

Trafikantseksjonen Vegdirektoratet 12.06.09 (se også vedlegg med supplerende merknader av 19.06.09)

OPPSUMMERING HØRING TRAFIKKOPPLÆRINGSFORSKRIFTEN

Forslag til endringsforskrift til forskrift 1. oktober 2004 nr 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og forskrift 19. januar 2004 nr 298 om førerkort m.m. ble sendt på høring 16. juli 2008 med frist 15. september 2008.

Høringen ble sendt til 131 høringsinstanser. Det har innkommet 52 hørings svar.

Noen av endingene ble vedtatt med ikrafttreden 1. januar 2009 (bl.a. endret dato for gjennomføring av mørkekjøring), jf oppsummeringsbrev datert 16. desember 2008.

Generelle kommentarer

Det har kommet mange gode innspill til høringen. Innspillene bidrar utvilsomt til bedre kvalitet på bestemmelsene.

Vi vil i denne oppsummeringen kommentere de bestemmelsene hvor det har kommet innvendinger til vårt forslag til endringer. Vi har forsøkt å kommentere alle vesentlige innvendinger, men vi kan ikke kommentere absolutt alle innspillene som har kommet, da det ville gi en for omfattende oppsummering.

De endringene som ikke er omtalt nedenfor, blir vedtatt slik som foreslått.

Det har også kommet forslag til nye endringer. Slike innspill vil i liten grad bli kommentert, men tas vare på for videre vurdering. Tilsvarende gjelder for innspill til spørsmål vi stilte med sikte på fremtidige endringer.

Det er kommet noen forslag om flytting av ledd innen en paragraf, eller flytting til annen paragraf. Slik flytting foretar vi bare dersom det er sterke grunner for det. Dette fordi flytting lett kan skape forvirring nå som forskriften er så vidt godt kjent.

Forkortelser:

vtrl - vegtrafikkloven

troff – trafikkopplæringsforskriften

fkf – førerkortforskriften

TSK – dataregister over trafikkskoler, sensorer og kursarrangører

TEA – opplæringsinstitusjonenes applikasjon til TSK

Region øst, sør, vest, midt og nord. Statens vegvesens regioner

SVV Statens vegvesen

ATL – Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

TF – Trafikkforum

HiNT – Høgskolen i Nord-Trøndelag

HiAK – Høgskolen i Akershus

MCF – Motorsykkelimportørenes forening

NMCU – Norges motorcycle ungdom

De enkelte bestemmelser

§ 1-1

Region øst foreslår at førerprøven bør inkluderes i forskriftens virkeområde. Vegdirektoratet er enig i det og føyer til førerprøve i forskriftens virkeområde.

Region nord påpeker at en person kan kjøre traktor ihht fkf § 12-1 uten å ha gjennomført trafikalt grunnkurs dersom formålet med opplæringen/kjøringen ikke er å erverve førerkort. Videre vises det til at det er vanskelig å bevise om vedkommende øvingskjører med sikte på en førerrett som krever førerkort eller for å kjøre ihht fkf § 12-1.

Siden det er naturlig å snakke om førerrett også for unntakene i fkf § 12-1, ser vi at det er behov for en presisering i § 1-1, så det blir klart at opplæring for kjøring ihht fkf § 12-1 faller utenfor troffs virkeområde. Vi gjør derfor en tilføyelse i troff § 1-1 slik at den blir lydende: Denne forskriften gjelder trafikkopplæring *og førerprøve* for personer som vil erverve eller fornye en *førerrett som må dokumenteres med førerkort*.

Opplæring for å tilfredsstille de kravene som stilles til den førerretten som ligger i unntakene, nemlig ”nødvendig ferdighet”, faller dermed utenfor troff, siden førerretten ikke skal dokumenteres med et førerkort.

Vi er innforstått med at det i konkrete situasjoner kan bli bevisproblemer for å finne ut om øvingskjøringen foregår med sikte på å erverve førerkort i en klasse, eller kun for å oppnå tilstrekkelig ferdighet for å gå inn under et av unntakene. Hvis en trafikkskole eller en landbruksskole tilbyr opplæring i traktorkjøring, må man se om opplæringen er begrenset til kjøring utenfor offentlig veg (kryssing av offentlig veg faller inn under unntaket). Er den det, kan opplæringen falle utenfor troffs virkeområde.

Også i andre bestemmelser gjør fkf unntak fra kravet om førerkort i visse angitte klasser, men stiller krav om tilstrekkelig ferdighet, eller at et opplæringsprogram er fulgt. Opplæring som er nødvendig for å oppnå det forskriftsfestede unntaket i de nærmere angitte klassene, faller da utenfor troffs virkeområde.

Videre faller oppfriskningskurs og opplæring av personer som allerede har en førerrett utenfor. Det samme gjør faglige vurderinger ifht opplæringspotensialet etter sykdom osv.

Kjøringen må, uansett hvor den foregår og hva som er siktemålet, være fullt forsvarlig, siden vtrl gjelder for all trafikk med motorvogn.

§ 1-2

Region øst påpeker i tillegg at ”bevis” bør fjernes i bokstav a), slik man har fjernet det i § 1-1. Det skyldes en forglemmelse at det ikke har blitt gjort i § 1-2 bokstav a) og vi støtter dette innspillet fra region øst.

ATL poengterer at det er uheldig med ulike timebegrep i yrkessjåførforskriften og trafikkopplæringsforskriften. Grunnen til denne ulikheten er at man i yrkessjåførdirektivet opererer med en fast definisjon av timebegrepet (1 klokke) av internasjonale harmoniseringshensyn. Noe lignende har man ikke for trafikkopplæring generelt. Det er ikke

ønskelig å endre dette i trafikkopplæringsforskriften, da dagens definisjon anses både som godt innarbeidet og praktisk. Uansett er forslaget ikke hørt.

MCF foreslår en endring i definisjonen av øvingskjøring i tilknytning til sine kommentarer til § 1-2. For dette henviser vi til våre kommentarer til § 2-1 og § 30-1.

Til bokstav c)

Region sør mener at "alltid" i første ledd bokstav c) bør endres til "anses alltid". Vegdirektoratet støtter dette forslaget.

Som nevnt i kommentarene til § 1-1 faller opplæring som ikke tar sikte på førerkort, utenfor troff. Endringen i definisjonen i bokstav c) får dermed ingen betydning for slik opplæring. Det er stilt spørsmål ved om det i § 2-1 bør henvises til § 1-1, slik at det blir klart at trafikkskolene også kan drive opplæring som faller utenfor troff. Siden virkeområdet gjelder for alle bestemmelsene, mener vi det vil være uheldig å bruke en slik henvisning her.

Til bokstav k)

Utdanningsdirektoratet har avgitt uttalelse og supplert denne i møte med Vegdirektoratet 15.04.09.

Utdanningsdirektoratet er enig i at de særskilte reglene for trafikkopplæring i offentlig skoleverk, kun bør komme til anvendelse der opplæringen faller inn under opplæringslova og dermed er undergitt tilsyn fra skolemyndighetene. Det er ikke tilstrekkelig at den offentlige skolen selv støtter tilbudet med anbefaling, utlån av lærer/lokaler eller økonomisk for øvrig. Trafikkopplæringen må være en del av elevenes obligatoriske opplæring. Særregler for offentlig skole i troff er fortrinnsvis begrunnet i at trafikkopplæringen tas som ledd i den vanlige undervisningen. Således er enkelte alderskrav knyttet til klassetrinn for offentlig skole, så eleven skal kunne ta opplæringen sammen med sin egen klasse, selv om eleven er født sent på året eller har begynt for tidlig på skolen. Disse hensynene gjelder ikke i samme grad for frivillige tilbud på kveldstid. Også tilsynsbestemmelsene i troff bygger på at opplæringen i offentlig skoleverk kun skal omfatte den opplæringen som skolemyndighetene fører tilsyn med.

Dersom Statens vegvesen eller andre er i tvil om trafikkopplæring som gis av en skolelærer/i regi av en offentlig skole er å anse som opplæring i offentlig skoleverk, vil det da bli opp til skolemyndighetene å avgjøre om opplæringen faller inn under opplæringslova. Ved behov kan Statens vegvesen be fylkesmannen eller Utdanningsdirektoratet om en vurdering.

Velger en offentlig skole å etablere en trafikkskole, gjelder de vanlige reglene for trafikkskoler. Dette er Utdanningsdirektoratet enig i. Den offentlige skolen kan også godkjennes som kursarrangør for moped- og snøskuteropplæring, og kan da tilby opplæringen på kveldstid mot betaling. Da gjelder de samme reglene som for trafikkskoler og kursarrangører for øvrig, herunder at SVV fører tilsyn med opplæringen.

