

Kommentarer til endringsforskrift til trafikkopplæringsforskriften

Statens vegvesen Vegdirektoratet – Juli 2008

Til tittel

Av praktiske årsaker foreslås det å gi forskriften en offisiell korttittel. Betydningen av å gi en slik korttittel er at man kan bruke betegnelsen ”trafikkopplæringsforskriften” i stedet for hele tittelen i brev og lignende.

Til ingressen

Ingressen er endret som følge av at det kom ny forskrift til forvaltningsloven 15. desember 2006. Forskrift til forvaltningsloven opphever blant annet forskrift av 16. desember 1977 nr 15 om unntak fra og særregler om retten til å påklage enkeltvedtak.

Videre er direktiv 92/51/EØF opphevet og erstattet av direktiv 2005/36/EF. Se nærmere om dette under §§ 6-2, 6-13.

Til § 1-1 Forskriftens virkeområde

Etter at tohjuls moped ble egen førerkortklasse fra 2005 er det ikke lenger noen kompetansebevis som reguleres gjennom trafikkopplæringsforskriften. Kompetansebevis for utrykningsførere og for yrkessjåfører reguleres i eget regelverk. Bevis for trafikalt grunnkurs reguleres av trafikkopplæringsforskriften. Trafikalt grunnkurs er imidlertid et obligatorisk krav for å erverve en førerett og vil således være omfattet av forskriften etter første alternativ i § 1-1.

Av den grunn forslår Statens vegvesen Vegdirektoratet å ta ut passussen om bevis som står i dagens forskrift, da den er mer egnet til å forvirre enn til å oppklare.

Til § 1-2 Definisjoner

Bokstav c) opplæring mot vederlag

Det foreslås tatt inn et nytt andre punktum i definisjonen av opplæring mot vederlag som innebærer at all opplæring som gjennomføres ved en godkjent trafikkskole anses som opplæring mot vederlag. Selv om dette pr i dag ikke har fremkommet uttrykkelig i definisjonen følger det forutsetningsvis av at trafikkskoler må benytte godkjent undervisningspersonell, jf § 5-1 og de øvrige kravene til trafikkskoler. Vegdirektoratet ønsker derfor å presisere en slik tolkning uttrykkelig i forskriften. Det er etter vår mening uholdbart dersom en trafikkskole i den ene sammenhengen må oppfylle forskriftens krav mens den i andre tilfeller ikke må gjøre det. Dette gir et uoversiktlig system for kundene og for tilsynsmyndighetene. Videre er godkjente trafikkskoler profesjonelle aktører og de bør derfor i alle sammenhenger oppfylle de krav som stilles til slike. For eksempel bør trafikkskolen tilfredsstillende de vanlige kravene hvis de tilbyr gratistimer til nye elever.

Det reiser vanskelige bevissspørsmål dersom vurderingen blir avhengig av hvorvidt eleven har betalt for undervisningen eller ikke. Man har i den senere tid sett et økende problem med trafikkskoler som driver opplæring utenfor regelverkets rammer, med den begrunnelse at det ikke er opplæring mot vederlag fordi eleven ikke betaler for undervisningen. Det sier seg selv at det er svært vanskelig å bevise om eleven faktisk har betalt noe eller ei.

På den andre siden må det trekkes en nedre grense for når man er innenfor definisjonen av opplæringen mot vederlag. Det må være adgang for en trafikklærer til å være ledsager for sine barn ved privat øvingskjøring, på lik linje med andre foreldre, uten at kravene til opplæring innenfor trafikkskole skal være oppfylt. Dette må vurderes konkret i det enkelte tilfelle.

Bokstav k opplæring innenfor det offentlige skoleverket

Det er et behov for å nærmere definere hva som ligger i opplæring innenfor det offentlige skoleverk. §§ 5-13 og 6-4 omhandler spesielt trafikkopplæring i det offentlige skoleverket, og begrepet fremkommer også i enkelt andre bestemmelser. §§ 4-1 og 7-6 er de mest sentrale i denne sammenhengen.

Det gjelder til dels andre og færre krav til det offentlige skoleverket enn hva det gjør for trafikkskoler og kursarrangører, selv om disse kravene også foreslås endret noe i denne høringen, se nedenfor til § 5-13. Andre krav skyldes primært at Statens vegvesen ikke har adgang til å drive tilsyn med det offentlige skoleverket. Det har imidlertid vært mange endringer innenfor skoleverket i de senere årene. Det kan derfor i enkelte tilfeller være vanskelig å skille mellom hva som er opplæring i det offentlige skoleverk og hva som i realiteten er opplæring gjennomført av kursarrangør eller trafikkskole.

Det kan synes som om det i enkelte tilfeller har blitt oppfattet slik at såfremt en offentlig skole på en eller annen måte er involvert i opplæringen, så er det opplæring innenfor det offentlige skoleverk. Dette blir en for vid tolking av begrepet. Etter Statens vegvesen Vegdirektoratets vurdering må opplæringen være innenfor de ordinære rammene til skolens drift for at de særlige reglene som omhandler det offentlige skoleverk skal komme til anvendelse. Det må ikke være slik at driften egentlig er en omgåelse av systemet for å få mer lempelige krav enn hva man ville fått som trafikkskole eller kursarrangør. Spesielt konkurransehensynet er viktig som argument for at en slik tolkning blir for vid.

Vi foreslår derfor en definisjon i forskriften som begrenser opplæring i det offentlige skoleverk opp mot at det må være opplæring som faller innenfor opplæringslova og friskolelovas virkeområde og som omfattes av en normal forståelse av hva som er skolens ordinære opplæringstilbud. Videre stilles det krav om at opplæringen er underlagt de ordinære tilsynsordninger som skoleverket har, slik at opplæringen alltid er underlagt tilsyn fra enten skoleverket eller Statens vegvesen.

Det vil fortsatt være tvilstilfeller som må avgjøres etter konkret vurdering knyttet opp mot de kriterier definisjonen oppstiller.

Det kan tilføyes at Statens vegvesen vil jobbe for å på sikt få til en dialog med skolemyndigheten for å avklare en del problemstillinger knyttet til trafikkopplæring i det offentlige skoleverket. Vi ber spesielt om at overordnede skolemyndigheter og deres tilsynsmyndigheter tar stilling til den definisjonen som er foreslått og endringer i de øvrige bestemmelsene som vedrører trafikkopplæring i det offentlige skoleverket, jf §§ 5-13 og 6-4.

Bokstav l) undervisningsplan

Kravet om at opplæringsinstitusjonen skal utarbeide undervisningsplan for obligatorisk opplæring kom uttrykkelig inn i forskriften fra 2005, jf trafikkopplæringsforskriften § 5-1 andre ledd. Kravet fulgte imidlertid tidligere av normalplanen i flere klasser. Det har i ettertid

vist seg å være mye usikkerhet om hvilke krav som stilles til en slik undervisningsplan. Statens vegvesen Vegdirektoratet har derfor funnet det nødvendig å presisere dette nærmere.

Hensikten med undervisningsplan er først og fremst at opplæringsinstitusjonen skal tenke gjennom og få ned på papiret det opplæringsopplegget de tilbyr med de ressurser de har. Undervisningsplanen skal så konkret som mulig beskrive de forhold/faktorer som er tatt hensyn til i planleggingen av opplæringsopplegget. Med ”undervisningspersonell, kjøretøy og påbudt materiell” menes at undervisningsplanen må vise at de formelle krav som forskriften stiller er oppfylt. Under ”arbeidsmåter og øvingsområder” skal opplæringsinstitusjonen beskrive undervisningsmetoder, organisering av klasserom, rutebeskrivelse for praktisk øving og lignende som opplæringsinstitusjonen har valgt for å oppfylle opplæringens mål. Læreplanene gir i noen tilfeller anbefalinger om hvilke arbeidsmåter som er egnet i forhold til læreplanens mål, uten at dette er uttrykkelige forskriftskrav. Dersom opplæringsinstitusjonen fraviker det opplegget læreplanen anbefaler er det spesielt viktig at dette omtales og forklares i undervisningsplanen.

Krav om undervisningsplan er foreløpig begrenset til den obligatoriske opplæringen. Det er selvfølgelig ønskelig at opplæringsinstitusjonen utarbeider plan også for ikke-obligatorisk opplæring.

Undervisningsplanen skal ikke godkjennes av Statens vegvesen, men den skal være tilgjengelig for Statens vegvesen blant annet ved tilsyn.

Til § 2-1

Det foreslås til dels omfattende endringer i andre og tredje ledd i dagens § 2-1. Statens vegvesen Vegdirektoratet foreslår å gi flere grupper enn i dag unntak fra kravet til trafikalt grunnkurs før øvingskjøring og det foreslås endringer i tidspunktet for gjennomføring av mørkekjøring. Av den grunn foreslås systematikken i bestemmelsen noe endret. Forslaget innebærer at andre ledd regulerer kravet til trafikalt grunnkurs. Tredje ledd regulerer hvem som er fritatt fra kravet og fjerde ledd gir nærmere regler om beviset. Slik vi ser det blir bestemmelsen mer oversiktlig på denne måten.

Første ledd:

Det foreslås en endring i første ledd slik at opplæring i det offentlige skoleverk i klasse S også kan tilbys elever på 10. klassetrinn selv om disse ikke er fylt 15 år når opplæringen starter. Begrunnelsen for dette er den samme som i klasse M 146 og for så vidt også for trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverket, nemlig at det er hensiktsmessig at det ikke skilles mellom de som er født sent eller tidlig på året i en klasse. Ved å unngå et slikt skille letter det gjennomføringen i skoleverket og det gir de som er født sent på året en mulighet til å ta opplæringen i skolen.

Andre ledd:

I andre ledd foreslås en endring knyttet til tidspunktet for gjennomføring av mørkekjøringsopplæringen. Slik regelverket er utformet i dag kan en person som har gjennomført trafikalt grunnkurs i den lyse årstiden øvingskjøre helt frem til førerprøven uten å gjennomføre mørkekjøringen. Avlegges førerprøven i perioden mellom 1. november og 15. mars må vedkommende ha gjennomført mørkekjøring før førerprøven. Avlegges førerprøven i perioden mellom 16. mars og 31. oktober kan han/hun gå opp til føreprøven uten mørkekjøring og får da midlertidig førerrett frem til 1. mars året etter. Dette innebærer at

vedkommende kan ha kjørt i mørket, både ved øvingskjøring og etter førerrett, i flere sesonger uten mørkekjøring.

Samtidig er det vanskelig å finne gode grunner for at en person som ikke har gjennomført mørkekjøring ikke skal kunne kjøre i den lyse årstiden.

Den obligatoriske mørkekjøringsopplæringen er etter Statens vegvesen Vegdirektoratets mening et viktig element i føreropplæringen og av stor betydning for trafikksikkerheten, og det er således ønskelig at denne delen gjennomføres tidlig i opplæringsløpet. Den vil da også være et nyttig bidrag til å gjøre privat øvingskjøring i mørket så sikker som mulig.

Basert på disse grunnene er det fra Statens vegvesens side ønskelig å begrense tiden for kjøring uten gjennomført mørkekjøringsopplæring, mer enn i dag. Vi foreslår derfor at mørkekjøringen må være gjennomført senest 31. desember samme år som de øvrige deler av trafikalt grunnkurs, alternativt senest 31. desember samme år som avlagt førerprøve, jf endring i førerkortforskriften § 4-4. Vi er imidlertid usikker på om denne datoen blir for knapp tid og om det derfor vil være mer hensiktsmessig å gi en måned ekstra gjennom å sette tidspunktet til 31. januar året etter at øvrige deler av trafikalt grunnkurs/førerprøven er gjennomført. Vi ber derfor høringsinstansene og da spesielt trafikkskolebransjen om å kommentere de foreslåtte datoene. I avveiningen må det tas hensyn til at det skal være tilstrekkelig tid og ressurser til å få gjennomført mørkekjøringen før fristen går ut for de som har tatt trafikalt grunnkurs/førerprøven i den lyse årstiden. Samtidig må det være anledning for de som har oversittet fristen til å få tatt mørkekjøringen før det igjen blir for lyst, slik at de ikke blir uten førerrett hele sommerhalvåret.

Tilsvarende endring foreslås også i kapittel 8. Det er dessuten behov for å tilføye en overgangsregel for førerkortkandidater som allerede har gjennomført trafikalt grunnkurs eller førerprøve uten mørkekjøring. Dette er omtalt i § 31-2 og i førerkortforskriften § 14-5 og i kommentarene til disse bestemmelsene.

Tredje ledd:

Nytt tredje ledd omhandler unntak fra kravet til trafikalt grunnkurs. Forslagets bokstav b) er nytt unntak, bokstav c) er noe utvidet og det er gjort en presisering i bokstav a).

Endringen må også ses i sammenheng med de foreslåtte endringene i §§ 8-1 og 8-2 vedrørende trafikalt grunnkurs før førerprøven som omhandles nedenfor. Vi presiserer at etter § 8-1 vil kravet om mørkekjøring og førstehjelp komme inn for de som får unntak etter bokstav b) og c). Se kommentarer til § 8-1.

Først litt om bakgrunnen for trafikalt grunnkurs. Kurset ble innført i 2003 for de som skulle erverve førerrett i klasse B og T. Fra 2005 ble kurset gjort obligatorisk for alle som skulle erverve en førerrett første gang.

Som et ledd i modulsystemet i trafikkopplæringen skal trafikalt grunnkurs bare tas en gang. Det ble i tillegg gjort helt eller delvis unntak for de som allerede innehadde en førerrett. Det siste har vært naturlig å tolke som innehavelse av norsk førerrett.

Erfaringer høstet etter at trafikalt grunnkurs ble innført tilsier at det bør tas en ny vurdering av hvem som skal ha krav om å gjennomføre trafikalt grunnkurs. Intensjonen med trafikalt

grunnkurs var at det skulle være en innføring i trafikken som system for unge personer som skal erverve en førerett første gang.

Bokstav a) foreslår å gi fritak for innehavere av norsk førerkort som har eller har hatt førerett i klasse A1, A, B, M 146, M 147, S eller T. I gjeldende forskrift er det etter ordlyden kun innehavere av førerett i de aktuelle klassene som gis fritak. Forslaget presiserer således at personer som tidligere har hatt en førerett også er fritatt fra kravet. Dette kan for eksempel være personer med utløpt førerett pga helse eller personer som har tapt førerett. Mange av disse vil selvfølgelig også være omfattet av unntaket i bokstav b).

