilstrekkelig øving».

Kommentarer og forslag til endring i § 7-5 annet ledd

Slik vi erfarer det, er det delte meninger i vårt fagmiljø om hvorvidt det er behov for å utvide tiden som stilles til rådighet for gjennomføring av trinnvurderingen i trinn 3 basert på den forståelsen som er lagt til grunn for gjennomføringen (jfr. avsnittene over). Vi har forståelse for at det i byområder kan by på utfordringer å nå hensiktsmessige øvingsområder med landvegsmiljø innenfor den tiden man har til rådighet. Nord universitet stiller seg derfor positive til å utvide tidsrammen for trinnvurderingen i trinn 3.

Etter vårt syn kan tiden som stilles til rådighet gjøres mer fleksibel slik at den utvider lærerens tidsmessige handlingsrom med tanke på gjennomføring. Dette vil øke muligheten for å nå øvingsområder som nevnt over i de tilfeller hvor det er aktuelt basert på førsamtalen mellom elev og lærer.

Konklusjon: Vi tillater oss derfor å foreslå følgende endring i teksten:

«Trinnvurderingen skal vare 45 minutter for trinn 2 og mellom 45 og 60 minutter for trinn 3».

Vi er klar over at vårt forslag er et lite «brudd» med tidligere praksis med en eksakt tidsangivelse for varigheten av en trinnvurdering. Vi mener imidlertid en slik formulering vil gi læreren et større spillerom med tanke på tidsbruk og valg av øvingsområde til trinnvurderingen basert på elevenes ønsker og egenvurdering. Slik vi ser kan en slik formulering også kunne bidra til å styrke lærerens faglige grunnlag for tilrådingen til eleven.»

3.14.3 Statens vegvesens vurdering

Det er kommet fem innspill til dette punktet. Alle gir uttrykk for forståelse for behovet for å ha lenger tid til trinnvurderingen i trinn 3, og de to trafikkskoleorganisasjonene er helt klare i sin støtte. NMCU ønsker imidlertid ikke en bestemt tid, men et minimumskrav i både trinn 2 og 3. Kristiansund videregående skole ønsker 60 minutter i begge trinn. Trafikkforum gir også klar støtte, men kunne tenkt seg å øke tiden til 90 minutter, mens Nord universitet ønsker at tiden skal kunne variere mellom 45 og 60 minutter. I tillegg drøfter Nord universitet blant annet hvorvidt timen kan oppfattes som en test eller en time til selvvurdering.

Når det gjelder kommentarene om trinn 2 er disse ikke aktuelle, da det bare er forslaget om å endre i trinn 3 som er på høring.

Når det gjelder tankene fra Nord universitet om mål og innhold i timen, ligger det som det er gitt føringer for tidligere i forskrift og læreplaner fast, det er ikke foreslått noen endring her.

Endringene innføres som de er hørt.

3.15 Innmelding av gjennomført obligatorisk opplæring: § 7–6 første og nytt tredje ledd

3.15.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 7–6 første og nytt tredje ledd:

Obligatorisk opplæring i et trinn, og trinnvurdering i trinn 2 og 3, skal være innmeldt til Statens vegvesen før obligatorisk opplæring i nytt trinn påbegynnes. Når obligatorisk opplæring i klasse S gis over et kort tidsrom, kan opplæringen meldes inn samlet. Opplæringen må være innmeldt senest *fire dager* etter at den er *gjennomført*. *Innmeldingen* skal skje elektronisk til Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret).

[...]

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

3.15.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de

«er i hovedsak enig i intensjonen, og vil derfor støtte forslaget.

Likevel er det her på sin plass å problematisere begrunnelsen. I høringsnotatet står det at «de aller fleste trafikkskolene [fører] elevfortegnelse elektronisk, og det gjøres umiddelbart.»

Det er her på sin plass å påpeke at Forskrift om bruk av mobiltelefon i bil § 1 bokstav a definerer mobiltelefon som radioutstyr for kommunikasjon over offentlig nett. Forskrift om bruk av mobiltelefon i bil § 2 første ledd fastslår at «[f]ører av en motorvogn må ikke bruke mobiltelefon under kjøring». Videre sier vegtrafikkloven § 26 femte ledd at «[v]ed øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen».

Ut fra dette kan det ikke være rimelig å legge til grunn at elevfortegnelsen blir ajourført umiddelbart. Det er imidlertid rimelig å legge til grunn at elevfortegnelsen blir ajourført daglig,

og det kan derfor være hensiktsmessig å korte ned fristen fra 2 uker til 4 dager etter at opplæringen er gjennomført.

På bakgrunn av dette støtter Trafikkforum forslaget.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver til endringen i første ledd at de helt klart ser at innmelding av obligatorisk opplæring ikke trenger å ta mer enn fire dager. Til forslaget om nytt tredje ledd, skriver de at

«slik vi ser det, vil kunne skape et større og mere positivt fokus på intensjonen med trinnvurderingstimen. Både trafikklærer og elev vil mest sannsynlig tidligere i opplæringen ha fokuset på hva som skal skje mot slutten av inneværende trinn. Jmfør hva som står i dagens Læreplan klasse B, side 30, Kommentarer til trinn 2; *–Eventuelle oppgaver og klargjøringer i forhold til gjennomføringen kan med fordel gis allerede ved innledningen til trinnet.*

Norges Trafikkskoleforbund er allikevel litt bekymret for at trafikklærerne vil kunne komme til å se på trinnvurderingen som en «test-time», nettopp på bakgrunn av at tilrådingen skal være synliggjort. Vi vil derfor foreslå at tilrådingen synliggjøres via et fritekst-felt, ikke avkrysning.»

Kristiansund videregående skole kommenterer:

«Vi støtter forslaget om å legge til nytt § 7–6 tredje ledd. Det har fra vårt ståsted vært ønskelig med denne løsningen i mange år. Dagens løsning der det kun rapporteres om «gjennomført» opplæring uten tilrådingen har vært lite tilfredsstillende. Det er ønskelig med en løsning der lærer kan «godkjenne»/ «ikke godkjenne» opplæringen, og eventuelt etterregistrering når nivået er bedret.»

Nord universitet skriver følgende til § 7–6 nytt tredje ledd:

«Nord universitet forstår denne paragrafen som en skjerpelse av eksisterende praksis som gjør innmeldingen i TSK – registeret mer forpliktende både for trafikkskolen og den enkelte lærer. Endringen i denne paragrafen må også ses i sammenheng med undervisningspersonellet's mulighet til å avvise elever etter § 7–3.

Vi vil også bemerke at det bør klargjøres hvorvidt lærerens vurdering iht til § 7–6 skal være egenprodusert tekst eller avkrysning av «faste» svaralternativer.

Konklusjon: Med de kommentarene gitt over og i høringsnotatet, *støtter* Nord universitet den foreslåtte tilføyselsen i § 7–6.»

3.15.3 Statens vegvesens vurdering

Det er kommet fire innspill til dette punktet. Vi merker oss at Trafikkforum «i hovedsak er positive til intensjonen», og at Norges Trafikkskoleforbund «helt klart ser at innmelding av obligatorisk opplæring ikke trenger å ta mer enn fire dager». Ingen av høringsinstansene har innvendinger mot vårt forslag til endring i første ledd.

Endringene i første ledd vil dermed bli innført som foreslått.

Når det gjelder forslaget om nytt tredje ledd, sier Norges Trafikkskoleforbund er at trafikklærerne vil komme til å se på trinnvurderingen som en «test-time» og de forslår at tilrådingen skal komme til uttrykk som fritekst. Kristiansund videregående skole oppfattes å ha motsatt syn ved at de nevner godkjenne/ikke godkjenne. Nord universitet mener det bør klargjøres om vurderingen skal være egenprodusert tekst eller avkryssing.

Vi legger inn to alternativer i TSK-registeret, ikke fritekst av personvern hensyn, da det ikke er behov for ytterligere informasjon enn det de to alternativene gir. Disse går ut på om det tilrådes eleven å gå videre til neste trinn eller at eleven ikke har tilstrekkelig kompetanse som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn.

Vi endrer ordlyden i nytt tredje ledd fra vurdering til tilråding:

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

3.16 Adgang til digital undervisning: §§ 8-1 sjette ledd og 7-4 nytt tredje ledd

3.16.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 8-1 sjette ledd:

Øvrig undervisning, jf. § 8-3 andre ledd nr. 1-4, skal være på 10 timer og fordeles jevnt over minst 3 samlinger. Denne undervisningen kan gjennomføres som nettbaserte samlinger med maksimalt 8 elever pr. samling. Statens vegvesen kan fastsette nærmere retningslinjer for gjennomføringen av de nettbaserte samlingene.

Og følgende endring i § 7-4 nytt tredje ledd:

Obligatorisk opplæring skal gjennomføres ved fysisk oppmøte, med mindre annet er særskilt fastsatt i denne forskriften.

3.16.2 Høringsinnspill

Wright Trafikkskole v/Harald Sehl viser til at det i høringsnotatet refereres til at

«det nå er praktisk mulig å gjennomføre digital undervisning uten at det går på bekostning av kvaliteten. Det står også at det er gjort gode erfaringer med dette under koronapandemien. Til dette har vi behov for følgende avklaringer:

- Hvem har vurdert at dette ikke går på bekostning av kvaliteten, og gjennom hvilke og hva slags undersøkelser er dette forankret?
- Hvilke kvaliteter er vurdert i disse undersøkelsene?
- Er det kursets rammefaktorer og formkrav, eller elevenes måloppnåelse som er vurdert?

Ved tilsyn fra Statens vegvesen måles trafikklærers og skoles evne til å følge forskriften, men ikke elevens oppnådde måloppnåelse. Hvis referansene til gode erfaringer fra pandemien kun viser til resultater fra avholdte tilsyn, er det grunn til å spørre seg om det burde undersøkes grundigere hvilke erfaringer elever og lærere har etter digitale kurs, og om det faktisk er mulig for elevene å få en god nok måloppnåelse gjennom digital undervisning.

Forskriftens § 8-3 inneholder kursmål som at elever skal drøfte, og forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling. Våre lærerens tilbakemeldinger er at elevene har mye større utbytte av drøfting og samhandling i klasserom enn digitalt, og det gir oss grunnlag til å tvile på at utsagnet om at digital undervisning ikke går på bekostning av kvaliteten.

Transportøkonomisk institutt gjennomfører fra august 2022 til august 2023 et forskningsprosjekt hvor hovedmålet er å belyse følgende overordnede problemstillinger:

- 1) Hvordan kan man skape det beste samspillet mellom trafikklærer – elev – teknologi?
- 2) a) Hvilken type trafikkopplæring gir best effekt på læringsutbyttet og trafikksikkerheten, og
b) hvordan kan teknologien bidra til økt førerkompetanse gjennom hele livet?

Vi finner det svært uheldig at høringsfristen til forslaget om endringer kommer før resultatene av denne undersøkelsen blir publisert, da disse undersøkelsene kan være med på å gi et bredere bilde av resultatene av, og kvaliteten i, digital undervisning.»

Videre har trafikkskolen kommentert at

«Hvis forslagene går igjennom som beskrevet, vil det kreve store investeringer i digitalt undervisningsmateriell for å kunne gjennomføre digital undervisning på et akseptabelt nivå, og det vil kreve at lærere og skoler utvikler metoder som kan sikre en måloppnåelse for elevene som er i tråd med dagens resultater etter fysiske kurs. Vi mener at hvis digital undervisning skal bli en ny normal på den teoretiske delen av TGK, må dette kvalitetssikres gjennom grunnutdanningen av trafikklærere, og i den kommende etterutdanningen av trafikklærere.

Det er prematurt å innføre en ordning som ikke dagens lærere og lærerstudenter ikke har tilstrekkelig opplæring i å gjennomføre, og det er altfor kort tid til november til å utvikle og gjennomgå et opplæringsforløp som gir et tilfredsstillende digitalt nivå.»

Trafikkforum mener at:

«Både den digitale kompetansen og den tekniske kvaliteten på digitale kommunikasjonsplattformer har som følge av covid-19-pandemien økt mye på kort tid. For Trafikkforum er det likevel naturlig å forutsette at en eventuell endring i føreropplæringen blir iverksatt fordi endringen kan tilføre opplæringen noe, ikke bare fordi nye muligheter åpner seg. Det er imidlertid mulig å se at digital gjennomføring kan være fordelaktig for elever i grissgrendte strøk, og for elever med sosiale utfordringer. Det er imidlertid viktig å sørge for å ivareta de mest grunnleggende forutsetningene for den norske føreropplæringsmodellen generelt og trafikalt grunnkurs spesielt. I læreplanverket for lette klasser er det for eksempel sagt noe om hvilke arbeidsmåter som er hensiktsmessige:

Undervisningen skal legges opp på en slik måte at elevene utvikler evne til refleksjon, til å ta andres perspektiv og til å samarbeide i trafikken. [...] Det skal legges vekt på å benytte arbeidsmåter som gjør elevene til aktive deltakere. Læreplanen legger føringer for at opplæringen skal være preget av aktiv elevmedvirkning gjennom erfaringsutveksling og dialog. Ofte vil det være hensiktsmessig at læreren legger opp til en problemorientert undervisning. Dette innebærer at læreren forbereder konkrete problemstillinger som elevene skal drøfte og ta stilling til. Oppgavene skal utformes fra hovedmålene for det enkelte tema, og læreren må ha lagt en plan for tema, aktiviteter og oppsummering. Aktivitetene må være relativt tydelig lærerstyrt, ved at læreren hele tiden vurderer elevenes evne til å nå målet med dem.

Siden det i første omgang er trafikalt grunnkurs som tenkes åpnet for digital gjennomføring, er det her også relevant å gjengi *Mål for trafikalt grunnkurs*:

Eleven skal gjennom opplevelser, aktiviteter og oppsummeringer bli bevisst på hva som menes med at enhver skal ferdes hensynsfullt, og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade, og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret, jf. vegtrafikkloven § 3.