Når det gjelder friskolene, nå kalt privatskoler, så forslo vi at disse skulle ha samme rett som offentlig skoleverk til å undervise i føreropplæring. Forutsetningen er at privatskolen er godkjent for å gi obligatorisk opplæring på ungdoms- eller videregående skoles nivå. Også for privatskolene gjelder kravene om at opplæringen må falle inn under opplæringslova og være undergitt tilsyn fra skolemyndighetene. Vi kan ikke se noen grunn til at privatskolene ikke skal kunne gi trafikkopplæring, når opplæringen i slike skoler for øvrig kan erstatte

obligatorisk opplæring. Vi har endret definisjonen noe, slik at det klart går frem at vi ikke anser privatskolene for å være en del av offentlig skoleverk.

Definisjonen som tas inn, er i samsvar med den forståelsen Vegdirektoratet hele tiden har hatt av begrepet ”offentlig skoleverk”, men ved at definisjonen nå kommer inn i forskriften, blir det lettere å innrette seg etter den, samt å håndheve den. Definisjonen medfører at all trafikkopplæring vil være underlagt tilsyn, enten fra skolemyndighetene eller fra SVV.

Til bokstav l)

Definisjonen av undervisningsplan støttes av flere av høringsinstansene (region øst, nord og sør samt HiNT). Region øst foreslår at innhold, omfang og metode bør inn i definisjonen. Vegdirektoratet ønsker ikke ta inn disse ordene i definisjonen. Innhold og omfang er uttrykkelig regulert i forskriften, så et krav om å ta inn dette i undervisningsplanen anser vi ikke som nødvendig. Selv om det ikke er et krav, antar vi at de fleste skoler i praksis vil gjenta innholdet og omfanget, ev detaljere innholdet mer enn forskriften gjør, fordi det vil være naturlig i fremstillingen i undervisningsplanen. Når det gjelder metode reguleres denne bare til dels i forskriften og må omtales under arbeidsmåter.

Vi vil ta inn en ytterligere presisering av at undervisningsplanen skal knyttes direkte til den enkelte skole, ved å føye til ”med de ressurser den har til rådighet” i første setning. Hovedpoenget vårt er at hver enkelt skole må tenke gjennom hvordan opplæringen helt konkret skal gjennomføres ved deres skole og dette skal dokumenteres gjennom undervisningsplanen. En gjengivelse av læreplanen er verken tilstrekkelig eller nødvendig. Det er ikke krav om generelle utlegninger om pedagogiske metoder osv.

I tillegg vil vi presisere at det er **bruken av** øvingsområdet som skal omtales i undervisningsplanen. Det er ikke behov for en generell omtale av området.

Utdanningsdirektoratet mener at kravet om undervisningsplan ikke skal gjelde for det offentlige skoleverket fordi opplæringen i skoleverket skal være i tråd med Læreplanverket for Kunnskapsløftet. Kravet om undervisningsplan er imidlertid ikke tatt inn nå. Det er kun en presisering som tas inn. Vi kan for øvrig ikke se noen grunn til at skoleverket skal fritas for dette kravet. Det er snakk om obligatorisk førerutdanning som gir grunnlag for å fremstille seg til førerprøven. Dersom skoleverkets egne planer dekker kravene i troff, er de tilstrekkelige. Som det fremgår ovenfor kan en undervisningsplan gjerne være kortfattet. Vi mener det vil være naturlig for en hver lærer å lage en slik plan for sin undervisning. Planen skal ikke godkjennes av Statens vegvesen.

HiNT trekker frem at det kunne være ønskelig med et krav til eleven om å utarbeide en egen undervisningsplan. Vegdirektoratet finner det ikke naturlig å regulere dette nå, det må bli opp til den enkelte skolen. Forslaget er uansett ikke hørt.

§ 2-1

Kravet om at mørkekjøring må være gjennomført senest 31. januar påfølgende år, for å beholde retten til øvingskjøring, ble vedtatt med ikrafttredelse 1. januar 2009. Merknader til denne endringen fremgår av høringsoppsummering sendt ut i brev av 16. desember 2008.

Forslaget om å innføre en øvre aldersgrense for trafikalt grunnkurs synes å være godt mottatt av de fleste høringsinstansene. Enkelte høringsinstanser er negative til forslaget fordi de mener at alle har behov for trafikalt grunnkurs uansett alder. Noen ønsker å sette alderskravet

høyere. Videre hevder enkelte trafikkskoler at vi må innføre obligatorisk teorikurs, hvis trafikalt grunnkurs fjernes for dem over 25 år, slik at også disse får teoriopplæring. Trafikalt grunnkurs har ikke samme formål som et teorikurs. Det er ikke aktuelt å innføre obligatorisk teorikurs pr i dag.

Da de langt fleste synes å støtte 25 år, velger Vegdirektoratet å gå for den foreslåtte løsningen med den begrunnelse som ble gitt i høringen.

Enkelte trafikkskoler hevder at utenlandske førere trenger innføring i norsk system og tankesett. Vi mener det må legges vekt på den kompetansen de har gjennom å ha vært fører i et annet land, jf innholdet i trafikalt grunnkurs. Det vil dessuten virke merkelig om de kan kjøre her i ett år, og så må gå på trafikalt grunnkurs. De skal uansett ha mørkekjøring og førstehjelp, jf ny § 8-2.

Region øst ønsker å tydeliggjøre at legitimasjonen nevnt i fjerde ledd skal være godkjent. Vi har ikke noen generell definisjon av hva som ligger i "godkjent legitimasjon". I dag står det "akseptabel legitimasjon" i fkf § 5-2 i forbindelse med førerkortutstedelse og i troff § 29-2 står at kandidaten må fremlegge "legitimasjon" før førerprøve kan avlegges. Vegdirektoratet har lagt til grunn at det stilles de samme krav til legitimasjonen i troff og i fkf, selv om det er forskjellige formuleringer, og har gitt ut interne retningslinjer for hvilke typer legitimasjon som er akseptable. Det er i hvert fall ingen grunn til å stille strengere krav til legitimasjon ved øvingskjøring enn til legitimasjon ved førerkortutstedelse. Vi er likevel enige med region øst i at det bør fremgå klart av troff at ikke enhver form for legitimasjon er tilstrekkelig. Vi velger derfor å innføre "akseptabel" også i § 2-1. "Akseptabel" tas da også inn i § 29-2. Vi mener dette kan gjøres uten høring, siden det ikke er noen realitetsendring.

Region øst ønsker i tillegg å ta inn en henvisning til § 8-2 i bestemmelsens andre ledd. Vegdirektoratet mener at det er viktig å opprettholde skillet mellom § 2-1 som en bestemmelse om trafikalt grunnkurs før øvingskjøring, og § 8-2 som bestemmelse om trafikalt grunnkurs før førerprøven. Vi ønsker derfor ikke å ta inn en henvisning til § 8-2.

Yrkestrafikkforbundet og Transportbedriftenes landsforening trekker frem at elever på transportfag bør gis adgang til å øvingskjøre med buss tidligere enn 2 år før oppnådd minstealder. Vegdirektoratet kan ikke se at vi har noen mulighet til å gjøre en slik endring nå, da dette er et krav som følger av vtrl § 26, og endringen heller ikke har vært på høring.

Norske reindriftssamers forslag om øvingskjøring i klasse S fra 12 år, når det skjer sammen med voksne i næring, kan vi ikke gå inn for. Det er alt for ungt, og som nevnt ovenfor i strid med vegtrafikkloven.

MCF forutsetter at bestemmelsene om øvingskjøring også gjelder for førerprøven. Det stemmer ikke. Førerprøven er særskilt regulert i kapitlene 29 og 30. Innspill vedrørende vekt klassene A1 og A kommenteres der.

§ 2-2

"Ledsager" er etter innspill fra region øst endret til "ledsageren".

NMCU ønsker presisert at lærer og elev skal avtale undervisningsspråk. Vegdirektoratet mener dette ikke bør presiseres i forskriften, men at det følger av det generelle kravet om

forsvarlig opplæring. Hvis enkelte slike forhold blir presisert, vil det bli vanskeligere å vise til at andre tilsvarende forhold reguleres gjennom de generelle bestemmelsene.

Politiet ønsker at begrepet ”kommunikasjonsutstyr” presiseres. Dette har ikke vært på høring.

§ 2-4

Region øst ønsker at utformingen av L og SKOLE skal forskriftsfestes. Kravet til L'en på bil i klasse B ble tidligere nøyaktig angitt i forskriften, men dette ble tatt bort ved endring 1. mars 2004, i forbindelse med at andre detaljreguleringer ble tatt bort. Det er ikke aktuelt å ta inn igjen slike detaljerte krav, i hvert fall ikke i denne omgangen. Et visst krav ligger i at L/SKOLE skal vises bakover. Det må derfor ha en viss størrelse og tydelighet.