Passusen i gjeldende forskrift om at føreretten må være ervervet på bakgrunn av obligatorisk opplæring eller avlagt førerprøve foreslås tatt ut. Ved å liste opp førerett i klassene M 146 og M 147 har man utelukket personer med førerett i klasse M 145. Aktualiteten av unntak for denne gruppen er dessuten tidsbegrenset da alle som pr 2005 fikk førerett i klasse M 145 i kraft av alder fra 2010 vil være omfattet av et eventuelt alderskrav. Men vi presiserer at frem til da vil innehaver av førerett i klasse M 145 ikke være unntatt fra kravet om trafikalt grunnkurs såfremt de ikke faller inn under andre unntak nevnt ovenfor.

I tillegg er det presisert at unntaket kun omfatter de med norsk førerkort. Man får således et system med at de med norsk førerkort vurderes etter bokstav a), mens de med utenlandsk førerkort må vurderes om faller inn under bokstav c).

Bakgrunnen for forslaget i bokstav b) er en oppfatning av at det først og fremst er unge personer som skal erverve en førerett første gang som vil ha størst utbytte av å gjennomføre trafikalt grunnkurs. Statens vegvesen Vegdirektoratet foreslår derfor å gi fritak for kurset for personer over 25 år. Ulykkesstatistikk tilsier også at det er de unge førerne som har størst behov for et slikt kurs. Den senere tids økning i alvorlige ungdomsulykker støtter etter vår mening opp om dette. Videre ønsker Statens vegvesen Vegdirektoratet å arbeide for at trafikalt grunnkurs skal bli et tilbud i den offentlige skolen. Det er således hensiktsmessig med en øvre aldersgrense.

Statens vegvesen Vegdirektoratet ønsker høringsinstansenes synspunkter på hvor en slik aldersgrense bør settes. Aktuelle alternativer som har vært vurdert fra vår side er 20, 21, 25 og 30 år. Det er flere hensyn som må ivaretas ved en vurdering av hvor grensen for hvem som skal ha krav om trafikalt grunnkurs, skal gå. Statens vegvesen Vegdirektoratet ser det som særdeles viktig at førerkortkandidatene får omfattende mengdetrening før erverv av førerett. En innvending kan være at en øvre aldersgrense for trafikalt grunnkurs kan medføre at man venter lengre med å ta førerkort, men at man gjennomfører opplæringen på kortere tid. Dette hensynet tilsier at aldersgrensen ikke bør settes for lavt.

Ulykkesstatistikk er en innfallsvinkel som allerede har vært nevnt. For den som har ervervet førerett i klasse B viser det seg at ulykkesfrekvensen stabiliserer seg ca et år etter at føreretten er ervervet. Modenhet er selvfølgelig et element i dette, men forskningen tyder imidlertid på at det er vel så mye den økte erfaringen med å kjøre i realistiske omgivelser som gjør disse personene mindre utsatt for ulykker etter hvert. Dette er imidlertid statistikk som det er vanskelig å trekke noen sikker konklusjon ut fra i denne sammenhengen.

Det kan også argumenteres med at det er hensiktsmessig å knytte alderskravet opp mot øvrige aldersgrenser som er relevante i forhold til førerett. I den sammenheng fremstår 21 år som et alternativ, da dette er alderskravet for direkte erverv av klasse A og førerett i klasse D.

Statens vegvesen Vegdirektoratet er likevel falt ned på å foreslå å sette kravet til 25 år. Dette fordi vi mener at dette er såpass lang tid etter minstealder for førerrett at man i stor grad vil unngå at personer utsetter å ta førerkort kun med begrunnelse at de skal slippe trafikalt grunnkurs. Videre er det grunn til å anta at vedkommende da har oppnådd en grad av modenhet som tilsier at innholdet i trafikalt grunnkurs ikke lenger er like relevant og nødvendig å tilegne seg gjennom kurs av denne art, jf også alderskravet for ledsager.

I bokstav c) foreslår Statens vegvesen at personer som har/har hatt en førerrett fra annet land som anerkjennes for kjøring i Norge etter førerkortforskriften, skal fritas fra trafikalt grunnkurs. Ved forskriftsendring i mars 2006 ble det gjort unntak for de som har rett til innbytte, jf dagens trafikkopplæringsforskrift § 2-1 andre ledd femte punktum. Det oppfattes imidlertid som noe uheldig at personer som har rett til å kjøre i Norge i ett år, jf førerkortforskriftens kap. 8 skal ha krav om trafikalt grunnkurs når de skal erverve førerrett i Norge, jf begrunnelsen om at trafikalt grunnkurs er en innføring i det trafikale systemet. Statens vegvesen foreslår derfor å utvide unntaket til å omfatte også disse personene. Flertallet av disse vil uansett bli fritatt fra trafikalt grunnkurs dersom det innføres et alderskrav.

Ut fra et trafiksikkerhetsmessig perspektiv er det rimelig å peke på at trafikalt grunnkurs kan være nyttig for personer som kommer fra trafikkulturer som skiller seg fra den norske. Men sett hen til at man er nødt til å akseptere kjøring i ett år med førerrett fra de land som er tilsluttet Wien-konvensjonen om vegtrafikk (noe som gjelder de fleste land), er det vanskelig å begrunne at et krav om trafikalt grunnkurs kommer inn etter å ha kunne kjørt her i et år.

Det kan føyes til at det for tiden jobbes med endringer i Wien-konvensjonen som kan ha betydning for hvilke land som omfattes av unntaket. Dette vil vi imidlertid måtte komme tilbake til når de eventuelle endringene er vedtatt i Wien-konvensjonen.

Det gis i tillegg fritak fra trafikalt grunnkurs dersom vedkommende ikke oppfylder alderskrav i Norge men har førerrett som i utgangspunktet gir rett til innbytte eller anerkjennelse når alderskrav i Norge er oppfylt. Dette er blant annet aktuelt for personer med førerkort fra Island og USA som har lavere minstealder for klasse B, enn hva vi har i Norge. Det gir lite mening dersom disse personene ikke skal ha anledning til å øvingskjøre på lik linje med andre. Statens vegvesen oppfordrer til øvingskjøring, og etter som trafikalt grunnkurs, eller eventuelt fritak fra trafikalt grunnkurs er en forutsetning for å kunne øvingskjøre, bør også denne gruppen få fritak.

Fjerde ledd

Fjerde ledd i forslaget er i hovedsak en videreføring av det som står i dagens trafikkopplæringsforskrift § 2-1 andre ledd fjerde og sjette punktum. Det er imidlertid tatt inn et tillegg om at personer med fritak må dokumentere oppfylt alder eller tidligere innehavelse av norsk eller utenlandsk førerrett.

Det er fra Statens vegvesen Vegdirektoratets side ønskelig at man skal få innført sanksjoner for å ikke medbringe eller inneha bevis for trafikalt grunnkurs ved øvingskjøring. Spørsmålet er forelagt Samferdselsdepartementet for en tid tilbake. Vi må avvente eventuelle tilbakemeldinger derfra siden det er departementet som er beslutningsmyndighet for dette.

Sjette ledd:

Det foreslås en presisering i § 2-1 sjette ledd første punktum slik at bestemmelsen kommer i samsvar med vegtrafikkloven § 24a. I § 24a første ledd første punktum sies det at sperrefristen er knyttet opp mot ”slik førerett”. Dette innebærer at sperrefristen kun går på den aktuelle klassen. I trafikkopplæringsforskriften § 2-1 kan det synes som om det er en begrensning av retten til å øvingskjøre generelt. Lest i lys av ordlyden i vegtrafikkloven må imidlertid bestemmelsen i trafikkopplæringsforskriften tolkes innskrenkende slik at sperrefristen også her relaterer seg kun til vedkommende klasse. For å unngå eventuell tvil foreslås dette nå presisert også i forskriften.

Til 2-2

Andre ledd

Det kan være tilfeller der kjøretøyet objektivt sett har sitteplass for flere enn føreren (registrert for flere enn føreren), men der de konkrete omstendighetene likevel gjør at det vil være ulovlig bruk av kjøretøyet dersom flere enn føreren følger med i eller på kjøretøyet. Det mest typiske eksempelet på dette er problemstillingen knyttet til tillatt nyttelast på motorsykkel, der elevens egenvekt sammenholdt med lærerens/ledsagers/sensors egenvekt kan medføre at tillatt nyttelast overskrides. Berørte parter har vært informert om problemstillingen og løsninger i diverse brev og notater fra Statens vegvesen Vegdirektoratet den senere tid (sveisref 2008/025269).

Slik praksis har utviklet seg har man hatt en del øvingskjøring og førerprøver som således har vært i strid med kravene til nyttelast. Slik dagens forskriftstekst er utformet har det oppstått tvil om det er rom for at lærer/ledsager/sensor kjører etter på egen motorsykkel i slike tilfeller. Vi foreslår derfor at bestemmelsen endres fra ”sitteplass kun for føreren” til ”der læreren eller ledsageren ikke har lov til å følge med på kjøretøyet”. Vi presiserer at det fra Statens vegvesens side fortsatt er ønskelig at både opplæring og førerprøve i størst mulig grad skal gjennomføres ved at lærer/sensor sitter på samme motorsykkel som eleven. For å ivareta dette foreslås det økte krav til nyttelast, jf § 30-1 til førerprøven. Se nærmere om dette under kommentarer til § 30-1. Det legges til grunn at ved å stille høyere krav til nyttelast ved førerprøven vil dette implisitt medføre at man også under opplæringen får kjøretøyet som innebærer at øvingskjøringen blir lovlig ved opplæring mot vederlag.

Forslaget til nytt tredje punktum er tatt inn for å utelukke øvingskjøring med ATV kjøretøy som krever førerett i klasse B.

Tredje ledd

Det foreslås tatt inn et krav om at opplæringsinstitusjonen skal stille med refleksvester til samtlige elever under opplæringen. Statens vegvesen Vegdirektoratet mener at dette er et krav som ikke er urimelig for en profesjonell aktør, slik en opplæringsinstitusjon vil være. Kostnadene for slike refleksvester er heller ikke så store at dette anses som et inngripende krav. Statens vegvesen Vegdirektoratet har grunn til å tro at de aller fleste opplæringsinstitusjoner allerede oppfyller dette kravet.

Til § 2-4

Første ledd

Endringen her er kun en endret henvisning av lovteknisk art. Henvisningen slik den står i dag er en inkurie.

Tredje ledd

Hovedregelen i trafikopplæringsforskriften er at lærer eller ledsager skal sitte på kjøretøyet under øvingskjøringen. Der slik øvingskjøring ikke kan gjennomføres lovlig, jf § 2-2 kan lærer/ledsager følge bak forutsatt at kravene til kommunikasjonsutstyr er oppfylt. For tohjuls moped er det uttrykkelig sagt at lærer/ledsager skal følge bak på motorsykkel. Statens vegvesen Vegdirektoratet mener det ut fra trafikksikkerhetshensyn er nødvendig å stille det samme kravet til øvingskjøring på motorsykkel. For at trafikksikkerheten skal være tilstrekkelig ivaretatt og lærer/ledsager skal være tilstrekkelig i stand til følge med og eventuelt gripe inn, mener vi det er en forutsetning at vedkommende selv kjører mellomtung eller tung motorsykkel. Det skyldes kun en forglemmelse at dette kravet ikke ble innarbeidet i forskriften i 2004.

Fjerde ledd

I fjerde ledd foreslås det inntatt et krav om at elev og lærer/ledsager også i klassene A1 og A skal være iført merket refleksvest. Det samme foreslås i klasse M 147 der det benyttes tre- eller fire hjuls moped med styre og betjeningsanordninger som for en motorsykkel. Slik Statens vegvesen Vegdirektoratet ser det er det ut fra trafikksikkerhetshensyn de samme behovene for merking av elev og lærer/ledsager i klasse A1, A og M 147 som det er i klasse M 146 og klasse S.

Sjette ledd

Forslaget i sjette ledd er tatt med for å utelukke at det er passasjerer tilstede i bilen der lærer eller ledsager ikke medfølger i eller på kjøretøyet, for eksempel ved sikkerhetskurs på bane.

Til § 3-2

Første ledd

Endring av lovteknisk art, se kommentar til § 2-4 første ledd.

Andre ledd

Vegdirektoratet har fått tilbakemelding på at det er mange kjøretøy i trafikken som er merket med L, men hvor det ikke øvingskjøres der og da. Det virker som om det er en del tilfeller hvor L-skiltet festes på bilen for så å være der til vedkommende har bestått førerprøven, uten at skiltet tas bort når det er andre i familien som kjører ordinært med det samme kjøretøyet.

Dette er uheldig. Hensikten med merking med L-skilt var at øvingskjøringen skulle tydeliggjøres slik at andre trafikanter kunne ta et visst hensyn til øvingskjøringen og at vedkommende som øvingskjører gjennom dette skulle få en ekstra trygghet i trafikken i en innledende fase.

Dersom L-skiltet misbrukes fører det til at andre trafikanter på sikt ikke tar de tiltenkte hensyn og at L-skiltet således ikke har noen hensikt lenger. Statens vegvesen Vegdirektoratet mener fortsatt at det er nyttig med en slik merking av kjøretøy som det øvingskjøres med. For å få til en bruk av skiltet i tråd med intensjonen fra da regelen ble innført, foreslår vi å ta inn et tillegg i § 3-2 som sier at skiltet skal fjernes når kjøretøyet ikke brukes til øvingskjøring. Det foreslås i første omgang ikke noen sanksjonsform for eventuelle brudd på bestemmelsene utover de alminnelige straffesanksjonene i vegtrafikkloven.

Til § 4-1

I dagens forskrift står det ikke uttrykkelig at obligatorisk opplæring ikke kan gis av andre enn opplæringsinstitusjoner som er nevnt i første ledd. Det har forekommet ledsagere som har påberopt seg retten til å gi obligatorisk opplæring. Det er imidlertid en forutsetning ut fra

regelverket for øvrig at obligatorisk opplæring kun kan gis av opplæringsinstitusjon nevnt i første ledd. For å unngå eventuell tvil om dette foreslår vi et nytt femte ledd i bestemmelsen som uttrykkelig sier at det kun er trafikkskoler, offentlig skoleverk og kursarrangør som kan gjennomføre obligatorisk opplæring og da kun innenfor de rammene som oppstilles i bestemmelsen for øvrig. Dette er imidlertid bare en presisering, og endrer etter Statens vegvesen Vegdirektoratets mening ikke noe på rettstilstanden i forhold til dagens forskrift. Lignende formulering er for all tydelighets skyld inntatt i § 7-4.