Trafikkforum ser at det er naturlig å unnta de delene som inneholder praktiske øvelser, og som har målverb som «beherske», «delta», «oppleve», «øve», «erfare» og «drøfte», fra den digitale undervisningen.

Noen av målverbene i de første fire delene i trafikalt grunnkurs, er formulert slik at det er lett å være enig i at disse delene egner seg for digital undervisning. Dette gjelder målverb som «kjenne til», «ha grunnleggende forståelse for», og «ha kunnskap om».

Det er imidlertid flere av målverbene i trafikalt grunnkurs del 1 – 4 som ikke like åpenbart egner seg for digital gjennomføring. Målverb som «drøfte», «bli bevisst» og «forstå», er målverb som kan være vanskelig å legge til rette for, å gjennomføre og å evaluere gjennom digital gjennomføring.

Statens vegvesen anfører i høringsnotatet at det er gjort gode erfaringer med digital undervisning på trafikalt grunnkurs del 1 – 4 under covid-19-pandemien. Det er imidlertid kjent at Statens vegvesen som tilsynsmyndighet også har erfart at trafikklærere har hatt utfordringer med å aktivisere elevene, og at elever har deltatt på trafikalt grunnkurs uten å ha på kamera. Det kan ikke ses bort fra at slike utfordringer kan oppstå også i fremtiden. Det er videre viktig å ta sikte på at flest mulig, – om ikke alle, – elever skal ha den samme måloppnåelsen.

Sett i lys av hensiktsmessige arbeidsmåter og mål for trafikalt grunnkurs, vil Trafikkforum på bakgrunn av dette anbefale at de delene som inneholder målverbene «drøfte», «bli bevisst» og

«forstå», blir gjennomført ved fysisk oppmøte, mens de delene som inneholder målverbene «kjenne til», «ha grunnleggende forståelse for» og «ha kunnskap om» kan gjennomføres digitalt.

For å ha mulighet til å evaluere måloppnåelse av den digitale delen av trafikalt grunnkurs, vil Trafikkforum videre anbefale at det legges til rette for bruk av hensiktsmessige digitale verktøy spesielt utviklet for formålet.

Trafikkforum støtter Statens vegvesens forslag om å begrense antall deltagere på nettbaserte samlinger til 8. Trafikkforum kan ikke støtte forslaget om å gi adgang til å avholde deler av den obligatoriske undervisningen som digital undervisning uten denne begrensningen. I tillegg til de begrunnelsene som Statens vegvesen gir for denne begrensningen i høringsnotatet, er dette også et tiltak som vil dempe uønsket og utilsiktet konkurransevridning som følge av at det åpnes for å avholde deler av den obligatoriske undervisningen som digital undervisning.»

Yrkestrafikkforbundet (YTF) skriver at de

«mener digitalundervisning kan være et bra alternativ, i tillegg til tradisjonellundervisning. Muligheten for valg av undervisningsmetode bør være mulig. Dette fordi det er ikke over alt i landet det er like enkelt å få kontakt internettkontakt og det er mange i bransjen som ikke kjenner til det digitale verktøyet.

Når det gjelder forslaget med maksimalt åtte deltakere på digitalundervisning, støttes dette.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«ser bakgrunnen for forslaget, da den digitale delen av vår hverdag snart omslutter alle deler av samfunnet, og målgruppen, dagens ungdom, er den første heldigitale generasjonen og dermed godt vant med å operere via digitale løsninger.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker allikevel ikke forslaget velkommen, da vi gjennom egne undersøkelser opplever at trafikkopplæringsbransjen er skeptiske til denne formen for undervisning ved gjennomføring av trafikalt grunnkurs.

67 % av de spurte trafikklærerne mener elevene får et bedre læringsutbytte gjennom fysisk tilstedeværelse. Noen av grunnene til dette er at den verbale dynamikken mellom lærer og elev i klasserommet til en viss grad vil kunne forsvinne, og muligheten lærer har til å forstå eleven gjennom dennes kroppsspråk og mimikk, vil bli vanskeligere å utnytte. Refleksjon og meningsutveksling elevene imellom og ikke minst utfordringene med elever som har sosial angst, er introverte eller på annet vis ikke opprettholder fokuset gjennom «skjermen», vil kunne være vanskeligere å ha oversikt over. Målet for det trafikale grunnkurset, *– eleven skal gjennom opplevelse, aktivitet og oppsummering, bli bevisst på hva som menes med osv.* vil nok for endel trafikklærere være noe mindre konkret å forholde seg til gjennom digital undervisning.

Til tross for dette ser vi positivt på, at det i forslaget er brukt ordlyden –kan. Dette vil jo legge til rette for valgmuligheter, slik at de trafikkskolene som ikke er komfortable med digital gjennomføring, kan velge å la vær.

Under koronapandemien opplevde vi dessverre at endel aktører som ikke nødvendigvis tilhørte trafikkopplæringsbransjen valgte å tilby digitale trafikale grunnkurs i stor skala.

Det gledes derfor når det foreslås å hjemle adgangen for Statens vegvesen til å gi nærmere retningslinjer for gjennomføringen av den digitale undervisningen, slik at denne mest mulig tilsvarer fysisk undervisning.

I tillegg til dette ser vi svært positivt på muligheten det legges opp til, at Statens vegvesen kan føre tilsyn med den nettbaserte undervisningen, selv om vi kanskje skulle ønske at ordlyden var *-skal*.»

Oppsummert skriver de at de:

«ser bakgrunnen for forslaget, da den digitale delen av vår hverdag snart omslutter alle deler av samfunnet. Allikevel ser vi behovet for å regulere antallet deltagere på slike kurs og er enig i at antallet ikke bør overstige 8.

Det gledes når det foreslås å hjemle adgangen for Statens vegvesen til å gi nærmere retningslinjer for gjennomføringen av den digitale undervisningen, slik at denne mest mulig tilsvarer fysisk undervisning. I tillegg til dette ser vi svært positivt på muligheten det legges opp til, at Statens vegvesen kan føre tilsyn med den nettbaserte undervisningen, selv om vi kanskje skulle ønske at ordlyden var *-skal*.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker ikke forslaget om digital undervisning ved gjennomføring av trafikalt grunnkurs del 1.1– 1.4 velkommen, da vi gjennom egne undersøkelser opplever at trafikkopplæringsbransjen er skeptiske til denne formen for undervisning ved gjennomføring av trafikalt grunnkurs. 67 % av de spurte trafikklærerne mener elevene får et bedre læringsutbytte gjennom fysisk tilstedeværelse.»

Nord universitet har kommentert følgende om adgangen til digital undervisning:

«§ 7-4 nytt tredje ledd

Den foreslåtte teksten er etter vår oppfatning en nødvendig presisering og retningsgivende i forhold til gjennomføring av obligatorisk opplæring, særlig i forhold til den foreslåtte endringen i § 8-1 sjettede ledd.

Konklusjon: Nord universitet støtter den foreslåtte teksten i nytt tredje ledd.»

§ 8-1 Generelt om trafikalt grunnkurs

I høringsnotatet (side 72) trekkes det frem at det var gjort gode erfaringer med digital undervisning under pandemiperioden. Ved Nord universitet var det litt mer blandede erfaringer hos studentene som gjennomførte kurset digitalt. Det handlet i første rekke om pedagogiske/didaktiske utfordringer med blant annet å skape elevaktivitet (anvende PoU hvor elevene skal være aktive deltakere jfr læreplanen for føreropplæring klasse B bl.a. sidene 16 og 25), samt gjennomføring av gruppearbeid og dialog elever imellom basert på ulike problemstillinger. Erfaringene ved Nord universitet kan selvsagt ha sammenheng med at de som gjennomførte undervisningen var uerfarne som lærere (studenter), men det gir allikevel en indikasjon på at det er noen utfordringer knyttet til digital undervisning som det må tas høyde for. Selv om unge i dag er fortrolige med digitale verktøy og den digitale verden, er det ingen selvfølge at de nødvendigvis viser engasjement i en undervisnings-situasjon. I noen tilfeller opplevde studentene at elevene slo av kameraet underveis, noe som i stor grad påvirket undervisningen negativt. Det var også noen få tilfeller hvor elever ikke hadde mikrofon eller en svært dårlig sådan. Slik sett kan det derfor være utfordrende å skape en undervisningssituasjon som tilsvarer fysisk oppmøte.

Utdrag fra litteraturgjennomgang

Nord universitet gjorde også noen søk i forskningslitteratur med tanke på hvilke erfaringer som er gjort med digital undervisning internasjonalt. Det er gjennomført flere systematiske litteraturgjennomganger internasjonalt med digital undervisning som tema. Det er forsket på innholdet i den digitale undervisningen, fordeler og ulemper med digital undervisning og forskjeller på klasseromsundervisning og digital undervisning. Temaet har vært i fokus innen læringsforskning de siste 20 årene.

Det det få anbefalinger på *hvilket antall studenter* som er det ideelle ved nettbasert undervisning. En fordel med nettbasert undervisning som trekkes fram er at man kan ha *et større antall* studenter, enn ved fysisk undervisning (Wang, Xu, Niu & Miao, 2020). Andre fordeler med nettbasert undervisning som trekkes frem er at det er fleksibelt hva angår lokasjon, mer komfortabelt ved at man kan være i kjente omgivelser, bidrar til å øke de tekniske ferdighetene til studenten, kan bedre interaksjonen mellom deltakerne dersom undervisningen tilrettelegges på en god måte, og kan bidra til å øke elevenes konsentrasjon, selvdisiplin og ansvar for egen læring. Ulemper som oppgis i studiene er manglende kontinuitet, databegrensninger, begrenset datahastighet, nødvendig utstyr mangler, liten interaksjon ansikt til ansikt, krever større selvdisiplin hos elevene og at enkelte kan ha fobi mot teknologi (Muthuprasad, Aiswarya, Aditya & Jha, 2021).

En nylig gjennomført studie (Oliveira, Teixeira & Morais, 2021) viser viktigheten av at studentene har eget kamera aktivert i undervisningssituasjonen. Dette er avgjørende for studentens læring og kontakten/samspillet mellom student og lærer.

En spørreundersøkelse viser at det er flere grunner til at studenter slår av kamera under nettundervisning. Den vanligste grunnen som fremkom var en bekymring for egen tilstedeværelse. Andre grunner er bekymring for andre, at omgivelsene man er i vises for andre, dårlig internettforbindelse og at studenten er den eneste som representerer en bestemt minoritetsgruppe (Castelli & Sarvary, 2021).

Konklusjon: Med bakgrunn i kommentarene i avsnittene over, foreslår Nord universitet å føye til en setning til den foreslåtte teksten: ... for gjennomføringen av de nettbaserte samlingene. *For å få kurset godkjent, skal elevene ha påslått kamera, høyttaler og mikrofon under hele kurset såfremt ikke læreren bestemmer annet for enkelte undervisningsseksjoner.* Alternativt kan denne eller en tilsvarende tekst tas inn i retningslinjene som nevnes i høringsnotatet.

Særskilt tilbakemelding om antall elever

Viser også til avsnittet «*Utdrag fra litteraturgjennomgang*».

Basert på ovennevnte litteraturgjennomgang, er etter vårt syn 8 deltakere ved digitale, trafikale grunnkurs et godt forslag. Også våre egne erfaringer med gjennomføring av trafikalt grunnkurs tilsier at en vesentlig økning i antall elever *kan* redusere muligheten for elevaktivitet og elevinvolvering på kursene, og slik sett gi elevene et dårligere læringsutbytte. Basert på erfaringene fra pandemitiden, mener vi 8 elever er et mer «overkommelig antall å administrere» for læreren med tanke på tilrettelegging av undervisning som bidrar til å styrke elevenes læringsutbytte.

Vi vil dog tilføye at Nord universitet verken har *inngående* kunnskap om eller veldig sterke meninger om et eksakt antall elever som er det ideelle i forbindelse med trafikale grunnkurs. Men med bakgrunn i de momenter som er anført i avsnittene over, mener vi antallet elever ikke bør overstige 8 i en startfase. Så får tillatt antall elever eventuelt justeres etter hvert som man høster erfaring med gjennomføring av digitale trafikale grunnkurs.

Konklusjon: Med de kommentarer som er gitt over og anført i høringsnotatet, *støtter* Nord universitet de foreslåtte endringene i § 8-1 sjette ledd.»

3.16.3 Statens vegvesens vurdering

Fire høringsinstanser har levert innspill til dette punktet med til dels kraftige innvendinger.

Wright Trafikkskole er kritiske til det som er sagt i høringsnotatet om gode erfaringer under pandemien og spør både etter hvem som har gjort denne vurderingen og hva som er vurdert: gjennomføringen av undervisningen eller elevenes måloppnåelse. De peker på kursmål som at elevene skal drøfte, forstå betydningen av kommunikasjon og samhandling, og sier at lærerne deres gi tilbakemelding og at elevene har større utbytte av drøfting og samhandling i klasserom enn digitalt og reiser tvil om vårt utsagn om at digital undervisning ikke går på bekostning av kvaliteten. De skriver at forslaget vil kreve at lærere og skoler utvikler metoder som kan sikre måloppnåelse tilsvarende «dagens resultater etter fysiske kurs», at om «digital undervisning skal bli en ny normal» må dette kvalitetssikres gjennom både grunn- og etterutdanning av trafikklærere og avslutter med å si at det er prematurt å innføre en ordning som ikke dagens lærere og lærerstudenter har tilstrekkelig opplæring i å gjennomføre.