Videre stilles det spørsmål ved om forbudet mot å ha med passasjer gjelder for både ledsager, lærer og elev. Hensikten er at forbudet skal gjelde for alle. Vi føyer til ”på noen av kjøretøyene” og mener da forbudet blir tilstrekkelig klart.

Trafikkforum ønsker ikke krav om refleksvest på trinn 4 i opplæringen i klasse A/A1, da dette etter deres mening ikke gir en realistisk opplærings situasjon. Vegdirektoratet er ikke enig i dette og velger å innføre kravet også på trinn 4.

Kap 3

Region øst og ATL trekker frem at det kunne være ønskelig med krav til registrering av ledsager med kandidat og eventuelt kursing av disse, slik man har innført i Sverige.

Vegdirektoratet vil på sikt se nærmere på dette, men det er ikke aktuelt å gjøre slike endringer uten ny høring.

§ 3-2

Politidirektoratet og Utrykningspolitiet er svært positive til den foreslåtte endringen om at L-skiltet skal fjernes, men fremhever at hvis endringen skal ha noen effekt, må brudd på bestemmelsen gebyrlegges. Vi har brakt dette videre til Samferdselsdepartementet som har gebyrsaken.

Ordlyden i bestemmelsen er endret noe av språklige grunner, uten at dette medfører endring i innholdet.

Region midt stiller spørsmål ved at det ikke er krav til L når man øvingskjører på klasse BE uten å ha førerrett i klasse B. Vi mener kravet også må gjelde for BE når eleven ikke har klasse B. Siden eleven ikke kan erverve BE før B, må øvingskjøringen anses som en kombinasjon av øvingskjøring i klasse B og klasse BE. Dersom hengeren i klasse B eller BE dekker L'en, må L'en settes på hengeren. Dette mener vi ligger i forskriftens krav om at kjøretøyet skal være merket med skilt som bakover viser en rød bokstav L på hvit bakgrunn.

§ 4-1

Region øst ønsker å ta inn at trafikkskoler og kursarrangører må være godkjente. Dette som et tiltak for å bekjempe ulovlig virksomhet innenfor trafikkopplæring. Vegdirektoratet støtter forslaget.

Av samme grunn ønsker region øst å innføre et krav om at man må være godkjent opplæringsinstitusjon for å kunne få godkjent/disponere lærevogn og førerprøvevogn. Vi ser at dette kan være et mulig tiltak for å bekjempe de såkalte svarte skolene (også kalt L-

skolene), men det kan også gjøre det vanskeligere å oppdage svarte skoler. Noen endring er uansett ikke aktuelt i denne omgang, da det forutsetter ny høring. Vegdirektoratet ønsker å utrede spørsmålet nærmere sammen med andre aktuelle tiltak for å begrense ulovlig virksomhet.

Os VGS og NAF ønsker større muligheter for trafikkopplæring i det offentlige skoleverk enn hva man har i dag. Bla ønsker Os at skoleverket skal kunne gi opplæring i alle klasser. Trafikkopplæringen i skoleverket reguleres av to regelverk; den må passe inn i skolens læreplaner og den må være tillatt etter vegtrafikklovgivningen. Troff forholder seg til politiske føringer som tilsier at trafikkopplæring i hovedsak skal være en oppgave for private trafikkskoler. En eventuell forskyvning mot skoleverket vil således måtte behandles tilsvarende. Det vil uansett ikke være aktuelt å gjøre slike endringer nå, da dette ikke har vært gjenstand for høring. Troff hindrer imidlertid ikke at en offentlig skole etablerer en trafikkskole. En slik trafikkskole kan gi opplæring på samme vilkår som andre trafikkskoler, herunder vil den være underlagt tilsyn fra SVV. Videre kan en offentlig skole leie inn en trafikkskole til å gi opplæring.

Utdanningsforbundet trekker frem at det er motstrid mellom læreplan for transport som pålegger offentlig skoleverk å tilby opplæring i klasse B, og trafikkopplæringsforskriften. Slik vi oppfatter læreplan for transportfaget, sier den ikke at offentlig skoleverk skal tilby opplæring i klasse B, men at elevene skal ha gjennomført opplæring i klasse B før obligatorisk opplæring i tunge klasser kan gjennomføres. Utdanningsdirektoratet er enige i vår tolking. Skoleverket kan uansett ikke gjennomføre endringer i troff gjennom å stille krav i sine læreplaner.

§ 5-2

Region øst ønsker at det skal være direkte kobling opp mot organisasjonsnr i Brønnøysundregisteret. Tilsvarende merknad kommer fra Region sør. Dette kan ev utredes nærmere, men er uansett ikke forskriftsstoff.

Region øst ønsker også å forskriftsfeste at driften ikke kan settes i gang før driftskravene er oppfylt. Dette følger allerede av forskriften i dag. En presisering av dette kravet hører hjemme i et godkjenningsbrev.

§ 5-3

Det er stilt spørsmål om endringen innebærer at det skal gis samme informasjon om eventuelle kurs som det skal for kjøretime. Det skal det. Vi setter inn et ”på” foran ”eventuelle kurs” for å gjøre dette klarere.

§ 5-4

TF fremmer alternativt forslag: Dersom trafikkskolene bestiller plass, har skolen ansvaret for at nødvendig opplæring er gjennomført på forhånd, også økonomisk ifht eleven. Ønsker eleven å bestille plass selv, må nødvendig opplæring være registrert før bestilling.

Skandinavisk trafikksenter og Nord-Norsk trafikksenter stiller spørsmål ved virkemidler de kan benytte dersom de ikke får se opplæringskort.

Region sør stiller spørsmål ved om forslaget kan medføre at banene får tilgang til for mye informasjon. Behovet for informasjon bør heller avhjelpes gjennom oppslag i TEA og kontrollen bør skje ved bestilling.

Forslaget om at banene skulle kunne kreve å se opplæringskort, var kun ment som en presisering av en rett som allerede eksisterer, der hvor det er behov for det. Vegdirektoratet har hatt møte med to av tungebilbanene. Bl.a. på bakgrunn av nevnte møte, har vi kommet frem til at vi ikke vil vedta den foreslåtte presisering. Forslaget kan forstås slik at det generelt gir banene en rett til å se opplæringskort. Det er ikke hensikten. Når det nå kommer krav om elektronisk innmelding senest 2 uker etter at den obligatoriske opplæringen er gjennomført (troff § 7-6), vil TSK normalt gi tilstrekkelig informasjon. Hvis opplæringen står i TSK, er det ingen grunn til at banene skal ha tilgang til opplæringskortene. Hvis opplæringen ikke står i TSK, må banene kunne kreve at eleven dokumenterer gjennom opplæringskort, at foregående trinn er gjennomført. En slik rett må følge av at banene, ved faglig ansvarlig, er forpliktet til å sørge for at opplæringen skjer trinnvis (jf troff §§ 5-1, 5-4 og 7-1).

I tillegg kan banene avvise en elev etter at kjøringen er begynt, dersom eleven ikke har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre sikkerhetskurs på bane på en meningsfull måte (troff § 7-3). Avvisningen skal meldes til SVV som ev kan følge saken opp overfor den skolen som har gitt opplæring på tidligere trinn.

Vi ønsker at eleven skal kunne bestille time selv. Det er en side av prinsippet om at eleven skal stå fritt mht skolevalg osv.

§ 5-5

Foreslått endring er her å fjerne ”kun”.

Flere regioner foreslår at elevfortegnelsen skal godkjennes av Vegdirektoratet. Dette er ikke hørt og må ev vurderes nærmere. Det samme gjelder for andre foreslag om endinger utover det som var på høring, jf det som er sagt innledningsvis i denne oppsummeringen. Vi ønsker imidlertid å gå gjennom kravene til dokumentasjon av gjennomført opplæring, for å se om kravene kan forenkles, i den forstand at de samme opplysningene ikke trenger fremkomme så vidt mange steder.

Datatilsynet viser til at man må påse at det ikke er flere opplysninger i elevfortegnelsen enn man har bruk for. Vegdirektoratet er enig i det. Vi har behov for de opplysningene vi krever, men kanskje ikke lenger nødvendigvis i elevfortegnelsen, jf ovenfor. Dersom trafikkskolen ønsker å ha tilleggsopplysninger må den selv ta ansvaret for at det er lovlig.

Region sør mener det er risikabelt å fjerne ”kun”. Vegdirektoratet mener at selv om ordet fjernes, så kan SVV kreve en oversiktlig elevfortegnelse som gir lett adgang til de forskriftsfestede opplysningene, men det virker unødvendig å underkjenne en elevfortegnelse fordi den har enkelte tilleggsopplysninger.

§ 5-6

TF mener kravet om opplæringskort i hver enkelt klasse ikke skal gjelde dersom opplæring tas i flere klasser samtidig. For at tilsynet skal få oversiktlig informasjon må det uansett føres ett kort for hver klasse.