Til § 4-7

I kravene til lærevogn, og for så vidt også førerprøvevogn i klasse T står det at kjøretøyet skal ha en konstruktiv hastighet på 40 km/t. Enkelte har spurt om det innebærer at kjøretøyet må ha en konstruktiv hastighet på nøyaktig 40 km/t eller om den kan ligge under dette. Det er ingen gode begrunnelser for at dette må ligge på nøyaktig 40 km/t. Det bør imidlertid ikke ligge for lavt heller. Av den grunn foreslås det at konstruktiv hastighet må ligge mellom 38 og 42 km/t, da utfra de opplysninger vi har fått, dette er det spennet som traktorer av ønsket type ligger innenfor.

Til § 4-8

Endringsforslaget omfatter kravene til opplæring for klasse M 147, se nærmere om dette under kommentarene til kapittel 13. Den valgte opplæringsmodellen innebærer at det må gjøres enkelte justeringer knyttet til klasse M 147 for øvrig.

Unntaket for kravet til lærevogn der opplæringstilbudet gjør det nødvendig videreføres fra dagens forskrift. I tillegg åpnes det for at obligatorisk opplæring på trinn 2 og trinn 3 kan gjennomføres på lærevogn i klasse B med automatgir. Det har vært et problem at det mange steder i landet ikke har vært mulig å finne et opplæringstilbud i klasse M 147. Markedsgrunnlaget har vært for lite til at trafikkskolene har vært interessert i å investere i kjøretøy for opplæring i denne klassen. Dette er selvfølgelig et stort problem for de som ønsker å erverve førerrett i klasse M 147.

For å bøte på dette åpner vi opp for at opplæringen i trinn 2 og trinn 3 kan gjennomføres også på lærevogn klasse B med automatgir. Videre åpnes det opp for at trinn 4 kan gjennomføres etter at teoretisk prøve er bestått. Dette innebærer at kandidatene kan anskaffe sitt eget kjøretøy etter at førerprøven er bestått og benytte dette til opplæringen i trinn 4. Ved en slik løsning kan vi ikke se at det vil by på like store utfordringer å etablere og finne et egnet opplæringstilbud for de som vil erverve klasse M 147.

Til § 5-2

Det foreslås å ta inn et krav i andre ledd om at trafikkskole må oppgi sitt organisasjonsnummer i den skriftlige søknaden om godkjenning av trafikkskole. Svært mange trafikkskoler melder allerede inn dette til Statens vegvesen når de søker om godkjenning. Det er også lagt opp til at organisasjonsnummer skal føres i Trafikkskoleregisteret (TSK) da dette er en viktig måte å kunne identifisere den enkelte skolen på.

Statens vegvesen Vegdirektoratet kan ikke se at det er inngripende å pålegge trafikkskolene et slikt krav. Det krever ikke særlige økonomiske eller andre former for ressurser. Kravet anses heller ikke å ha betydning for personvern hensyn da det relaterer seg til trafikkskolene som organisasjon.

Til § 5-3

I åttende ledd er det foreslått å utvide bestemmelsen til også å omfatte kurs og ikke bare kjøretimer. Dette er etter innspill fra ATL. Forslaget er først og fremst fremmet for å styrke forbrukernes interesser.

Dagens niende ledd om at trafikkskolene skal sende oppgave over skolens virksomhet foreslås opphevet da dette er en sovende bestemmelse som ikke følges opp verken av Statens vegvesen eller trafikkskolene. Vi kan heller ikke se noe behov for en slik oppgave som bestemmelsen beskriver.

Til § 5-4

Det foreslås inntatt et tillegg i andre ledd som sier at fagansvarlig kan kreve å se opplæringskort for de elevene som skal gjennomføre sikkerhetskurs på bane.

Bakgrunnen for forslaget er at det er et behov for de fagansvarlige å vite hvor i opplæringsløpet eleven er for i det hele tatt å kunne vite om den opplæringen de gjennomfører er i tråd med forskriften. Siden tungebilbanene ikke har noe å gjøre med elevene ellers i opplæringsløpet vil de ikke kjenne til på hvilket trinn i opplæringen eleven befinner seg. I realiteten kan derfor elever som er på trinn 1 melde seg opp til sikkerhetskurs på bane. Avvisningsbestemmelsen i § 7-3 kommer ikke direkte til anvendelse da denne kun gjelder tilstrekkelige kjøreferdigheter.

Etter Statens vegvesen Vegdirektoratets mening må det i lys av § 5-4 andre ledd andre punktum og § 5-1 første ledd kunne innfortolkes at de fagansvarlige ved banene allerede har en adgang til å kreve dokumentasjon for hvor i opplæringen eleven er. Vi ser imidlertid at det kan være hensiktsmessig å tydeliggjøre en slik adgang gjennom en uttrykkelig bestemmelse i forskriften.

I forslaget er adgangen til å få se dokumentasjon knyttet til gjennomføringen av kurset. Vi ber høringsinstansene komme med synspunkter på om kravet bør være knyttet opp mot bestilling av time i stedet.

Til § 5-5

I første ledd andre punktum er ordet "kun" foreslått tatt bort. Dette er for å tydeliggjøre at det ikke nødvendigvis er grunn til å reagere dersom elevfortegnelsen inneholder ytterligere opplysninger enn de som oppstilles i § 5-5 første ledd. Det vil imidlertid alltid gå en grense for hvor mye informasjon trafikkskolene eller kursarrangør kan legge inn i elevfortegnelsen før denne mister sin funksjon og blir uoversiktlig, spesielt i tilsynssammenheng.

Til § 5-6

Passussen "i hver enkelt klasse" foreslås tatt inn § 5-6. Dette er for å tydeliggjøre at trafikkskolen eller kursarrangør har en plikt til å utstede nytt opplæringskort på eleven dersom denne skal utvide førerretten til en ny klasse, for eksempel fra B til BE. Dette er nødvendig både av hensyn til at tilsynet skal få den nødvendige oversikten, og vil også være gunstig for opplæringsinstitusjonens system.

Felles til §§ 5-11, 5-12, 6-3 og 6-15

Forskriftens bestemmelser om tilsyn er videreført fra tidligere forskrift og ble således ikke revidert under utforming av trafikkopplæringsforskriften i 2004. Vi har derfor sett på disse bestemmelsene i forbindelse med arbeidet med retningslinjer for godkjenning og tilsyn med

trafikkskoler og kursarrangører. Statens vegvesen har tilsyn overfor trafikkskoler med faglig leder og trafikklærere, samt overfor kursarrangører.

Vi foreslår diverse endringer i tilsynsbestemmelsene, men disse er mest av systematisk og presiserende art. Endringene anses ikke å ha vesentlige administrative eller økonomiske konsekvenser. Faglig leder pålegges enkelte nye plikter, jf forslag til endringer i § 6-14, men dette er i hovedsak krav om dokumentasjon knyttet til plikter som faglig leder allerede har. Dokumentasjonen vil lette tilsynsarbeidet.

Det er i dag fire bestemmelser som særskilt regulerer tilsyn. Det er en mer generell bestemmelse om tilsyn i § 5-11. Den angir reaksjonsmidler som er felles overfor alle tilsynsobjekter. I tillegg regulerer bestemmelsen tilsynsobjektene plikter. § 5-12 inneholder reaksjonsmidler overfor trafikkskole og kursarrangør. § 6-3 omhandler reaksjonsmidler overfor trafikklærer og § 6-15 reaksjonsmidler overfor faglig leder.

Bestemmelsene har i dag forskjellig innhold og oppbygging. Alle bestemmelsene forutsetter for så vidt at Statens vegvesens regionvegkontor kan benytte virkemidlene advarsel, pålegg og tilbakekalling, men dette kommer ikke klart til uttrykk. Det er også visse andre forhold som bare er omtalt i enkelte av bestemmelsene, men som gjelder ifht alle tilsynsobjektene. Når det gjelder oppbygging, mener vi det vil være lettere å bruke bestemmelsene om reaksjonsmidler dersom oppbyggingen blir mest mulig lik. Videre har vi i praksis sett at saksbehandlingen ikke alltid har tilfredsstilt formelle krav og foreslår derfor å presisere enkelte saksbehandlingskrav.

Når det gjelder §§ 5-12, 6-3 og 6-15 foreslår vi at bestemmelsene bygges likt opp.

Første ledd omhandler tilfeller der godkjenningen ”skal” tilbakekalles. Dette gjelder kun forhold der grunnlaget for godkjenningen har falt bort.

Andre ledd omhandler pålegg og advarsel. Det siktes her til pålegg og advarsel som formelle reaksjoner. Før vegvesenet treffer et slikt pålegg vil det gjerne være mer uformelle oppfordringer til tilsynsobjektet om å innrette seg etter reglene. Kravet om ”skriftlig” viser både til advarselen og pålegget.

Tredje ledd omhandler tilfeller der godkjenningen ”kan” tilbakekalles. Det er enten ved a) vesentlige brudd eller b) ikke rettet seg etter skriftlig advarsel eller pålegg. Et tilbakekall er en meget streng reaksjon. Bruddet/bruddene må derfor være alvorlig(e), omfattende og/eller vedvarende. De må også alltid være godt dokumentert.

I fjerde ledd har vi tatt inn en presisering av at man skal ta hensyn til hvorvidt tilsynsobjektet er noe å bebreide. Også dette følger allerede av dagens rettstilstand, selv om det ikke direkte fremgår av trafikkopplæringsforskriften. Presiseringen innebærer ikke at vi innfører et krav om skyld for å kunne tilbakekalle. Er forholdet tilstrekkelig grovt, kan vedtak om tilbakekall treffes uavhengig av om tilsynsobjektet kan bebreides. I praksis vil nok tilsynsobjektet normalt kunne bebreides for overtredelser som medfører tilbakekall, problemet er heller at det kan være vanskelig å dokumentere en form for skyld. Tilsvarende gjelder for advarsel og pålegg.

I de langt fleste tilfellene vil det gis en advarsel eller et pålegg før et tilbakekall. Hvis det er gitt et pålegg eller en advarsel først, vil tilsynsobjektet ha en ekstra oppfordring om å passe på

og kan lettere bebreides for nye overtredelser. Dette vil i en viss grad gjelde selv om nye brudd gjelder andre forhold. I praksis er det derfor gunstig at første vedtak er et pålegg eller en advarsel. Men er forholdet svært grovt kan vegvesenet gå rett på et tilbakekall.

Vi foreslår at det å unndra seg tilsyn skal anses som et vesentlig brudd på forskriften, se fjerde ledd. Dette fremgår allerede av dagens forskrift når det gjelder faglig leder og vil nok i praksis gjelde også for øvrige tilsynsobjekt, selv om det ikke direkte er sagt. Vi mener det er hensiktsmessig å ha en klar hjemmel også overfor trafikkskole/kursarrangør og trafikklærer. Vi tror det kan forenkle tilsynsarbeidet og det er ingen grunn til å beskytte den som prøver å hindre tilsyn. Tilsynsobjektens plikter overfor Statens vegvesens regionvegkontor sammenholdt med kravet om saklig sammenheng, vil sette grenser for hva Statens vegvesens regionvegkontor kan be om. Det er gjort unntak der tilsynsobjektet i svært liten grad kan lastes for forholdet, for eksempel kan en faglig leder ha bedt en normalt pålitelig person om å formidle informasjon før han dro på kurs og så har vedkommende glemte det, blitt syk eller lignende. Vi anser det dessuten underforstått at rene bagateller ikke kan anses som vesentlig brudd, kravet om forholdsmessighet mellom overtredelse og reaksjon gjelder jo uansett.

I dagens forskrift står at tilbakekallingen første gang normalt skal gjelde fra tre til seks måneder. Vi har fått innvendinger til denne formuleringen, begrunnet i at enkelte tilsynsobjekter spekulerer i at de kun vil få kort tilbakekalling første gang; de tilpasser tilbakekallingstiden med en lengre ferie. Siden bestemmelsen inneholder ordet "normalt" er det ikke utelukket å gi lengre tilbakekalling første gang med dagens regler. Samtidig er det heller ikke stort behov for å beholde angivelsen av antall måneder tilbakekalling, siden dette uansett vil følge av kravet om forholdsmessighet mellom overtredelse og reaksjon. Vi foreslår ikke endringer i denne omgang, men ber om kommentarer til dette fra høringsinstansene.

Til § 5-11

Siden forskriften ikke har et eget kapittel om tilsyn har vi valgt å la denne generelle bestemmelsen stå under kapitlet om "Opplæringsinstitusjoner", selv om reaksjonene og pliktene som omtales får betydning for alle tilsynsobjektene.

Vi har beholdt overskriften "Kontroll og tilsyn", fordi bestemmelsen også omhandler forhold som ikke avdekkes gjennom vanlig tilsyn, for eksempel kan man avdekke at obligatorisk opplæring er gjennomført i strid med forskriften i forbindelse med at kravene kontrolleres før praktisk prøve.

Vi foreslår å si uttrykkelig i forskriften at Statens vegvesen har rett og plikt til å føre tilsyn. Vi ønsker å benytte formuleringen "fører tilsyn". Bruker man formuleringen "skal føre" kan det lettere oppfattes som at vegvesenet har plikt til å følge opp alle påstander om mangler/avvik. Vegvesenet må selv, ut fra faglige kriterier, kunne velge hvor tilsyn skal foretas og tilpasse omfanget av tilsynet til sine ressurser. Vi ønsker heller ikke benytte formuleringen "kan føre" fordi vegvesenet er forpliktet til å føre tilsyn. I likhet med resten av forskriften bruker vi betegnelsen "regionvegkontoret" om den instans som har denne retten/plikten, siden regionen er det utøvende leddet, men også Statens vegvesen Vegdirektoratet som overordnet instans har rett til å føre tilsyn. Statens vegvesen Vegdirektoratet har generelt samme myndighet som Statens vegvesens regionvegkontor når det gjelder trafikkopplæringsforskriften, så det er ikke behov for å presisere dette ifb med tilsyn.

Vi har tatt inn ” *herunder vilkår stilt med hjemmel i forskriften* ” for å presisere at vilkår stilt ifb med en dispensasjon, eller en godkjenning som kursarrangør, likestilles med forskriftens krav, og gir grunnlag for reaksjon. Dette gjelder for alle bestemmelser der overtredelser av forskriften omtales, også der det ikke uttrykkelig er presisert.

Kravene vegvesenet fører tilsyn med står i trafikkopplæringsforskriften. Kravene til vandel står i vegtrafikkloven § 27, men det er henvist til denne bestemmelsen i trafikkopplæringsforskriften § 6-2. Det er derfor ikke nødvendig med henvisning til vegtrafikkloven i trafikkopplæringsforskriften § 5-11, men tilstrekkelig med en henvisning til forskriften.