Trafikkforum ser at «digital undervisning kan være fordelaktig for elever i grisgrendte strøk og for elever med sosiale utfordringer», men mener en forutsetning for en endring må være at den kan tilføre føreropplæringen noe. De peker på det som er sagt i læreplanen om arbeidsmåter og «aktiv elevmedvirkning gjennom erfaringsutveksling og dialog», og at målverb som drøfte, bli bevisst og forstå som det kan være vanskelig å legge til rette for, å gjennomføre og å evaluere gjennom digital gjennomføring. Trafikkforum anbefaler at de delene som inneholder de nevnte målverbene blir gjennomført ved fysisk oppmøte.

Yrkestrafikkforbundet mener digital undervisning kan være et bra alternativ i tillegg til tradisjonell undervisning.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker ikke forslaget velkommen. Deres undersøkelser viser at 67 % av de spurte trafikklærerne mener elevene får et bedre læringsutbytte gjennom å være til stede fysisk. De skriver bl.a. at «den verbale dynamikken mellom lærer og elev i klasserommet vil til en viss grad forsvinne, og muligheten lærer har til å forstå eleven gjennom deres kroppsspråk og mimikk, vil bli vanskeligere å utnytte.» De sier også at målet for det trafikale grunnkurset (eleven skal gjennom opplevelse, aktivitet og oppsummering bli bevisst på hva som menes med [...]) for en del trafikklærere vil være noe mindre konkret å forholde seg til gjennom digital undervisning.

Nord universitet sier de har blandede erfaringer med å gjennomføre trafikalt grunnkurs digitalt og peker på pedagogiske/didaktiske utfordringer der elevene skal være aktive deltakere, gruppearbeid og dialog elever imellom. De skriver at.: «Selv om unge i dag er fortrolige med digitale verktøy og den digitale verden, er det ingen selvfølge at de nødvendigvis viser engasjement i en undervisningssituasjon.» Universitetet nevner også internasjonal forskning som blant annet peker på ulemper som liten interaksjon ansikt til

ansikt, større krav til selvdisiplin og at enkelte kan ha fobi mot teknologi. De mener det er avgjørende for læring og kontakten mellom student og lærer at kameraet aktivert i undervisningssituasjonen, at de foreslår at forskriften i tilfelle må ha krav om at «For å få godkjent, skal elevene ha påslått kamera, høyttaler og mikrofon under hele kurset så fremt ikke læreren bestemmer annet for enkelte undervisningssekvenser.»

De to innspillene som er minst kritiske, gir begge støtte til at antallet elever begrenses til 8 dersom det åpnes for digital undervisning.

På bakgrunn av dette finner vi at det er riktig å ikke innføre adgang til å gjennomføre deler av trafikalt grunnkurs digitalt nå.

Vi legger vekt på at en stor trafikkskole som Wright viser sterkt skepsis, at den største trafikkskoleorganisasjonen ikke ønsker forslaget velkommen, i tillegg til at Nord universitet også viser til blandede erfaringer med digital undervisning. Tanken om å åpne for digital undervisning vil bli vurdert nærmere sammen med andre endringer i trafikkopplæringsforskriften på et senere tidspunkt.

Forslaget i § 7–4 nytt tredje ledd om at obligatorisk opplæring skal gjennomføres ved fysisk oppmøte, med mindre annet er særlig fastsatt i denne forskriften, innføres likevel som den er hørt.

3.17 Opplæring i førerstøttesystemer m.m. for klasse B: §§ 11–3 fjerde ledd og 11–4 fjerde ledd – samt førerstøttesystemer ved praktisk prøve: kapittel 30

3.17.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 11–3 fjerde ledd:

Eleven skal

1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse B
2. gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø, *herunder alle aktuelle førerstøttesystemer*
3. gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell
4. gjøre rede for kjøring med tilhenger
5. gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkenes krav herunder rus, rusmidler og bilkjøring
6. gjøre seg klar for kjøring
7. utføre igangsetting og stans, giring, styring, bremsing og rygging i variert terreng
8. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk, *herunder aktuelle førerstøttesystemer*

9. utføre aktuell sikkerhetskontroll av bilen.

og følgende i § 11–4 fjerde ledd:

Eleven skal

1. gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessenmotsetninger
2. gjøre rede for veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering
3. *gjøre rede for hva det innebærer å ta tilstrekkelig hensyn til andre trafikanter*
4. gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken i ulike vegmiljø, herunder kjøring i tunnel, og de regler som gjelder for bilkjøring
5. anvende systematisk og automatisert informasjonsinnhenting
6. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i bolig, tettsted og bymiljø
7. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i landevegsmiljø og forutse, oppfatte og motvirke risiko for møte- og utforkjøringsulykker, å bli forbikjørt og kjøre forbi
8. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket
9. mestre å kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter
10. *mestre å bruke alle aktuelle førerstøttesystemer og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn i kjøringen.*

Videre i kapitlet for førerprøven ble det foreslått følgende som nytt siste ledd i §§ 30–1 til 30–11 og i § 30–14:

Prøvekjøretøyet skal ha slike førerstøttesystemer som er vanlig i klassen. Kandidaten skal ha mulighet til å vise at vedkommende kan bruke de ulike systemene, og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn i kjøringa. Sensor kan be kandidaten bruke eller koble ut bestemte systemer.

3.17.2 Høringsinnspill

Wright Trafikkskole v/Harald Sehl skriver at

«Det foreslås at eleven må kunne gjøre rede for alle aktuelle førerstøttesystemer, beherske aktuelle førerstøttesystemer, og at sensor må kunne be kandidaten koble ut eller bruke bestemte systemer.

Det vises til at førerstøttesystemene er under utvikling, men at føreretten i lang tid framover også vil gjelde for kjøretøy uten moderne systemer. Prøvekjøretøyet skal ha slike førerstøttesystemer som er vanlige i klassen.

Vi er ikke uenige forslaget om at elevene bør kjenne til og kunne bruke førerstøttesystemer, og at det fortsatt finnes biler uten disse systemene. Men vi savner en klargjøring for hvordan det skal avgjøres hva som til enhver tid er de aktuelle systemene, og hvilke bestemte systemer sensor skal kunne be eleven koble ut eller bruke. Det vil for eksempel være svært uheldig at sensor ber eleven koble ut ABS-bremser på motorsykkkel under bremsing på vått føre.

Det må ikke være rom for at trafikksikkerheten blir satt i fare under en prøve på grunn av et regelverk som åpner for dette, og vi mener at dette bør tydeliggjøres ytterligere. I tillegg er det vist til at tankene som ligger til grunn for endringene som skal være innført i Tyskland, uten at disse tankene eller en skriftlig utgave av ordningen er gjort tilgjengelig for høringsinstansene. Uten en kildehenvisning er det vanskelig å vite hvilke erfaringer og vurderinger disse tankene er basert på.»

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) ser meget positivt på at det i forslaget blant annet i kapittel 30 understrekes og synliggjøres nødvendigheten av opplæring i førerstøttesystemer.

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget til opplæring i førerstøttesystemer m.m. for klasse B. Når det gjelder førerstøttesystemer ved praktisk prøve, skriver de at de

«ser at det kan argumenteres for intensjonen i forslaget, men oppfatter likevel at formuleringen «vanlig i klassen» er upresist, og vil derfor ikke støtte forslaget. Krav om førerstøttesystem som «er vanlig i klassen» vil også kunne utløse store økonomiske konsekvenser, ettersom utviklingen tidvis skjer brått og uventet, og det som «er vanlig» vil kunne endre seg på kort tid.

Trafikkforum støtter imidlertid forslaget om at kandidaten skal ha mulighet til å vise at vedkommende kan bruke de ulike systemene, og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn i kjøringa, og at sensor kan be kandidaten bruke eller kople ut bestemte systemer.»

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) mener at endringene i § 11–3 fjerde ledd nr. 2 og nr. 8, og § 11–4 fjerde ledd nr. 3 «vil kunne være med på å øke den faglige påvirkningen fra lærer til elev gjennom det middels kraftige målverbet, og dermed også elevens forståelse for sin rolle.» Videre mener de at endringene i § 11–4 fjerde ledd nr. 10 også kunne passet inn i § 11–7 hvor verbet «å mestre» kunne vært byttet ut med et prosessmålverb. Videre skriver de:

«I dagens bilpark er førerstøttesystemene mange, og til tider veldig ulike i de enkelte kjøretøyene, derfor mener vi at uttrykket *-alle aktuelle førerstøttesystemer*, burde byttes ut med *-aktuelle førerstøttesystemer*.

Vi ønsker i tillegg å ha fokus på at forståelsen for og bruken av førerstøttesystemer er et bidrag til trafikksikkerheten, både gjennom elevens egne opplevelser i føreropplæringen, og via solid kunnskap og opplæring hos trafikklærerne. Derfor mener vi tilskuddet i § 11, fjerde ledd nummer 2 og 8 i forskriften kan være med på å øke denne forståelsen for og bruken av førerstøttesystemene.»

Til kapittel 30 skriver de at de

«er helt enig i at anvendelse av førerstøttesystemer bør være endel av opplæringen og vi ser også at manglende forståelse av førerstøttesystemenes funksjon, virkemåte og ikke minst begrensninger, kan være uheldig for trafikksikkerheten.

Derfor støtter vi forslaget om at eleven skal kunne vise forståelse for og bruken av disse systemene under gjennomføring av førerprøven. Enten ved å la kjøretøyet ha kontrollen ved bruk av for eksempel adaptiv konstantfartholder, filskiftevarsler, både rett fram og i sving, parkeringsassistent eller 360 graders parkeringskamera.

Det vi allikevel ikke ønsker skal skje, er at dette blir en altfor stor del av førerprøven, rent tidsmessig. Hovedfokuset ved bedømming av førerprøven bør være den helhetlige delen av kjøringen. Vi ønsker derfor at det å utfordre eleven kanskje bør være en sømløs oppgave i løpet av førerprøven.»

Norges Automobil-Forbund (NAF) har kommentert til § 11–4 fjerde ledd nr. 10:

«Vi støtter at det tas inn formuleringer som omfatter forståelse og bruk av førerstøttesystemer. Etter NAFs vurdering er det imidlertid lite hensiktsmessig å stille krav om mestring av bruken av førerstøttesystemer, slik ordlyden er foreslått innledningsvis nytt punkt nr 10 i bestemmelsen («mestre å bruke alle aktuelle førerstøttesystemer»).

Førerstøttesystemene fungerer slik at de aktiveres automatisk i ulike situasjoner, og kan derfor i liten grad håndteres og manøvreres av bilføreren før de aktiveres.

Det er først og fremst forståelse av og kjennskap til hvordan førerstøttesystemene fungerer som er vesentlig når det gjelder bruken av systemene. Dette bør etter vårt syn komme tydeligere frem ved at den delen av kravet som vedrører bruken av førerstøttesystemene ikke formuleres som et krav til «mestring», men tas inn i et eget punkt om krav til kjennskap til og forståelse for førerstøttesystemer.

Dette kan eksempelvis formuleres slik i et nytt punkt nr 5 i bestemmelsen:
Eleven skal ha kjennskap til og forståelse for aktuelle førerstøttesystemer.

Mestringskravet bør etter vårt syn først og fremst knytte seg til hvordan eleven skal reagere når førerstøttesystemene aktiveres, og bør skilles fra kravet til kjennskap og forståelse av systemene. Et nytt punkt nr 10 (eventuelt nr 11 hvis det tas inn et eget punkt om forståelse og kjennskap) vil da kunne se slik ut;

Eleven skal reagere riktig når førerstøttesystemene varsler eller griper inn i kjøringen.»

Nord universitet skriver følgende til bestemmelsene om førerstøttesystemer:

«Det som ofte omtales som *førerstøttesystemer* er systemer som enten støtter eller varsler føreren, eller som overtar kontrollen over kjøretøyet. De systemene som støtter eller varsler føreren er systemer som i stor grad kan aktiveres eller deaktiveres av føreren, mens de systemene som overtar kontrollen ofte er «underliggende» systemer som koples inn uavhengig av førerens valg/handlinger. En gjennomgang av en av øvingsbilene ved Nord universitet viste at den hadde 15 støttesystemer hvor fører kunne slå av eller på (aktivere/deaktivere), og 7 som trådte i kraft ved behov uavhengig av aktivering fra føreren. Dette ment som et bakteppe for våre kommentarer, argumenter og forslag til de spesifikke paragrafene under. Etter vår oppfatning er det også hensiktsmessig at ordlyden i §§ 11–3 og 11–4 i stor grad samsvarer med begrep og uttrykk som anvendes i § 30–14 sjette ledd («førerprøveparagrafen»).

§ 11–3 fjerde ledd nr. 2

Våre kommentarer til denne paragrafen må ses i sammenheng med kommentarene til §§ 11–4 fjerde ledd og 30–14 nytt sjette ledd.

Vår kommentar til den foreslåtte tilføyelsen/utvidelsen i målformuleringen er hovedsakelig knyttet til uttrykket *alle aktuelle førerstøttesystemer*. Hva som menes med uttrykket *aktuelle* i denne sammenheng kan fremstå som noe uklart slik Nord universitet ser det. Vi mener derfor at teksten bør justeres/presiseres slik at misforståelser og «feiltolkinger» unngås. Som også

nevnt i avsnittet over, mener vi det er en fordel om ord og uttrykk brukt i målformuleringer og i «retningslinjer og krav» til førerprøven i stor grad samsvarer med hverandre.

Konklusjon: Med bakgrunn i kommentarene over, foreslår Nord universitet følgende endring i ordlyden i § 11-3 fjerde ledd nr. 2: «Gjøre rede for...herunder de vanligste førerstøttesystemene vi finner i moderne biler». Slik vi ser det, vil en slik formulering være lettere å forstå og forholde seg til for den enkelte lærer, og samsvarer bedre med formuleringene brukt i § 30-14 sjette ledd («førerprøveparagrafen»), «prøvekjøretøyet skal ha slike førerprøvesystem som er vanlig i klassen». Vi forstår målformuleringen i denne paragrafen også som en «hjemmel» for å kunne stille førerprøvekandidater spørsmål om førerstøttesystemer primært i den teoretiske delen av førerprøven, men også i noen grad i den praktiske delen hvor kravet er at kandidaten skal «gjøre rede for» (eksempelvis i forbindelse med sikkerhetskontrollen).