Region sør spør om det bør sies noe om elektronisk føring. Vi vil vurdere dette i en større sammenheng, etter at all oppmelding skjer elektronisk.

§ 5-11

Region sør mener formuleringen i andre ledd kan misforstås dit hen at det ikke er nødvendig med vedtak når det gis pålegg. Videre at vi bør ha med "av godkjenningen" etter "tilbakekalling".

Vi er enig i at ordlyden bør være mest mulig presis, men den skal samtidig ikke bli for lang. Vi har vurdert om vi i stedet for "pålegg" skal skrive "vedtak om retting", men anser betegnelsen "pålegg" for så vidt godt innarbeidet at det er uheldig å fjerne den. Pålegget kan dessuten omhandle forhold som ikke er så naturlig å kalle for "retting".

Vi har på denne bakgrunnen endret formuleringen noe.

Under oppsummeringen har vi vært noe i tvil om det er uheldig å presisere kravet om vedtaks form ved tilsynsreaksjoner. Kravet følger allerede av forvaltningsloven og det er flere andre avgjørelser ihht troff som også er vedtak, men hvor dette formkravet ikke er presisert i forskriften. Grunnen til at vi har opprettholdt presiseringen for tilsynsreaksjonene, er at dette kan være vedtak av særlig stor betydning for partene. Vi presiserer at det skal brukes vedtaks form også ved andre avgjørelser som er vedtak ihht forvaltningsloven.

I tillegg til de formelle advarslene og påleggene som det treffes vedtak om, vil tilsynet i en tilsynsrapport, kunne påpeke mindre avvik, som kan få en viss betydning i en ev senere tilbakekallingssak. Dette er fortrinnsvis aktuelt når tilsynsobjektet er enig i mangelen og lover å utbedre forholdet raskt.

Region sør mener vi kan ta ut "om å" i tredje ledd, der det står foran "underkjenne". Det ønsker vi ikke. "om å" er her tatt med for å få frem at det skal treffes vedtak også ihht underkjenne.

HiNT har innvendinger til den retten regionvegkontoret har til å avbryte undervisningen. Denne retten er ikke innført nå. Det er kun presisert at det må treffes vedtak i slike situasjoner. En slik rett skal for øvrig bare benyttes i svært grove tilfeller, der det er så vidt store mangler ved den obligatoriske opplæringen at den neppe ville blitt godkjent.

Faglig råd for service og samferdsel gir uttrykk for at skolene ikke må pålegges unødige prosedyrer og rapporteringsplikter. § 5-11 omhandler tilsyn. SVV fører ikke tilsyn overfor offentlig skoleverk. Kommentaren tas med under § 5-13.

§ 5-12

Region øst ønsker hjemmel for å sette forbud mot videre virksomhet. Vi mener dagens regelverk gir hjemmel for det. Det kan gis pålegg om at trafikkskolen ikke får undervise i det aktuelle emnet før forskriftens krav er oppfylt. Et slikt pålegg vil ha stor betydning både for trafikkskolen og for elevene og vil derfor kun være aktuelt ved grove og klare overtredelser, slik som hvis en trafikklærer uten godkjenning i vedkommende klasse/kurs underviser, undervisningen er farlig osv. Er det hele virksomheten ved skolen som bør nektes, gjøres dette gjennom tilbakekalling av godkjenningen. Hvis etableringsvilkårene ikke lenger er oppfylt skal godkjenningen inndras, men også her må det utvises skjønn. Er for eksempel faglig leder borte, er det ikke nødvendigvis behov for å inndra godkjenningen umiddelbart, hvis skolen har en som har pleid å fungere som vikar for faglig leder, og ny leder kommer i løpet av kort tid, jf også § 5-12 siste ledd.

Region sør foreslår å erstatte ”vesentlig” i 3. ledd bokstav a) med ”alvorlige, omfattende og/eller vedvarende brudd”. Vi foretrekker ”vesentlig” fordi vi da kan foreta en totalvurdering. Da kan lettere overtredelser som ikke fullt ut oppfyller ett av kriteriene ”alvorlige, omfattende og/eller vedvarende brudd”, ut fra en samlet vurdering, anses for å oppfylle kriteriet ”vesentlig”.

Region sør foreslår videre at vi i samme ledd bokstav b) bytter ut ”har satt seg utover” med ”bryter”. Det er vi enige i og endrer dette også i § 6-3 og § 6-15.

Av språklige grunner har vi fjernet presiseringen av at det skal treffes vedtak i denne bestemmelsen (og i § 6-3 og § 6-15). Det følger av forvaltningsloven og er i tillegg presisert i § 5-11.

§ 5-13

Faglig råd for service og samferdsel gir uttrykk for at skolene ikke må pålegges unødige prosedyrer og rapporteringsplikter.

Utdanningsdirektoratet har innvendinger til at skolene i forkant av opplæringen skal gi underretning om skolens organisasjonsnr, adresse og hvilken trafikkopplæring skolen tilbyr.

Mht forslaget om at skolen skal melde inn rektor som undervisningsansvarlig, så viser Utdanningsdirektoratet til at skoleeier er undervisningsansvarlig, ikke rektor. SVV har behov for navn på en person som kan likestilles med en faglig leder på trafikkskolen, dvs den som er faglig overordnet læreren som underviser i trafikkfaget. Vi mener dette må være rektor eller ev en inspektør.

Utdanningsdirektoratet er ikke enig i at skolen skal rapportere inn hvilket undervisningspersonell som skal benyttes. Vi minner om at det her snakk om øvingskjøring og obligatorisk førerutdanning som gir grunnlag for å fremstille seg til førerprøven. Det er SVV som best kjenner innholdet i trafikkopplæringen og som på bakgrunn av dette fastsetter kravene til slikt undervisningspersonell, herunder fastsetter tilleggskrav til personellet ved endring av opplæringskravene. Det er også SVV som har ansvaret for at det finnes et utdanningstilbud så undervisningspersonellet kan ta den trafikkrelaterte utdanningen som troff krever. Vi har derfor behov for kunnskap om lærekreftene innen trafikkopplæringen, også de som underviser i offentlig skoleverk.

Videre er informasjonen viktig for at SVV skal få en oversikt over opplæringstilbudet og undervisningspersonellet på landsbasis.

Vi vil imidlertid fjerne det foreslåtte kravet om at skoleverket må fremlegge dokumentasjon på at undervisningspersonellet har den kompetansen som kreves. Det er dermed tilstrekkelig at det informeres om hvilket personell som skal benyttes og hvilken kompetanse disse har.

Vi er enige med Utdanningsdirektoratet i at det er naturlig at kvalifikasjonskravene til lærere i det offentlige skoleverk reguleres gjennom det offentlige skoleverks regelsett, men mener ikke det hindrer at slike krav også stilles gjennom troff. Vi er videre helt enige i at vi må kommunisere om kravene. For ordens skyld vil vi nevne at det ikke er foreslått endringer i kvalifikasjonskravene nå.

Region sør foreslår å flytte tilsyn med offentlig skole fra § 1-2 til § 5-13. Dette er vi ikke enige i. Tilsyn i § 1-2 er kun en del av definisjonen av ”offentlig skoleverk”. Det pålegges ingen tilsynsplikt.

§ 6-2

HiAK mener høgskoler ikke skal være nevnt ved navn i forskriften og at det i stedet skal være høgskoler akkreditert av NOKUT. En slik endring er ikke på høring og må ev utredes nærmere. Vi mener det har en viss informasjonsverdi at skolens navn står. Utdanning fra annen høgskole/universitet kan godkjennes hvis den er ”tilsvarende”. Pr i dag er det ingen andre høgskoler som tilbyr en tilsvarende utdanning. Dersom en annen høgskole eller universitet kommer med et fast utdanningstilbud, vil endring av bestemmelsen vurderes. Vi vil for øvrig arbeide videre med denne problemstillingen.

HiNT mener godkjenning av tilsvarende utdanning bør ligge i Vegdirektoratet, siden etter-/spesialutdanning skal godkjennes av Vegdirektoratet. Vi er enige i at forskriften ikke er konsekvent på dette området. I praksis byr ikke dette på problemer, fordi bestemmelsene brukes forskjellig. Godkjenningen av ”tilsvarende” utdanning etter § 6-2 brukes i enkelttilfeller, dvs behandling av søknader fra enkeltpersoner med andre utdanninger som til sammen anses likeverdig med trafikklærerutdanningen, i forhold til å virke som trafikklærer. Dersom en annen grunnutdanning generelt skal godkjennes, vil dette uansett gjøres av Vegdirektoratet. For spesialutdanning er det mer aktuelt å godkjenne en alternativ utdanningstype, dvs ikke enkelttilfeller. Vi mener dette bør tydeliggjøres, så vi vil foreslå å rette på dette ved senere forskriftsendring. Vi vil da også presisere at det er Vegdirektoratet som kan godkjenne kurs og pålegge undervisningspersonellet å delta offentlig godkjente kurs etter troff § 6-1.