Av hensyn til sammenhengen, har vi presisert at Statens vegvesen regionvegkontor har reaksjonsmidlene pålegg, advarsel og tilbakekalling, i tillegg til avbrudd og underkjenning som allerede er omtalt i bestemmelsen. Med ”advarsel” siktes her til en formell reaksjon som treffes i vedtaks form. Videre er det tatt inn en presisering av at det må treffes vedtak om å avbryte eller underkjenne. Dette følger allerede av forvaltningsloven, da dette er beslutninger truffet under utøvelse av offentlig myndighet som har betydning for enkeltpersoner. Men siden reaksjonen i praksis ikke alltid har vært formalisert, ønsker vi å presisere kravet om vedtak i forskriften.

Til § 5-12

Dagens bestemmelse forutsetter at det gis et pålegg før tilbakekalling, med mindre det er snakk om en ”skal”-tilbakekalling. Trafikkopplæringsforskriften setter få krav for å få godkjenning, men mange krav for å kunne drive. Det kan derfor være aktuelt å tilbakekalle direkte, også utenom ”skal”-tilfellene. Likeledes kan det være behov for å benytte formell advarsel som ikke er omtalt i dagens bestemmelse. For øvrig vises til det som er sagt for alle tre bestemmelsene ovenfor.

Til § 5-13

Kravene knyttet til trafikkopplæring i det offentlige skoleverket foreslås både noe utvidet og dessuten noe presisert i forhold til dagens bestemmelse. Dette må ses i sammenheng med forslaget til definisjon av offentlig skoleverk i § 1-2.

I dag er det krav til at det offentlige skoleverk må gi skriftlig underretning til Statens vegvesens regionvegkontor om hvilken trafikkopplæring skolen tilbyr og hvilket undervisningspersonell som benyttes. Begrunnelsen for at skoleverket har vesentlig færre krav enn trafikkskoler og kursarrangører er at det har vært en alminnelig oppfatning at Statens vegvesen ikke har adgang til å utøve tilsyn med skoleverket. Dette punktet er imidlertid noe vi ser et stort behov for å få avklart med skolemyndighetene, se nærmere til § 1-2.

Uavhengig av adgangen til å gjennomføre tilsyn eller ei, har Statens vegvesen et større behov for informasjon fra skoleverket enn hva dagens forskrift gir rammer for. I første ledd foreslås det derfor at det i tillegg til dagens krav tas inn krav om at skoleverket må melde fra om organisasjonsnummer, adresse og undervisningsansvarlig som identifiseres til rektor. De to første kravene tas inn for at skolen skal kunne identifiseres, det siste kravet tas inn for at Statens vegvesen skal ha et fast kontaktpunkt ved opplæringsinstitusjonen. Selv om det ikke skal gjennomføres tilsyn har man sett et behov for å ha et kontaktpunkt, spesielt der man har grunn til å mistenke at trafikkopplæringen ikke foregår innenfor de rammene trafikkopplæringsforskriften stiller.

I andre ledd presiseres det at det må dokumenteres at undervisningspersonellet tilfredsstiller de kravene forskriften stiller til disse, jf kapittel 6 og da spesielt § 6-4.

Forslaget hjemler videre i tredje ledd at opplysningene skal registreres i TSK-registeret. En slik registrering er nødvendig for at Statens vegvesen skal få et fullstendig bilde av den trafikkopplæringen som tilbys i landet. Det er videre helt nødvendig at skoleverket også er registrert i TSK-registeret for at de skal kunne få anledning til å melde inn obligatorisk trafikkopplæring for sine elever gjennom registeret.

I fjerde ledd oppstilles krav om at skoleverket må melde fra straks om endringer knyttet til trafikkopplæringen som kan antas å ha betydning for denne. Begrunnelsen er som ovenfor at det er nødvendig med en slik melding for å få oversikten over den trafikkopplæringen skoleverket tilbyr og gjennom dette bedre kunne være i stand til å ivareta elevens interesser.

Statens vegvesen Vegdirektoratet kan ikke se at disse kravene vil være særlig inngripende for skoleverket, da vi legger til grunn at det er i skoleverkets interesse at den trafikkopplæringen de tilbyr holder et høyt faglig nivå. Vi ber spesielt om at skoleverket vurderer dette forslaget.

Til § 6-2

Andre ledd i dagens bestemmelse om godkjenning av trafikklærere fra EØS-stater foreslås flyttet til ny § 6-16 og samordnes i denne med reglene for godkjenning av faglig leder kvalifikasjoner fra EØS-land. Se nærmere kommentarer til § 6-16 nedenfor.

For øvrig er ”fyller” endret til ”oppfyller” av språklige grunner.

Til § 6-3

Dagens alternativ a) og b) i første ledd, dekkes egentlig av alternativ c) hvis vi fjerner ”for øvrig” i alternativ c). Formuleringen vil da bli: *”Statens vegvesen regionvegkontor skal tilbakekalle godkjenningen som trafikklærer når trafikklæreren ikke lenger fyller vilkårene for å være godkjent trafikklærer.”*

Hvis vi foretar en slik endring, blir det også samsvar mellom formuleringen i § 6-3 og tilsvarende formuleringer i §§ 5-12 og 6-15. Vi er imidlertid i tvil om dette vil være upraktisk for tilsynet ute, siden dagens formulering er innarbeidet. Vi ber om kommentarer til dette.

Dagens femte ledd om at politiets uttalelse kan innhentes, foreslås fjernet. Statens vegvesens regionvegkontor vil alltid ha rett til å innhente en slik uttalelse der det er saklig relevant og vil i tillegg ved behov ha plikt til å gjøre det ihht forvaltningslovens regler om saksforberedelse før vedtak. Men det er ikke behov for å innhente slik uttalelse i en hver sak.

For øvrig vises til det som er sagt for alle tre bestemmelsene ovenfor.

Til § 6-4

I bestemmelsens andre ledd er det foreslått presisert at også lærere i det offentlige skoleverk som skal undervise på trafikalt grunnkurs må inneha førerrett i klasse B.

Etter § 6-1 første ledd er det et vilkår at undervisningspersonell må ha førerrett i den klassen det skal gis undervisning i. Trafikalt grunnkurs gjelder for så vidt for alle klasser slik at man kunne sagt at § 6-1 får anvendelse for undervisningspersonell på trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk. Tolker man bestemmelsen strengt etter ordlyden ville det imidlertid innebære at vedkommende lærer må ha førerrett i samtlige klasser for å kunne undervise på

trafikkalt grunnkurs. Dette blir et for strengt krav. Statens vegvesen Vegdirektoratet er likevel av den oppfatning at vedkommende som skal undervise i trafikkalt grunnkurs i det offentlige skoleverk, i hvert fall som et minstekrav må ha førerrett i klasse B. Vi mener at det er en nødvendig forutsetning for å kunne gi den opplæringen som foreskrives i læreplan og forskrift. Det er i dag et opptakskrav for å komme inn på spesialutdanningen på HINT at vedkommende innehar førerrett i klasse B, så presiseringen vil ikke innebære noen realitetsendring for de det gjelder.

Til § 6-5

Det foreslås presisert at tilsvarende utdanning må være godkjent av Statens vegvesen Vegdirektoratet. Dette er samme prinsipp som gjelder for klassene M 146, S og obligatorisk opplæring i tunge klasser.

Til § 6-6

Endringene i § 6-6 første ledd er primært av lovteknisk art. Det er mange som misforstår bestemmelsen slik den står i dagens forskrift og tror at kravet om spesialutdanning gjelder også for de med trafikkklærerutdanning. Kravet om spesialutdanning gjelder kun for undervisningspersonell som ikke har trafikkklærerutdanning. Statens vegvesen Vegdirektoratet foreslår derfor en endret formulering som forhåpentligvis gjør dette tydeligere.

Til § 6-8

Selv om det er på det rene at trafikkopplæringsforskriften § 6-8 jf § 6-2 innebærer at undervisningspersonell på tunge kjøretøy skal ha både grunnutdanning som trafikkklærer og utdanning for opplæring på tunge kjøretøy har det ført til misforståelser at kravet om grunnutdanning ikke er uttrykkelig nevnt i § 6-8. Siden kravet om grunnutdanning ble tatt inn i de nye bestemmelsene om undervisningspersonell i klassene A, A1, M 146 og S ved revisjonen i 2005, mens bestemmelsen om undervisningspersonell i tunge klasser ble videreført fra tidligere forskrift ble denne uklarheten mer fremtredende. For å unngå eventuelle misforståelser foreslår Statens vegvesen Vegdirektoratet derfor at kravet om grunnutdanning tas med uttrykkelig også i § 6-8. Dette innebærer ikke realitetsendringer.

I tillegg foreslås det presisert at tilsvarende utdanning må være godkjent av Statens vegvesen Vegdirektoratet, jf § 6-5.

Til § 6-13

Reglene om godkjenning av faglig leder kvalifikasjoner fra annen EØS-stat er forslått flyttet til ny § 6-16, se kommentarene til denne og ovenfor til § 6-2.

Til § 6-14

Dagens forskrift angir ikke konkret hvor mange trafikkklærere eller trafikkskoler en faglig leder kan være ansvarlig for. Antallet må vurderes ifht til faglig leders plikter, herunder hvor mange oppgaver faglig leder for øvrig har. Dette har medført at enkelte faglige ledere har påtatt seg faglig lederansvar for mange flere skoler/lærere enn vedkommende følger opp.

Vi har vurdert om vi burde forslå et tak på antall skoler og/eller lærere, men vi har kommet til at en slik tallmessig begrensning uansett vil få uheldige konsekvenser. I denne forbindelsen har vi også vurdert forholdet til yrkessjåførforskriften der man ikke kan være undervisningsansvarlig for mer enn ett lærested. Det er imidlertid vesentlige forskjeller på rollen til en undervisningsansvarlig og til en faglig leder. Etter yrkessjåførforskriften skal lærerne ikke godkjennes. I tillegg vil etterutdanningen, som blir den store mengden,

sannsynligvis for en stor del foregå bedriftsinternt. Vi finner det derfor fullt forsvarlig å ha forskjellige løsninger. Vi ønsker i stedet å stille strengere krav knyttet til faglig leders plikter.

Målet er at alle faglige ledere skal innse sitt ansvar og ikke påta seg ansvaret for flere trafikkklærere/-skoler enn han/hun faktisk følger opp. I tillegg er målet at vi skal ha krav som kan kontrolleres under tilsyn. Vi foreslår derfor at pliktene og oppfyllelsen av disse skal dokumenteres. Denne dokumentasjonen vil kunne være en naturlig del av dokumentasjonen knyttet til et kvalitetsstyringssystem, på samme måte som undervisningsplaner.

I bokstav c) har vi satt inn en presisering av faglig leders plikter når det gjelder veiledning og kontroll; faglig leder skal veilede alle lærerne som faglig leder er ansvarlig for, i alle trinn og kurs som den enkelte lærer gir undervisning i. Dette er ikke nye krav, kun en presisering av det som allerede menes med dagens bestemmelse. For å sikre at disse pliktene oppfylles, foreslår vi, i andre ledd, et krav om at faglig leder skal utarbeide en årlig plan som viser hvordan disse pliktene skal oppfylles. I tillegg skal gjennomføringen av veiledningen og kontrollen dokumenteres.

Vår hensikt er at dette ikke skal bli en masse ekstra "papirarbeid", men at det skal være et enkelt verktøy til nytte både for trafikkskolen og vårt tilsyn. Det viktigste er at det er et produkt spesielt utarbeidet av den enkelte faglige leder. Det skal vise at den faglige lederen har oversikt over det som skjer på trafikkskolen(e).

En slik plan kan for eksempel bestå av en kombinert årsplan/logg som viser dato og tidsrom for når faglig leder skal veilede hver enkelt navngitt lærer, hva det skal veiledes i, når kontroll skal skje, hva det skal kontrolleres i og der faglig leder og lærer sammen "kvitterer ut" at slik veiledning/kontroll faktisk er gjennomført. I tillegg må det redegjøres for hvordan veiledning og kontroll skal gjennomføres. Dette kan gjøres innledningsvis og kan gjøres mer generelt sett ifht lærere med forskjellige kompetanse. Det er en forutsetning at den faglige lederen er sammen med læreren under veiledning og kontroll. Internett eller videooverføring er ikke tilstrekkelig. Videooverføring vil dessuten normalt påvirke undervisningen, herunder elevenes deltakelse.

Det er den faglige lederen som selv skal gjennomføre veiledningen og kontrollen. Det er ikke tilstrekkelig å sende lærerne på kurs, selv om det kan være et bra supplement. Den faglige lederen kan heller ikke sette oppgavene bort til andre spesielt egnede ansatte på trafikkskolen eller en innleid konsulent, selv om dette også kan være et bra supplement.

Hvor stort omfang veiledningen og kontrollen skal ha vil være avhengig av trafikkklærernes kompetanse og resultatet av tidligere oppfølginger. At lærerne har arbeidet som trafikkklærer i lang tid reduserer ikke i seg selv behovet for veiledning og kontroll. Kanskje kan det tvert i mot være behov for særlig veiledning i nye prinsipper for slike ansatte.

I tredje ledd foreslås en presisering av at faglig leder ikke trenger inneha spesialkompetansen på obligatoriske tungbilkurs for at trafikkskolen skal kunne tilby tunge klasser. Dette følger også av dagens regelverk, men kommer med denne endringen enda tydeligere frem.

I tillegg er det foreslått et nytt fjerde ledd som innebærer at faglig leder kan delegere noe av det faglige ansvaret til en annen trafikkklærer ved skolen. Behovet for en slik regel har spesielt blitt aktualisert etter at man innførte krav til spesialutdanning for å kunne inneha (beholde) undervisningskompetanse i klasse A, jf § 6-5. Der faglig leder av ulike årsaker ikke oppfyller kravet til spesialutdanning har man konstruksjoner hvor driften av trafikkskolen har blitt delt i to juridiske enheter for å tilfredsstille forskriftens krav. Dette er ikke en ønskelig utvikling fra

Statens vegvesen sin side, og vi har forstått det slik at bransjen også ønsker en mer fleksibel løsning.

Det stilles krav om at den faglige ansvarlige må oppfylle visse vilkår for å kunne delegeres ansvaret. Når det gjelder kravet til å inneha faglig lederkompetanse er dette satt for å sikre en tilstrekkelig faglig kvalitet på den opplæringen som gjennomføres, og ikke minst oppfølgingen av opplæringen. Når vedkommende overtar det faglige ansvaret for klassen, vil dette i mange tilfeller innebære at han/hun også får et ansvar for å følge opp andre trafikklærere som skal undervise i klassen. For å være tilstrekkelig i stand til å utføre en slik oppgave mener vi at vedkommende bør inneha faglig lederkompetanse. Vi ber imidlertid spesielt om høringsinstansenes synspunkter på hvorvidt dette innebærer store utfordringer. Kravet til 3 års undervisningspraksis i klassen mener vi er nødvendig, da det må være en forutsetning at vedkommende har en viss realkompetanse innenfor opplæring for klassen for å kunne ta det faglige ansvaret.