§ 11-3 fjerde ledd nr. 8

Slik Nord universitet tolker den foreslåtte endringen i målformuleringen (ordlyden) i denne paragrafen, krever den at kandidaten behersker aktuelle førerstøttesystemer. Som også kommentert over, kan det fremstå som noe uklart hva som menes med uttrykket aktuelle. Forståelsen av hva som kan være aktuelt å beherske i forbindelse med grunnleggende kjøretøybehandling kan variere noe fra person til person. Vår forståelse av hva som er aktuelt i denne sammenhengen er de førerstøttesystemene eleven har hatt mulighet til å få prøvd og erfart på dette nivået i opplæringen. Det vil etter vår oppfatning utelukke de mer «underliggende» systemene som eksempelvis griper inn i eller direkte overtar kontroll over kjøretøyet uten aktiv involvering av fører, da disse funksjonene etter vårt syn kun kan prøves ut og erfares på øvingsbanen i trinn 3. Nord universitet mener læringsmomentene i dette trinnet må knyttes til bilens førerstøttesystemer som kan aktiviseres og deaktiveres av føreren. Dette må gjenspeiles i målformuleringen/ forskriftsteksten.

Konklusjon: Med bakgrunn i ovenstående kommentarer, foreslår Nord universitet følgende endring i forskriftsteksten: «beherske...herunder de førerstøttesystemer bilen har som kan aktiveres/deaktiveres av fører». En slik formulering vil, slik vi ser det, i større grad tydeliggjøre hvilke lærings- og øvingsmomenter som inngår i dette teamet i trinn 2. Det vil også dekke «kravet» til førerprøven gitt i § 30-14 nytt sjette ledd, siste setning «sensor kan be kandidaten bruke eller kople ut bestemte systemer».

§ 11-4 fjerde ledd nr. 10

Nord universitet viser i denne sammenhengen også til kommentarene gitt til § 11-3 fjerde ledd nr. 2 og nr. 8 over.

Av høringsnotatet fremgår det at noe av bakgrunnen for å tilføye punkt 10 om førerstøttesystemer i målformuleringen er for å ha en «hjemmel» til vurdere elevens ferdighet på dette området i førerprøven og for å styrke prøvens styrings- og kvalitetssikringsfunksjon. Dette er slik Nord universitet ser det både fornuftige og forståelige argument. I målformuleringen benyttes begrepet *mestre*, som etter vårt syn er en formulering vi anser å være et relativt «høyt» (i betydningen krevende) og praktisk rettet mål i et målhierarkisk perspektiv. Formuleringen indikerer at de aller fleste elevene vil ha behov for ganske mye øving for å nå målet (mestre).

I likhet med ovenstående paragraf, benyttes også her begrepet *aktuelle* førerprøvesystemer. Vi viser til kommentarene over hva angår drøfting av dette begrepet.

I den foreslåtte teksten stilles det krav om at eleven også skal mestre situasjoner hvor systemet *griper inn* i kjøringen. Dette kan være systemer som føreren selv kan aktivere/deaktivere (eksempelvis lane assistant og adaptiv cruise control). Men det er også systemer som fungerer autonomt og aktiveres når «systemet» registrerer en form for «ute av kontroll»- situasjon eller lignende og i stor grad *overtar kontrollen* over kjøretøyet, eksempelvis ASP/ESP og automatisk bremsefunksjon ved hindring. Å gi elevene opplevelser og erfaring med slike situasjoner må slik vi vurderer det tilrettelegges på en øvingsbane. Nord universitet stiller spørsmål ved om øvingen elevene får på øvingsbanen i forbindelse med kurset er tilstrekkelig til at de når et *mestringsnivå* slik forskriften/målformuleringen krever.

Vi stiller derfor spørsmål ved om uttrykket *varsler eller griper inn i kjøringen* skal forstås som at systemet overtar kontroll eller om det viser til systemer føreren selv kan kontrollere ved å aktivere/deaktivere. Nord universitet ser en slik avklaring som prinsipielt viktig sett i forhold til læringsmål og hva som skal inngå i opplæringen i tillegg til hva som kan legges inn av oppgaver i førerprøven.

Konklusjon: Med kommentarene gitt over, foreslår Nord universitet følgende justering av den foreslåtte forskriftsteksten: «*mestre å bruke alle bilens førerstøttesystemer og reagere riktig når systemene varsler*». En slik formulering dekker etter vår mening de systemene føreren selv kan styre.

Dersom formuleringen om at systemet skal «overta kontroll» også skal inngå i forståelsen, foreslår vi følgende tilføyelse: ... *systemene varsler, griper inn i kjøringen og/eller overtar kontroll over bilen*.

Konklusjon: Med de kommentarer som er gitt i høringsnotatet og til endringene i kapittel 11, støtter Nord universitet at tema knyttet til *førerstøttesystemer* forsterkes i Trafikkopplæringsforskriften og i føreropplæringen generelt.

§ 30–14 nytt sjette ledd (samt flere paragrafer som er listet i «Forslag til endringsforskrift»)
Nord universitet har i kommentarene valgt å vise til § 30–14 nytt sjette ledd i kommentarene til forskriftsteksten som i henhold til «Forslag til endringsforskrift» gjøres gjeldene for mange paragrafer. Vi viser også til kommentarer gitt i *kapittel 11 – generell innledning*. Forslaget til ny tekst i ovennevnte paragrafer må også ses i sammenheng med kommentarer gitt til §§ 11–3 og 11–4.

Nord universitet mener den foreslåtte teksten er forståelig og også «oppklarende» i forhold til øvrige paragrafer som omhandler førerstøttesystemer (jfr. eksempelvis §§ 11–3 og 11–4). Vi har særlig merket oss formuleringer som «*prøvekjøretøyet skal ha slike førerstøttesystemer som er vanlig i klassen*» (også kommentert tidligere) og «*hvor sensor kan be kandidaten bruke eller kople ut bestemte systemer*». Slik vi tolker disse setningene, vises det til systemer som fører selv kan aktivere eller deaktivere.

Konklusjon: Sett i sammenheng med kommentarene til de øvrige paragrafene omtalt over, tillater Nord universitet seg å foreslå følgende justering av forskriftsteksten: «...mulighet til å vise at vedkommende kan *anvende* de ulike systemene *som kan aktiveres og deaktiveres*, og reagere.... Slik vi ser det, vil en slik formulering også samsvare med siste setning.»

3.17.3 Statens vegvesens vurdering

Høringsinnspillene gir til dels uttrykk for at en del av våre foreslåtte formuleringer i opplæringsmålene er upresise, og ikke alltid samsvarende med uttrykk vi har brukt i kravene til praktisk førerprøve.

Når det gjelder § 11–3 fjerde ledd nr. 2 er det viktig å være klar over at dette er et generelt kunnskapsmål som ikke er knyttet til noe bestemt øvingskjøretøy. Utviklingen på området går relativt fort, og vi finner det vanskelig å uttrykke konkret hvilke systemer opplæringen skal omfatte uten at formuleringen etter kort tid vil bli foreldet. Vi tar likevel hensyn til innspillene og vil endre forslaget vårt til «*herunder førersystemer som er vanlige i klassen*». Hva som er vanlig, vil over tid forandre seg noe.

Til vårt forslag til endring i § 11–3 nr. 8 er det blant annet kommentert at det er uklart hva som egentlig menes. For å gjøre dette tydeligere, finner vi det riktig å endre til «*herunder når aktuelle førerstøttesystemer er aktivert eller deaktivert*». På den måten mener vi å få fram at opplæringa i dette trinnet skal være rettet mot å kunne få på plass grunnleggende kjøretøybehandling både når aktuelle førerstøttesystemer aktive, og når de er ikke er i aktive. Slik vi ser det, er de «aktuelle» førersystemene i dette punktet selvsagt knyttet til det kjøretøyet som blir brukt i opplæringen.

Til vårt forslag til endring i § 11–4 nr. 10 er det et par innspill som støtter vår formulering «*reagerer riktig når systemene varsler eller griper inn*», mens ett viser ønske om å utelate «*griper inn*». Det er i høringssvarene vist til at det å “mestre å bruke alle aktuelle førerstøttesystemer og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn”, er et for sterkt målverb å bruke.

Statens vegvesen ser at det også i denne paragrafen er behov for en presisering av hvilke systemer målet viser til. Ved å knytte målet til de førerstøttesystemer som kan aktiveres og deaktiveres av føreren, mener vi at det er riktig å ha et mål om at eleven skal mestre riktig bruk av systemene. Det å mestre riktig bruk, vil være å vite om de aktuelle systemenes virkeområde, og hvilke veg og føreforhold som innebærer at systemet ikke kan virke optimalt. Innstilling av avstand på en adaptiv cruisekontroll, vil for eksempel kunne påvirkes av føreforhold. Vi mener det er av stor betydning at kunnskap og ferdighet i bruken av de systemene som kan aktiveres og deaktiveres av fører, er så god at det etableres en realistisk tillit til systemene, og slik at de blir brukt på en måte som øker sikkerheten.

Vi mener det i hovedsak er riktig å beholde opphavlig forslag, men fjerner alle aktuelle førerstøttesystemer, og erstatter det med de systemer som kan aktiveres og deaktiveres på øvingskjøretøyet.

I læreplanen vil vi gi en nærmere kommentar til alle tre punktene til veiledning blant annet for trafikklæreren.

Angående forslaget til endring av §§ 30–1 til 30–11 og i § 30–14;

Når det gjelder formuleringen “førerstøttesystemer som er vanlig i klassen”, er det

tilbakemeldinger på at den er for upresis. Det er også påpekt at det vil kunne utløse uforutsigbare økonomiske konsekvenser.

Vi endrer dette til å vise til det aktuelle kjøretøyet som benyttes til prøven. Når det gjelder bruk av førerstøttesystemer, så viser vi til de systemene som kan aktiveres og deaktiveres av fører. Vi beholder formuleringen om at kandidaten skal reagere riktig, når førerstøttesystemer varsler eller griper inn i kjøringen. Forventningen er at kandidater f.eks. gjør noe med hastighetsvalg, når kjøretøyets stabiliseringsprogram, varsler og griper inn.

§ 11–3 fjerde ledd nr. 2 og nr. 8 vil bli endret til:

Eleven skal

2. gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø, *herunder ~~alle aktuelle førerstøttesystemer som er vanlig i klassen~~*
[...]
8. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk, *herunder når aktuelle førerstøttesystemer er aktivert eller deaktivert*

§ 11–4 fjerde ledd ny nr. 10 vil bli endret til:

Eleven skal

[...]

10. *mestre å bruke ~~alle aktuelle førerstøttesystemer~~ førerstøttesystemene som kan aktiveres og deaktiveres av fører på det aktuelle øvingskjøretøyet, og reagere riktig når førerstøttesystemer varsler eller griper inn i kjøringen.*

Fjerde ledd nr. 3 blir innført som den er hørt.

Nytt siste ledd i §§ 30–1 til 30–11 og i § 30–14 blir følgelig endret:

Kandidaten skal ha mulighet til å vise, på det aktuelle kjøretøyet som benyttes til førerprøven, at vedkommende kan bruke de ulike førerstøttesystemene som kan aktiveres og deaktiveres av fører. Kandidaten skal reagere riktig når førerstøttesystemene varsler eller griper inn i kjøringen. Sensor kan be kandidaten bruke eller kople ut bestemte systemer.

3.18 Klasse S: kapittel 14

3.18.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 14–3 fjerde ledd:

Eleven skal

1. utføre aktuell sikkerhetskontroll *og skifte av variatorreim*
2. utføre start og stopp av motor
3. benytte korrekt sittestilling og styreteknikk
4. utføre igangsetting, fartsøkning og bremsing på en sikker og behagelig måte

Og følgende i § 14–4 fjerde og femte ledd:

Eleven skal:

1. øve på kontroll før *kjøring*
2. tilpasse sin kjøring i forhold til terreng, føreforholdene og egne ferdigheter
3. velge kjøreadferd som er tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner
4. utføre kontroll av slede og lasting av slede med rett plassering og sikring av last
5. oppleve utfordringene ved, og få øving i, kjøring med passasjer *på beltemotorsykkelen* og med opplastet tilhengerslede
6. forstå veltefaren og gjøre sikre vegvalg i ulendt terreng og løssnø, med og uten passasjer, slede og last
7. kjenne til faremomentene ved, og få øving i kjøring på veg og glatt underlag med og uten slede, ved kryssing av veg
8. øve på observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge
9. øve på å orientere seg ved hjelp *av GPS-baserte* hjelpemidler.

Eleven skal ha 4 undervisningstimer hvorav minst 3 timer skal være egenkjøring i variert terreng. *Trinn 3 kan ikke gjennomføres på samme dag som grunnkurs klasse S.*

Videre ble det foreslått følgende i § 14–8 tredje ledd:

Andre del er på 5 timer, hvorav minst 3 timer skal være selvstendig sammenhengende kjøring i og utenfor løype, med refleksjonspauser. *Andre del kan ikke gjennomføres på samme dag som trinn 3.* Hver elev skal gjennomføre minst en time av den selvstendige kjøringen med opplastet slede. Kurset avsluttes med felles oppsummering.

Og til slutt følgende endring i § 14–9 tredje ledd nr. 2:

Eleven skal

[...]