§ 6-3

Region sør foreslår å ta inn ”øvrige” foran ”krav” i andre ledd. Det er vi enige i og endrer dette også i § 5-12 og § 6-15.

§ 6-4

Utdanningsdirektoratet er skeptisk til at Vegdirektoratet fastsetter krav til undervisningspersonell i offentlig skoleverk, jf § 5-13. Kravene er ikke på høring nå, bortsett fra en presisering av at læreren må ha førerrett i klasse B. En slik førerrett må læreren i praksis uansett ha for å gjennomføre mørkekjøringsdelen. For øvrig viser vi til våre kommentarer til § 5-13.

§ 6-6

Flere stiller spørsmål ved om spesialutdanningen som kreves av andre enn trafikklærere som vil undervise i M 146 eksisterer. Slik utdanning tilbys nå av HiNT.

§ 6-14

Region øst og ATL ønsker henholdsvis et tak for hvor mange skoler faglig leder kan være ansvarlig for og at faglig leder kun skal kunne være ansvarlig for en skole. TF mener de skjerpede kravene overfor faglig leder forutsetter retningslinjer for hvordan dokumentasjonen skal utformes.

Vegdirektoratet ønsker ikke et tak på antall skoler faglig leder kan være ansvarlig for, i hvert fall ikke i denne omgang. Vi ønsker å prøve mer detaljerte krav først. Vi er enige med TF i at det må utarbeides informasjon om hva som skal kreves av dokumentasjon. Trafikkskolene må

dessuten få tid til å utarbeide den årlige planen. Denne bestemmelsen vedtas derfor med virkning fra 1. januar 2010, jf § 31-3.

Region øst og Region midt mener kravene til den faglig ansvarlige er strenge. TF støtter forslaget om faglig ansvarlig. HiNT mener den faglig ansvarlige må ha veiledningskompetanse. Region sør spør hvilke sanksjoner det skal være mot den faglig ansvarlige og foreslår at ”etter anmodning fra SVV” tas inn i første ledd bokstav l).

Region sørs spørsmål om sanksjoner overfor faglig ansvarlig er meget betimelig. Vegdirektoratet ønsker ikke at den faglig ansvarlige skal ha en egen godkjenning. Det vil i praksis redusere den faglige lederens ansvar. Vi har derfor kommet til at vi vil nedtone den faglig ansvarliges rolle. Betegnelsen endres til faglig medansvarlig; vedkommende skal kun **bistå** faglig leder. Dermed kan kravene til denne rollen reduseres, slik at vedkommende ikke trenger faglig leder kompetanse; behovet for veiledningskompetanse reduseres, og faglig leders ansvar pulveriseres ikke. Kravet om 3 års undervisningspraksis opprettholdes. Med denne løsningen er det heller ikke behov for å forskriftsfeste at det kan oppnevnes en medansvarlig selv om faglig leder selv har undervisningskompetanse for A/A1.

Siden kravene til den faglig (med)ansvarlige reduseres, ønsker vi ikke å innføre endringen for tunge klasser. Det er krav om en vesentlig lengre utdanning for å undervise i tunge klasser enn i A1/A. En faglig leder som har tungbilutdanning vil dessuten kunne være faglig leder også for tungbildelen, selv om vedkommende ikke tar spesialutdanning som kreves for å undervise i de forskjellige kursene på tungbilutdanningen.

I klasse S er det ikke krav om at faglig leder skal ha undervisningskompetanse. Faglig medansvarlig vil dermed kun være aktuelt i klassene A1 og A.

Når det gjelder bokstav l) så ønsker vi å beholde den foreslåtte formuleringen. Den innebærer at faglig leder har et ansvar for å innhente helseattest når vedkommende har grunn til å tro at egen eller ansattes helse ikke er tilfredsstillende, uavhengig av om SVV på forhånd har anmodet om det. ”ved behov” innebærer dessuten en begrensning i når legeattest kan etterspørres, dvs at SVV må ha en saklig grunn for å etterspørre det.

Region vest foreslår å ta andre ledd inn i bokstav c), samt å fjerne første setning i tredje ledd og sette inn klasse S i andre setning. Vi er enige i at det kunne vært en fordel å ha andre ledd inn i bokstav c), men da blir bokstav c) urimelig lang og bestemmelsen fremstår generelt som mer uoversiktlig. Vi kan ikke sette S inn i påfølgende setning, for kravene er forskjellige. I klasse S fritas faglig leder for undervisningskompetanse i *klassen*, mens for tunge må faglig leder ha undervisningskompetanse i klassen og fritas kun for undervisningskompetanse for kursene.

Vi vil presisere at kravet om at faglig leder skal veilede og kontrollere alle lærere i alle trinn og kurs som den enkelte læreren gir undervisning i, sammenholdt med kravet til en årlig plan, ikke innebærer et krav om at faglig leder skal veilede og kontrollere alle lærerne i alle trinn og kurs hvert år. Oppfølgingen må vurderes konkret og vil være avhengig av hvilken kompetanse læreren har, herunder hvilken erfaring vedkommende har og hvilken erfaring faglig leder har med vedkommende lærer. Faglig leder er forpliktet til å selv ha tilstrekkelig kompetanse og tid til å foreta den nødvendige oppfølgingen.

§ 6-15

Ordlyden endres i samsvar med forslaget, men med de samme rettelser som for § 6-3.

§ 6-16

HiAK mener godkjenningen bør legges til høyskoler som utdanner trafikklærere.

HiNT spør om det bør tas inn i bestemmelsen at utdanningen bør ha samme nivå som i Norge.

På sikt ser vi at det kan være en fordel om høyskoler som tilbyr trafikklærerutdanning kan vurdere søkere med utdanning fra utlandet, men på nåværende tidspunkt mener vi det ikke er aktuelt. Dette er dessuten ikke hørt.

Vi kan ikke kreve at utdanningen skal være på samme nivå som i Norge. Det vil være i strid med direktivet. For øvrig kan vi opplyse at vi nå arbeider med en egen forskrift om krav til personer med utdanning fra utlandet.

Som nevnt i forrige oppsummering, vil vi, på bakgrunn av høringsuttalelsene, ikke overføre denne oppgaven til regionene nå. Vi vil vurdere overføring på nytt, fortrinnsvis til en spesialistregion, etter at omorganiseringen i SVV er gjennomført.

§ 7-4

Region øst foreslår å ta inn "godkjent". Det kan vi ikke, fordi bestemmelsen også omhandler offentlig skoleverk, som ikke skal godkjennes av regionvegkontoret, men vi har tatt inn "godkjent" i § 4-1.

§ 7-6

Det har kommet mange innspill til denne bestemmelsen.

TF, ATL og flere trafikkskoler mener at krav om innmelding 3 virkedager før praktisk prøve kan avlegges, kan by på problemer. Regionene støtter forslaget. Bakgrunnen for forslaget er hovedsakelig at kandidaten ikke skal utsettes for diskusjon når vedkommende skal kjøre opp. Hensett til at kandidaten bør ta avsluttende obligatorisk opplæring i god tid før praktisk prøve, for å få tid til mengdetrening av høy kvalitet, er vi ikke enige i at et krav om innmelding 3 dager før er for strengt. Dette gjelder selv om sykdom el gjør det aktuelt å bytte elev. Hensynet til den eleven som ev skal "hoppe inn" tilsier at regelen vedtas som foreslått. Vi opprettholder derfor formuleringen fra forslaget. Kravet vil imidlertid ikke gjelde fra 1. juli 2009, men først fra 1. januar 2010. Dette for at opplæringsinstitusjonene skal få tid på å bli kjent med og innrette seg etter kravet.

Kravet om innmelding 3 virkedager før, gjelder kun for praktisk prøve. Det innebærer at i de klassene der det kun er teoriprøve, så kan denne avlegges så sant obligatorisk opplæring er innmeldt før prøven avlegges. Av hensyn til eleven bør imidlertid innmelding uansett skje i god tid før avsluttende prøve.

Region øst mener at bare den skolen som har gjennomført opplæringen bør kunne melde den inn. Det mener vi følger allerede av dagens regelverk. Skolen kan jo bare melde inn opplæring som den vet er gjennomført og for å vite det sikkert, må skolen ha gitt opplæringen. Vi minner her om at det arbeides med sikrere innmeldingsrutiner.

Flere høringsinstanser mener at offentlig skole skal melde inn veiledningstimer. Det er imidlertid ikke foreslått endring her.

Region nord og Region vest sier at ordlyden i § 7-6 og § 29-2, fjerde ledd må harmoniseres. Tilsvarende sier Region sør. Vi enige i dette. Vi har derfor tatt inn også i § 7-6 at innmeldingen skal skje elektronisk. Siden dette allerede følger av forslaget til endringer i § 29-2, anses det som tilstrekkelig hørt.