Det er videre presisert at faglig leder ved trafikkskolen alltid vil bære hovedansvaret for trafikkskolens virksomhet. Dette er nødvendig både av hensyn til at Statens vegvesen trenger et fast kontaktpunkt og antas også å være hensiktsmessig for trafikkskolens drift. Faglig leder vil således ha et stort ansvar i delegeringsfasen og etterpå. I siste punktum er det videre presisert at det ikke er en forutsetning at faglig leder ikke innehar undervisningskompetanse i den klassen det delegeres i. Det er manglende undervisningskompetanse som er bakgrunnen for at regelen forslås, men det vil likevel oppfattes som urimelig dersom faglig leder skulle være avskåret til å delegerer det faglige ansvaret dersom det foreligger andre gode grunner til det.

Til § 6-15

§ 6-15 inneholder i dag en opprømsing av brudd på regelverket og angir at godkjenningen kan tilbakekalles "blant annet" når disse bruddene foreligger. Det er således ikke en utømmende opprømsing. Det er egentlig ikke behov for en slik opprømsing, siden tilbakekalling uansett forutsetter brudd på godkjenningsforutsetningene (§ 6-13) eller faglig leders plikter (§ 6-14).

I likhet med det som foreslås for trafikkskole/kursarrangør og for trafikklærer, regulerer vi i høringsforslaget "skal tilbakekalle" tilfellene i nytt første ledd som omhandler de tilfellene der grunnlaget for godkjenningen er borte, jf § 6-13.

"Kan tilbakekalle" reguleres i tredje ledd og er bygget helt om, så bestemmelsen blir i samsvar med det som foreslås for trafikkskole/kursarrangør og for trafikklærer. Reaksjonen knyttes opp til faglig leders plikter i § 6-14, dvs at godkjenningen kan tilbakekalles der faglig leder ikke oppfyller sine plikter.

Punktet i § 6-15, første ledd f) om legeattest foreslås tatt inn i § 6-14 som ny bokstav m), siden bestemmelsen i realiteten etablerer en plikt for faglig leder. Formuleringen er endret noe ved at det er tatt inn "ved behov". Med dette menes at faglig leder ikke til enhver tid trenger ha tilgang til legeattest for trafikklærerne og seg selv, men må skaffe det når det er grunn til å anta at en av dem ikke lenger tilfredsstiller helsekravene.

Siste ledd er justert noe fordi det nå må vise til tredje ledd.

Til § 6-16

Som nevnt overfor forslås bestemmelsene om godkjenning av kvalifikasjoner fra annen EØS-stat samlet i en felles bestemmelse for trafikklærere og faglig leder. Dette er gjort for å unngå dobbeltbehandling. Plassering av bestemmelsen er ikke helt optimal, men for å unngå for store rokkeringer i kapittel 6 foreslås bestemmelsen inntatt som ny § 6-16. Videre er omfanget av bestemmelsen utvidet, da dagens tekst strengt tatt er noe knapp i forhold til de krav som stilles for implementering av direktiver.

Første ledd er i stor grad en videreføring av dagens forskrift, bortsett fra at henvisningen er endret. Dette skyldes at direktiv 92/51/eøf er opphevet og erstattet av direktiv 2005/36/EF om anerkjennelse av profesjonelle kvalifikasjoner med virkning fra 20. oktober 2007. Direktiv 2005/36/EF er for vårt fagfelts vedkommende stort sett en videreføring av det tidligere direktivet.

I andre til fjerde ledd omtales adgangen til å stille prøveperiode eller egnethetsprøve, og det nærmere innholdet i denne. Her er vi i stor grad styrt av direktivets formuleringer. Direktivet innebærer at søker i utgangspunktet skal ha adgang til å velge mellom prøveperiode og egnethetsprøve. Dersom dette valget innskrenkes for søker skal medlemsstaten forelegge saken for EU-kommisjonen for å få tilslutning til en eventuell begrensning. Norge har så langt ikke bedt om at valgfriheten skal begrenses.

Instituttet med prøveperiode passer imidlertid ikke like godt når det gjelder faglig leder som når det gjelder trafikklærere som skal oppnå godkjenning i Norge. Dette er fordi faglig leder har en mer selvstendig rolle enn en trafikklærer. Siden det kun er en faglig leder ved hver trafikkskole vil det således ikke være like stort rom for å kunne utøve yrket som faglig leder fullt ut i prøveperioden. Vi har foreløpig hatt et svært begrenset omfang av saker hvor personer har oppnådd faglig leder kompetanse i utlandet. Dette er derfor noe som vil måtte evalueres på sikt. I denne omgang fremmes det derfor ikke forslag om å begrense retten til å velge mellom prøveperiode og egnethetsprøve, men dersom høringsinstansene har synspunkter på temaet er det anledning til å komme med det i denne sammenhengen.

I dagens forskrift er det uttrykkelig sagt at det er Statens vegvesen Vegdirektoratet som skal behandle søknader om godkjenning av trafikklærerutdanning fra EØS, jf § 6-2. Det skyldes trolig en inkurie at tilsvarende bestemmelse ikke er inntatt i § 6-13. I § 6-13 andre ledd sies det i dag ingenting om hvem som skal behandle søknader om godkjenning av faglig leder kvalifikasjoner fra utlandet. De senere årene har både Statens vegvesen Vegdirektoratet og i hvert fall noen av Statens vegvesens regionvegkontor opparbeidet en betydelig erfaring med håndtering av slike saker. Vi mener derfor at tiden er inne til å foreslå at slike enkeltsaker delegeres til Statens vegvesens regionvegkontor. Statens vegvesen Vegdirektoratet vil fortsatt ha ansvaret for veiledninger knyttet til saksfeltet. Vi ber spesielt om at Statens vegvesens regioner uttaler seg til dette.

Til § 7-4

Det foreslås inntatt et nytt første ledd som tydeliggjør at obligatorisk opplæring kun kan gis av opplæringsinstitusjon nevnt i § 4-1. Se for øvrig kommentarene til § 4-1.

Til 7-5

Det legges opp til at man også i klasse M 147 skal kunne gjennomføre veiledningssamtale som en del av den øvrige obligatoriske opplæringen, og ikke som en separat veiledningstime slik man for eksempel har i klasse B. Referansen til M klassen er således gjort generell slik at den omfatter både klasse M 146 og klasse M 147.

Til § 7-6

Det har vist seg å være et behov for å sette tydeligere frister for innmelding av obligatorisk opplæring i TSK-registeret. Blant annet har vi eksempler på at opplæringsinstitusjoner holder tilbake innmelding dersom det oppstår en eller annen form for konflikt med eleven. Det kan sikkert være flere grunner til at konflikt oppstår og vi ønsker ikke å ta stilling til hvem som er ansvarlig for slikt. Men vi mener likevel at dette må løses ved andre midler enn å holde tilbake innmelding av opplæring, da dette kan få svært uheldige konsekvenser for elevens opplæringsløp. I tillegg er innmeldingen svært viktig i forbindelse med Statens vegvesens tilsyn og som verktøy i forbindelse med kvalitetssikring av føreropplæringen for øvrig. Vi foreslår derfor å sette en frist om at opplæring i et trinn må være innmeldt senest 2 uker etter at den er gjennomført. Dette samsvarer med krav som er satt i yrkessjåførforskriften. Dagens ordning med at opplæring må være innmeldt før neste trinn kan påbegynnes, videreføres.

Videre foreslås det et krav om at gjennomført opplæring i trinn 4 må være innmeldt senest 3 virkedager før praktisk prøve kan avlegges. For det første vil man ved et slikt krav minimere risikoen for at kandidaten møter opp til førerprøven uten at den nødvendige opplæringen er meldt inn. For det andre vil det kunne gjøre trafikkstasjonene i stand til å skaffe seg gode rutiner for å sjekke ut at vilkårene for å avlegge førerprøven er oppfylt i god tid før prøven slik at denne kontrollen kan gjennomføres av andre enn den sensoren som skal ha ansvar for førerprøven. Slike rutiner er ønskelig for å sikre at sensor har den nødvendige objektiviteten, og harmonerer med Statens vegvesens interne retningslinjer for gjennomføring av førerprøven.

Vi ber spesielt om at høringsinstansene vurderer dette forslaget. Det kan få konsekvenser for eleven dersom trafikkskolen ikke overholder sin plikt etter denne bestemmelsen, både i form av at vedkommende ikke får avlagt førerprøven til planlagt tid og at vedkommende må betale gebyr. Statens vegvesen vil jobbe for å minimere risikoen for uheldige konsekvenser ved å se på muligheten for varsling til kandidaten, både om oppmelding til førerprøven og eventuelt manglende innmelding, for eksempel via SMS-varsling. Dessuten vil brudd fra trafikkskolene kunne medføre sanksjonere på bakgrunn av tilsyn. Det vil for eksempel være naturlig at trafikkstasjonen melder fra om brudd til tilsynsenheten som følger dette opp.

Det kunne i denne høringen vært interessant å fremme forslag om at praktisk førerprøve ikke kan bestilles før all opplæring er innmeldt. For det første antas det at dette ville ha en positiv effekt trafikksikkerhetsmessig fordi man da antar at man ville få opplæringsløp som er mer i tråd med intensjonen i føreropplæringen. For det andre er det grunn til å tro at det ville ha en positiv virkning i form av reduserte ventetider på førerprøven, i forhold til i dag. Problemstillingene knyttet til dette er imidlertid komplekse og de må utredes nærmere enn hva det har vært mulig å få til i forbindelse med denne høringen. Skulle høringsinstansene ha synspunkter er det likevel anledning til å komme med disse nå, slik at vi kan ta med videre i et eventuelt arbeid.

I siste ledd foreslås ordet "veiledningssamtale" tatt bort. Veiledningssamtalen vil gå inn som en del av kurset og meldes da inn i forbindelse med kurset.

Til § 8-1

Se kommentarene til § 2-1 knyttet til trafikalt grunnkurs for så vidt gjelder en utvidelse av gruppen over hvem som er fritatt fra trafikalt grunnkurs. I og med at det gis flere unntak foreslås dagens § 8-1 delt opp i to bestemmelser for å gi bedre oversikt. Det som i dag står i

andre ledd i § 8-1 foreslås tatt inn i ny § 8-2, sammen med de nye unntak som måtte være innført. Dagens §§ 8-2 og 8-3 foreslås således forskjøvet til §§ 8-3 og 8-4.

I tredje ledd foreslås det å ta inn et tillegg om at det er adgang til å ta med inntil 2 elever ekstra på deler av kurset dersom disse har hatt forfall til deler av sitt opprinnelige kurs. Vegdirektoratet har fått enkelte henvendelser vedrørende slike tilfeller og vi kan ikke se noe i veien for at dette aksepteres i begrenset omfang. Det sier seg selv at det kan oppstå sykdom eller lignende som gjør at eleven er forhindret fra å delta på deler av kurset. For å lette gjennomføringen både for eleven og for trafikkskolen er det rimelig at vedkommende kan ta delen igjen på et senere kurs, selv om dette er fulltignet.

Vi finner det riktig å sette grensen på inntil 2 elever for å unngå at det blir for mange elever til stede på kurset og å unngå at systemet blir misbrukt.

I femte ledd fjerde punktum foreslås det presisert at elevene skal være passasjerer i bilen. Dette kravet stod tidligere i forskriften, men ved forskriftsendring i 2006 falt dette beklageligvis ut. Det har imidlertid hele tiden vært intensjonen at mørkekjøringen skal være en demonstrasjon og at eleven ikke skal kjøre selv. I og med at trafikalt grunnkurs er en forutsetning for å kunne øvingskjøre, følger det også forutsetningsvis av gjeldende forskrift at eleven ikke skal kunne kjøre selv.

Det har fra enkelte hold vært ytre ønske om at man skal gå tilbake til ”gammel” mørkekjøring hvor eleven selv kjører og opplæringen gjennomføres på et senere trinn i opplæringen. Statens vegvesen Vegdirektoratet ønsker imidlertid ikke å endre på dette nå. Vi mener at det er fornuftig at dagens føreropplæring får virke en periode før det gjøres endringer i denne. De samme hensyn kjør seg gjeldende for så vidt gjelder innspill om at man bør tillate 3 elever under mørkekjøringsdemonstrasjon – heller ikke på dette er det aktuelt å gjøre endringer på det nåværende tidspunktet.

Til § 8-2

Unntakene som omfattes av denne bestemmelsen er i stor grad sammenfallende med unntakene etter § 2-1. Vi finner derfor ikke grunn til å gå inn på begrunnelsen for hvorfor de enkelte gruppene er gitt fritak en gang til, men viser til kommentarene til § 2-1.

Statens vegvesen Vegdirektoratet har fått innspill på at det er enkelte grupper som bør vurderes å få fritak fra førstehjelpsdelen av trafikalt grunnkurs. Grupper som har vært nevnt er leger, sykepleiere, Røde Kors instruktører, ambulanspersonell og lignende. Førstehjelpsdelen av trafikalt grunnkurs er spesielt innrettet mot trafikk og er således ikke gitt at man har vært borti alle de tema som omhandles i kurset selv om man har gode førstehjelpskunnskaper generelt. Det er dessuten vanskelig å stille opp objektive kriterier som vil dekke de som har tilstrekkelige kunnskaper og ferdigheter. Vi tror dessuten at dette kun vil være en begrenset gruppe, slik at man i helt spesielle tilfeller heller kan benytte seg av dispensasjonsadgangen. Det fremmes således ikke forslag om unntak i denne høringen. Vi ber imidlertid om tilbakemeldinger dersom høringsinstansene har synspunkter på dette.

Til § 10-6

Bestemmelsen er en kodifisering i forskriften av generelt unntak som ble fattet av Vegdirektoratet 12. oktober 2006. Nedenfor er begrunnelsen for dette generelle unntaket gjengitt.

Slik trafikkopplæringsforskriften er formulert i dag finnes det ingen regel om fradrag i opplæringen med overgang fra A1 til M 146. Etter forskriften vil derfor utgangspunktet være at man må gjennomføre all obligatorisk opplæring i klasse M 146, selv om man har gjennomført all obligatorisk opplæring i klasse A1. Statens vegvesen Vegdirektoratet ser at dette kan virke urimelig, tatt i betraktning at det finnes en del fellestrekk for alle tohjulinger. I tillegg får man førerrett også for tohjuls moped når man erverver førerrett for motorsykkkel, jf førerkortforskriften §§ 3-2 til 3-4. Det ville ikke være naturlig å gi automatisk førerrett for tohjuls moped på bakgrunn av førerrett i klasse A1 dersom klassene hadde vært totalt forskjellige.