2. videreutvikle sin kjørekompetanse på beltemotorsyssel ved å:
 - a. gjennomføre selvstendig sammenhengende kjøring med og uten last, herunder selv velge sikre ruter tilpasset skredfare, miljø, dyreliv og natur
 - b. orientere seg ved hjelp av GPS-baserte hjelpemidler
 - c. benytte rett observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge
 - d. videreutvikle sin forståelse for de farer og ulemper kjøring med beltemotorsyssel medfører for miljø, dyreliv, natur, fører, passasjer og andre brukere av naturen

3.18.2 Høringsinnspill

Wright Trafikkskole v/Roger Aukland skriver at

«Jeg stusser på begrunnelsen for at trinn 4 ikke kan gjennomføres på samme dag som trinn 3. Vi er relativt store på undervisning i klasse S med rundt 100 elever pr år. Kursene våre gjennomføres i Rysstad i Setesdalen og vi har elever fra Oslo til Stavanger. De aller fleste har behov for overnatting. Av hensyn til hyttefolket så kan vi ikke kjøre i helger, ferier, og helligdager. Så da starter vi kjøring kl 17 på søndager. Det betyr at vi starter med teori i klasserom på hotellet kl 13 og har da god tid frem til kjørestart trinn 2 kl 17. Vi starter med trinn 3 kl 08 på mandager og kjører tilbake til klasserom kl 11. Der har vi oppstart med teori for trinn 4 fra kl 12 før vi går tilbake til kjøring og er ferdig kl 18 30. På denne måten får elevene godt utnyttet tiden de er hos oss, vi har rikelig med pauser og teori inne i varmt og egnet klasserom, samtidig som de kan kjøpe mat etc på hotellet. Hvis denne forskriftsendringen som nå er foreslått blir vedtatt så vil det for vår del bety at vi må holde opplæringen over enda en dag. Lang reisevei og mye kostnader knyttet til overnatting, mat, leie av scooter en dag ekstra, lønn og overnatting for lærere etc. vil gjøre dette veldig lite praktisk. Jeg har også store problemer med å forstå fornuften eller gevinsten for noen i denne endringen. Etter mitt syn har elevene og lærer tilstrekkelig med tid til å ha et godt utbytte av opplæring slik det gjennomføres nå. Ved at vi kan gjennomføre teori og trinn 2 på søndag så slipper elevene en ekstra fridag på jobb eller skole. Hvis dette forslaget blir vedtatt må opplæringen hos oss gå over 3 virkedager. Håper på forståelse for dette.»

Wright Trafikkskole v/Harald Sehl skriver til §§ 14–4 og 14–8 at

«Det presiseres at man vil unngå at opplæringen skal bli for intensiv ved å begrense mulighetene til å gjennomføre trinn 3 på samme dag som grunnkurs klasse S, samt at andre del av sikkerhetskurs i naturen ikke kan gjennomføres på samme dag som trinn 3.

- På hvilket grunnlag er denne vurderingen basert?
- Er det gjort kvantitative eller kvalitative undersøkelser som gir grunnlag for å si at dagens mulige form for gjennomføring ikke tilfredsstillende forskriftens mål?

Vi ber om en redegjørelse for bakgrunnen for dette forslaget.

Opplæring i klasse S er logistisk krevende i mange områder i Norge, og enkelte steder må elever må reise langt for å kunne gjennomføre opplæring. Mange aktører som har en samfunns viktig rolle

bruker i dag snøscooter for å utføre sine krevende oppdrag, som blant annet Røde Kors og Politiet. Det vil kreve mye mer av deres ressurser ved å skulle dele opplæringen på klasse S over flere dager enn i dag, og det vil være samfunnsøkonomisk uheldig. Endringer som dette må være forankret i betydningen det vil ha for trafikksikkerheten, og den må det kunne redegjøres for grundigere enn i notatet og høringsforslaget.»

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«ser at det å flytte temaet, *–skifte av variatorreim*, til trinn 2, kan være svært praktisk. At dette temaet har vært underlagt trinn 3 synes vi og flere fagfolk i bransjen er noe underlig, da det å sjekke snøscooterens tekniske tilstand før du kjører kan være helt avgjørende. Forslag til plassering på trinn 2 kan være som et eget punkt i 2.1.7, Sikkerhetskontroll, eller som et frittstående tema.

Hovedmålet for opplæring i klasse S lyder som følger, *–Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnsikt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som:*

- *ivaretar egen og andres sikkerhet*
- *gir god samhandling med andre brukere av naturen*
- *tar hensyn til helse og trivsel*
- *tar hensyn til natur og miljø*
- *er i samsvar med gjeldende regelverk*

På bakgrunn av særlig det første punktet i hovedmålet, *– å ivareta egen og andres sikkerhet*, stiller vi oss undrende til forslaget om å fjerne kart og kompass som hjelpemidler til orientering. Dette fordi tekniske hjelpemidler enkelte ganger slutter å fungere. Det kan være feil på utstyret, kulde, batteridrift eller at man er i et område med dårlig dekning. Grunnleggende kunnskap om bruk av kart og kompass, vil slik vi ser det, kunne være avgjørende for å kunne finne frem, søke ly og på annet vis ta vare på egen og andres sikkerhet.»

Nord universitet skriver følgende til bestemmelsene om klasse S:

«§ 14-3 fjerde ledd nr. 1

Med de argumenter som er anført i høringsnotatet, *støtter* Nord universitet den foreslåtte tilføyelsen *og skifte av variatorreim* i teksten da temaet også etter vårt syn naturlig hører med til innholdet i trinn 2.

§14-4 fjerde ledd nr. 5

Slik Nord universitet erfarer, er kjøring med passasjer allerede en innarbeidet praksis i opplæringen i dag.

Konklusjon: Med bakgrunn i ovenstående og de anførte argumentene i høringsnotatet, støtter Nord universitet de foreslåtte endringene.

§§ 14-4 femte ledd og 14-8 tredje ledd

I et læringsperspektiv anser Nord universitet tilføyelsene som viktige og relevante da de etter vårt syn bidrar til å styrke elevenes læringsutbytte. Vår erfaring med organisering og gjennomføring av snøscooteropplæringen tilsier at dette ikke representerer vesentlige endringer i forhold til dagens praksis, da opplæringen også i dag ved gjennomføres over flere dager.

Konklusjon: Med de argumenter som er anført i høringsnotatet, *støtter* Nord universitet de foreslåtte tilføyselsene som foreslås i ovennevnte paragrafer.

§§ 14-4 fjerde ledd nr. 9 og 14-9 tredje ledd nr. 2 bokstav b

Kjøring med førerkort klasse S foregår nødvendigvis på vinterstid, noe som medfører kjøring i den kaldeste tiden på året. Store deler av snøscooterkjøringen foregår også i områder av landet hvor det periodevis er svært kaldt, og erfaringer viser at å *kun* stole på GPS-baserte hjelpemidler kan gå ut over sikkerheten til både fører og passasjerer på grunn av begrensinger i kapasiteten til en GPS når det er kaldt.

I høringsnotatet begrunnes endringsforslaget med at kravet om kart og kompass er noe utdatert, og at eleven vil få opplæring i dette under grunnkurset klasse S. Slik vi tolker forskriften for klasse S, vil ikke eleven nødvendigvis få opplæring i temaet på grunnkurset, da det i kursmålet for grunnkurset (§ 14-7 punkt 5) står «*drøfte GPS baserte hjelpemidler til bruk ved orientering*». Dette innebærer at det også i grunnkurset skal fokuseres på kunnskap om og bruk av GPS-baserte hjelpemidler og *ikke* kart og kompass.

I hovedmålet for klasse S står det blant annet «Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnstik og risikoforståelse som er nødvendig for å kjøre på en måte som *ivaretar egen og andres sikkerhet*». Med ovenstående som bakteppe, anser vi det derfor som svært viktig at elevene får øving i å bruke kart og kompass i den praktiske delen av opplæringen.

Konklusjon: Med bakgrunn i argumentasjonen over, foreslår Nord universitet at opprinnelig tekst *ved hjelp av kart og kompass beholdes* i hhv §§ 14-4, fjerde ledd nr. 9 og 14-9 tredje ledd nr. 2 bokstav b.»

3.18.3 Statens vegvesens vurdering

Wright trafikkskole stiller spørsmål ved endringene i §§ 14-4 og 14-8, som begrenser muligheten til å ha sammenhengende opplæring på samme dag. Skolen skriver at endringene vil medføre at opplæringen må utvides med en dag, noe som gir økte kostnader for elevene. De spør også etter studier som kan støtte forskriftsendringen.

Vi har ikke gjennomført egne studier om læringsutbytte ved intensiv opplæring i klasse S. De fleste pedagogiske miljøer og læringsteorier anerkjenner at for lange undervisningsøkter reduserer læringsutbyttet.

Ved å gjennomføre trinn 2 og trinn 3, eller trinn 3 og trinn 4, på samme dag, vil det være nær 7 timer med undervisning. Dessuten må en i tillegg ha pauser. Dette vil gi en dag med teoretisk og praktisk opplæring som overstiger det som er vanlig arbeidstid i Norge, noe vi mener er for lenge til at elevene får et godt utbytte av opplæringen. Dessuten vil det begrense elevenes mulighet til refleksjon, og for de som trenger det, ytterligere øving i trinn 2 eller 3.

Etter vår vurdering er det nødvendig å sette begrensinger for hvor mye opplæring som kan gjennomføres sammenhengende samme dag. Dels er dette for at opplæringen skal ha god kvalitet, dels er det med tanke på bedre sikkerheten for de som kjører snøskuter.

Norges trafikkskoleforbund og Nord universitet støtter ikke vårt endringsforslag som fjerner målet om at elever skal få øving i å bruke kart og kompass i den praktiske delen av opplæringen.

Vi finner argumentene som gode og at det er riktig å lytte til de som har erfaring med eksisterende opplæringsmål.

Foreslått endring i §§ 14–4 fjerde ledd nr. 9 og 14–9 tredje ledd nr. 2 bokstav b blir ikke innført og vi opprettholder dagens forskriftstekst «ved hjelp av kart og kompass».

Øvrige endringsforslag blir innført som det er hørt.

3.19 Fritak for kurs i ulykkesberedskap: § 25–1 tredje ledd og nytt fjerde til sjette ledd

3.19.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 25–1 tredje ledd og nytt fjerde til sjette ledd:

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

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

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

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

3.19.2 Høringsinnspill

Helse Førde opplyser at deres innspill primært er knyttet til fritak for kurs i ulykkesberedskap for klasse C1. De fleste ambulansetjenester krever nå førerrett i klasse C1, da tjenestene har gått over til å benytte kjøretøy som krever førerkort i tyngre klasser.

«Som høringsnotatet tar opp, har vi som arbeidsgjevar erfart at det for våre tilsette er nytta generell dispensasjonsheimel i § 31–4 andre ledd for tilsette med tilstrekkeleg kompetanse. Helse Førde støttar intensjonen om fritak for kurset i ulykkesberedskap etter nærare definerte kriterium. Det vil forenkla og sikre ei meir einsarta sakshandsaming.

Helse Førde meiner derimot at vilkåra som er foreslått i nytt fjerde ledd, som innvilgar fritak for berre autorisasjonane ambulanséfagarbeidar eller paramedisinar, er ein for streng praksis.

Kompetansekrav for bemanning av ambulanse, er nedfelt i akuttmedisinforskriften § 11. Skjerpa kompetansekrav gjer at begge på ambulansebil må ha førarkort for aktuell køyretøyklasse før oppstart i tenesta.

Begge personene som bemanner ambulans bilen skal ha førerkort for kjøretøyklassen og minst én av personene skal ha kompetansebevis for førere av utrykningskjøretøy.

Minstekravet for kompetanse for bemanning av ambulanse er at personellet må ha autorisasjon eller lisens som helsepersonell med nødvendig ambulanséfaglig kompetanse. Nødvendig ambulanséfaglig kompetanse omhandlar ikkje berre medisinske tema, men også skadestedsarbeid og ambulanseoperative emne, m.a. branntekniske tema.

Akuttmedisinforskriften opnar for at

Virksomhetsledelsen kan etter en konkret vurdering gjøre unntak fra kravet i første ledd tredje punktum om autorisasjon eller lisens som helsepersonell, dersom den andre personen som skal bemanne ambulansen er andre års lærling i ambulanséfag eller paramedisinerstudent som har fullført og bestått andre studieår av fulltidsstudiet eller tredje år av deltidsstudiet.

Virksomhetsledelsen kan etter en konkret vurdering gjøre unntak fra kravet i første ledd tredje punktum om autorisasjon eller lisens som helsepersonell for personell som skal dekke ekstravakter og korttidsvikariater.

Helsedirektoratet utarbeider ein nasjonal rettleiar for kompetansekrav for vikar i ambulansetenesta. Desse kursmåla som inngår i nasjonal rettleiar saman med anna relevant kompetanse, meiner vi innfrir kursmåla nedfelt i kurs i ulykkesberedskap og bør vere dekkande.

I praksis vil det føre til at vikarar som 2.års paramedisin- og sjukepleiestudentar, 2.års lærlingar som vert godkjent av verksemda for å ta vakter i ambulansetenesta, kan dokumentere at kursmål innanfor medisinske tema og branntekniske tema i §25-2 er dekkta.

Mange av desse treng C1, og er potensielle søkjarar om fritak for kurs i ulykkesberedskap. Desse er også relativt unge kandidatar, kor ein kan legge til grunn at mange og nyleg har gjennomført kursmåla for dei 4 timar obligatorisk førstehjelp gjennom trafikalt grunnkurs.

For å søkje fritak for C1 bør det difor etter vårt syn vere tilstrekkeleg om søkjar kan dokumentere autorisasjon som ambulanséfagarbeidar, eller paramedisinar. For andre helsepersonellgrupper og kandidatar må kunne gjevast fritak om dokumentasjon viser eit arbeidsforhold i prehospital tenester / ambulanseteneste som innfrir kursmåla nedfelt i kompetansekrav for vikarar i ambulansetenesta.»