TF anser det helt uaktuelt å kun ha elektronisk innmelding. Når de elektroniske løsningene blir gode nok, vil de bli tatt i bruk, så det er ikke behov for påbud. Signerte opplæringskort er den eneste dokumentasjonen som blir ført i sann tid og degradering av dets betydning vil være negativt.

TEA fungerer bra nå, men hvis det skulle oppstå store og mer langvarige problemer igjen, må SVV akseptere å legge inn etter sikrede lister. Er det kortvarige avbrudd, må skolene prøve på nytt, på samme måte som man må ved et hvert annet avbrudd. Skolene må også sørge for selv å ha tilgang til tilfredsstillende datautstyr. Generelt gir manuelt ført dokumentasjon ofte bedre sikkerhet enn elektroniske løsninger, men elektroniske løsninger har andre fordeler, slik at det vil hele tiden må foretas en avveining av de ulike hensyn. Opplæringskortene vil for øvrig bli kontrollert under tilsyn.

Kravet om at innmeldingen må skje elektronisk trer i kraft 1. januar 2010, slik at alle får tid til å skaffe seg slik tilgang. Da vil også masseoverføringene være tilgjengelige. Dersom kravet om elektronisk innmelding av særlige grunner skulle medføre spesielle problemer for en liten trafikkskole, er det mulig å gi skolen en dispensasjon, slik at SVV tar i mot innmelding gjennom andre sikrede løsninger.

Vi ba også om innspill til en mulig fremtidig endring, nemlig om det bør kreves at all obligatorisk opplæring er gjennomført før prøve kan bestilles. Her fikk vi en del kommentarer. Ikke uventet er innspillene ulike. Vi vil arbeide videre med problemstillingen, med sikte på en ev senere høring.

§ 8-1

Det har her kommet forslag om endringer som ikke var høring. Disse tar vi som nevnt innledningsvis, med i videre arbeid.

Foreslåtte endringer består i presiseringer av det som hele tiden har vært intensjonen. Det var ingen innvendinger til disse, så de vedtas i samsvar med forslaget.

§ 8-2

Aldersgrensen behandles under § 2-1.

Region øst ber om det utarbeides retningslinjer for dispensasjon fra trafikalt grunnkurs. Dette vil vi komme tilbake til.

Region sør spør om tiltak ved trafikkuhell ikke skal være med. Slike tiltak går inn under førstehjelp, jf § 8-1, femte ledd.

Til kap 9-28.

Region øst mener det bør ryddes opp i begrepene kompetanse og ferdighet. Vi kan ikke se at det er behov for slik opprydding, men kan komme tilbake til det senere.

Det er også kommet andre innspill som vi tar med videre.

§ 10-6

Region øst og Region midt mener siste setning i forslaget kan misforstås. Det er vi enige i. Det endres derfor til: *Dette gjelder selv om eleven har bestått teoriprøve i klasse A eller A1.*

§ 11-3

Region sør mener ”og om” bør fjernes fordi det ellers kan synes som om det er et krav at eleven skal ha kunnskap om krav til rus.

Vi er enig i at formuleringen bør endres og har endret rekkefølgen på kravene.

§ 11-4

Region nord mener ”miljøriktig” bør endres til ”optimal kjøring” i samsvar med yrkessjåførforskriften.

Vi synes intensjonen med forslaget er god, men ønsker å beholde miljø og økonomi i denne klassen. De tilsvarer de utenlandske uttrykkene. Endringer var heller ikke på høring.

§ 11-6

Region øst foreslår at vi tar inn at alle lærerne skal være til stede på hele kurset.

Vi mener formuleringen ”lærere” er tilstrekkelig for å vise at det er alle lærerne som skal være til stede. Tilsvarende formulering brukes ved mørkekjøringen på trafikalt grunnkurs.

§ 11-8

TF mener det pedagogisk sett kan være en fordel at ikke alle lærerne er til stede på refleksjon og oppsummering. Elevene er mer åpne når det ikke er for mange lærere til stede. Det må derfor være opp til den enkelte skole om alle lærerne skal være til stede under hele kurset. Hvis ikke alle er til stede, må infoflyt mellom lærerne synliggjøres i undervisningsplan. ATL støtter forslaget, bortsett fra for risikodelen. Aktiv trafikkskole mener forslaget må forkastes, fordi det medfører store kostnader og er lite gunstig pedagogisk.

Vi mener det er en fordel om alle lærerne er til stede under hele kurset, men vi ser at et slikt krav vil medføre større praktiske problemer for sikkerhetskurs på veg, enn for sikkerhetskurs på bane og mørkekjøring. Dette fordi sikkerhetskurs på veg er av vesentlig lengre varighet. Vi vil derfor ikke gjennomføre denne endringen, i hvert fall ikke nå. Dersom ikke alle lærerne er til stede, forutsetter vi informasjonsflyt mellom lærerne. Innspill fra innledningen må trekkes med i kjøringen, og videre inn i oppsummering og refleksjon. I tillegg må elevenes konkrete erfaringer fra kjøringen trekkes inn i oppsummering og refleksjon. Vi er enige med TF i at informasjonsflyten vil være en naturlig del av en undervisningsplan.

For ordens skyld vil vi nevne at kravet om at alle lærerne skal være til stede opprettholdes for mørkekjøring og sikkerhetskurs på bane. Dette kravet kommer der til uttrykk gjennom formuleringen ”lærere”.

ATL mener videre at det ikke er nødvendig at hver del av kurset gjennomføres samlet, dersom det ikke går utover kvaliteten.

Aktiv trafikkskole mener små pauser må aksepteres.

Vegdirektoratet ønsker å vedta endringen som foreslått. Det er særlig viktig at de 5 timene landeveiskjøring tas som en samlet del, slik at forbikjøring mv kan tas som en naturlig del av selve kjøringen, ikke som øving på enkeltstående momenter. Slik øving skal skje i trinn 3. Små pauser aksepteres.

Til kap 13 generelt

Vi har fått enkelte innspill til formuleringer. Generelt har vi valgt å benytte samme formuleringer som vi har gjort for andre klasser, slik at det blir lettere å tolke hva som ligger i de enkelte formuleringene.

§ 13-4

Region sør foreslår at formuleringen i andre ledd endres til; vurdere sin egen kompetanse som mopedfører. Vi ønsker å beholde den foreslåtte formulering fordi den dekker selvinnsikt ifht alt det trinnet omfatter.

§ 13-5

Region vest mener all obligatorisk opplæring bør skje før førerprøven.

Vi er enige i at det er best om all obligatorisk opplæring skjer før førerprøven, men opplæringstilbudet er i dag alt for dårlig i klasse M 147. Vi ønsker derfor å prøve denne løsningen. Vi minner om at det også er andre klasser der deler av den obligatoriske opplæringen kan tas etter førerprøven. I klasse M 147 får dessuten ikke eleven førerrett før trinn 4 er gjennomført.

Bakgrunnen for løsningen er jo at eleven ofte selv må kjøpe et kjøretøy i klasse M 147 fordi det ikke er tilbud om skolevogn i denne klassen. Imidlertid er det vanskelig å kjøpe et kjøretøy som man ikke vet om man vil få rett til å kjøre. For eleven er det en sikkerhet å vite at førerprøven er bestått før kjøpet. Deretter kan eleven ta trinn 4 i eget kjøretøy.

§ 13-6

Region sør foreslår for nr 1; kunne gjøre moped klar for kjøring. Bestemmelsen tar sikte på også å gjøre føreren klar for kjøring, så vi beholder den foreslåtte formuleringen.

§ 16-1

Grunnkurs tunge kjøretøy har i dag ikke forskriftsfestet antallsbegrensning. I høringen foreslår vi et tak på 16 deltakere og det er vist til at dette tallet gjelder for trafikalt grunnkurs. TF foreslår at antallet økes til 24. Begrunnelsen for dette er at deltakerne har førerkort og vesentlig høyere snittalder.

Vi har ikke 24 deltakere noe annet sted. Vi ønsker å opprettholde forslaget om maks 16 deltakere. Dette fordi det ellers blir vanskelig å nå frem til alle deltakerne, samt for deltakerne å komme til orde.

§§ 25-1, 27-1 og 27-2

Intensjonen i tunge klasser, da reglene ble vedtatt i 2004, var at dersom man tidligere hadde hatt kompetanse i en tung klasse, skulle det ikke senere være behov for å ta opplæring i emner som kommer inn under vedkommende klasse. Det er imidlertid enkelte førerkortklasser man kan ha hatt førerrett i som en gratis klasse, slik som C1 som stempel. C1 er for så vidt også gratis for dem som har fått den ført inn som en førerkortklasse på førerkortet, men er den ført inn, så har den i annen sammenheng samme virkning som en førerkortklasse ervervet på vanlig måte.