Statens vegvesen Vegdirektoratet finner det likevel hensiktsmessig at man må gjennomføre noe av den obligatoriske opplæringen på M 146. I tillegg til at mopeden skiller seg fysisk en del fra motorsykkelen, er det flere timer praktisk obligatorisk opplæring i klasse M 146 enn i A1, og førerprøven i klasse M 146 består av kun en teoretisk prøve. Førerretten på motorsykkkel erverves på bakgrunn av både teoretisk og praktisk prøve.

Noen av tilfellene hvor elevene ønsker å bruke opplæringen i klasse A1 som erstatning for praktisk opplæring klasse M 146, kommer etter stryk på praktisk eller teoretisk prøve klasse A1. Stryk på praktisk prøve vil være begrunnet i at eleven ikke har nådd de målene som læreplanen har satt for klassen. Det er uheldig om eleven da skal få godkjenning for å kunne kjøre moped etter bestått teoriprøve.

På samme måte ønsker enkelte elever som ikke kan få avlagt praktisk prøve i klasse A1 før sesongen er over (eks fyller alderskravet på vinteren) å gå over til klasse M 146 der det kan avlegges førerprøve hele året. En eventuell godskrivning av opplæring fra klasse A1 må ta hensyn til hvordan førerprøven er lagt opp og hvilken del av mopedopplæringen som ikke er direkte overførbare.

Til § 11-3

Det har i ettertid vist seg at temaet rus har kommet noe dårlig til uttrykk i opplæringsmålene i forskriftene. Det foreslås derfor å ta inn et tillegg i § 11-3 tredje ledd nr 3 som tydeliggjør dette. Læreplanen omhandler dette i trinn 2.

Til § 11-4

Forbikjøringsøvelser er beskrevet i læreplanen for klasse B, men det har ikke vært formulert et uttrykkelig krav i trafikkopplæringsforskriften. Intensjonen har imidlertid vært at alle elever selv skal delta i forbikjøringsøvelser. For å unngå enhver tvil om dette foreslås derfor dette presisert også i forskriften.

Til § 11-6

Intensjonen har hele tiden vært at sikkerhetskurs på bane skal gjennomføres i sin helhet på banen. Læreplanen legger også opp til dette uten at det har kommet tydelig til uttrykk i forskriften. For å ivareta at sikkerhetskurs på bane fremstår som en helhet med et innhold som ses i sammenheng, mener vi det er viktig at kurset også gjennomføres i sin helhet på banen. Hvis ikke risikerer man at sammenhengen i kurset går tapt. Den foreslåtte endringen i forskriften presiserer dette.

I tillegg er det foreslått presisert at det skal være en trafikkklærer til hver bil som er på banen. Dette innebærer at dersom trafikkklærer ikke er tilstede i bilen, jf § 2-3, kan han/hun uansett

ikke ha ansvar for mer enn en bil om gangen. Vi mener dette er et nødvendig krav for at læreren skal ha den nødvendige instruksjonsmulighet som beskrevet i § 2-3 og for at undervisningsopplegget for øvrig skal være i tråd med forskriften.

Det er i tillegg foreslått å ta inn en antallsbegrensning på 16 elever for den øvrige undervisningen. Dette er tilsvarende krav som vi har i dag når det gjelder sikkerhetskurs på veg.

Til § 11-8

For sikkerhetskurs på veg gjelder noe av den samme begrunnelsen som nevnt ovenfor. Dersom undervisningen stykkes for mye opp risikerer man å miste sammenhengen i kurset. Det har således vært intensjonen at hver del av opplæringen i sikkerhetskurs på veg i klasse B skal gjennomføres samlet. Statens vegvesen Vegdirektoratet legger frem forslag om å fastslå dette uttrykkelig i § 11-8.

Videre foreslås det presisert uttrykkelig at alle lærerne skal være tilstede under hele kurset, også på delene i § 11-9 andre ledd nr. 1 og nr. 4. Vi har høstet erfaring med at det ikke alltid praktiseres slik og for at kurset for både lærer og elev skal bli oppfattet som en helhet er det nødvendig å presisere dette i forskriften.

Til kapittel 13

Ved endringene som trådte i kraft fra 1. januar 2005 ble det ikke gjort noen endringer i opplæringskrav i klasse M 147. Dette skyldtes blant annet at det var usikkerhet knyttet til opplæringstilbud i klassen.

Forslaget til forskriftstekst i høringen vil senere bli fulgt opp av læreplan til klasse M 147. Denne vil da tjene som veiledning til forskriftsbestemmelsene for så vidt gjelder mål og innhold i opplæringen. Hovedmål og trinnmål i klasse M 147 er bygd opp på samme måte som for de øvrige førerkortklassene og det kommenteres således ikke ytterligere her.

Som nevnt under kommentaren til § 4-8 har det vært en utfordring å få på plass et opplæringstilbud i klasse M 147 som er praktisk gjennomførbart. Da vi legger opp til en løsning med at trinn 4 kan gjennomføres etter at førerprøven er bestått (kun krav om teoretisk prøve i klasse M 147) har det vært en vurdering hvorvidt vedkommende skal få en midlertidig førerrett i seks måneder. I løpet av disse seks månedene må vedkommende komme tilbake for å dokumentere gjennomført opplæring i trinn 4. Dette ville i så fall blitt en parallell til midlertidig førerrett pga manglende mørkekjøring eller sikkerhetskurs på bane i tunge klasser, jf førerkortforskriften §§ 4-4 og 4-5. Et annet alternativ er at førerrett ikke gis før obligatorisk opplæring i trinn 4 er gjennomført, og at dette må gjennomføres i løpet av seks måneder. Av trafikksikkerhetsmessige grunner har vi valgt å foreslå den siste løsningen, men her ber vi spesielt om berørte høringsinstansers synspunkter. Siden det åpnes opp for at opplæringen i trinn 2 og 3 kan gjennomføres på annet kjøretøy finner vi det mest fornuftig at vedkommende faktisk må kjøre i det minste et gitt kurs før han/hun får førerrett og kan kjøre på egenhånd. Dette vil også gi en enklere løsning med hensyn til merking av kjøretøyet. Begge alternativer vil kreve noen små justeringer i de elektroniske førerkortsystemene, men dette antas ikke å by på store problemer.

Når det gjelder systematikken i kapittel 13 er det i utgangspunktet valgt samme systematikk som i kapittel 11 for klasse B. På mange måter hadde det kanskje vært mer naturlig å velge

samme systematikk som for klasse M 146, men vi synes den valgte løsningen blir mer oversiktlig.

Til § 14-3

Det viser seg at ikke alle elever klarer å skifte variatorrem. Det kan være for fysisk tungt for dem. Vi mener det er for strengt at disse ikke skal kunne få førerrett i klasse S. Det er imidlertid viktig at de øver på å skifte slik rem, slik at de innser hvor vanskelig det er. Slik erfaring vil forhåpentligvis medføre at de viser varsomhet med å dra ut på lengre turer alene, eller at de velger en skuter som de klarer å skifte rem på.

Til § 14-4

I forskriften står i dag "tilhengerslede" eller "henger". Dette er lite heldige formuleringer. Vi ønsker derfor å bytte den ut med "slede", noe som også vil være i samsvar med forskrift om kjøring med motorvogn i terrenget og på veg ikke åpen for alminnelig ferdsel.

Til 14-5

Samme begrunnelse som i § 14-4.

Til § 16-1

Det har ikke vært uttrykt noen antallsbegrensning når det gjelder grunnkurs tunge kjøretøy. Dette skyldes en forglemmelse og det fremmes derfor forslag om at maks antall elever kan være 16. Dette er likt antall som på trafikalt grunnkurs.

Til §§ 25-1, 27-1, 27-2 og 28-1

Det har oppstått spørsmål om hvorvidt personer som pr i dag ikke innehar førerrett i tung klasse, men som tidligere har hatt dette, er fritatt for kursene i de aktuelle bestemmelsene. Etter ordlyden i dagens forskrift er det kun de som innehar førerrett p.t. som er fritatt fra kurset. På den ene siden kan man si at gjennom å ha hatt førerrett på et tidligere tidspunkt har vedkommende en trening i å føre det aktuelle kjøretøyet. Noe som tilsier at vedkommende ikke skal behøve å gjennomføre kurset på nytt. På den andre siden kan det være lenge siden vedkommende har hatt førerrett i den aktuelle klassen, og det kunne således vært behov for en oppfriskning av kunnskaper og kompetanse. Dessuten er det jo en kjensgjerning at vedkommende sannsynligvis ikke har gjennomført opplæring med et slikt innhold som dagens opplæring legger opp til. Da ny føreropplæring ble innført i 2005 ble det for de tunge klassene imidlertid gitt uttrykk for en intensjon om at dersom man tidligere hadde hatt kompetanse i tunge klasser skulle det ikke være behov for å ta opplæring. På denne bakgrunnen fremmes det derfor et forslag som er i tråd med intensjonen slik at alle som har eller har hatt førerrett i en tung klasse som nærmere definert i de ulike bestemmelsene er fritatt fra ytterligere opplæring i gitte tunge klasser. Det tas imidlertid et forbehold for at man må ha eller ha hatt førerretten som egen førerkortklasse på førerkortet, dvs at det ikke er tilstrekkelig å ha hatt førerrett i klasse C1kun på bakgrunn av stempel i førerkortet, slik det heller ikke er tilstrekkelig å ha hatt førerrett i klasse T på bakgrunn av førerrett i klasse B for å få fritak for lastsikringskurs i klasse BE, T, DE eller D1E.

I tillegg foreslås det et tillegg i § 28-1 første ledd første punktum og § 28-1 andre ledd første punktum som presiserer at hver elev skal ha 6 timer praktisk øving på banen. Forskriften regulerer i dag ikke hvor mange timer som skal brukes på de forskjellige delene av sikkerhetskurset på bane for tunge klasser. Vi mener det er hensiktsmessig å angi hvor mye som skal være praktisk kjøring, på samme måte som i tilsvarende kurs i klasse B. Dette vil også være nyttig i tilsynssammenheng.

I § 28-1 tredje ledd forslås det en endring slik at antall lærere avhenger av hvor mange elever som er til stede på kurset. Inntil 6 elever – 1 lærer, mellom 7 og 12 elever – 2 lærere og over 12 elever – 3 lærere. Minst en av lærerne må oppfylle kravet til spesialutdanning, jf § 6-12 andre ledd. Begrunnelsen for endringen er at man ønsker å åpne for mer fleksibilitet der det er vanskelig å fylle kursene opp med 16/18 elever. Dessuten tyder det på at det ved kurs med over 12 elever kan være behov for flere lærere enn i dag for å sikre en tilstrekkelig oppfølging og tilbakemelding som eleven kan og bør forvente.

Til 28-2

Endringen i andre ledd nr. 3 blir gjort for at strukturen i dette nummeret skal framstå som ryddigere.

Til 28-3

I gjeldene forskrift går det ikke klart fram at eleven selv skal kjøre forskjellige kjøretøy som er ulikt utstyrt og lastet. Ved å ta med en tilsvarende formulering som foreslått i utkastet til ny § 28-2 andre ledd, nr. 3, ny bokstav g) i § 28-3 andre ledd nr. 2 ny bokstav k) blir dette presisert og lettere å følge opp.

Til § 29-1

Fjerde ledd

Det foreslås inntatt et nytt fjerde ledd i bestemmelsen som omhandler karantenetid ved juks på førerprøven. I dag er det kun karantenetid ved ikke bestått førerprøve som reguleres av forskriften. Det er imidlertid et behov for å regulere også karantenetid når det gjelder juks, som dessverre er et økende problem ved førerprøven.

Den foreslåtte karantenetiden er satt til seks måneder, alternativt inntil to år dersom forholdet er av alvorlig karakter. Vi finner det viktig å markere at det er vesensforskjell mellom det å ikke bestå en prøve og det å jukse på en prøve, slik at karantenetiden bør settes en del lengre enn to/fire uker som er karantenetiden ved henholdsvis teoretisk og praktisk prøve. Vi finner videre ikke grunn til å differensiere mellom teoretisk og praktisk prøve for så vidt gjelder juks. Uansett vil det i all hovedsak dreie seg om teoretiske prøver.

Det vil være en øvre grense for hvor lang karantenetid som kan fastsettes før dette grenser over mot å få karakter av en straffereaksjon og ikke som en administrativ reaksjon. Vi utelukker ikke at vegtrafikkloven må endres hvis karantenetiden skal overskride 6 måneder. Det foreslåtte tillegget i § 29-5 siste ledd vil slik vi ser det innebære at juks/forsøk på juks kan straffes i medhold av vegtrafikklovens alminnelige straffebestemmelse i § 31, se nærmere om dette nedenfor. Eventuelle straffereaksjoner vil imidlertid komme som en følge av en forfølgning i rettsapparatet. Karantenebestemmelsen som foreslås i § 29-1 fjerde ledd er skissert som en administrativ sanksjon på linje med for eksempel tilbakekalling av trafikklærergodkjenning. Statens vegvesen Vegdirektoratet legger til grunn at det må være adgang i medhold av dagens vegtrafikklov å øke karantenetiden i forhold til dagens karantene på 2/4 uker for tilfeller av juks. Hvor langt utover det man eventuelt kan strekke en slik administrativ karantenetid innenfor dagens lovverk er imidlertid et vanskelig spørsmål. Dersom høringsinstansene har synspunkter på dette, ber vi om at det kommer til uttrykk i høringssvaret. Forvaltningsrettens forholdsmessighetsprinsipp vil være et høyst relevant moment i denne vurderingen. Vi ønsker ikke å innføre en regel som oppfattes som så vidt uforholdsmessig at den i realiteten blir en sovende bestemmelse.

Vi har valgt å høre et forslag med 6/12 måneders karantenetid for å skissere den øvre grensen for hva vi finner at kan være aktuelt innenfor dagens lovverk. Vi må imidlertid vurdere dette basert på høringsuttalelsene og en videre dialog med Samferdselsdepartementet vedrørende hjemmelsspørsmålet.

Det sier seg selv at det stilles strenge krav til bevis før man kan gi karantenetid for juks. Der man har bevis for at en kandidat har jukset ved førerprøven, vil dette måtte følges opp gjennom skriftlig vedtak om karantenetid. Dette vedtaket skal selvfølgelig tilfredsstillende forvaltningslovens krav til enkeltvedtak. I mange tilfeller, i hvert fall de som karakteriseres som alvorlige, vil det også være aktuelt å ta kontakt med politiet for å anmelde forholdet.