Videre har Helse Førde vedlagt utdrag fra trafikkopplæringsforskriften § 8-3 annet ledd nr. 5 og 6 om kursmål for trafikalt grunnkurs, samt utdrag fra § 25-2 om kursmål for kurs i ulykkesberedskap.

Sørlandet sykehus HF skriver at de ser at

«fritak for kurset er begrenset til personer som har fagbrev som ambulansearbeider eller bachelor i paramedisin. Dette finner vi uheldig da det ikke er uvanlig at førerretten utvides til førerkortgruppe 2 – klasse C1 i løpet av lære- eller studietiden.

Gjennomgående er tilbakemeldingene fra ambulanselærlingene etter kurs i ulykkesberedskap at dette er kjent stoff. De opplever at kostnad og tidsforbruk ikke er balansert i forhold til faglig utbytte. I tillegg kan dispensasjonssøknadene blir ulikt vurdert i sammenlignbare saker.

Vi foreslår derfor at ordlyden endres til også å gjelde for lærlinger i ambulansefaget og studenter i bachelor paramedisin.»

Sykehuset Telemark har et lengre høringsinnspill og skriver:

«1 Formål

Ambulansetjenesten i Telemark har årlig 15–25 personell som skal erverve førerkortklasse C1.

Vi er særdeles positive til endring i førerkortopplæringsforskriften, fordi per i dag er det forskjellsbehandling i saksbehandlingen til den enkelte søker, samt at vi har en opplevelse av at formell kompetanse ikke blir vurdert korrekt mot kompetansemålene som kreves i kurset ulykkesberedskap. Dette fører til mye frustrasjon hos søkere, samt en kompliserende saksgang som bør unngås i fremtiden.

Vi som tjeneste har som mål at formell kompetanse kan bli vurdert etter likhetsprinsipper, og da gi fritak for kurs i ulykkesberedskap, der dokumentasjon og kvalifikasjoner er gjeldene.

1.1 Krav til kompetanse hos personell som bemanner ambulansebil

Forskrift om krav til organisering av kommunale legevaktsordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. (akuttmedisinforskriften) (Lovdata, 2015), i kapittel 3, § 10a plikter helseforetaket å bringe kompetent personell og akuttmedisinsk utstyr frem til alvorlig syke eller skadde pasienter. Denne forskriftene regulerer også minimumskompetanse i ambulansebilene.

Minimumskompetanse er at personen skal ha førerkort for kjøretøyklassen og kompetansebevis for å føre utrykningskjøretøyet, samt inneha kompetanse for ivaretagelse av den alvorlige syke eller skadde pasienten. For å ivareta akuttmedisinsk pasientbehandling, fordrer det at personell innehar kompetanse om trafikkulykker og krisesituasjoner, og at kandidat kan bidra til å redusere skadeomfanget ved trafikkulykker.

2 Profesjoner/personell under utdanning er ikke ivaretatt i 5.24.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Ambulanselærlinger med lærekontrakt, og paramedisinstudenter som er under utdanning og bestått 2. år av bachelorstudiet Paramedisin vil være en del av ordinær ambulansetjenesten.

Dette personellet må da inneha førerkortklasse for ambulansebilen, samt kompetanse for å ivareta pasientbehandling ved trafikkulykker og krisesituasjoner, og kompetanse for å bidra til å redusere skadeomfang ved trafikkulykker.

En ambulanselærling som har en lærekontrakt har enten fullført videregående opplæring VG1 Helse og Oppvekt og VG2 Ambulansefag med tilhørende eksamener, eller gjennomført emnene

som en privatist med tilhørende eksamener i de ulike emnene samt tverrfaglig praktisk eksamen.

Kompetansemål fra læreplan i vg2 ambulansefag (AMB02-03) (Utdanningsdirektoratet, 2021) som eleven er vurdert i, beskrives på Udir og er etter vår oppfatning svært dekkende i forhold til kravet om 9 undervisningstimer som dekker skadestedsledelse, livreddende førstehjelp, opptreden ved brann og røykutvikling og psykisk krisehjelp. En elev som har fullført VG2 har 197 timer ambulansemedisin, 140 timer kommunikasjon og samhandling og 140 timer yrkesliv i ambulansefag (Utdanningsdirektoratet, 2021). Dette er svært dekkende i forhold til de 9 undervisningstimene som gjennomføres i kurset ulykkesberedskap, med unntak av opptreden ved brann og røykutvikling.

En student som har fullført 2. året på bachelor Paramedisin har fullført 60 studiepoeng med blant annet følgende emner; anatomi, fysiologi og biokjemi, sykdomslære, farmakologi og legemiddelregning, sykdomslære, farmakolog og legemiddelregning, vurdering og behandling av akutt syke og skadde del 1, folkehelse og helseforvaltning, klinisk praksis i ambulansetjenesten, kunnskapsbasert praksis i helsetjenesten, teknologi og samfunn, operativt arbeid og pasientsikkerhet, psykisk helse, rus og kommunikasjon (OsloMet, 2023). Når student har bestått alle disse emnene, er dette svært dekkende i forhold til de 9 undervisningstimene som gjennomføres i kurs i ulykkesberedskap, med unntak av opptreden ved brann og røykutvikling.

Ved at dette defineres, vises det til at formell kompetanse anerkjennes, og at en må vise til ervervet kompetanse for opptreden på skadested som ikke er konkretisert i læreplan/studieplan.

I svært mange tilfeller vil kompetansemålet med opptreden ved brann og røykutvikling være dekt i brannvernsopplæring i regi av videregående skole VG2 eller i lokal brannvernsopplæring i regi av eget HF. Siden dette ikke er formell kompetanse som ligger i læreplan/studieplan, bør denne dokumentasjonen fremvises ved søknad om fritak for kurs i ulykkesberedskap.

3 Anbefaling

Det anbefales at det defineres i § 25- tredje ledd og nytt fjerde til sjette ledd: *Personer som har fagbrev som ambulansearbeider eller bachelor i paramedisin, og personell som er under utdanning VG3 Ambulansefag med lærekontrakt, og personell som har fullført læreår 2 av bachelor Paramedisin, som kan vise til utdanning, opplæring og erfaring i branntekniske tema som nevnt i § 25-2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset ulykkesberedskap.»*

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Skogmo videregående skole har kommentert bestemmelsens tredje ledd:

«Som lærer ved ambulansefag og for elever som skal ta førerkort klasse C1 mener jeg disse faller inn under

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

Elevene har kompetansemål fra læreplan i vg2 ambulansefag <https://www.udir.no/lk20/amb02-03> som våre eleven vurderes i, beskrives på Udir og er etter vår oppfatning svært dekkende i forhold til kravet om 9 undervisningstimer som dekker

skadestedsledelse, livreddende førstehjelp, opptreden ved brann og røykutvikling og psykisk krisehjelp.

En elev som har fullført VG2 har 197 timer ambulansemedisin, 140 timer kommunikasjon og samhandling og 140 timer yrkesliv i ambulansefag (Utdanningsdirektoratet, 2021). Dette er svært dekkende i forhold til de 9 undervisningstimene som gjennomføres i kurset ulykkesberedskap, med unntak av opptreden ved brann og røykutvikling.

Dette begrunnes med tilpasset kurs i branntekniske tema og førstehjelp i utdanningen.

Kurset i branntekniske tema omfatter følgende:

- 1) Manuelt slukkeutstyr
 - Forskjellige typer håndslukkere, deres bruksområder og effektivitetsklasser. Herunder hvordan apparatene er bygd opp, Fordeler og ulemper med forskjellige slokkemidler og deres fare for helse, miljø og materielle verdier. Gjennomgått praktisk ettersyn iht NS 3910
 - Forskjellige typer av brannposter. Gjennomgått praktisk ettersyn iht NS 671–3
 - Alternative slukkeutstyr som brannteppe og slokkespray
- 2) Brannscenarier
 - Gjennomgått forskjellige caser som brann i bil, poolbrann, elektriske anlegg og brann i bygning i forhold til valg av slokkemiddel jfr. Punkt 1
- 3) Slokking med manuelt slukkeutstyr
- 4) Praktisk slukkeøvelse med håndslukker og slangepost med formstabil slange. Forberedelse, gjennomføring (egensikkerhet og slokketeknikk) og etterarbeid.
- 5) Refylling av håndslukkere
 - Refylling av håndslukkere under veiledning og deretter selvstendig utførelse under overvåking. Gjennomgått farer og sikkerhetsrutiner vedrørende dette.
- 6) Forskjellige caser vedrørende typiske kritiske situasjoner og ulykker i trafikken
 - kryssituasjoner (høyreregulering, forkjørsvei, farlig kryss ol.)
 - møteulykker (sving, bakketopp, smal vei, feil kjøreretning ol.)
 - bil mot fotgjenger eller syklist
 - reaksjonstid, bremselengder og stopplengde i forhold til fri sikt.»

3.19.3 Statens vegvesens vurdering

Vi har tidligere brukt mye ressurser på å behandle og svare på søknader om fritak fra kurs i ulykkesberedskap for tunge førerkortklasser. Årsaken kan være at formuleringen som er gjeldende pr. i dag i § 25–1 tredje ledd kan misforstås:

“Personer som tidligere har gjennomført kurs i ulykkesberedskap, og personer som har, eller har hatt, en førerrett i en tung klasse som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset.”

Uttrykket ulykkesberedskap blir brukt i mange sammenhenger, og ulike opplæringssteder ser ut til å legge ulike innhold i det. Eksempelvis har en lærling i ambulansefaget gjennomført et læringsmål som har benevnelsen “ambulansoperativt arbeide”. Slik vi leser læreplanen som inneholder dette målet, går det først og fremst ut på å gi kunnskap og ferdighet i samhandlingene mellom nødetatene på et skadested.

Kurset "Kurs i ulykkesberedskap – klassene C1, C, D1 og D" er et kompetansegivende kurs som gjelder for alle tunge klasser. Det betyr at ved utvidelse av førerrett fra eksempelvis klasse C1 til C er det ikke nødvendig å ta kurset på nytt. Det er viktig for Statens vegvesen å sikre at kurset medvirker til at en tungbilfører kan betraktes som en ressursperson i forbindelse med en ulykke. Vi ønsker derfor at alle problemstillinger blir belyst ut fra et tungbilperspektiv.

Det er viktig at de som søker om fritak fra deler av trafikkopplæringsforskriften behandles på en ensartet måte. Blant annet gjennom vår nasjonale saksbehandlingsgruppe har vi sett at dokumentasjonen som blir lagt frem i forbindelse med søknader om fritak fra kurs i ulykkesberedskap varierer mye. Dokumentasjonen skal gjøre det mulig for saksbehandlerne våre å sammenligne den opplæringen en søker har vært igjennom, med egne læringsmål i trafikkopplæringsforskriften § 25–2. Dokumentasjonen skal

- vise at dette gjelder en bestemt person med navn og fødselsdato
- vise tema og varighet av undervisningen
- ikke bære preg av søkers eller dennes leders vurdering av om kursmål i § 25–2 er oppfylt
- tydelig vise hvilke undervisningsmetoder som er benyttet for å tilegne seg kompetansen
- ikke være «klipt og limt»
- være originalutgave eller stemplet med «riktig kopi» og underskrevet av ansvarlig person, eller være elektronisk godkjent
- ha underskrift på tekstsiden, ikke stå alene på siste side, for å redusere risiko for forfalskinger.

Vi ser ut fra innspillene, som i hovedsak kommer fra ansvarlige for ambulansefagutdanningen, at det er krav om at førerkort erverves før studenten skal virke som lærling på en ambulanse. Vår formulering av ny tekst i forskriften vil da hindre at lærlingen kan få dette fritaket før etter at fagbrevet er ervervet.

Vi har tidligere fått tilbakemelding om at kurs i ulykkesberedskap er en unødvendig kostnad for slike søkere, da disse utdanningsinstitusjonene mener at søkeren etter et endt utdanningsløp vil tilegne seg kompetansen som kan sidestilles med læringsmål i trafikkopplæringsforskriften § 25–2. Argumentasjonen om kostnaden for kandidaten legger vi mindre vekt på. Alle som skal ta førerkort i tunge klasser må enten finansiere dette selv eller få kostanden dekket av arbeidsgiver. Vi kan ikke se at det er urimelig at helseforetakene som tar inn ambulanselærlinger, hvor det er krav om førerkort klasse C1, eventuelt dekker kostnaden av slike kurs.

Vi ser høringsinstansene vurderer at ambulanselærlingen har medisinsk kompetanse som isolert sett er mer omfattende enn kursmålene i § 25–2, etter gjennomført vg2. Vi er imidlertid kjent med at for å få godkjent vg2 er det tilstrekkelig med 80 til 90 % deltakelse i studiet. Obligatoriske kurs i forbindelse med trafikkopplæringen krever 100 % deltakelse. Slik sett ser vi ikke bort fra at ambulanselærlingen kan gå glipp av enkelte av læringsmålene i kurs i ulykkesberedskap dersom det gis fritak.

Vi kan også se av mottatt dokumentasjon at mange av læringsmålene blir dekket gjennom e-læring og selvstudie. Kurs i ulykkesberedskap krever fysisk frammøte, både når det gjelder den delen av kurset som foregår i klasserom, og de relativt realistiske praktiske øvelsene, begge deler med maksimalt 16 elver.

Vi mener det også er viktig at den som underviser på kurs i ulykkesberedskap er trafikklærer med tungbil- og instruktørkompetanse i ulykkesberedskap fra Nord universitet, jf. trafikopplæringsforskriften § 6–9.

Vi mener at de foreslåtte endringene i §§ 6–9 og 25–1 om hvem som kan få fritak fra obligatorisk kurs i ulykkesberedskap, sammen vil gi en trafikksikkerhetsgevinst ved å medvirke til den grunnleggende kompetansen en tungbilfører skal ha. Bestemmelsen vil også føre til at de som søker om fritak fra kurset vil få mest mulig lik behandling.