Det har kommet innspill om at alle som ikke har slik opplæring fra før bør ta det. Hvis vi skulle innføre et slikt krav for alle, også de som innehar førerrett i en klasse som i dag gir fradrag, så må det utredes og sendes på ny høring. Hvis vi skulle velge en slik løsning bare for personer med utløpt førerrett, vil det gi dårlig sammenheng i regelverket. Disse personene kan

jo, innen et år etter utløp, fornye uten krav om opplæring/prøve, og etter et år fornye med praktisk prøve. Det har da liten hensikt å kreve kursene bare fordi de ikke fornyer først.

§ 28-1

Bestemmelsen regulerer i dag ikke konkret hvor stor del av opplæringen eleven skal gjennomføre som praktisk øving, dvs øve selv. Det står i læreplanen: ”Det er likevel vesentlig at demonstrasjoner og teorisekvenser ikke overskygger elevenes tid bak rattet.” Siden vi har fått spørsmål om hvor mye som skal være egenkjøring, foreslo vi å forskriftsfeste at hver elev skal ha 6 timer praktisk øving på banen.

Det kom ikke høringsinnspill til dette forslaget. Imidlertid har vi i ettertid mottatt innspill fra to tungebilbaner og avholdt møte med dem. De mener at den foreslåtte formuleringen vil skape problemer. Hvis hver elev selv skal tilbringe 6 timer bak rattet må kurset utvides, hvis ikke vil det bli en uheldig fordeling av elementene i kurset. Vi er enige i dette og endrer derfor formuleringen, slik at praktisk øving ikke bare inneholder elevens egen tid bak rattet, men også demonstrasjoner, fordeling av kjøretøy og det å sitte på med en annen elev. Det kan være inntil 2 elever i hver bil, forutsatt at hver elev kjører tilnærmet like mye.

Region vest ønsker at det forskriftsfestes tid også på andre kurs. Dette var imidlertid ikke på høring.

Vi foreslo også å regulere antall lærere i forhold til elever på kurset. I dag er det krav om to lærere uansett antall elever. Vi foreslo at det skulle være tilstrekkelig med en lærer for 1 – 6 elever, to lærere for 7–12 elever og tre lærer for 13–16/18 elever.

Scantraf sier at økt bemanning vil gi økte kostnader.

Vegdirektoratet mener at to lærere ikke er tilstrekkelig for 18 elever, men kan akseptere å flytte grensen, slik at det blir krav om 3 lærere ved mer enn 16 elever.

§ 28-2

Her foreslo vi i andre ledd nr 3, en ny bokstav; g) som presiserte at elevene skulle erfare eget valg av kjøremåte med forskjellige typer kjøretøy som er ulikt utstyrt og lastet. Bestemmelsen er flyttet fra nr 6 til nr 3, der den hører bedre hjemme. Krav til handlinger på banen passer ikke så bra under refleksjonsdelen.

Scantraf mener presiseringen er unødvendig. Som nevnt er det her snakk om en flytting.

§ 29-1

I denne bestemmelsen ble det foreslått tre vesentlige endringer: Karantenetid for juks (fusk), endrede godkjenningsregler for tolker og gyldighetstid for gjennomførte prøver.

Karantene ved juks

Mange høringsinstanser støtter lang karantenetid for fusk. Ingen har innvendinger til lengre karantene for fusk enn ved ikke-bestått, men flere mener 12 måneder er tilstrekkelig og at lengden må avhengige av alvorlighetsgraden. POD og UP støtter at det i grove tilfeller reageres både med karantene og anmeldelse.

Som varslet i høringen, har vi konferert med Samferdselsdepartementet om hvorvidt vtrl har tilstrekkelig hjemmel for en særskilt fusk-karantene. Det er enighet om at en så lang karantene

som foreslått i høringen i hvert fall vil trenge en egen lovhjemmel. Før vi ev vedtar en vesentlig kortere karantene enn foreslått, er det aktuelt å utrede ulike forhold knyttet til juks i noe bredere perspektiv, herunder bruk av straffehjemler. Det er personene som profesjonelt bistår kandidaten det er aller viktigst å kunne reagere overfor og disse rammes ikke av en karantene, i hvert fall ikke direkte. Vi vil dessuten vurdere mer presise lovhjemler også for andre ulovligheter innenfor trafikantområdet, herunder nye virkemidler. Det er gunstig å se alle disse forholdene i sammenheng.

Bilde ved første prøve

Høringsinstanser har ytret ønske om en hjemmel for å ta bilde ved hver prøve.

Vi er enige i at det bør tas bilde ved første prøve. Vi har sendt melding til Datatilsynet om at bilde, signatur og fødselsnr skal sikres tidlig i prosessen, for å kunne verifisere at det er rette vedkommende som gjennomfører prøvene. Vi mener denne bruken er nødvendig for å utøve offentlig myndighet. Bruken forutsetter imidlertid også at kandidaten informeres om den. Slik informasjon er dessuten nødvendig for at kandidaten skal ha med seg penger til bilde ved teoriprøven. Vi arbeider med dette nå. For ordens skyld vil vi ta med kravet om at bilde skal tas før teoriprøve, inn i forskriften ved neste høring.

Godkjenning av tolk

Region øst spør om det skal være godkjenning av tolkefirma eller av den enkelte tolk. Region nord spør om tolken skal godkjennes i hver region eller kun en gang. De anbefaler en gang.

Forslaget om godkjenning av tolk skal både ivareta kandidaten og hindre fusk. Det er den enkelte tolk som skal godkjennes. Vedkommende godkjennes en gang, slik at godkjenningen gjelder for hele landet. Det er viktig, fordi tilbakekall av godkjenning da også vil gjelde for hele landet. Både godkjenning og tilbakekalling er enkeltvedtak ihht forvaltningsloven og må behandles deretter.

Vi er i ferd med å utarbeide retningslinjer for godkjenning og tilbakekalling av tolker.

Endringen vedr godkjenning av tolk trer i kraft fra 1. januar 2010.

Gyldighetstid for prøver

Siden endringen er blitt forsinket, regnes fristen for å ta ut førerkort etter avsluttende prøve nå fra 1. juli 2009.

§ 29-2

Optikerforbundet sier at synsattest er en helseattest og støtter forslaget om lik gyldighetstid. Det er også kommentert at alle bør gjennom en synsundersøkelse og at synskrav bør ivaretas allerede ved øvingskjøringen, slik at de som har for dårlig syn ikke gjennomgår bortkastet opplæring, ev at de får korrigert synet sitt før øvingskjøring.

Krav om synsundersøkelse for alle har ikke vært på høring, men det kan utredes senere. Selv om forskriften ikke setter de samme kravene til øvingskjøring som til førerkort, så gjelder det likevel visse helsekrav. Øvingskjøringen skal være fullt forsvarlig og vtrl § 21 sier at føreren ikke må kjøre bil hvis han ikke er skikket til å kjøre på en trygg måte. Inn i vurderingen av skikkethet faller også helsemessige forhold. Selv om den som øvingskjører ikke anses som fører, gjelder kravene i vtrl § 21, jf vtrl § 26. Kravene som er satt ifb med erverv av førerkort vil være et naturlig utgangspunkt for hvilken helse osv som anses som nødvendig.

Merknader til kravet om elektronisk innmelding kommenteres under § 7-6.

§ 29-5

Endringen er allerede vedtatt med ikrafttreden 1. januar 2009. Vi minner om at betegnelsen ”hjelpemidler” skal tolkes vidt, slik at også bruk av medhjelpere rammes.

§ 29-6

Det er her foreslått et nytt første ledd. Siden den praktiske prøven ikke er detaljert regulert i kap 30, endres formuleringen i andre setning noe. Intensjonen med bestemmelsen er å klargjøre hvilke deler som *må* være med på prøven, ikke at innholdet i prøven skal reguleres fullt ut i forskriften. Innholdet vil for øvrig reguleres av interne retningslinjer.

§ 29-8

ATL mener at hvis man har gjennomført prøven i klasse B med manuelt gir, så bør det ikke være spesielle krav til girsystem i tunge klasser.

Region vest synes bestemmelsen fremstår som uoversiktlig.

HiNT stiller spørsmål ved om det er hensiktsmessig å behandle C1 og D1 forskjellig fra andre klasser.

På bakgrunn av EU-direktiver, mener vi at vi ikke kan akseptere den løsningen ATL foreslår.

Vi er enige i at bestemmelsen fremstår uoversiktlig og har derfor omformulert den.

Årsaken til at D1 ikke gir rettigheter ifht C1, er at de fleste minibusser (D1) er girmessig omtrent som personbiler, mens små lastebiler (C1) normalt har mer avanserte girsystemer. Oppkjøring på manuell minibuss, gir dermed gjennomgående dårligere forutsetninger for å beherske en liten lastebil, enn motsatt.

§ 30-1

Vi foreslo krav om minste tillatt nyttelast på 125 kg og 140 kg for hhv klasse A1 og A.

Bakgrunnen for dette var at mange av de syklene som benyttes til opplæring og førerprøve får overvekt hvis ledsager/lærer/sensor sitter bakpå.

Vi har her en situasjon som er vanskelig å løse. Det er ikke aktuelt å akseptere overvekt til førerprøven. Det vil gi helt feil signaler til kandidaten om SVV aksepterer overvekt under førerprøven, men ikke etterpå, når kandidaten kjører på egen hånd. Vi har i Norge valgt at sensor skal sitte bakpå fordi vi mener dette gir den beste vurderingen av kandidaten. Kravet om nyttelast ble foreslått for at kandidaten ikke skulle risikere å bli avvist ved førerprøven.

Det har kommet sterke reaksjoner på forslaget. Vi vil derfor ikke vedta det, i hvert fall ikke i denne omgang. Vi vil i stedet videreføre den forsøksordningen vi hadde i fjor, der vi åpner for at lærer/sensor kan kjøre bak, når det ellers blir overvekt. Vi vil så evaluere dette forsøket til høsten. Dersom vi skal velge en prøve der sensor kjører bak, så kan det bli nødvendig å endre opplæringskravene, slik at det blir større fokus på kjøring med passasjer i den obligatoriske opplæringen.

Så vidt vi forstår mener MCF at bestemmelsene om øvingskjøring også gjelder for førerprøven. Det stemmer ikke. Reglene for øvingskjøring omfatter ikke førerprøven. Dette

fordi at kandidaten anses som fører av kjøretøyet ved førerprøven, mens det er læreren/ledsageren som anses som fører under øvingskjøring, jf vtrl § 26.

§ 30-2

Region vest ønsker å beholde kravet om lys over pedalene da dette er et hjelpemiddel for sensor.

Vegdirektoratet har ikke innvendinger til å beholde kravet inntil videre.

§ 30-2 til § 30-14

Region nord sier det er stort behov for nasjonale sikkerhetskort som velges ut av Fønix. Vi er klar over behovet. Det er sendt ut nye sikkerhetskort for klasse B, BE, A1 og A. Tidligere er slike kort sendt ut for tungbil. Tungbilkortene vil bli revidert og supplert med gjenstående klasser. Vi er enige i at det er ønskelig at kort skal trekkes gjennom Fønix, men dette har ikke vært mulig å gjennomføre enda. Vi vil arbeide med saken.

§ 30-3

Region øst foreslår bil som definert i § 30-2. Region vest ønsker at bil skal defineres, fordi det gir bedre oversikt over kravene.

Generelt må forskriften leses i sammenheng. Vi mener det fremgår klart av den foreslåtte ordlyden at det er definisjonen av bil i § 30-2 som skal gjelde. Når de to aktuelle bestemmelsene står så nær hverandre som i dette tilfellet, er det ikke nødvendig å henviser eller gjenta bestemmelsen.

Region midt ønsker vi skal ta med at henger skal stå frakoblet, parallelt med bilen. Vi mener dette er så vidt detaljert at det heller bør følge av retningslinjer.

For øvrig er det kommet forslag om endringer som ikke omfattes av høringen.

§ 30-10

Region øst foreslår at lengden økes til 12,4 m, som er lengden på busser som brukes i busstrafikk. Dette er ikke hørt og tas med videre.

Kap 30 forøvrig

HiNT ber om at det spesifiseres hva som ligger i kontroll før kjøring. Vi mener det blir for detaljert å ta en slik spesifisering inn i forskriften. Det bør eventuelt heller følge av retningslinjer.

Det har kommet flere innspill til lengden på prøvene. Poenget i denne omgang var å forskriftsfeste lengden i alle klasser og dessuten å forlenge tiden i E-klassene ifht gitte føringer, for å få tid til kobling/frakobling. I klasse A er lengden utvidet for å få tid til utvidet kjøregård. Lengden på prøvene for øvrig vil bli vurdert senere.

§ 31-1

Vi foreslo her å fjerne regelen om at hjelpelærere og instruktører ikke kan være faglige ledere. Samtidig ba vi særskilt om merknader fra HiNT. HiNT støtter forslaget.

§ 31-2

Vi foreslo at elever som har tatt trafikalt grunnkurs før 1. november 2008 måtte ta mørkekjøring innen 31. desember 2009 for å behold sin rett til øvingskjøring. I endring vedtatt med ikrafttreden 1. januar 2009, bestemte vi i stedet at disse inntil videre beholder sin rett til øvingskjøring.

Når det gjelder (annen) obligatorisk opplæring gjennomført ihht tidligere forskrifter, så foreslo vi at det ikke lenger skulle gis fradrag for denne. Det er ikke kommet innvendinger til dette innen høringsfristen. Vi har imidlertid i ettertid fått informasjon om at det er enkelte elever som er kommet langt i opplæringsløpet, med obligatorisk opplæring ihht tidligere forskrifter, og at noen av disse ikke ville rekke å gå opp før årsskiftet. Nå kommer endringen et halvt år senere, så de fleste av disse elevene er vel ferdige. Oppstår slike situasjoner mener vi det kan gis en dispensasjon. Formålet med å fjerne overgangsretten, er at personer som ikke har kjørt på flere år, ikke skal kunne få fradrag for gammel obligatorisk opplæring. Ifht overgangsordningen for trafikalt grunnkurs, vil vi nevne at dette i hvert fall er et relativt nytt kurs og vi kan heller skjerpe kravet mht tidspunkt for mørkekjøring senere.

§ 31-3

Den foreslåtte overgangsbestemmelsen for klasse A og A faller bort, siden endringen ikke innføres.

Enkelte av de nye bestemmelsene forutsetter visse forberedelser. Det gjelder kravet i § 6-14 andre ledd om at faglig leder skal utarbeide en årlig plan, kravet i § 7-6 om at innmeldingen skal skje elektronisk og kravet i § 29-1 om godkjenning av tolk. Disse bestemmelsene gjelder derfor først fra 1. januar 2010. Fra samme dato gjelder kravet i § 7-6 om at opplæring må være innmeldt senest 3 virkedager før praktisk prøve kan avlegges. Vi håper at opplæringsinstitusjonene vil innrette seg etter 3-dageskravet med det aller første, men av hensyn til elevene og eventuelle planlagte opplæringsløp i for eksempel tungbilklassene, har vi kommet til at kravet bør gjelde fra en senere dato enn 1. juli 2009.

§ 31-4

Vi har foreslått en hjemmel for å gjøre unntak fra kravet om godkjent trafikklærer for studenter under trafikklærerutdanning. Unntaket gjelder bare ved grunnutdanning på studiestedets trafikkskole, samt for praksisperiode på trafikkskole i klasse A og tunge klasser. Region øst og sør spør om det bør være adgang til å undervise i andre klasser enn tunge og A, samt på trafikkskole under grunnutdanning. Det er kun tunge og A som har slik spesialutdanning. Vi er mer skeptisk til å åpne for å tillate øvingskjøring på trafikkskole under grunnutdanningen. Det er uansett ikke hørt.

§ 31-6

Region sør foreslår en språklig enklere formulering. Vi er enig i at region sørs formulering er bedre og tar inn den.

Fører kortforskriften

Det er ikke vedtatt endringer i førerkortforskriften nå.

Vedlegg av 19.06.09:

På bakgrunn av spørsmål vi har mottatt etter at forskriften ble vedtatt har vi følgende tilleggskommentarer:

Til § 10-6:

Bestemmelsen omhandler fradrag i den obligatoriske opplæringen i klasse M146 når eleven har gjennomført all obligatorisk opplæring i klasse A/A1. Vi presiserer at også elever som har bestått teoriprøven i klasse A/A1 må ha gjennomført all obligatorisk opplæring i klasse A/A1 for å få fradrag i den obligatoriske opplæringen i klasse M146.

Til kap 13:

Elever som har påbegynt obligatorisk opplæring i klasse M147 før endringene trer i kraft 1. juli 2009, kan velge om de vil fortsette etter gamle regler eller gå over til nye. Etter gamle regler er det 20 timer obligatorisk opplæring, etter nye regler er det 14 timer.

Til § 30-3:

Personer som har bestilt førerprøve i klasse BE før 1. juli 2009, kan benytte kjøretøy som tilfredsstillere reglene slik de var da timen ble bestilt. Endres timen etter 1. juli gjelder nye bestemmelser for ny time.

Til § 31-2:

Trafikalt grunnkurs ihht forskriften av 1. juli 2003 og forskriften av 1. januar 2004 likestilles med dagens trafikale grunnkurs. Det er opplæring i henhold til forskrifter før dette som ikke lenger medfører fradrag i dagens krav til obligatorisk opplæring.

Dette vedlegget kan bli supplert dersom det viser seg å være behov for det.