Når det gjelder vilkåret om ”alvorlig karakter” i leddets andre punktum vil dette selvfølgelig måtte vurderes konkret fra sak til sak. Vi mener imidlertid at der forholdet har karakter av å være organisert, for eksempel ved at flere personer medvirker til juks og/eller det benyttes avanserte form for teknologiske hjelpemidler for å kunne jukse, vil det i utgangspunktet være et forhold av alvorlig karakter. Tilsvarende vil være der vedkommende utgir seg med feil identitet.

For Statens vegvesens egne administrative rutiner antas det at en slik karantenetid vil måtte anmerkes i FØNIKSs generelle merknadsfelt. Karantenetiden vil da komme opp som merknad også i TEOSYS, slik at man ser at kandidaten ikke har adgang til å gå opp til prøven. Alternativt vil det måtte gjøres endringer i Føniks slik at man setter en sperre. Dette vil vi måtte vurderes nærmere når vi ser utfallet av høringen. Regionvegkontorene har muligens synspunkter på dette?

Femte ledd

I femte ledd er det foreslått noe mer regulering knyttet til bruken av tolk. Adgangen til å bruke tolk ved teoretisk prøve fremkommer også i § 29-5. Vi kan ikke se at det er behov for å gjøre endringer i sistnevnte bestemmelse.

Hensikten med å gi muligheten for å bruke tolk er å sikre at kandidaten får dokumentert sine reelle kunnskaper, uten at manglende språkferdigheter hindrer det. Tolk er en ubeskyttet tittel i Norge i dag. Feil bruk av tolk og dårlig tolking kan være en trussel mot individets rettssikkerhet og gjøre det vanskeligere for Statens vegvesen å oppfylle informasjonsplikten i henhold til forvaltningsloven, samt gjennomføre en kvalitativt god teoretisk prøve. Statens vegvesens regionsvegkontor vil forestå godkjenning av tolkene. Tolker registrert i Nasjonalt tolkeregister vil være det primære kriteriet som ligger til grunn for godkjenningen. Tolker som tidligere er godkjent av Statens vegvesens regionsvegkontor, vil motiveres til å registrere seg i dette registeret. Det er gjennom vegvesenet sin kvalitetssikring av tolkene blitt avslørt noen tilfeller av fusk. På bakgrunn av dette er det nødvendig å kunne trekke tilbake en godkjenning av tolken i de tilfellene dette avsløres. Ytterligere veiledning til godkjennings- og tilbakekallingsrutiner vil på sikt bli nærmere omhandlet i et eksamensreglement som Statens vegvesen arbeider med.

Merk at kriteriene for tilbakekalling blant annet er knyttet opp til at tolken enten ikke har tilstrekkelige tolkefaglige kvalifikasjoner eller at vedkommende har bidratt til juks ved førerprøven. Opptak av tolkeprøver sendes til kvalitetssjekk og dersom det gjennom dette avdekkes tolkefaglige svakheter eller juks vil dette måtte få konsekvenser for godkjenningen som tolk.

Syvende ledd

Bestemmelsen som i dag står i § 29-5 tredje ledd om at teoretisk prøve er gyldig i tre år foreslås flyttet til § 29-1 nytt syvende ledd. Samtidig foreslås det tatt inn et tillegg som innebærer at praktisk prøve er gyldig i tre år. Statens vegvesen Vegdirektoratet har faktisk fått henvendelser på dette spørsmålet og finner det rimelig at gyldigheten settes tilsvarende for praktisk prøve. Dette antas imidlertid å ha et svært begrenset omfang.

For prøver som er avlagt før en eventuell slik endring trer i kraft er det naturlig å legge til grunn at slike prøver foreldes tre år etter at forskriften har trådt i kraft.

Til § 29-2

Første ledd

I og med at det legges opp til at førerprøven i klasse M 147 (teoretisk prøve) kan avlegges før trinn 4 er gjennomført, er det nødvendig å gjøre unntak for dette i § 29-2. Med den løsningen som foreslås kan vi ikke se at det er behov for å gjøre endringer i førerkortforskriften knyttet til førerrett eller utstedelse av førerkort.

Tredje ledd

Det er i dagens forskrift ikke definert hvor lang varighet en slik synstest som beskrevet i bestemmelsen kan ha. I forskrift som gjaldt tidligere var det imidlertid sagt at synstest hadde en gyldighet på 2 år. I førerkortforskriften vedlegg 1 § 5 sjette ledd er det regulert at helseattest ikke må være eldre enn 6 måneder og at attest har en administrativ gyldighet på 3 år. Vi ser ikke noen grunn til at det skal opereres med ulike krav til helseattester, herunder synstesters gyldighet, i trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften. Vi foreslår således at synstest etter trafikkopplæringsforskriften reguleres på tilsvarende måte som beskrevet i førerkortforskriften vedlegg 1 § 5 sjette ledd.

Fjerde ledd

Bestemmelsen i § 29-2 fjerde ledd lest i sammenheng med første ledd, har vist seg å volde en del tolkningsproblemer. Bestemmelsen i første ledd er ment som en opplistning av de vilkår som må være på plass når førerprøven skal avlegges, mens fjerde ledd er en presisering av hvordan vilkåret om obligatorisk opplæring skal dokumenteres.

Statens vegvesen Vegdirektoratet mener i den forbindelse at tiden er inne for å stille krav om at all obligatorisk opplæring meldes inn via TSK-registeret (TEA). For det første antas det at så godt som alle opplæringsinstitusjoner har de elektroniske verktøy som trengs for dette. Det settes dessuten for tiden inn store ressurser fra Statens vegvesen sin side for å få et system for integrasjon mellom de mest brukte systemene ved trafikkskolene og TEA. For det andre vil det gi en bedre forutberegnlighet for eleven og for Statens vegvesen fordi man kan sjekke ut på forhånd at kandidaten faktisk oppfyller vilkåret knyttet til opplæring. Dette må ses i sammenheng med forslaget til endring i § 7-6.

Etter yrkessjåførforskriften legges det dessuten opp til en ordning med kun elektronisk innmelding. Vi ser det hensiktsmessig at man opererer med like løsninger for disse to områdene, selv om vi selvfølgelig er klar over at antallet opplæringsinstitusjoner etter trafikkopplæringsforskriften er langt større enn etter yrkessjåførforskriften. Man har dessuten flere små foretak etter trafikkopplæringsforskriften.

I og med at det foreslås å ta bort overgangsbestemmelsen i dagens § 31-2 for de som har avlagt obligatorisk opplæring etter tidligere forskrifter, kan vi ikke se behovet for at

opplæringskortet lenger skal kunne tjene som dokumentasjon for gjennomført opplæring. All obligatorisk opplæring skal så vidt vi kan se være mulig å melde inn via TEA. Opplæringskortet vil likevel fortsatt ha en selvstendig betydning som pedagogisk verktøy for den som forestår opplæringen og som dokumentasjon for tilsynet.

Vi ber imidlertid spesielt om at trafikkskolebransjen kommenterer dette forslaget.

Til § 29-5

Ordlyden i andre ledd er foreslått noe endret da det med dagens prøveform blir misvisende å si at 85 % av svaralternativene skal være riktig besvart.

Som nevnt under § 29-1 er dagens tredje ledd foreslått flyttet til § 29-1.

Vi foreslår å ta inn en presisering i fjerde ledd om at kandidaten kun kan benytte godkjente hjelpemidler til teoriprøven. Dette gjelder også i dag. Men ved å forskriftsfeste det, vil overtredelse bli et brudd på vegtrafikklovgivningen og dermed straffbar etter vegtrafikkloven § 31. Med "hjelpemidler" sikter vi til alle former for hjelp, fra lærebøker, via jukselapper og bistand gjennom elektroniske hjelpemidler, til at en annen tar teoriprøven for kandidaten. Dermed er det straffbart å fuske. Vegtrafikkloven rammer ikke forsøk, så om medhjelperen trekker seg før teoriprøven igangsettes, så er forholdet ikke straffbart. Det er imidlertid ikke noe krav om at kandidaten har hatt nytte av bistanden. Poenget er at hjelpemiddelet er benyttet. Godkjente hjelpemidler vil være kalkulator og veglister i tunge klasser og også tolk, med den vide tolkingen av "hjelpemidler" som vi har lagt opp til. Godkjenningen kan følge av retningslinjer for førerprøven eller av en vurdering i enkelttilfellet.

Til § 29-6

I dagens § 30-1 og § 30-2 er det i siste ledd tatt inn noe om klargjøring før førerprøven osv. For de øvrige klassene er dette ikke beskrevet. Det er ønskelig med tilsvarende bestemmelser for de øvrige førerkortklassene også. Da det som går på klargjøring og tilbakemelding om resultat for prøven vil være felles for alle klasser med praktisk prøve foreslås dette tatt inn under bestemmelsen om praktisk prøve i § 29-6 første ledd. Andre oppgaver som inngår i prøven uttrykkes i de respektive bestemmelsene i kap. 30. Dette skillet er gjort fordi disse oppgavene vil være noe ulike fra klasse til klasse. Dette vil også bli nærmere beskrevet i retningslinjer til førerprøven som er under revisjon.

Bestemmelsens øvrige ledd forskyves tilsvarende.

Vi har fått innspill om at sensor for sjelden benytter seg av sin rett til å avbryte førerprøven, jf at det i dag står at sensor "kan" avbryte førerprøven i tredje ledd. En løsning er å endre "kan" til "bør", fordi det muligens i sterkere grad indikerer at avbrudd er ønskelig og vil kunne gjøre det lettere for sensor å avbryte en prøve. I så fall må det også vurderes om alternativene for avbrudd bør justeres. Vi foreslår i dette punktet at "kan" endres til bør i denne sammenhengen, men ber om høringsinstansenes tilbakemeldinger.

Til § 29-8

Slik forskriften er formulert i dag skal man etter ordlyden alltid få begrensning i førerretten på den aktuelle klassen dersom man avlegger førerprøven på automatgiret kjøretøy. Det er vanskelig å finne gode trafikksikkerhetsmessige begrunnelser for at man ved utvidelse til for eksempel klasse BE skal få begrenset førerrett i klasse BE når man har ubegrenset førerrett i

klasse B. Praksis har etter hvert også utviklet seg slik at man har gitt ubegrenset førerrett i disse tilfellene.

Vi finner det uten betydning hvorvidt førerprøven er avlagt på manuelt giret kjøretøy i tilhengerklassen eller i den ordinære klassen. Det forslås derfor at det er tilstrekkelig at det er avlagt manuelt giret prøve i en av klassene. En person som har B med kode 78 vil således kunne avlegge førerprøven i klasse BE med manuelt giret kjøretøy, og gjennom dette fjernes kode 78 fra klasse B. På samme måte vil en person med B uten begrensning kunne gjennomføre førerprøven klasse BE med automatgiret kjøretøy uten å få begrensning i klasse BE.

Statens vegvesen Vegdirektoratet finner det videre hensiktsmessig å foreslå et tilsvarende prinsipp i andre klasser som er nærmere skissert i bestemmelsen, det vil si mellom D1 og D1E, mellom C1 og C1E og mellom klassene C, CE, D og DE. Det siste innebærer at det er tilstrekkelig å avlegge førerprøven på manuelt giret kjøretøy i enten klasse C eller D ved utvidelse mellom disse. Det foreslås ikke en tilsvarende overgang mellom klasse C1 og D1. Selv om de to sistnevnte klassene i utgangspunktet ikke trenger å skille så mye, viser praktisk erfaring at ved førerprøven i klasse C1 har kandidaten gjerne et kjøretøy som er i det øvre sjiktet av de tekniske kravene, mens man i klasse D1 gjerne kommer med kjøretøy i det nedre sjiktet. Dette tilsier at førerprøvene får en ulik karakter.

I tillegg forslås det at en bestått manuell førerprøve i en mer omfattende gruppe av klasser, tar bort eventuelle begrensninger som måtte finnes i underliggende grupper.

Vi presiserer at ubegrenset i andre ledd i alle sammenhenger relaterer seg til ikke-automatgiret kjøretøy, ikke andre former for begrensninger.

Til § 29-10

Det foreslås et nytt tredje ledd i bestemmelsen som innebærer at dersom kandidaten etter å ha tapt en førerrett ønsker å utvide til en høyere klasse, behøver ikke vedkommende å gjennomføre førerprøven i den opprinnelige klassen først. Det er imidlertid tatt inn et forbehold om at vedkommende må ha hatt førerretten som egen førerkortklasse i førerkortet eller ha bestått førerprøven i vedkommende klasse. Dette er for å unngå at alle som i sin tid hadde førerrett i klasse C1 i kraft av klasse B, men som unnlot å få dette påført førerkortet, skal kunne påberope seg denne bestemmelsen.

Det er selvfølgelig en forutsetning at vedkommende gjennomfører all obligatorisk opplæring som hører til den høyeste klassen.

Utløpt førerrett vurderes på tilsvarende måte.

For at det skal være tydelig at bestemmelsen også omfatter utvidelsestilfeller, endres tittelen på bestemmelsen i tråd med dette.

Til § 30-1

Det foreslås endringer i de tekniske kravene knyttet til førerprøvevogn i klasse A1 og A for så vidt gjelder nyttelast. Dette skyldes primært forhold som er skissert ovenfor til § 2-2. Da vi er kjent med at det ved å ha krav til konstruktiv hastighet på 100 km/ t for kjøretøy til førerprøven i kl A1 ekskluderer motorsykler med god tilgjengelig nyttelast, finner vi det riktig å redusere kravet til 90 km/ t. Dette er et krav som uansett vil komme i tredje

fører kortdirektiv. Det vil i tillegg komme ytterligere endrede krav til førerprøvevogn i klasse A og A1 i løpet av de nærmeste årene som følge av implementering av tredje fører kortdirektiv. Dette må imidlertid ses i en bredere sammenheng med implementering av direktivet for øvrig.

I forslaget har Statens vegvesen Vegdirektoratet valgt å operere med ulike krav til nyttelast i klasse A1 og A. Det er i forslaget stilt krav høyere nyttelast på klasse A på grunn av at behovet for tilgjengelig nyttelast er forventet å være større der. Det er tatt med i vurderingen at sensors vekt vil være mye større i forhold til motorsykkelens egenvekt på klasse A1 kontra A, og vil således også kunne påvirke motorsykkelen i større grad. Det antas også at det er et svært begrenset utvalg av klasse A1 motorsykler som ville kunne tilfredsstille det krav til nyttelast som er foreslått på klasse A.