Etter en samlet vurdering av høringsinnspillene er vi kommet til at endringene innføres som de er hørt.

3.20 Karantenetid klasse C, CE, D og DE: § 29–1 tredje ledd

3.20.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 29–1 tredje ledd:

Dersom den teoretiske eller den praktiske prøven ikke består, kan ny prøve ikke avlegges før det har gått henholdsvis to eller fire uker. *For klassene C, CE, D og DE er karantenetiden en uke for både teoretisk og praktisk prøve.*

3.20.2 Høringsinnspill

TK Trafikkskole foreslår at den kortere karantenetiden også omfatter klassene C1, C1E, D1 og D1E med samme begrunnelse som for de tunge klassene. I tillegg til at det er mange soldater fra forsvaret som tar denne opplæringen i forbindelse med tjeneste, og da vil det i stor grad være likestilt med de som skal erverve klassene C, CE, D og DE.

Sørlandet sykehus HF skriver at

«For våre ansatte er det førerkortklasse C1 som i hovedsak gjelder for utvidelse av føreretten. Begrunnelsen som gis i høringsnotatet for kortere karantenetid kan etter vårt syn overføres til også å gjelde for førerkortklasse C1. Vi foreslår derfor at også førerkortklasse C1 implementeres i bestemmelsen om en ukes karantene for både teoretisk og praktisk prøve.

Vi tillater oss videre å foreslå at en ukes karantenetid for nevnte prøver også blir gjort gjeldende for kompetansebevis for utrykningskjøring.

Nasjonalt er det underskudd på ambulansesarbeidere, noe som gir virksomhetene problemer med å få ansatt kvalifisert personell. Man ser tilfeller hvor dette tidvis har gitt svekket ambulanseredskap. Det er derfor viktig at kvalifisert ambulansepersonell oppfyller krav til førerkort og kompetansebevis uten unødig opphold.

Kortere karantenetid for førerkort klasse C1 og kompetansebevis for utrykningskjøring er således ønskelig.»

Hønefoss videregående skole skriver at

«Forslaget innebærer en reduksjon av karantenetiden for nevnte førerkortklasser fra henholdsvis to og fire uker til en. Dette er en svært fornuftig endring som vi støtter fullt ut. Svært mange av kandidatene som avlegger førerprøver i C, CE, D eller DE skal begynne direkte i jobb som yrkessjåfør og en redusert karantenetid vil medføre at det er mulighet til raskere å komme i gang i arbeid. Dette er en fordel både for kandidatene som avlegger førerprøven og arbeidsgivere.»

NHO Transport er en bransje- og arbeidsgiverforening som representerer norske persontransportbedrifter. Foreningen organiserer leverandører av kollektivtrafikkjenester med buss, bybaner og drosjer. De skriver videre at

«Foreningen er positiv til flere av endringene som fremkommer av høringen. Kollektivtrafikken er definert som en samfunnskritisk tjeneste og både kvalifiserte sjåførere og materiell utgjør en betydelig kapasitet i den totale beredskapen i Norge. Sjåførmangelen i bussbransjen er i dag en av de største utfordringene i den norske kollektivtrafikken. Foreningen ønsker velkommen alle tiltak som kan virke positivt på rekrutteringen til sjåføreryrket. NHO Transport støtter derfor forslaget om redusert karantenetid i denne høringen, så lenge det skilles mellom "ikke bestått" på grunn av fusk og andre årsaker. Både rekruttering av nye sjåførere og det å beholde eksisterende sjåførere er avgjørende for å dekke dagens og morgendagens sjåførerbehov. Vi erfarer i dag lange ventetider for avleggelse av teoretisk og praktisk førerprøve for tunge klasser hos Statens vegvesen. NHO Transport er generelt av den oppfatning at relevante offentlige myndigheter bør prioritere alle som har persontransport som næring, når det gjelder utdanning og utdanningskapasitet så vel som erverv og fornyelse av førerkort.»

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Kristiansund videregående skole kommenterer at de støtter forslaget i sin helhet.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) har uttrykt følgende:

«NLF støtter forslaget med å redusere karantenetiden for klassene C, CE, D og DE fra dagens to eller 4 uker til en uke.»

Nord universitet skriver følgende:

«Den foreslåtte endringen med redusert karantenetid for de tyngre førerkortklassene synes fornuftig.

Konklusjon: Med de kommentarer og begrunnelser som er gitt i høringsnotatet, støtter Nord universitet de foreslåtte endringene.»

3.20.3 Statens vegvesens vurdering

De åtte innspillene til dette punktet støtter alle forslaget om å endre karantenetidene for de tyngste førerkortklassene. En av høringsinstansene tar til orde for at ordninga også bør gjelde for klasse C1, en annen for at den også bør omfatte klassene C1, C1E, D1 og D1E.

Slik vi har gjort rede for i høringsnotatet, mener vi det først og fremst er i klassene C, CE, D og DE både elever og trafikkskoler opplever de største utfordringene ved dagens ordning.

Med den støtten innspillene gir, vil vi først innføre den foreslåtte endringa. Innspillene om å la ordninga omfatte klassene C1, C1E, D1 og D1E vil bli vurdert senere, også på bakgrunn av erfaringene vi gjør med kortere karantenetid i de tyngste klassene

Etter en samlet vurdering av høringsinnspillene er vi kommet til at endringene innføres som de er hørt.

3.21 Førerprøve for å fjerne kode 78 i klasse B: § 29–8

3.21.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § § 29–8:

§ 29–8 Førerprøve med automatgiret kjøretøy og utvidelse til ordinær førerrett

Den praktiske prøven kan avlegges med automatgiret kjøretøy. Førerretten begrenses da til å gjelde slike *kjøretøy*.

Førerretten i klasse BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i en eller flere av klassene B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE med manuelt giret kjøretøy ved praktisk prøve, og prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller utforbakke.

Dersom kandidaten avlegger praktisk prøve med manuelt giret kjøretøy, blir førerretten ubegrenset også i andre klasser, jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd, med unntak av klasse A1, A2 og A.

For klasse A1, A2 og A gjelder tilsvarende som i første ledd. Førerretten i klasse A2 og A begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i klasse A1, eventuelt klasse A2, med manuelt giret kjøretøy ved praktisk prøve.

Ved utvidelse av førerrett for automatgiret kjøretøy til ordinær førerrett avlegges kun praktisk prøve. Til slik praktisk prøve settes det av tid etter bestemmelsene i kapittel 30. Avlegges prøven i klasse B settes det imidlertid av 45 minutter.

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

3.21.2 Høringsinnspill

Norsk Motorcykel Union (NMCU) skriver:

«Det foreslås å innføre kortere førerprøve for å fjerne kode 78 for førerkort klasse B. Vi har ingen kommentarer til dette.

Imidlertid stiller vi oss undrende til bakgrunnen for at den samme praksisen ikke kan innføres for kjøretøy med to hjul. Førerprøve på motorsykkel inneholder kjøregårdsøvelser som burde være godt egnet til å danne seg et inntrykk av kandidatens evne til å beherske et tohjuls kjøretøy med manuelt gir. Kandidaten har som før kandidater til klasse B allerede vist evne til å samhandle med andre trafikanter gjennom en førerprøve med automatgiret kjøretøy.»

Trafikkforum skriver at

«Det er et viktig prinsipp i den norske føreropplæringsmodellen at kunnskap og ferdigheter som lett kan måles, skal vurderes ved førerprøve fremfor å stille krav om et bestemt antall undervisningstimer. Om en kandidat behersker manuell giring, er et godt eksempel på en grunnleggende ferdighet som er lett å måle på en førerprøve. Det er viktig at alle kandidater må dokumentere måloppnåelse i relevante produktmål for å dokumentere tilstrekkelig ferdighet til å oppnå førerrett. Når en kandidat ønsker å fjerne kode 78 i klasse B for å oppnå fulle førerrettigheter i klassen er det imidlertid riktig å legge til grunn at kandidaten tidligere har dokumentert tilstrekkelige kunnskaper og ferdigheter til å oppnå førerrett i klasse B med kode 78. Trafikkforum støtter derfor forslaget om å innføre en ny og kortere praktisk prøve for kandidater som ønsker å utvide førerretten for automatgiret kjøretøy til ordinær førerrett i klasse B.

Når kandidaten tidligere har gjennomført førerprøve for å oppnå førerrett i klasse B med kode 78, har kandidaten også gjennomført kontroll før kjøring. Det bør derfor vurderes om det er nødvendig å gjennomføre kontroll før kjøring ved utvidelse av førerrett for automatgiret kjøretøy til ordinær førerrett.

For øvrig støtter Trafikkforum forslaget.»

Yrkestrafikkforbundet (YTF) skriver at de støtter forslaget fullt ut.

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«ser positivt på forslaget om å innføre kortere tid til gjennomføring av førerprøven ved utvidelse til ordinær førerrett i klasse B.

Som et alternativ til kortere førerprøve vil vi foreslå 7 timer med obligatorisk opplæring ved en trafikkskole. Dette meldes så inn i TSK registeret med kvittering fra aktuell trafikklærer. Fordelen er at disse kandidatene ikke utfordrer førerprøve- køen i tilsvarende grad som

forslaget om forkortet prøve. Ubegrenset førerett i andre klasser vil bestå på lik linje som ved forkortet praktisk prøve.»

3.21.3 Statens vegvesens vurdering

Det er fire innspill til forslaget. Tre av disse støtter det. Det ene av disse, fra Norges Trafikkskoleforbund, tar til orde for at det også blir etablert en alternativ ordning med obligatorisk opplæring ved trafikkskole.

Det fjerde innspillet, fra Norsk Motorcykkelunion, tar til orde for at en tilsvarende ordning bør gjelde for motorsykel. Ettersom dette ikke har vært en del av denne høringen, kan ordningen ikke utvides slik nå, men innspillet blir vurdert senere, også på bakgrunn av erfaringer med den foreslåtte ordningen.

Etter en samlet vurdering av høringsinnspillene er vi kommet til at endringene innføres som de er hørt.

3.22 Forbud mot lyd- og bildeopptak i bil: § 29–11 annet ledd

3.22.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 29–11 annet ledd:

Opptreden og handlinger i strid med Statens vegvesens regelverk og retningslinjer for teoretisk og praktisk førerprøve er fusk. Som fusk regnes blant annet å benytte eller ha med ulovlige hjelpemidler under teoriprøve, for eksempel notater, mobiltelefon, kamera eller annet kommunikasjonsutstyr, samt samarbeid med andre. *Som fusk regnes også lyd- og bildeopptak inne i bilen under praktisk prøve.* Som fusk av alvorlig karakter regnes blant annet fusk med organisert preg, bruk av elektroniske hjelpemidler og at prøven avlegges av en annen enn kandidaten.

3.22.2 Høringsinnspill

Magnus Wiig mener at

«Ved å forby opptak av lyd og/eller bilde i bilen under praktisk prøve fratraser man kandidatens mulighet for å dokumentere uønsket atferd fra sensor. At kandidaten velger å ta opptak av lyd/bilde påvirker ikke førerprøven negativt. Derimot vil den kunne være med på å luke ut sensorer som er uegnede. Dersom hensikten er å forhindre trafikkskoler å ta opptak av gjennomføring av førerprøve uten å selv være tilstede er dette allerede forbudt gjennom andre lover.»

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA) mener at

«forslaget til ny 3. setning om at «Som fusk regnes også lyd- og bildeopptak inne i bilen under praktisk prøve.», bør endres. Slik handling er nødvendigvis ikke fusk eller forsøk på fusk, selv om en slik vurdering vil være nærliggende. KNA foreslår et nytt ledd med ordlyd som: «*På samme måte som fusk behandles lyd- og bildeopptak uten samtykke under praktisk prøve.*»»

Norsk Motorcykel Union (NMCU) skriver:

«Vi har forståelse for at Statens vegvesens sensorer oppfatter det som ubehagelig at det blir tatt lyd og eller bildeopptak under førerprøven. Adgangen til å gjøre opptak av ulike situasjoner i det private eller offentlige rom reguleres imidlertid av andre bestemmelser, og bør etter vårt syn ikke inkluderes i Trafikkopplæringsforskriften.

Denne adgangen utfordres stadig, og det bør være opp til domstolene å fatte beslutninger knyttet til ulike former for opptak, basert på gjeldende lover og regler for personvern, rettssikkerhet og ytringsfrihet. Vi viser eksempelvis til dom i Borgarting lagmannsrett januar 2021, som slår fast retten til å filme Politiet under deres arbeid.

Stadig flere kjøretøy har utstyr som gjør opptak av både lyd og bilde innvendig under kjøring. Dette benyttes eksempelvis til å oppdage om føreren er uoppmerksom eller er ferd med å sovne, og er et viktig bidrag til trafikksikkerheten. Vi kan ikke se at å stille krav til å slå av slikt utstyr vil være under førerprøven vil være teknisk mulig eller øke kvaliteten på prøven.

I høringsbrevet foreslås det å legge til at lyd- og bildeopptak inne i bilen under praktisk prøve regnes som fusk. Vi kan ikke se hvordan et slikt opptak vil gjøre førerprøven enklere for kandidaten, og dermed regnes som fusk.

Vi foreslår å fjerne tillegget til §29-11 annet ledd tredje punktum i sin helhet, slik at denne delen av forskriften beholdes som i dag.»

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Norges Automobil-Forbund (NAF) har kommentert:

«Vi støtter et forslag om forbud mot skjulte lyd- og bildeopptak under den praktiske prøven, både av personvern hensyn og av hensyn til trafikksikkerheten. Vi vil imidlertid bemerke at det også kan være fordeler med lyd- og bildeopptak som en kvalitetssikring av den praktiske prøven.