Det foreslås en overgangsordning for kravene, som sammenfaller med implementeringsfristen i fører kortdirektiv, se § 31-3 nytt tredje ledd.

I tillegg foreslås det å fastsette tiden for førerprøven til 65 minutter, mot 55 minutter i dag. Dette er fordi man mener det er nødvendig å avsette 65 minutter for å få gjennomført en tilstrekkelig god førerprøve.

Bokstav e) foreslås opphevet fordi kravet anses som unødvendig og upraktisk i bruk.

Til § 30-2

I tredje ledd foreslås bokstav d) opphevet. Begrunnelsen for dette er at i dagens biler har et slikt lys over pedalene ikke lenger noen funksjon for sensor. Endringen medfører at det må gjøres en liten justering i ordlyden i bokstav c).

Til §§30-2 til 30-14

I alle disse bestemmelsene tas det inn et tillegg om at kontroll før kjøring, sikkerhetskontroll og kjøring i trafikk alltid skal inngå i prøven. I tillegg er det for noen av klassene tatt med at til- og frakopling av tilhenger og rygging skal inngå i prøven. Andre elementer kan også inngå førerprøven selv om det ikke står uttrykkelig i bestemmelsen, for eksempel rygging i klasse B, men dette vil ikke inngå i hver enkelt førerprøve. Endringen må ses i sammenheng med den generelle bestemmelsen i § 29-6 nytt første ledd, se begrunnelse til denne.

Videre foreslås det å forskriftsfeste lengden på førerprøven for samtlige klasser. I dagens forskrift er dette bare uttrykt for klassene A1/A og B. For det første mener vi at dette er en rettighet og plikt som således omfattes av forvaltningslovens forskriftsdefinisjon. For det andre fastsetter fører kortdirektiv krav til førerprøvens lengde, om enn overveiende kortere varighet enn hva vi går for, noe som tilsier at dette bør implementeres gjennom forskriften. Videre er det brukervennlig både for kandidatene og for Statens vegvesen selv. Dette vil dessuten bli nærmere beskrevet i retningslinjer for førerprøven som snart er klare.

Tiden avsatt til den enkelte prøven varierer noe fra klasse til klasse, vi finner det ikke nødvendig å gå nærmere inn på dette i denne sammenhengen.

Forskrift om 28. september 1993 nr 910 om kjøre- og hviletid ved innenlands transport og transport innen EØS-området avløst av forskrift 2. juli 2007 nr 877 om kjøre- og hviletid i EØS. Henvisningen i §§ 30-4, 30-6, 30-8 og 30-10 er således endret tilsvarende.

Til § 30-3

I andre ledd er passussen ”personbil (bil i gruppe M1, jf kjøretøyforskriften...)” erstattet med betegnelsen ”bil som definert i klasse B og tilhenger”. Endringen er foretatt for å ikke utelukke enkelt biler i klasse N1 som har minst fire sitteplasser.

I tillegg er andre ledd siste punktum i dagens forskrift om at bilen ikke trenger å være særskilt godkjent som kjøretøy til førerprøven foreslått tatt bort. Dette innebærer at kandidaten ikke lenger kan stille med sitt private kjøretøy til førerprøven i klasse BE, men at kjøretøyet må tilfredsstillende kravene til førerprøvevogn i § 30-2. Begrunnelsen for at denne adgangen foreslås fjernet er at det har oppstått enkelte HMS-saker pga sensor manglende adgang til å gripe inn under førerprøven fordi kjøretøyet ikke er utstyrt med dobbelt pedallet. Dette er ikke en risiko Statens vegvesen ønsker å ta og i medhold av vårt arbeidsgiveransvar foreslår vi derfor å fjerne muligheten til å bruke privat kjøretøy.

Til § 30-14

For endring i denne, se begrunnelse til § 4-7

Til § 31-1

Vi foreslår å oppheve dagens forbud mot at hjelpelærere og instruktører kan være faglig ledere. Begrunnelsen for å foreslå en slik endring er at denne gruppen nå innehar en lang realkompetanse. Ordningen med å gi instruktører varig godkjenning opphørte rundt 1990.

Når det gjelder opptakskravene til faglig lederutdanningen ved HiNT, er det HiNT som avgjør hvorvidt realkompetanse skal være et grunnlag for opptak på studiet. Slik vi har forstått det er HiNT ikke fremmed for å åpne opp for en slik vurdering. Men vi ber spesielt om at Høgskolen vurderer dette.

Til § 31-2

Overgangsbestemmelsen i fjerde ledd om at obligatorisk opplæring som er gjennomført etter tidligere forskrifter skal gi rett til fradrag for obligatorisk opplæring etter dagens forskrift foreslås opphevet. For det første vil det være et svært begrenset omfang av saker hvor dette vil være aktuelt. For det andre vil en slik opplæring være gjennomført for såpass lang tid tilbake at det ut fra trafikksikkerhetshensyn uansett kan være gunstig at vedkommende gjennomfører opplæringen på nytt og i tråd med dagens regelverk. Dersom det helt unntaksvis skulle være saker hvor dette slår veldig uheldig ut, vil man jo uansett alltid ha en dispensasjonsmulighet etter § 31-4. Vi foreslår derfor adgangen på generell basis fjernet.

Da de øvrige leddene i dagens § 31-2 ikke lenger er aktuelle foreslås hele bestemmelsen slik den er i dag opphevet.

Det kommer imidlertid inn en ny bestemmelse knyttet til tidspunktet for gjennomføring av mørkekjøring. Dette henger sammen med endringer foreslått i § 2-1, kap. 8 og § 4-4 i førerkortforskriften. Det foreslås en relativt lang overgangsperiode for de som har gjennomført trafikalt grunnkurs uten mørkekjøringsdemonstrasjon. Dette mener vi vil gjøre konsekvensene svært begrenset for de som blir omfattet av denne endringen.

Til § 31-3

Se nærmere under § 30-1. Overgangstiden er satt dels av hensyn til førerkortdirektivet og dels av hensyn til hva som er en gjennomsnittlig levetid på en lærevogn/førerprøvevogn i klasse A/A1.

Til § 31-4

I bestemmelsen foreslås det et nytt tredje ledd som nærmere regulerer spesielle typer dispensasjoner/unntak.

For det første gjelder dette høgschooler som utdanner trafikklærere og deres adgang til å benytte undervisningspersonell ved trafikkopplæring som ikke er godkjente trafikklærere. Ved lovendring i 2004 ble det i vegtrafikkloven § 26 andre ledd siste punktum føyd til et tillegg om at departementet ved forskrift kan fravike kravet om godkjent lærer.

Forskriftsmyndigheten er delegert til Statens vegvesen Vegdirektoratet. Slik vi oppfatter det er ikke den generelle dispensasjonsadgangen i § 31-4 tilstrekkelig til å kunne fravike kravet til godkjent trafikklærer der det er snakk om unntak som vil berøre større grupper, slik det vil være for trafikklærerstudenter. Det er således nødvendig å presisere et eventuelt unntak fra kravet til godkjent lærer direkte i forskriften.

Høgskolen i Nord-Trøndelag har i dag en godkjent trafikkskole knyttet til seg. Ved denne trafikkskolen underviser studentene ordinære førerkortkandidater. Det var tidligere et unntak for studenter under trafikklærerutdanning for så vidt gjelder kravene til ledsager (forskrift om trafikkopplæring og øvingskjøring av 14. desember 1968 nr 9352 § 1). Dette unntaket gjaldt imidlertid ikke når det var snakk om opplæring mot vederlag og er uansett ikke videreført i dagens forskrift. Trafikkopplæring ved trafikkskole ved opplæringsinstitusjon for trafikklærere omfattes i dag av definisjonen av opplæring mot vederlag, men tidligere ble dette oppfattet noe annerledes dersom eleven ikke betalte for opplæringen. Dette spørsmålet ble imidlertid avklart i forbindelse med forskriftsendring i 2004.

Begrunnelsen for at man benytter studenter i opplæringen er at disse skal få en mest mulig praktisk opplæring. Fra Statens vegvesen sin side er det imidlertid viktig å ivareta hensynet til elevene, slik at disse får en best mulig trafikkopplæring. Vi ser at det er et behov både ut fra pedagogiske og økonomiske hensyn for at opplæringsinstitusjon for trafikklærere kan benytte studenter i ordinær trafikkopplæring. Det er imidlertid viktig at dette foregår innenfor visse rammer. Statens vegvesen Vegdirektoratet ønsker derfor ikke å åpne opp for et generelt unntak for denne gruppen, men åpner for at det kan gi tillatelse etter nærmere søknad. På denne måten kan det blant annet stilles vilkår for omfang, innhold, nivå og veileders deltagelse i opplæringen.

Videre åpnes det opp for at Statens vegvesens regionvegkontor kan gjøre unntak for navngitte studenter under utdanning som enten tungbillærere eller spesialutdanning i klasse A i praksisperiode. Begrunnelsen er her som ovenfor. Da dette er mer standardiserte saker finner vi det imidlertid naturlig at slike unntak kan gis fra regionvegkontoret i den regionen studenten skal ha praksisperiode. Rent praktisk må dette gjennomføres ved at Høgskolen sender oversikt over navngitte studenter til de aktuelle regionene.

Pr i dag er det kun HINT som tilbyr trafikklærerutdanning og spesialutdanning som nevnt ovenfor. Bestemmelsen er likevel gjort nøytral da det ikke kan utelukkes at andre aktører kan komme på banen på sikt.

Til § 31-6

Det er av lovtekniske grunner gjort en endring til henvisning til forskrift til forvaltningsloven.

Forskriften til forvaltningsloven sier at begrunnelse for prøver ol bare kan kreves der forskrift uttrykkelig krever det (§ 21) og at det kun er klagerett på vedtak om slike der dette er uttrykkelig hjemlet (§ 32). For å unngå enhver tvil om dette hjemles dette i trafikkopplæringsforskriften § 31-6. Det er ment som en presisering av gjeldende rett.

Til vedlegget

Som en følge av at hoved-, trinn- og kursmål er tatt inn i forskriften oppheves læreplan som vedlegg til forskriften. Læreplanen vil som nevnt bli erstattet av ny læreplan.

Kommentar til endring i førerkortforskriften

Til EØS-henvisninger

EØS-henvisningen foreslås endret for å implementere endringsdirektiv 2008/65/EF til førerkortdirektivet (91/439/EF). Endringsdirektivet er vedtatt 27. juni 2008 og skal implementeres senest 30. september 2008. Direktivet er foreløpig ikke oversatt eller innlemmet i EØS-avtalen, men vi tar det likevel med i denne høringen for å kunne sikre at implementeringsfristen overholdes.

Til § 2-2

Forslaget til endringer i førerkortforskriften § 2-2 og vedlegg 4 kode 78 er en konsekvens av endringsdirektiv (2008/65/EF) til førerkortdirektivet (91/439/EØF) som innebærer en ny definisjon av automatgiret kjøretøy hvor det utelukkende legges vekt på om det er klutsjpedal (hendel på motorsykel) eller ikke. Dette er for så vidt i tråd med tradisjonell norsk oppfatning, men vi har hatt en periode siden 1. mars 2004, hvor vi har hatt en definisjon i henhold til førerkortdirektivet som har lagt vekt på om utvekslingsforholdet blir endret ved hjelp av gasspedal eller bremses. I praksis er nok ikke forskjellen så stor. Det ville uansett ikke være aktuelt generelt å endre tilstanden verken for dem som har hatt prøve med kjøretøy med automatgir (som ikke ville bli ansett som automatgir etter ny definisjon, noe som for øvrig er lite trolig), eller som har hatt prøve med kjøretøy som ikke er blitt ansett som automatgiret (men som skulle ha vært det etter ny definisjon). Det siste er mer trolig, men det må være trafikksikkerhetsmessig forsvarlig å la rettigheten bestå. Det var tross alt en bevisst innføring av den gamle definisjonen.

Til § 4-3

Endringen er en konsekvens av foreslått endring i trafikkopplæringsforskriften § 29-8, se kommentarer til denne.

Til § 4-4

Endringen i førerkortforskriften er en naturlig konsekvens av den foreslåtte endringen i trafikkopplæringsforskriften § 2-1 og kap. 8 om endret tidspunkt for gjennomføring av mørkekjøringsdemonstrasjon. Vi viser til begrunnelse for disse ovenfor.

Konsekvensene blir at føreretten vekkes til live igjen etter at mørkekjøringsdemonstrasjon er dokumentert gjennomført. Tilsvarende vil etter § 2-1 i trafikkopplæringsforskriften gjelde for retten til å øvingskjøre.

Til § 14-5

Se kommentarer til endring i trafikkopplæringsforskriften § 31-2. Tilsvarende skal gjelde for midlertidig førerett pga manglende mørkekjøringsdemonstrasjon. Gjeldende ordlyd i § 14-5

fjerde ledd foreslås derfor tatt bort, da dokumentasjon for ”gammel” mørkekjøring ikke lenger skal aksepteres.

Det er samtidig behov for å lage en ny overgangsbestemmelse for de som har avlagt førerprøve uten å ha gjennomført mørkekjøring, jf endret tidspunkt for gjennomføring av mørkekjøringstidspunkt i trafikkopplæringsforskriften § 2-1 og førerkortforskriften § 4-4.

De som faller innenfor overgangsbestemmelsen får en lengre tid til å gjennomføre mørkekjøringsdemonstrasjonen enn hva de opprinnelig ble forespeilet når de ervervet førerrett. Siden de får utstedt midlertidig førerkort med gyldighet fram til 1. mars 2009 må de eventuelt henvende seg til trafikkstasjonen for å få utstedt nytt førerkort med gyldighet fram til 31. desember 2009, dersom de ønsker å benytte den lengre overgangsperioden. Da dette er en utvidelse i kandidatens favør finner vi det ikke urimelig at de må bære kostnadene knyttet til en slik utstedelse. De trenger imidlertid ikke å gi noen begrunnelse for fornyelsen utover at de faller inn under overgangsbestemmelsen.

Til vedlegg 4 kode 78

Det er ikke åpenbart at kode 78 skal endres, da definisjonen ikke er inntatt i koden. En fordel med å fortsatt snakke om automatgiret kjøretøy (gjeldende ordlyd) er at vi får en mer fleksibel regel dersom det skulle være nødvendig. Men det må understrekes at selv om man for koden i klartekst nevner klutsjen, kan det tenkes tilfeller hvor det er rettsmessig å se bort fra dette.

Kode 10.02, en underkode for tilpasset girkasse, er i direktivet endret tilsvarende som kode 78. Dette er en kode vi ikke bruker og den er heller ikke obligatorisk etter direktivet.