Det ville vært interessant å utrede muligheten for å bruke lyd- og bildeopptak av den praktiske prøven som dokumentasjon og kvalitetssikring for at vurderingen av eleven er gjort på riktig grunnlag.»

3.22.3 Statens vegvesens vurdering

Etter en gjennomgang av innspillene ønsker vi først og fremst å påpeke at en viktig årsak til å innføre et forbud mot lyd- og bildeopptak, som dessverre ikke ble nevnt i høringen, er at gjennomføring av praktisk prøve er en eksamen. Det er uheldig dersom lyd- og bildeopptak sirkulerer slik at de som har tilgang på disse opptakene kan øve på momenter som de ser

sensor har vektlagt eller bemerket til de konkrete rutene. Det er altså for å hindre innsikt i «eksamensoppgaven».

Vi ser videre innspillet om å kunne avdekke uønsket adferd hos sensor, men i slike tilfeller er det en åpning i forskriften for at trafikklærer kan være med under prøven. Det kunne faktisk også vært en fordel for sensor i mange tilfeller med eksempelvis lydopptak, da uriktige påstander kan gå begge veier. I høringsnotatet har vi imidlertid vist til at personvern og hensynet til sensors arbeidshverdag er viktig i denne sammenhengen. Man kan videre ikke sammenligne med opptak av en politimann i offentlig tjeneste på gata med en førerprøvesensor som foretar vurderinger i en bil under en prøve og ikke har mulighet til å bevege seg bort fra situasjonen med opptak.

Forslaget om forbud mot lyd- og bildeopptak er tatt inn i § 29-11 for å være synlig for trafikkskoler og den som skal gjennomføre praktisk prøve, samt være hjemmel for videre håndtering.

Selv om KNA foreslo ny ordlyd, synes vi likevel den foreslåtte ordlyden fra høringen er den som vil passe best å benytte. Det vil bli gitt interne føringer for hvordan dette skal håndheves innad i Statens vegvesen. Det vil bli benyttet skjønn med tanke på omstendigheter rundt, dersom det er noe eleven ikke kan klandres for.

Endringene blir innført som de er hørt.

3.23 Krav til tilleggsutstyr ved førerprøve klasse B: § 30-2

3.23.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 30-2:

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 og utvendige speil som gir sensoren tilstrekkelig utsyn bakover på begge sider,
- c. ekstra speil som gir sensoren mulighet til å observere kandidaten og
- d. lys over pedalene på førersiden.

Kjøretøy med automatisk gir eller annen kraftoverføring som innebærer at føreren ikke kan påvirke utvekslingsforholdet mellom framdriftskilde og drivhjul, skal ha anordning som kopler ut førerens gass eller framdriften når sensors brems blir benyttet.

Til den praktiske prøven skal det settes av 75 minutter.

Kontroll før kjøring, sikkerhetskontroll og kjøring i trafikk skal alltid inngå i prøven.

3.23.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver at de støtter forslaget.

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) skriver at de

«har full forståelse for forslaget om dobbelt sett med gasspedal. Når det gjelder ekstra bryter som kutter fremdriften da sensor bremses, er vi ganske sikre på at det vil være bortimot umulig å kunne gjennomføre. Dette på bakgrunn av kompleksiteten i selve «hjernen» til kjøretøyet og antall feilmeldinger, i tillegg til det å forstyrre andre nærliggende førerstøttesystemer. Vi henviser til teknisk direktør i Bilimportørens landsforening, Tore Lillemork.

Det vi også stiller spørsmålsteget ved, er om dette, i de bilene det gjelder, for de trafikklærerne det gjelder, vil ha en tilbakevirkende kraft, eller om det blir en lengre overgangsperiode. Dette på bakgrunn av det økonomiske aspektet ved en eventuell ettermontering av slik bryter.»

Nord universitet skriver følgende:

«Vi har merket oss at det i høringsutkastet fremheves at enkelte biler brukt til førerprøven har så kraftig framdrift at sensor ikke greier å bremse dersom eleven gir gass samtidig. Nord universitet har derfor forståelse for tilføyelsen som er lagt til i fjerde ledd.

En anordning som nevnt i § 30-2 fjerde ledd kan for eksempel være en ekstra «tredje» pedal i biler med automatgir og elbiler som kutter den ordinære gasspedalen (den eleven benytter) når pedalen anvendes. Nord universitet er kjent med at en slik løsning allerede er i bruk i noen el- og automatgiredede skolebiler. Nord universitet vil bemerke at mange av dagens skolebiler må få ettermontert en løsning som nevnt over (eller en tilsvarende), noe som innebærer en økt kostnad for noen av trafikkskolene.

Konklusjon: Med kommentarene anført i avsnittet over og i høringsnotatet, støtter Nord universitet den foreslåtte tilføyelsen i § 30-2 fjerde ledd.»

3.23.3 Statens vegvesens vurdering

Det er tre innspill til forslaget. Vi oppfatter at alle tre er enig i forslaget til å legge til gass i § 30-2 tredje ledd bokstav a.

Trafikkforum er imidlertid skeptiske til forslaget til nytt fjerde ledd dersom det med «anordning» menes en bryter da de peker på at dette kan skape vansker i tilknytning til førerstøttesystem o.l. Organisasjonen er også urolig med tanke på «tilbakevirkende» virkning og kostnader om det blir snakk om bryter.

Her har det nok blitt en misforståelse, for det har aldri vært ment snakk om en fysisk bryter, men en anordning som automatisk bryter trekraften når sensor bremses. Dette kan da være elektronikk fra før hvor brems overstyrer gass/stopper kjøretøyets framdrift, en egen pedal for å koble ut kjøretøyets framdrift eller en annen løsning. Vi har ikke full oversikt over hvordan alle aktuelle biler er konstruert, eller mulighetene til å gripe inn i konstruksjonen. Men en slik pedal som løfter opp førerens gasspedal, er allerede i bruk i mange lærevogner.

Vi mener forslaget i fjerde ledd er en presisering og ikke en realitetsendring. Når det monteres inn dobbelt pedallet, er intensjonen at trafikklærer eller sensor skal kunne overstyre kjøretøyets framdrift slik at bremsepedalen skal kunne stoppe bilen. Dersom dette ikke er mulig, vil ikke ekstra bremsepedal være godkjent i tråd med intensjonen og dermed ikke i tråd med regelverket.

Vi har imidlertid gjort noen justeringer i bestemmelsen, for å unngå misforståelser.

§ 30-2 fjerde ledd justeres derfor til følgende:

Kjøretøy med automatisk gir eller annen kraftoverføring som innebærer at føreren ikke kan påvirke utvekslingsforholdet mellom framdriftskilde og drivhjul, skal ha en pedal eller annen anordning som kopler ut kjøretøyets framdrift førerens gass eller framdriften når sensors brems blir benyttet.

Det har kommet ønske om overgangsbestemmelse for endringene i § 30-2. Siden fjerde ledd er tatt inn som en tydeliggjøring og presisering, anser vi derfor det ikke nødvendig med en overgangsbestemmelse for dette.

Vedrørende tredje ledd hvor det er lagt til gass på oppramsingen for dobbelt sett betjeningsinnretning, har vi imidlertid sett at det kan være greit å legge til en overgangsbestemmelse selv om det ikke er hørt. Trafikkskolene skifter ut kjøretøyene relativt ofte, ut fra vår oppfatning, og for at de dermed skal slippe ekstra kostnader for å montere ekstra gass – av de som ikke har dette – på allerede godkjente kjøretøy, velger vi å sette et skille på kjøretøy godkjent før og etter 1. juli 2024. Det vil si samme dato som ikrafttreddelsen. Denne overgangsbestemmelsen har vi valgt å legge til som nytt ledd i § 31-3 om andre overgangsregler.

§ 31-3 nytt syvende ledd skal derfor lyde:

Kravet i § 30-2 tredje ledd bokstav a om dobbelt sett betjeningsinnretning også for gass, gjelder ikke for kjøretøy som er godkjent som førerprøvevogn før 1. juli 2024.

3.24 Andre språklige endringer

3.24.1 Høringsnotatets forslag til endret forskriftstekst

I høringsnotatet ble det foreslått følgende endring i § 4-2 annet ledd:

Under øvingskjøring på veg som er åpen for alminnelig ferdsel skal lærevognen være utstyrt med eget *synlig* skilt bak med ordet «SKOLE». Skiltet skal ha sorte bokstaver på hvit bunn og være utformet etter norm for lite kjennemerke. Dette kravet gjelder ikke for motorsykler, jf. § 2-4 tredje ledd.

3.24.2 Høringsinnspill

Trafikkforum skriver følgende:

«Trafikkforum støtter intensjonen i forslaget. Når formuleringen tas opp til vurdering kan det likevel også være naturlig å sammenholde formuleringen i troff § 4-2 andre ledd med formuleringene i troff §§ 3-2 andre ledd og 2-4 tredje ledd. Formuleringene som er brukt i troff §§ 3-2 andre ledd og 2-4 tredje ledd er «som bakover viser», mens formuleringen i troff § 4-2 altså er «skilt bak». Trafikkforum vil foreslå at formuleringen «som bakover viser» blir tatt i bruk også i troff § 4-2. Intensjonen i forslaget vil være ivaretatt, samtidig som formuleringene i de relevante paragrafene er konsistente. Forslag til ny formulering blir da som følger:

«Under øvingskjøring på veg som er åpen for alminnelig ferdsel skal lærevognen være utstyrt med skilt som bakover viser ordet «SKOLE». Skiltet skal ha sorte bokstaver på hvit bunn og være utformet etter norm for lite kjennemerke. Dette kravet gjelder ikke for motorsykler, jf. § 2-4 tredje ledd.»

Trafikkforum støtter alle de øvrige forslagene til språklige endringer i høringsnotatet.»

3.24.3 Statens vegvesens vurdering

Trafikkforum støtter intensjonen i forslaget, men ønsker likevel å foreslå en justering av ordlyden. Vi har vurdert forslaget, og selv om at vi er for å benytte lik ordlyd i hele forskriften, synes vi likevel at formuleringen med «som bakover viser» blir en tung formulering i denne bestemmelsen. Av den grunn velger vi å beholde formuleringen som foreslått.

Vi har også valgt å legge inn ordlyden «skule», slik at dette kan benyttes i de områdene nynorsk er målformen. *Dermed justeres § 4-2 annet ledd følgende:*

Under øvingskjøring på veg som er åpen for alminnelig ferdsel skal lærevognen være utstyrt med eget *synlig* skilt bak med ordet «SKOLE» *eller* «SKULE». Skiltet skal ha sorte bokstaver på hvit bunn og være utformet etter norm for lite kjennemerke. Dette kravet gjelder ikke for motorsykler, jf.

3.25 Andre justeringer

3.25.1 Kursmål for sikkerhetskurs på veg – tunge klasser § 26–3

I § 26–3 har vi oppdaget at første og fjerde ledd er identisk på Lovdata. Dette er en inkurie vi er usikre på hvordan har oppstått. Etter å ha sjekket høringen fra da denne bestemmelsen ble endret sist i 2016, ser vi at det er første ledd som må strykes. Bestemmelsen var korrekt da den ble hørt og er korrekt henvist til i læreplanen. Denne justeringen innebærer ingen materiell endring, men vil kunne skape feil i henvisninger til leddene i bestemmelsen. Håper likevel dette ikke medfører mye feil i andre dokumenter.

3.25.2 Saksbehandlingsregler § 31–6 første ledd

I § 31–6 første ledd ser vi at det på Lovdata har blitt kluss med henvisningen til forvaltningslovforskriften § 32 og hyperkobling til aktuell bestemmelse. På bakgrunn av dette erstatte vi «*forskrift 15. desember 2006 nr. 1456 til forvaltningsloven*» med «*forvaltningslovforskriften*». På denne måten vil det lenkes til forvaltningslovforskriften § 32 og ikke forvaltningsloven § 32. I og med at vi velger å benytte den offisielle korttittelen på forvaltningslovforskriften, velger vi også å benytte den offisielle korttittelen på forvaltningsloven i første punktum. Disse justeringene innebærer ingen materiell endring.

3.26 Innspill med forslag til forskriftsendring utenfor høringens tema

3.26.1 Høringsinnspill

Fkort AS er en prissammenligningstjeneste som sammenligner priser på trafikkopplæring i klasse B og trafikalt grunnkurs. På bakgrunn av sin tjeneste, har de kommet med høringsinnspill med forslag til endring i trafikkopplæringsforskriften § 5–3 åttende ledd, selv om temaet og bestemmelsen ikke har vært en del av høringen.

Dagens bestemmelse har som vilkår at trafikkskolen skal utarbeide «*skriftlig informasjon som gir elevene de opplysningene som har betydning for opplæringen, herunder opplysning om skolens navn, regler for bestilling og avbestilling av undervisningstimer samt varighet og pris på en kjøretime og på eventuelle kurs. Informasjonen skal gis elevene før opplæringen starter.*»

Forslaget til Fkort handler i hovedsak om at de ønsker å forskriftsfeste at alle trafikkskoler skal ha en egen nettside med priser på sine tjenester, samt hvordan denne informasjonen skal oppstilles m.m.

3.26.2 Statens vegvesens vurdering

Dette er forslag til endring i trafikkopplæringsforskriften som gjelder tema som ikke har vært på høring. En slik endring må utredes nærmere før det besluttes om dette er noe vi ønsker å innføre. Dessuten må alle forskriftsendringer vi ønsker å innføre sendes på offentlig høring før de kan tas inn i forskriften. Pr. i dag har vi heller ikke hjemmel i vegtrafikkloven til å innføre et slikt forslag, samt at dette allerede reguleres av annet regelverk. Av den grunn blir dette forslagene ikke nærmere vurdert i forbindelse med denne høringsoppsummeringen.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag