



Statens vegvesen

Vedlegg - Høringsoppsummering

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1338 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

19. desember 2012

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1338 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

Vegdirektoratet sendte på høring forslag til endring av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1338 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. 6. juli 2012 med høringsfrist 1. oktober 2012.

Høringen ble sendt til 203 instanser for uttalelse. Vi mottok 26 hørings svar.

Av disse hadde følgende 8 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget:

Arbeidsdepartementet
Barne-, likestilling-, og inkluderingsdepartementet
Forsvarsdepartementet
Fornyings-, administrasjons-, kirke departementet
Utenriksdepartementet
Landsorganisasjonen i Norge
Kunnskapsdepartementet
Politidirektoratet

Fra følgende 18 instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Norsk Motorcykel Union (NMCU)
Statens vegvesen Region øst
Statens vegvesen Region nord
Forbundet for ledelse og teknikk (FLT)
Statens vegvesen Region midt
Statens vegvesen Region sør
Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)
Statens vegvesen Region vest
Justis- og bedreskapsdepartementet
Learn
Vegvesenets Trafikk- Tekniske Forening (VTTF)
Trafikkforum
Norges Taxiforbund
Trygg Trafikk
Norges automobilforbund (NAF)
Helsedirektoratet
Høgskolen i Nord- Trøndelag (HiNT)
Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL)

I del I oppsummeres høringsinnspillene etter høringsnotatets oppbygging.

Innspill rettet til høringsnotatet er tatt inn under forskriftens paragrafer så godt det lar seg gjøre, der hvor det ikke passer er det laget egne underpunkter. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner kommer under hver paragraf. Det gis ikke kommentarer til de paragrafene det ikke er kommet inn høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatene for redegjørelse av det enkelte tema.

Vegdirektoratet har mottatt flere innspill om tema/ paragrafer som ikke var på høring. Disse innspillene tar vi med oss i det videre arbeidet med trafikkopplæringsforskriften, men de vil ikke bli gjengitt eller kommentert i høringsoppsummeringen.

I del II er fastsatt forskrift om endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

DEL I

Generelle kommentarer:

NMCU har rent prinsipielt alltid vært motstander av stegvist førerkort for motorsykel. For det første er denne omfattende begrensningen *kun* innført for klasse A. For det andre er mulige positive trafikksikkerhetseffekter av begrensningen dårlig dokumentert. Allerede tidlig på 90-tallet, under kampen mot EUs 2. førerkortdirektiv, forutså de europeiske MC organisasjonene at tiltaket ville ha liten effekt, og at det derfor ville komme et 3. førerkortdirektiv som strammet grepet ytterligere. Historien viser at NMCU fikk rett i denne spådommen.

NMCU erkjenner imidlertid selvfølgelig at kampen mot stegvist førerkort for klasse A er en tapt sak (i alle fall i denne omgangen) og at kampen uansett må foregå i Brussel, og ikke her i Norge. NMCU har derfor kommet med konstruktive innspill til prosessen som har ledet fram til denne høringen om implementering av EUs 3. førerkortdirektiv, og er glade for at Statens vegvesen har tatt mange av disse innspillene til følge. Det er nemlig viktig for NMCU at motorsyklistene i Norge ikke opplever endringene som totalt meningsløse.

Norge innførte i 2005 en MC-opplæring som går utenpå mange andre opplæringsmodeller i Europa. Dette er en omforent opplæringsmodell som samtlige interessenter har vært med på å utforme og stiller seg bak. NMCU fryktet at implementeringen av EUs 3. førerkortdirektiv i verste fall kunne føre til at den norske MC-opplæringen ble dårligere. NMCU setter derfor pris på at Statens vegvesen presenterer et forslag til endringsforskrift til trafikkopplæringsforskriften som oppfyller direktivets krav uten å gå på bekostning av grunntanken i den norske opplæringsmodellen.

NMCU tilslutter seg også de språklige presiseringene som er gjort i læreplanen for klasse A, og mener at disse presiseringene er med på å gjøre læreplanen ennå bedre. NMCU har likevel et par små kommentarer til den nye forskriftsteksten.

Region øst har hatt høringen ute i områdene og hos tilsynssekksjonen for å få bredest mulig svar fra regionen. Svarene er sammenfattet i forslaget til forskrift der Region øst sine forslag til endringer er skrevet i *kursiv*. Generelle kommentarer er skrevet som kulepunkt under hver enkelt paragraf.

Generelt registrerer Region øst at det i høringen foreslås flyttet målformuleringer fra forskrift til læreplanen i A-klassene. Dette åpner opp for større pedagogisk frihet for lærer, men gir samtidig utfordringer i håndhevelsen av innhold i undervisningen sett opp mot forskriften.

FLT er positiv til obligatorisk opplæring slik det fremkommer i høringsnotatet av 6. juli 2012. FLT er enig at dette er en videreføring av dagens prinsipp i opplæringsmodellen, at opplæringsmål som er vanskelig eller for tidkrevende å måle ved vanlig førerprøve, sikres plass i opplæring gjennom obligatoriske kurs.

FLT vil likevel be om at kvaliteten på denne opplæringen som gis av kjøreskolene nøye blir fulgt opp av Statens vegvesen. FLT er av den oppfatning at det i fremtiden er viktig å styrke Statens vegvesens kompetanse og ressurser slik at etaten er i stand til å utføre de kontrolloppgaver etaten blir tilført.

KNA anser ordningen med spesielle regler for trekking av tilhenger med samlet tillatt totalvekt mellom 3500 kg og 4250 kg som lite hensiktsmessig og unødvendig byråkratisk. Dette gjelder en meget liten gruppe og i og med at direktoratet foreslår samme opplæring for denne gruppen som for tyngre vogntog (unntatt førerprøve), bør reglene kunne forenkles. Det så vidt KNA kan se, ikke noe til hinder etter direktivet for å innføre samme krav til alle som trekker vogntog over 3500 kg- altså slik kravet er hos oss i dag. KNA anser klasse B kode 96 som unødvendig. Dette ligger utenfor hva som gjelder forskriften i denne omgang, men gjelder lærerplanene. KNA vil likevel peke på forholdet med tanke på endring.

VTTF ser på forslaget som nå foreligger som et godt gjennomarbeidet fremtidig dokument.

Trafikkforum er tilfreds med at deres høringssvar av 15.11.2010 ang forslag til endringer i førerkortforskriften som følge av gjennomføringen av tredje førerkortdirektiv i stor grad er tatt til følge. Trafikkforum støtter i all hovedsak forslaget til endringsforskrift for trafikkopplæringsforskriften slik det foreligger og viser for øvrig til deres høringssvar av 15.11.2010.

Trygg Trafikk støtter forslaget til forskriftsendringer er tilfreds med at forslaget innebærer en systematisk gradvis utvidelse av førerretten for motorsykkelførere. Det er en opplæringsstruktur som gir elevene mulighet til å utvide førerretten på motorsykel gjennom påbygging av erfarings basert kompetanse.

HiNT gir i store trekk sin tilslutning til de endringer som framkommer i utsendt høringsnotat fra Vegdirektoratet. I enkelte bestemmelser har HiNT valgt å problematisere tema som høringsnotatet etter deres oppfatning i liten grad belyser. Dette gjelder spesielt § 2-2 første ledd der Høgskolen i Nord-Trøndelag etterlyser en bredere begrunnelse for forskriftsendringen, samt en prinsipiell diskusjon på hvilke konsekvenser de foreslåtte endringer kan medføre.

ATL ser at det er gitt stor tillit til bransjen ved at trafikklærer har fått ansvar, og tar det. Det innebærer at Tilsyn må følge opp etter intensjonen.

ATL har invitert medlemmene til å komme med synspunkter på høringen, og har mottatt ulike tilbakemeldinger. Det er stor enighet at kvalitet er viktig i for gjennomføring av opplæringen kl. A, men noe uenighet om hvilket trinn i opplæringen trafikklærer skal sitte på, noe ATL derfor ikke kan ta stilling til.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet registrer at KNA anser klasse B kode 96 som unødvendig. Det er et krav etter direktivet å innføre klasse B kode 96 så deres oppfatning av nødvendigheten blir overflødig i denne sammenheng.

Vi merker oss HiNT sitt innspill og vil behandle dette under den aktuelle bestemmelse.

Klassene A1, A2 og A

Trafikkforum foreslår at det skulle legges til rette for at elevene som skal utvide fra A2 til A skal kunne kjøre sykkel tilhørende klasse A til kurset, på kurs dagen.

Vegdirektoratets kommentar:

Elever som har førerrett i klasse A2 og ønsker å benytte egen motorsykkel i klasse A på utvidelseskurset må være under oppsyn av lærer eller ledsager når de kjører motorsykkel de ikke har førerrett til. Vegdirektoratet ser det som vesentlig at kravet til opplæring er tilfredsstillt før elever får anledning til å kjøre på egen hånd og med det hele ansvaret for kjøringen.

§ 2-1

Region øst mener kravet til minstealder for øvelseskjøring i klasse A med erverv av A2 burde vært tydeligere presisert.

Vegdirektoratets kommentar:

På lik linje med alle andre minstealdre blir dette regulert i Forskrift om førerkort m.m. § 3-1. Vi anser det ikke som nødvendig eller heldig å presisere dette i § 2-1.

§ 2-2 andre ledd

NMCU har bestandig støttet de progressive trafikklærernes/sensorenes ønske om å sitte bakpå i stedet for å kjøre etter, slik man gjør i de fleste andre land. I den siste tiden har imidlertid disse progressive trafikklærerne/sensorene stadig oftere uttrykt at de har funnet gode måter å gjennomføre opplæring/førerprøve på også når de kjører etter på egen sykkel. NMCU har derfor ingen betenkeligheter med å støtte den nye formuleringen om at det i klasse A ikke stilles krav til at lærer eller ledsager må følge med på kjøretøyet.

Region nord mener det bør stilles krav til at lærer eller ledsager som ikke følger med på kjøretøyet i forbindelse med øvingskjøring til klassene A1, A2 og A selv kjører to hjuls motorsykkel.

Region sør synes det i utgangspunktet er positivt at det åpnes opp for at både lærer og ledsager kan kjøre bak på egen motorsykkel. Det er mange fordeler ved dette. Regionen mener likevel at det bør være krav til at lærer sitter på under deler av opplæringen slik at eleven får god erfaring i å kjøre med passasjer. Dette ønsker Region sør at kommer inn i forskriften under § 9-4 som omhandler obligatorisk opplæring, trinn 3.

Det finnes i dag mange motorsykler på markedet som har stor nyttelast. Region sør kunne derfor tenke seg å innføre krav om en minimums nyttelast i § 4-3, tilleggskrav til lærevogn klasse A1, A2 og A.

Er det mulig/ønskelig at ledsager/lærer kan kjøre etter en ATV som er registrert som motorsykkel? En ATV har andre kjøreegenskaper enn en to-hjuls motorsykkel når en kommer opp i fart, og kan det av den grunn være hensiktsmessig å bruke betegnelsen «to-hjuls motorsykkel» i § 2-2 slik at ikke misforståelser oppstår?

Svartjenesten opplever en stor økning i antall henvendelser rundt ATV og mopedbiler, spesielt for aldersgruppen 16 år. I dag kan de med opplæring i klasse M 146 på to-hjuls

moped også kjøre tre og firehjuls moped med egenvekt ikke over 150 kg. Det kan de også med klasse M 147 før de er 18 år.

Regionen ser at importørene og forhandlerne nå tar inn ATV er som blir registrert som moped og for to personer. Det betyr at en 16-åring uten opplæring med passasjer kan kjøre en ATV som også kan brukes i terreng.

Etter Troff § 2-4 skal lærer/ledsager selv kjøre motorsykkel. Dersom eleven kjører en ATV registrert som moped og for to personer, vil da det bli mulighet for at ledsager kan sitte på? Troff § 4-8 om at opplæringen skal skje på tohjuls moped regulerer kun opplæring mot vederlag.

KNA kan støtte forslaget om å kjøre etter ettersom det er vanlig i de fleste land og også ved begrenset omfang har vært gjennomført i Norge uten sikkerhetsproblemer.

Region vest tolker forslaget til endring av § 2-2 til å innebære at første ledd siste setning strykes. Dette fordi setningen er flyttet til andre ledd i forslaget til ny § 2-2 andre ledd.

Videre mener Region vest forslaget om at både lærer og ledsager under opplæring og trening til motorsykkelførerkort kan kjøre på egen motorsykkel, slik det er formulert, gir anledning til undervisning av flere kandidater samtidig i den ordinære opplæringen på veg. Regionen viser i så måte til tredje setning i forslaget til ny § 2-2 andre ledd hvor det står:

«I klassene A1, A2 og A stilles det ikke krav til at lærer eller ledsager må følge med på kjøretøyet».

Region midt påpeker at motorsykkel kan jo være så mangt, derfor bør det vel presiseres hvilken type dette gjelder (2-hjuls).

Learn mener at som total vurdering, er det hensiktsmessig og generelt åpne for at lærer og elev fører hver sin sykkel under opplæringen. I denne sammenheng bør det tas hensyn til at eleven også må gjennomgå nødvendig opplæring med tilsvarende passasjer vekt.

Trygg Trafikk mener at denne endringen er riktig fordi det gir større likhet for alle elevene i A klassene. Vektbegrensningen (tillatt nyttelast) har etter hva Trygg Trafikk har bragt i erfaring, først og fremst vært knyttet til føreropplæring i klasse A, lett motorsykkel. Trygg Trafikk er også tilfreds med at dette er tatt inn i lærerplanen. Trygg Trafikk ser det imidlertid nødvendig å påpeke de faglige intensjonene med å tillate at lærer eller sensor kjører på egen sykkel under opplæring. Det finnes ingen forskningsbasert kunnskap som viser til økt pedagogisk utbytte ved denne metoden. Det vil fremdeles være mange fordeler, også sikkerhetsmessige, ved å plassere lærer eller sensor på samme motorsykkel som eleven. I et HMS- perspektiv og ved en vurdering av objektivt ansvar under opplæring, er det viktig å vente med å la eleven kjøre alene på motorsykkelen til han eller hun har tilstrekkelig kompetanse til dette. Denne vurderingen må være et sentralt tema i arbeidet med å implementere forskriftsendringen og de andre lærerplanene blant de som skal brukes disse verktøyene i praksis.

NAF støtter forslaget. Om lærer eller ledsager skal sitte på sammen med eleven eller kjøre bak, bør være en pedagogisk vurdering. Mål og hensikt med kjøringen og elevens behov må være i fokus, ikke kroppsvekten til de involverte. NAF ser det også som fordelaktig at eleven

kan trene på eget kjøretøy, og dermed lære seg dette å kjenne før vedkommende slippes ut i trafikken alene. Det er allikevel viktig at eleven trenes på de utfordringene det er å kjøre med passasjer.

HiNT mener at denne endringen vil gjøre opplæringen mer fleksibel, samtidig som det åpner for en diskusjon om hvilken sikkerhetsrisiko dette eventuelt medfører for eleven som er under opplæring.

Etter det HiNT erfarer er det få land som fortsatt praktiserer at lærer og ledsager skal sitte på samme sykkel ved opplæring og øving til klasse A1, A2 og A. Det kan argumenteres med at den bestemmelsen som så langt har vært gjeldende i Norge bidrar til å gi eleven trygge rammer og best mulig veiledning under veis i opplæringen, og er derfor en kvalitetssikring for å ivareta elevens sikkerhet mot feilhandlinger som kan gi uønskede konsekvenser. HiNT registrerer at Vegdirektoratet i høringsnotatet argumenterer med at opplæring der elev og lærer/ledsager sitter på hver sin sykkel kan være en god måte å gjennomføre opplæring på, blant annet fordi det gir eleven øving i å kjøre alene på motorsykkelen. Høgskolen i Nord-Trøndelag er av den oppfatning at høringsnotatet i større grad burde reist en del prinsipielle betraktninger knyttet til hvilke konsekvenser endringen i bestemmelsen får for elevens sikkerhet under opplæringen og hvilken innvirkning dette får for lærerens pedagogiske tilnærming.

HiNT er av den oppfatning at dersom den nye bestemmelsen skal innføres må dette begrunnes ut fra en antagelse om at eleven da får en bedre opplæring, og ikke ut fra kriterier om at det finnes begrenset antall sykler med tilstrekkelig nyttelast tilgjengelig. HiNT sin erfaring er at trafikkskolene har tilpasset seg disse utfordringene og velger læremotorsykler med tilstrekkelig nyttelast. Vektproblematikken antas derfor ikke å være en stor utfordring i opplæringssammenheng.

De sikkerhetsmessige sidene ved å bruke ledsagermotorsykel i en tidlig fase av opplæringen er ikke kommentert i høringsnotatet. Det er mulig en slik konsekvensvurdering har funnet sted uten at den er kommentert spesifikt i høringsnotatet. Høgskolen i Nord-Trøndelag anbefaler at Vegdirektoratet utreder de sikkerhetsmessige vurderingene før bestemmelsen eventuelt innføres.

I høringsnotatet anføres at begrunnelsen for å innføre bestemmelsen er å kunne gi eleven mulighet til å kjøre alene på sykkelen. HiNT er enig i at den foreslåtte endringen kan være positiv i arbeidet med å utvikle selvstendige førere. Dette gjelder spesielt på de minste motorsyklene (klasse A1 og A2) der kjøreegenskapene og kraftressursene blir vesentlig forskjellig med og uten passasjer. Dette tilsier at det kan være fornuftig å la disse elevene øve ved at lærer kjører etter på ledsagermotorsykel.

Det er lærerens ansvar å påse at elevens sikkerhet ivaretas på best mulig måte under opplæringen. I trinn to er presisjon i form av presis styring, presis gasskontroll og presis clutchkontroll momenter man ofte jobber med. Dette er øvelser hvor det kan være behov for at lærer har mulighet til å overta kontroll. Det bør diskuteres hvorvidt en generell åpning for at lærer og elev kan sitte på hver sin sykkel i § 2-2 godt nok ivaretar elevens sikkerhet i de tidlige faser av opplæringen. Det bør etter HiNTs oppfatning diskuteres om eleven kan oppnå tilstrekkelig trening i det å kjøre selvstendig i trinn tre og fire.

Et annet forhold HiNT ønsker å problematisere er hvordan en endring i § 2-2 vil innvirke på undervisningen og undervisningskvaliteten ved trafikkskolen. Dette er slik HiNT ser det ikke kommentert i høringsnotatet. En eventuell endring i bestemmelsen vil etter deres mening bidra til å utvide lærernes pedagogiske handlingsrom i og med at de kan velge å kombinere det å sitte på felles sykkel og å følge etter på ledsagermotorsykel gjennom hele opplæringsforløpet.

I begynnelsen av opplæringen i klassene A1, A2 og A vil læreren ofte korrigere, rettlede og også i enkelte tilfeller overta kontroll. Denne type læreraktivitet kan være av verbal eller «nonverbal» karakter, og i enkelte tilfeller fysisk gjennom overtagelse av kontroll. Slik korrigerende og overtagelse av kontroll er et utslag av lærerens kompetanse og erfaring, eller en direkte observasjon av og «følging» av den handlingen eleven gjør. I den «nonverbale» kommunikasjon legger HiNT at læreren lettere kan observere hva eleven faktisk gjør når han er med på skolesykkelen, læreren «kjenner» elevreaksjonen gjennom hvordan eleven holder kroppen, trykker eller holder imot. For en lærer er dette verdifull informasjon i kommunikasjonen med eleven. Denne kommunikasjonen kan etter deres mening bli noe mangelfull dersom læreren benytter seg av ledsagermotorsykel.

Enkelte av de forhold HiNT har kommentert over mener HiNT er lite berørt i høringsnotatet, og bør etter deres mening vært drøftet på et bredt og prinsipielt grunnlag før en eventuelt vedtar en endring i § 2-2 første ledd.

ATL ønsker velkommen en mulighet til å bruke følgesykel på høyere nivå. Definitivt fra trinn 4 og utover men kanskje også på trinn 3. Det er ikke ønskelig med bruk av følgesykel i trinn 2. Vi ønsker krav om påsitt inntil elev har fullført trinn 2, i og med endringen også gjelder for privat øvelseskjøring.

Et viktig argument mot endringen er at den forutsetter egnede kjøregårdsområder rundt om i landet. Det er et stort problem mange steder. Ikke alle trafikkskoler har kjøregård i sitt nærområde. I tillegg kommer prøveprosjektet med delt førerprøve der Stjørdal trafikkstasjon har valgt å bruke Lånkebanen som arena for praktisk kjøregård. Det innebærer at det ikke er tilgang på området for eleven tidligere i opplæringen. En slik løsning med delt førerprøve kan føre til at eksisterende kjøregårder forsvinner og mer av den grunnleggende opplæringen må skje i trafikken, eller på små parkeringsplasser. Dette øker behovet for at læreren skal ha fysisk mulighet for å gripe inn.

Når det gjelder kjøring med lastet motorsykel påpeker ATL at det i forskriftsteksten står: «Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med passasjer eller fullastet motorsykel». Denne paragrafen foreslås presisert til å gjelde kjøring med passasjer. De aller fleste motorsyklister kjører før eller siden med passasjer. Derfor blir det feil om det skal være mulig å komme gjennom opplæringen uten å ha fått opplæring i kjøring med passasjer.

Formuleringen foreslås endret til: «...kjøring med passasjer og fullastet motorsykel».

ATL mener at det er ønskelig å begrense adgangen til privat øvelseskjøring med bruk av følgesykel. Dette sees på som utfordrende, og ledsager skal være trent i dette for å ivareta sikkerheten. Når ledsager sitter på er det naturlig å være mer tilbakeholden, defensiv og bevisst på elevens ferdighetsnivå.

Det bør stilles krav til at ledsager sitter på utenfor lukket bane inntil elevene har kjørt veiledningstime trinn 2. Da vil sikkerhet og læring bli bedre ivarettatt. Dette gjelder spesielt ved privat øvelseskjøring.

Elevene vil også bli motivert til å starte opplæringen ved trafikkskole tidligere og vil kunne få bedre effekt av mengdetrening.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi registrerer en delt oppfatning hos høringsinstansene med hensyn til at vi åpner for at øvingskjøring i klasse A1, A2 og A kan gjøres uten at lærer eller ledsager følger med på kjøretøyet. Det er viktig å presisere at det ikke er innført forbud mot å sitte på under opplæring, men åpnet for en mer fleksibel løsning. Det er også slik at det allerede har vært anledning til å drive opplæring eller øvingskjøring uten at lærer eller ledsager følger med på kjøretøyet hvis nyttelasten ble overskredet.

En oversikt fra norske motorsykelimportørers forening på aktuelle motorsykler egnet for opplæring, viser at det i stor grad er veldig begrenset nyttelast på de aktuelle syklene. Hvis det skal kunne stilles krav til at lærer og ledsager skal følge med på kjøretøyet, vil det være behov for å kreve minimum 145 kg. nyttelast, for at de fleste skal kunne ha et tilbud om opplæring. Ved å innføre et slikt nyttelastkrav vil det legge veldige begrensninger på antallet tilgjengelige motorsykler til opplæring. Vi mener det er viktig at tilbudet av motorsykler til opplæring og mengdetrening, er tilfredsstillende slik at motorsykkelen individuelt kan tilpasses eleven. Vi velger derfor å ikke innføre krav til minimum nyttelast.

Med hensyn til sikkerhet er det til enhver tid vurderinger av lærer og ledsager som vil være avgjørende for om sikkerheten er tilfredsstillende, uavhengig av om de sitter på øvingskjøretøyet eller ikke. Det er all mulig grunn til å forvente at ledsagere med førerrett klasse A vil være godt kjent med utfordringene det innebærer å kjøre motorsykel og tilrettelegge privat øving på en trygg måte, om de velger å sitte på eller kjøre etter. Med hensyn til den profesjonelle utøveren av opplæring, mener vi de skal være godt rustet for å tilrettelegge opplæringen både sikkert og pedagogisk rett gjennom de utdanningskrav som er stilt til trafikklærere for å drive opplæring.

Norge er det eneste landet som i noen grad har gjort litt forskning og har dokumenterte vurderinger av de to måtene å gjennomføre øvingskjøring og førerprøve på. Rapportene gir ikke noe entydig konklusjon, men synliggjør ulike aspekter ved sikkerhet og valgte metode.

Rapportene er som følger:

Alternativ førerprøve klasse A/A1-
Hovedundersøkelsen i Agder sommeren 2001
Agderforskning
Prosjektrapport nr. 13/2002
ISSN 0808-5544

Praktisk førerprøve klasse A1/A
Hva er den beste og tryggeste formen for praktisk prøve?
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Trafikantadferdsseksjonen
Rapportnr. 01/2010
ISSN 1503-5743

Vi merker oss at enkelte mener det bør være et krav om at ledsager selv skal kjøre tohjuls motorsykkel som følgesykkel. I følge § 2-1 må ledsager ha førerrett til å kjøre tohjuls motorsykkel og har dermed den nødvendige erfaring og kunnskap om hvilke farer og utfordringer som finnes ved å kjøre en tohjuls motorsykkel. Så lenge følgesykkelen har den nødvendige fleksibilitet som trengs for å følge tohjuls motorsykkel ser vi det ikke som nødvendig at ledsager absolutt må benytte en tohjuls motorsykkel som følgesykkel.

Hovedregelen etter § 2-2 er at ledsager skal følge med på kjøretøyet. Det betyr at ved øvingskjøring med ATV registrert som moped og for to personer, skal ledsager følge med på kjøretøyet så fremt ikke nyttelast overskrides.

Vegdirektoratet har ikke strøket § 2-2 første ledd siste setning. Paragraf 2-2 første ledd siste setning regulerer krav til utstyr til klasse A1, A2 og A der hvor lærer/ ledsager følger med på kjøretøyet. Andre ledd regulerer krav til kommunikasjon i alle klasser der hvor lærer/ ledsager ikke følger med.

Vi har mottatt flere innspill om den foreslåtte forskriftsendringen i § 2-2 andre ledd hvor høringsinstansene mener at forskriftsforslaget åpner for at lærer kan kjøre etter et ubegrenset antall elever. Dette har aldri vært intensjonen. Det har heller ikke tidligere vært praksis ved undervisning av elever som på grunn av begrensninger i nyttelasten har kjørt på egen sykkel. I trafikkopplæringsforskriften § 9-7 presiseres det at eleven kan kjøre alene på motorsykkel og at kurset kan gjennomføres med inntil 3 elever per lærer. Ut i fra sammenhengen i regelverket viser dette at det kun er adgang til å kjøre etter flere elever samtidig der hvor det i regelverket eksplisitt er åpnet for det. Imidlertid ser vi at det kan være en kilde til misforståelser og har derfor valgt å tydeliggjøre at adgangen til å kjøre etter er begrenset til en elev av gangen ved å tilføye begrepet « til eleven» i § 2-2 andre ledd.

ATL mener at det er ønskelig å begrense adgangen til privat øvelseskjøring med bruk av følgesykkel. Dette sees på som utfordrende, og ledsager skal være trent i dette for å ivareta sikkerheten Vi mener at det er liten grunn til å tro at en ledsager med motorsykkelfører kort og erfaring endrer sikkerhetsoppfatning ved at man kjører bak og vil derfor beholde den foreslåtte endringen.

§ 2-4

Region vest viser til dagens § 2-4 sjette ledd første setning som angir følgende:

«Der læreren eller ledsager i medhold av § 2-2 eller § 2-3 ikke følger med i eller på kjøretøyet er det ikke tillatt å ha med passasjer på øvingskjøretøyet...»

Altså sier § 2-4 ingenting om hvor mange elever som kan kjøre på egne kjøretøy. Dette tolker regionen slik at læreren etter dagens § 2-4, og forslag til ny § 2-2 andre ledd, i prinsippet kan ha et ubegrenset antall elever på egne kjøretøy til samme tid.

Region vest foreslår derfor at det settes en generell øvre grense for hvor mange elever en lærer kan ha samtidig ved opplæring på veg eller andre områder som ikke er sperret.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi viser til Vegdirektoratets kommentar under § 2-2 hvor det fremgår at vi vil i forskriften presisere at det kun er adgang til å kjøre etter en elev av gangen med mindre det eksplisitt er åpnet for noe annet.

§ 4-3

NMCU mener at det er bra at forslaget til forskriftstekst tar høyde for et vedtak i EU om å tolerere et avvik på 5cc på kravet om at øvingsmotersykkelen i klasse A skal ha en motor med et sylindervolum på minst 600cc. De fleste 600cc motorer har jo som kjent et ”bokført” volum på 595-500cc. NMCU er selvfølgelig også enig i at man fortsatt skal kunne bruke samme øvingsmotersykkel i klasse A2 og klasse A.

NMCU vil imidlertid henlede oppmerksomheten på et endringsforslag (amendment) fra Kommisjonen til direktiv 2006/126/EC. Endringsforslaget er så vidt NMCU kjenner til allerede vedtatt av Parlamentet og Rådet. I endringsforslaget står det:

Lærevogn klasse A2: Motorsykkel uten sidevogn, med en effekt på minst 20 kW, men ikke mer enn 35 kW, og et effekt/vekt forhold som ikke må overstige 0,2 kW/kg. Dersom lærevognen er utstyrt med forbrenningsmotor skal denne ha et volum på minst 400cc.

Lærevogn klasse A: Motorsykkel uten sidevogn, med egenvekt på mer enn 180kg, og en motor med en effekt på minst 50kW. Det aksepteres en toleranse på 5 kg under minimum egenvekt. Dersom lærevognen er utstyrt med forbrenningsmotor skal denne ha et volum på minst 600cc.

Så vidt NMCU kan forstå gjør Kommisjonens endringsforslag det umulig å bruke samme øvingsmotersykkel i klasse A2 og klasse A fordi samme motorsykkel ikke samtidig kan oppfylle krav om maksimum effekt på 35kW og minimum effekt på 50kW. Dette er problematisk i den forstand at trafikkskoler som vil tilby opplæring i både A1, A2 og A i framtiden kanskje må operere med 3 ulike kategorier øvingsmotersykler, noe som innebærer nye investeringer. Dersom trafikkskolene skulle vurdere slike investeringer som ”ulønnsomme” frykter NMCU at tilbudet om MC-opplæring, særlig i klasse A2, vil kunne bli dårligere.

NMCU ber derfor om at Statens vegvesen a) undersøker om NMCUs påstand faktisk medfører riktighet og b) dersom den gjør det undersøker om det finnes mulighet til å påvirke endringsforslaget eller c) undersøke om det finnes mulighet for en nasjonal tilpassing.

Region øst foreslår:

Lærevogn i klasse A, tung motorsykkel, skal ha et slagvolum på minst 600 cm³, en effekt på over 40 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/ t. Lærevogn i klasse A2, mellomtung motorsykkel, kan ha tilsvarende slagvolum, effekt og konstruktiv hastighet.

Lærevogner i klassene A1, A2 og A skal ha følgende tilleggsutstyr *dersom lærer følger med på lærevogn:*

Region øst mener det bør aksepteres slagvolum på minst 595 cm³ da dette åpner for bruk av flere av dagens lærevogner etter endring av forskriften.

Region øst mener det bør være forskjellig krav til lærevogn i klasse A2 og A. Krav til lærevogn klasse A2 bør være slik direktivet sier minst 400 cm³, se også § 30-1.

Region sør har ingen kommentar til angående krav til 600 cm³, eventuelt 595 cm³, slagvolum. Regionen mener at denne lille endringen ikke har noen betydning for læringsutbytte for eleven.

Derimot ønsker vi et krav om minimums nyttelast til lærevogn klasse A1, A2 og A fordi mange sykler på markedet i dag har stor nyttelast.

Learn er positive til forslaget om å avvike med 5 cm³ i slagvolum. Krav til lærevogner i klassene A1, A2 og A burde ha åpning for ikke å behøve tilleggsutstyr, dersom kjøretøyet bare føres av eleven.

Trygg Trafikk ser det som naturlig av praktiske grunner at også Norge åpner for bruk av skolemotorsykel med motorvolum på minst 595 cm³. Det er naturlig at forskriften samsvarer med markedet.

NAF finner det hensiktsmessig at kravet til motorvolum settes til 595 cm³. Som det også hevdes i høringen vil et rigid krav til motorvolum på 600 cm³ begrense utvalget egnede lærervogner. Statens vegvesen har fokus på nytteverdien i en omfattende og god mengdetrening. Begrenses utvalget av private motorsykler som egner seg for privat øvingskjøring, vil dette også være med på å begrense omfanget av mengdetreningen.

HiNT syntes at kravet til effekt på min 40kw er fornuftig sammenholdt med kravet i førerkortforskriften på maksimalt tillatt effekt på 35kw for mellomtung MC.

Høringsnotatet problematiserer forholdet mellom et slagvolum på 595cm³ og 600cm³. Etter deres mening bør argumentet om at antall tilgjengelige motorsykler øker dersom grensen settes til 595cm³ tillegges stor vekt. Når utvalget motorsykler øker, vil det bidra til at trafikkskolene får et større handlingsrom når det gjelder tilpassing av læremotorsykler til ulike typer elever.

ATL bemerker at en motorsykel har ofte en motor med litt lavere størrelse enn angitt. ATL er dermed positive til at det gis rom for avvik på 5ccm for å oppfylle forskriften. Dette vil øke muligheten for relevante modeller for opplæring klasse A. Det er viktig at det avklares snarest avklares hvorvidt det stilles krav til både maksimums-minimumskrav (hhv A2 og A).

ATL påpeker at i læreplan er begrepet «miljøvennlig og økonomisk kjøring» benyttet. ATL foreslår å endre det til «miljøvennlig kjørestrategi». Forslaget er kommet fra en av deres medlemmer.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har undersøkt NMCUs påstander og NMCU har oppfattet situasjonen helt riktig. Det nye endringsdirektivet, direktiv 2012/36/EU, vil medføre at man må ha forskjellige sykler til opplæring/førerprøve i klasse A2 og A. Endringsdirektivet ble vedtatt av kommisjonen 19. november 2012, og skal tre i kraft innen 31. desember 2013. Det er ikke rom for nasjonale tilpasninger til dette direktivet og det er heller ikke muligheter for påvirkning.

Kommentarer om nyttelast er besvart tidligere under § 2-2 og vi viser dermed til dette.

De aller fleste av høringsinstansene er positive til å innføre krav til motorsykkel på 595 cm³ og 395 cm³ og vi vil derfor innføre dette i tråd med direktiv 2012/36/EU.

Vegdirektoratet kan ikke se at begrepet «miljøvennlig kjørestrategi» er et mere dekkende begrep enn «miljøvennlig og økonomisk kjøring» og velger derfor å beholde dette.

§ 6-5

Region sør lurer på om det blir overgangsordninger i forhold til når dette to dagers kurset skal være gjennomført for at trafikklærerne kan undervise på klasse A1, A2, og A?

KNA ser det som positivt at det kreves tilleggskompetanse i form av eget kurs for trafikklærere som skal undervise i sikkerhetskurs ved utvidelse fra A2 til A.

Learn syntes at det generelt er positivt at det stilles større krav til undervisningspersonell i trafikkopplæringen. Tydelige krav om etterutdanning vil være et viktig virkemiddel for økt forståelse og gjennomføring av gjeldende regler. Dette har så langt vært et faktum for MC-lærere, men i liten grad vært stilt krav om i andre klasser. Learn ber om en vurdering av etterutdanningskrav for trafikklærere. Krav til lærer i disse klasser er noe skjerpet med hensyn til ekstra kurs. Derimot stilles det ingen krav til dokumentasjon om egen erfaring. Learn mener et slikt krav vil være hensiktsmessig, spesielt i disse klassene.

Trygg Trafikk mener det er hensiktsmessig å kreve et kurs for lærere som ønsker å undervise i obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A. Trygg Trafikk støtter Vegdirektoratets vurdering av behovet for et slikt kurs på bakgrunn av de nye undervisningsformer og flere elever pr lærer samtidig.

HiNT er enige i høringsnotatets forslag om på sikt å integrere et obligatorisk todagers kurs i spesialutdanningen for MC-lærere. Et todagers kurs for å kunne undervise ved utvidelse fra A2 til A er etter deres mening et rimelig krav med den bakgrunn som anføres i høringsnotatet.

ATL syntes det er positivt at trafikklæreren får kurs og dermed hevet kompetansenivå og har derfor tilslutning til forslaget.

Vegdirektoratets kommentar:

For å kunne undervise i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A må man ha vært på et slikt 2 dagers kurs. Dette er etablering av tilleggs kompetanse for dette utvidelseskurset. De som ikke har tilleggs kompetanse kan undervise i klasse A1 og A slik de har gjort tidligere. Kurset på 7 timer ved utvidelse fra A2 til A er et nytt kurs med tilhørende krav om opplæring for trafikklærer og vil derved ikke ha behov for noen overgangsordning.

Det pågår en vurdering av å innføre godkjenning og regodkjenning av trafikklærere i EU. Vegdirektoratet gjør en egen vurdering av etterutdanningskrav for trafikklærer i Norge.

§ 9-3

Region øst mener at nr. 8 og nr. 12 kan samordnes til ett nr.

Region sør stiller seg kritisk til at målverbene for trinn 2 – tre timers obligatorisk opplæring – skal utdypes i lærerplanen. Målverbene må være konkrete og beskrives i trafikkopplæringsforskriften. Dersom målverbene ikke står i forskriften har tilsynet ikke noen hjemmel til å kunne vurdere innholdet og metoden i denne aktuelle opplæringen. Ved å utdype og konkretisere målverbene i lærerplanen vil dette også bidra til å svekke hensikten med innholdet i trafikkopplæringsforskriften.

Region sør mener at § 9-3 må inneholde klare målverb, og bestemmelsen må utformes slik at det er enkelt å forstå hvilke av de 13 delmålene som skal inngå i den tre timer obligatorisk opplæringen i trinn 2 for klasse A1, A2 og A.

Det bør komme tydeligere frem hva som inngår i 3 timers obligatorisk opplæring. Det er erfaring fra at det er trafikklærere som tror at det punkt 1 – 3 som skal inngå i disse tre timene. Vi mener derfor at det blir klarere hvis punktet som omhandler 3 timers obligatorisk opplæring står i et eget avsnitt.

For det andre må målverbene for innholdet og metoden for 3 timers obligatorisk opplæring komme klart frem i forskriften slik at det ikke er tvil om hva som skal vektlegges. Dette vil også gi oss på tilsyn et bedre grunnlag for kunne kontrollere om det er måloppnåelse og om metode og innhold samsvarer med intensjonen i trafikkopplæringsforskriften.

Region vest finner at forslaget til ny § 9-3 tredje ledd ikke utdyper målene for de tre obligatoriske timene ved innledningen til trinn 2. Ved innføringen av den nye føreropplæringen (1.1.2005) valgte man å forankre metodiske krav til opplæringen i forskriftsteksten gjennom klare målformuleringer. Gjennom å fjerne målformuleringen for dette kurset fra forskriften, vil man ikke kunne føre tilsyn med kursets innhold og metode. Dette fordi læreplanen ikke kan anses som del av forskriften. Læreplanen utgis av Statens vegvesen som en veiledning.

Regionen finner inndelingen av § 9-3 tredje ledd til å være noe uklar. Slik den er satt opp kan det tolkes som at flere av målene i tredje ledd kan gjennomføres som del av det obligatoriske 3 timers kurset ved innledningen av trinn 2. Sett i lys av dette foreslå Region vest nytt tredje og fjerde ledd samt flytting av dagens fjerde ledd til nytt femte ledd:

Nytt tredje ledd:

«Eleven skal gjennom den tre timers obligatoriske opplæringen, ved innledningen av trinn 2, sammen med lærer og medelever:

- 1. sette seg inn i kjennetegn ved motorsykkelmiljøet og motorsykkelkulturen*
- 2. analysere mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikantgrupper*
- 3. drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelens kraftressurser og sammenhengen mellom disse og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere*
- 4. drøfte og ta stilling til risiko ved motorsykkelkjøring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykkelulykkene, og effektive tiltak for å motvirke disse*
- 5. sette ord på egne meninger om utfordringene ved å kjøre motorsykkel»*

Nytt fjerde ledd:

«Eleven skal

- 1. kunne gjøre rede for motorsykkelens hovedkomponenter, den informasjon vognkortet gir og kunnskapsgrunnlag for å kunne utføre sikkerhetskontroll og forstå hvorfor den gjennomføres*

2. kunne gjøre rede for bruk av riktig motorsykelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr
3. kunne forberede kjøring, og ved å gå ved siden av motorsykkelen forflytte den framover og bakover, rett frem og i sving uten hjelp av motor
4. kunne utføre aktuell sikkerhetskontroll av motorsykkelen
5. kunne sette i gang motorsykkelen med god balanse både rett fram, til høyre og venstre, på flat vei og i utfor- og motbakker
6. kunne plassere motorsykkelen hensiktsmessig i kjørefeltet ved kjøring rett fram
7. kunne stanse motorsykkelen på en myk og behagelig måte
8. kunne ha god balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart
9. kunne gire og velge hensiktsmessig gir
10. ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å styre motorsykkelen
11. ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å bremse
12. kunne innta handlingsberedskap og ha grunnleggende kjøretekniske ferdigheter gode nok til å kunne kjøre i et enkelt miljø med lite trafikk»

Nytt femte ledd (flytting av foreslått fjerde ledd):

«Eleven skal ved avslutningen av trinn 2 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.»

HiNT merker seg at Vegdirektoratet sier i høringsnotatet at de endringer som er gjort under målene i trinn 2 er ment å gjøre målformuleringene mer tydelig og presise. HiNT er enige i denne målsettingen, men tillater seg likevel å kommentere at det etter deres oppfatning kan diskuteres hvorvidt de endringer som er foreslått har bidratt til å gjøre målformuleringene mer presise.

Mål 1 (3 timer obligatorisk kurs): Slik HiNT ser det er dette målet omformulert slik at det i endringsforslaget fremstår som et produktmål med krav om å ha gjennomført kurset. Den tidligere formuleringen var et prosessmål med føringer for tilrettelegging av undervisning. Et grunnprinsipp i føreropplæringen som også høringen nevner, er at lærestoff som er vanskelig tilgjengelig eller som er vanskelig å vurdere, gjøres obligatorisk. For obligatoriske emner er målformuleringene forsøkt formulert som prosessmål, nettopp fordi det direkte læringsutbytte vanskelig lar seg måle eller vurdere. I stedet har man valgt å gi føringer for hvordan undervisningen bør tilrettelegges.

Etter HiNTs oppfatning er dette prinsippet fraveket i denne bestemmelsen. HiNT foreslår derfor at bestemmelsens opprinnelige ordlyd opprettholdes. Dette fordi HiNT er tvilende til om den foreslåtte endringen gjør målet mer presist og konkret med tanke på elevenes læringsutbytte og lærerens tilrettelegging.

Bruk av verbet «kunne» vil i mange tilfeller assosieres med et rent kunnskapsmål. I læreplanen benyttes ofte begrepet kompetanse når læringsutbytte beskrives. Etter HiNTs mening vil bruken av verbet «kunne» peke mer i retning av at eleven skal kunne besvare teoretiske spørsmål knyttet til emnet heller enn å kunne utføre. Det å utføre noe og begrunne hvorfor er sentralt i begrepet «kompetanse» slik HiNT ser det. HiNT stiller derfor spørsmål om hvorvidt en formulering som «kunne gjøre rede for» er mer konkret, presist eller uttrykker kompetansen på en bedre måte enn om det formuleres mer direkte. Dette er tilfellet i eksempelvis målene 4 – 9 samt mål 13. Det samme gjelder formuleringer som «kunne gjøre rede for». HiNT foreslår at verbet «kunne» med fordel kan erstattes med «eleven skal gjøre rede for».

HiNT foreslå overfor Vegdirektoratet at begrepsbruken HiNT problematiserer over vurderes. HiNT ser imidlertid at de endringer som er foreslått gjør formuleringene mer lik målene for trinn 2 i klasse B.

Høgskolen i Nord-Trøndelag støtter Vegdirektoratets foreslåtte endringer i målformuleringene, med de kommentarer som er gitt over. HiNT støtter også forslag til tillegg i bestemmelsens første og andre ledd.

Vegdirektoratets kommentar:

Grunnleggende ferdigheter i å bremse omfatter vesentlig mer enn å stanse motorsykkel på en myk og behagelig måte. Dette er utdypet i læreplanen og beholdes med tanke på den progresjonen vi ønsker i opplæringen.

Vegdirektoratet ser at den foreslåtte forenklingen i forskriften for målet for de obligatoriske tre timene i trinn 2, ikke gir gode nok føringer for hva undervisningen skal omfatte. For å sikre dette tar vi med læreplanforslagets ordlyd i § 9-4 tredje ledd nummer 1. Dette er påpekt av HiNT, Region sør og vest.

I tillegg har vi fjernet ordet «kunne» som gikk igjen i underpunktene i tredje ledd. Med denne fjerningen mener vi at delmålene bedre uttrykkes som aktivitet og at det er lettere å se sammenhengen med GDE-matrisens forståelse av ordet kunnskap.

§ 9-4

Region øst foreslår: Eleven skal kunne kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk. Eleven skal ha ~~tilstrekkelig~~ øving i kjøring med passasjer eller fullastet motorsykkel. I tillegg skal eleven kunne vurdere sin egen kompetanse til å kjøre i trafikken.

Region midt lurer på hva som er fullastet motorsykkel? Regionen foreslår at en sløyfer begrepet fullastet, men setter som krav at det skal være med passasjer. Statisk lastet mc er noe annet enn en bevegelig passasjer. Et annet forhold og i ytterste konsekvens kan det være første gang kandidaten har passasjer blir til førerprøven – HMS?

Region sør stiller seg positiv til dette, men regionen stiller spørsmål ved om det er fornuftig at elever på klasse A1/ A2/ A kan gjennomføre et helt opplæringsforløp uten å ha tilegnet seg noen erfaringer/ opplevelser med å ha personer med på motorsykkelen. Det ansees som stor forskjell å kjøre med last kontra en passasjer som er bevegelig bakpå. Det bør i så tilfelle være et krav i løpet av opplæringen at eleven skal, dersom mulig, få oppleve hvordan det er å kjøre motorsykkel med både last og personell.

For å unngå tolkninger av begrepet «fullastet» foreslår regionen følgende tekst: «*Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med lærer som passasjer eller med en motorsykkel som har utnyttet nyttelasten fullt ut.*»

Region vest mener det ikke er tilstrekkelig at det i denne paragrafen presiseres at det skal gis opplæring i å kjøre med last. § 9-4 setter mål for den ikke-obligatoriske opplæringen i trinn 3. Altså kan det ikke kreves at en elev/skole gjennomfører opplæring mot vederlag med dette innholdet. Eleven kan hevde at han har øvingskjørt privat med last uten at det faktisk er gjennomført. Dette vil trolig heller ikke bli avdekket gjennom veiledningstimen siden det ikke er krav til at læreren sitter på øvingskjøretøyet. Man kan med det risikere at elevene møter til

førerprøve uten å ha kjørt med last og/eller passasjer. Fordi sensor ved førerprøven ofte kjører eget kjøretøy bak førerkortkandidaten, så vil kandidatens potensielt manglende kompetanse i kjøring med last og/eller passasjer ikke bli avdekket. Dette mener Region vest kan gi en betydelig ulykkesrisiko for kandidaten ved senere kjøring med last og/eller passasjer etter bestått førerprøve.

Med bakgrunn i dette foreslår Region vest følgende:

1. Primært at det settes krav til kjøring med last og/eller passasjer som del av den obligatoriske opplæringen for klasse A1, A2 og A.
2. Sekundært at det stilles krav til at lærer sitter på øvingskjøretøyet under veiledningstimen trinn 3 såfremt dette kan gjennomføres innenfor motorsykkelenes tillatte vekter.

Learn mener at kravene hva gjelder begrepet «fullastet sykkel» bør klargjøres bedre. Learn foreslår å benytte følgende tekst; ... øving i kjøring med passasjer eller tilsvarende tungt lastet motorsykkel. Ellers vil det kunne bli tolket dit hen, at det skal kjøres med maksimal tillatt vekt, for at øvingen skal være forskriftsmessig.

HiNT er enig i de strukturelle endringer som er foreslått i denne bestemmelsen. I motsetning til formuleringene for trinn 2, er det for dette trinnet benyttet aktivitetsverb som i større grad er i tråd med kompetansebegrepet.

Omformuleringen i bestemmelsens andre ledd støttes. Imidlertid foreslår HiNT at Vegdirektoratet bør vurdere å bruke formuleringer fra klasse B og innlemme begrepene «kjøre effektivt og behagelig» i andre ledds første setning.

Vegdirektoratets kommentar

Det er tidligere i oppsummeringen gjort rede for de utfordringer det er å stille et nyttelast krav til motorsykkel til opplæring. Det er allerede i dag slik at elever på grunn av manglende nyttelast på øvingskjøretøyet har full opplæring uten øving med passasjer. Det er derfor lagt inn et krav om passasjer eller last, for å stille et krav som gir grunnlag for at eleven får øving med endrede vekter på motorsykkelen.

Etter høringsinnspill velger vi å endre 2. ledd i § 9-4 til:

«Eleven skal kunne kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk. Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med læreren som passasjer, hvis det kan skje lovlig, eller med last som utnytter minimum 80 prosent av tillatt nyttelast.»

Intensjonen med denne endringen er at de som har tilgjengelig nyttelast til passasjer på øvingskjøretøyet skal benytte deler av opplæringen til å kjøre med passasjer. Hvis det ikke er tilgjengelig nyttelast til passasjer, skal motorsykkelen lastes i deler av opplæringen. Vi har valgt å sette minimum 80% av tillatt nyttelast, for å gi handlingsrom og unngå rigide krav.

Vi kan ikke se at det er hensiktsmessig å stryke ordet *tilstrekkelig*. Vi ser at tilstrekkelig ikke er presist, men vil være styrende for at deler av opplæringen må gjennomføres med passasjer eller last.

§ 9-6

Region sør stiller seg positiv til at kravet til kart og rutebeskrivelse i andre ledd er fjernet. Dette gir mer frihet til læreren og det er opp til hans/ hennes skjønn å vurdere hva som er de beste hjelpemidlene for å kunne planlegge og gjennomføre en kjøretur på trinn 4.

§ 9-7

HiNT støtter foreslåtte endringene i målformuleringene. Etter HiNT sin oppfatning er de målverb som brukes i denne bestemmelsen i all hovedsak prosessmål, med innslag av mål som beskriver en kompetanse.

§ 9-8

HiNT foreslår at i punkt 2 andre ledd tilføyes begrepet «*behagelig*» i formuleringen. Dette er i tråd med deres kommentar under § 9-4.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har etter innspill fra HiNT endret punkt 2 i § 9-8 til:

«*Kjøre selvstendig, sikkert, effektivt og behagelig over lengre*»

§§ 9-6, 9-8 og 9-9

Region vest støtter at kravet om bruk av kart og rutebeskrivelse foreslås fjernet fra/ikke tatt med i målformuleringene. Regionen mener at formuleringen har bidratt til for stort fokus på bruk av kart, rutebeskrivelser og/eller GPS. Herunder for stort fokus på at eleven skal finne frem til riktig sted, i stedet for fokus på sikkerhet.

§ 9-10

HiNT støtter endringsforslaget om obligatorisk veiledningstime med den kommentar og begrunnelse som er gitt i høringsforslaget.

§§ 9-10, 9-11

ATL mener at hvis veiledningstimen skal være på slutten av Trinn 3, virker det noe ulogisk at veiledningstimen har pkt 3.7 og Kurs i presis kjøreteknikk har pkt 3.8. Rekkefølgen bør endres.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har gjort denne endringen for at trafikkskolene skal kunne sikre et riktig ferdighets nivå både på den kjøretekniske og den trafikale delen før sikkerhetskurset på bane gjennomføres. Vi vil med det signalisere hvilket nivå elevene skal ha ved starten på sikkerhetskurset. Dette er også tenkningen bak å innføre veiledningstime som obligatorisk opplæring i tillegg til tidligere krav ved utvidelse fra A1 til A.

§ 9-12

Region midt mener at utvidelse av førerretten fra A2 til A, sist ledd er noe «ulogisk» ettersom kandidaten må avlegge ny praktisk prøve som i realiteten kan bli på samme motorsykel som en tidligere har gjennomført og bestått en praktisk prøve på – kan det være en tanke heller å utvide obligorisk opplæring for den gruppen (det vil antagelig være veldig få).

Trygg Trafikk støtter forslaget om opplæring på minst 7 timer ved utvidelse fra klasse A2 til A. Forslaget gir en etterlenget etterutdanning etter at kandidatene har fått en grunnleggende erfaring gjennom egentrening på motorsykkel.

Vegdirektoratets kommentar:

I 2013 vil kandidaten avlegge praktisk prøve i klasse A2 og A på samme sykkel. Som følge av direktiv 2012/36/EU vil det i 2014 bli påkrevd å avlegge praktisk prøve på forskjellige sykler.

Utvidelse på bakgrunn av opplæring er forbeholdt de med 2 års førerrett i klasse A2. Dermed vil kandidaten på 24 år med mindre enn 2 års kjørerfaring måtte avlegge en praktisk prøve. Dette er et direktiv krav.

Ny § 9-13

Region øst mener at rammen med 3 elever under praktisk kjøring vil gi læreren pedagogiske utfordringer i forhold til de angitte målene i § 9-13, 3. ledd nr. 5 og 6. For å nå målene, betinger dette både god mulighet for observasjon av og god kommunikasjon med den enkelte elev. Regionen mener at antallet elever bør begrenses til 2, da lærer ellers vil få vansker med å få frem den enkelte elevs begrunnelser for egne handlingsvalg og nyttiggjøre seg disse i den undervisningen som er beskrevet i samme ledd nr. 7.

For øvrig mener Region øst at antallsbegrensningen ikke bør gjelde de teoretiske delene av kurset.

Region nord støtter forslaget, men ønsker at ordet ledsagermotorsykkel blir byttet ut med to hjuls motorsykkel

Region sør mener det bør komme krav om flere enn en deltaker på teoridelene til denne opplæringen. Ofte er det kun en elev om gangen på slike kurs, noe som ikke gir rom for samtale, drøfting og erfaringsutveksling mellom personer på samme kunnskapsnivå, kun mellom lærer/elev, noe regionen ser på som lite hensiktsmessig og ikke i tråd med tanken bak trafikkopplæringsforskriften.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er en kjent utfordring at det kan være få elever som skal gjennomføre opplæring hvor intensjonen er erfaringsutveksling elever imellom. Vi mener det kan føre til uhensiktsmessige begrensninger med tanke på gjennomføring innenfor sesong, hvis vi innfører krav om minimum to elever. Det er metodisk mulig å gjennomføre en god erfaringsutveksling mellom lærer og elev.

Det er ønskelig at erfaringsutvekslingen kan foregå med flere enn tre elever, så vi endrer 4. ledd i § 9-13 til:

«Lærer kan maksimalt undervise 3 elever om gangen på de praktiske øvingene».

Dette åpner for flere elever på teoridelen. Når det gjelder Region øst sitt ønske om å begrense til to på de praktiske øvingene, vil vi i førstkommende sesong gjennomføre noen pilotkurs og gjøre oss erfaringer med antallet. Erfaringene fra pilotkursene vil kunne vise behov for endringer.

Som nevnt tidligere anser vi det ikke som nødvendig å regulere hva slags følgesykkel ledsager skal benytte i opplæringen og vil derfor ikke presisere at den skal være to hjuls.

ny § 9-12 og § 9-13.

HiNT oppfatter det slik at ordningen med utvidelse vil imøtekomme de utfordringer en vil få som fører av en tung motorsykkel. Mål, innhold og omfang på det obligatoriske kurset synes fornuftig. Det gis mulighet for at en lærer kan undervise inntil tre elever samtidig i den praktiske delen, forutsatt at kommunikasjonsutstyr benyttes. Etter HiNTs oppfatning kommer det ikke klart frem om eleven kan benytte egen motorsykkel (mellomtung) i 7-timerskurset, eller om de må benytte læremotorsykkel som oppfyller kravene i § 4 – 3.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi viser til § 4-8 som har åpnet for å bruke egen sykkel på obligatoriske kurs siden innføringen av ny føreropplæring. Denne paragrafen vil gjelde for kurset for utvidelse også. I følge § 4-8 er det «ikke krav om godkjent lærevogn i obligatoriske kurs for klassene A1,A2 og A dersom eleven kjører alene på motorsykkelen».

§ 30-1

Region sør opplever dette som uklart da det tidligere er sagt at utvidelse fra A2 til A gjøres ved opplæring på minst 7 timer og ikke prøve.

Vegdirektoratets kommentar:

Utvidelesbegrepet benyttes i to sammenhenger. Både når du har førerrett i en motorsykkel klasse fra før av og skal ha fritak for teoriprøven fordi du har avlagt den i en annen motorsykkel klasse tidligere, og når du utvider på grunn av to års erfaring i klasse A2. Det § 31- 1 regulerer er at de som har førerrett i en motorsykkel klasse fra før, og dermed har avlagt identisk teoriprøve tidligere, skal slippe å ta den samme prøven om igjen. Paragraf 30-1 regulerer altså bare krav til de som har valgt å oppnå førerrett ved å avlegge praktisk prøve. De som oppnår førerrett i klasse A på bakgrunn av 2 års erfaring og 7 timers obligatorisk kurs berøres ikke av denne bestemmelsen.

§ 31-3 nytt syvende ledd

NAF tror at overgangsregelen kan medvirke til unormalt stor etterspørsel av opplæring og førerprøve på motorsykkel. *NAF* ber derfor om at Vegdirektoratet vurderer ekstra tiltak for 2013 slik at en eventuell økt etterspørsel av førerprøver kan håndteres på en god måte.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi kan ikke se at denne overgangsregelen vil medføre stor etterspørsel av opplæring og førerprøve på motorsykkel ettersom overgangsregelen bare innebærer at man får godkjent en teoriprøve man allerede har avlagt for en ekstra motorsykkel klasse.

Klassene B kode 96 og BE

Trafikkforum mener at siden det i de øvrige førerkortklassene er slik at en må ha betegnelse E i førerkortet, for å ha førerrett til å kjøre tilhenger med tillatt totalvekt over 750 kg, **bør dette også gjelde for førerkort kl. B.**

Trafikkforum ber om at kravene til prøvekjøretøyer klasse BE ble endret. Høyere tonnasje og større tilhenger bør vurderes. Foreslåtte endringer bifalles.

I forslaget til forskriftsendringer er det foreslått at tilhenger som ikke tilfredsstillende de tekniske spesifikasjoner som kreves i klasse BE, men som var i bruk til førerprøven eller som lærevogn i klasse BE 1. juli 2012, kan benyttes fram til **1. januar 2018**. Trafikkforum synes det er for lang overgangstid, og at **1. januar 2015** er lenge nok.

Vegdirektoratets kommentar:

Ettersom kode 96 ikke er en ny førerkortklasse, anser vi Trafikkforum sin kommentar om betegnelsen E som irrelevant, og vil således ikke drøfte det her.

Når det gjelder lengden på overgangsordningen, viser vi til våre kommentarer under § 31-3

§ 4-4 tredje ledd

Region nord støtter forslaget til høyde og last, men bredden på tilhenger bør økes. Dagens tilhengere er vanligvis mellom 2,3 til 2,5 meter (nye campingvogner er i dag 2,55 meter) Regionen foreslår at bredden på tilhenger må være minst 2,30 meter.

Region sør forslår at tilhengeren skal være lastet bare deler av tiden, slik at det gis rom for oppgaver som å hente last og, planlegge hva man trenger av sikringsutstyr.

Learn syntes at angitte krav til henger i opplæringsforløpet er hensiktsmessig ut fra det forhold at eleven ikke skal stille til prøve for kode 96. Nivået i kravene til tilhenger synes å være godt tilpasset. Kravet til last bør ikke gjelde fast i all opplæring, men angis som et øvingspunkt, lik kjøring av last på MC i § 9-4. Dette ville gitt en frihet til å kunne variere last under f.eks. sikkerhetskurs på vei, slik at erfaring med ulik hengervekt kan øves. Et krav om slik øvelse, kan godt stilles.

HiNT støtter innføring av de angitte minimumskrav til tilhenger brukt ved opplæring i klasse B kode 96 og BE.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi noterer oss Region nord sitt forslag om bredere tilhenger. Med bakgrunn i hva slags tilhengere som tilbys i markedet finner vi det ikke tilrådelig å øke kravet til bredde. Det som finnes av brede tilhengere, har høyere tillatt totalvekt enn nødvendig for formålet, og relativt høy pris, noe som vil virke øke prisen på opplæringen.

Region sør og Learn trafikkskole foreslår å stryke kravet om last i § 4-4, og heller knytte dette til gjennomføringen av sikkerhetskurs på veg. Dette er vi enig i. I § 12- 6 om sikkerhetskurs på veg – klasse B kode 96 og BE, vil det da fremgå at tilhenger må være lastet halvparten av tiden det øves.

§ 11-10

Region øst foreslår å fjerne uttrykket *i det minste* i andre ledd, første setning slik at leddet blir lydende slik: Dokumentert fullført obligatorisk opplæring som består av veiledningstimer i trinn 2 og 3, kurs i sikring og merking av last - klassene B kode 96, BE, T, D1E og DE og sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE, gir rett til førerrett i klasse B kode 96.

Region nord støtter høringsforslaget, men peker på at siste setning må språkvaskes.

Vegdirektoratets kommentar:

Poenget med å bruke betegnelsen «i det minste» er å få frem at dette er et minimum. Tanken er at opplæringen til en viss grad skal kunne tilpasses. Eleven som trenger mere undervisning skal få det. Formuleringen er også i tråd med teksten i direktiv 2006/126/EF.

§ 12-3 tredje ledd

Region øst ønsker å tilføye til 3. ledd, nr. 2 et kunnskapsmål om lastberegning av vogntoget. Dette kunnskapsmålet er ikke ivaretatt og overløst av tilhengere i denne klassen må kunne sies å være et reelt trafikkikkerhetsproblem.

Region sør påpeker at skrivefeilen «Elvene» bør rettes opp.

Region sør stiller seg positivt til at man kan gjennomføre kurs i sikring og merking av last for klasse B kode 96, BE, D1E, DE og T både i trinn 2 og 3 når dette er hensiktsmessig.

Region vest mener at sett i fra et tilsynsperspektiv er det hensiktsmessig at kurs i sikring og merking av last foregår som del av et bestemt trinn. Regionen finner det ikke hensiktsmessig at kurset skal kunne gjennomføres når som helst i den klassespesifikke opplæringen, når tidspunktet for gjennomføring av andre obligatoriske kurs - for alle klasser- er strengt regulert. Sammenlignet andre sikkerhetskurs i føreropplæringen finner regionen det riktig at kurset er plassert mot slutten av opplæringen. Ved innføringen av kurset var det et poeng at kursets innhold skulle være på et høyt nivå i GDE matrisen. Hvis dette fortsatt står ved lag finner Region vest det riktig at kurset gjennomføres som del av trinn 4.

Vegdirektoratets kommentar:

Innspillet fra Region øst tas til følge og det aktuelle kunnskapsmålet endres til: *ha grunnleggende kunnskap om nyttelast beregning og lastsikring.*

Vi tar også Region sør sin kommentar til etterretning.

Når det gjelder synspunktene fra Region vest om i hvilket trinn lastsikringskurset skal gjennomføres på, er vår vurdering slik: Som vi har sagt i utsendt høringsnotat, var lastsikringskurset, som andre såkalte sikkerhetskurs, i utgangspunktet tenkt gjennomført mot slutten av opplæringsløpet i den enkelte klassen for å videreutvikle førerkompetansen på et nivå høyere enn det som måles på førerprøven. I hovedsak er kursene knyttet til trinn 4, men som kjent er det flere unntak fra dette. Sikkerhetskurs på bane i klasse B gjennomføres i trinn 3. Kursene i ulykkesberedskap og sikring av last i klasse C1 og C kan tas i trinn 3 når det er hensiktsmessig. Når det gjelder BE, har det helt siden opplæring i denne klassen ble igangsatt i 2005 vært ytret ønske om å gjennomføre kurset i lastsikring i trinn 2. Etter det vi kjenner til, er det også dette som ofte har blitt gjort. Med de foreslåtte endringene får trinn 4 et mer «reelt» innhold enn før gjennom innføringen av sikkerhetskurs på veg. Vurdert under ett mener vi det er riktig å åpne for at kurset i lastsikring kan gjennomføres også i trinn 2 eller 3 når dette er mest hensiktsmessig.

§ 12-4 tredje ledd

Region øst foreslår:

Eleven skal

1. ha systematisert og automatisert informasjonsinnhenting
2. kunne kjøre tydelig, effektivt og sikkert i variert terreng.
3. kunne vurdere snuplasser, snumåter og *behovet for* bruk av medhjelper
4. kunne kjøre selvstendig i variert trafikkmiljø på en måte som gir god samhandling med andre trafikanter og samtidig er økonomisk og miljøvennlig.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi kan ikke se at dette forslaget tilfører noe nytt eller er en nødvendig presisering.

Ny § 12-7

Region øst ønsker en harmonisering og at ordlyden blir mer lik målformuleringen for klasse B og klasse B kode 96/ BE, ved at kursmål i § 11-9 i større grad innlemmes i § 12-7. Dette gjelder spesielt § 11-9 andre ledd, nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav c.

Vegdirektoratets kommentar:

Slik sett kunne det være grunn til å gjennomgå alle læreplanene for å se om det går an å harmonisere ordlyd i målformuleringene, men det er ikke en del av denne høringen. Sikkerhetskurs på veg klasse B med 13 timer er et betydelig mer omfattende kurs enn sikkerhetskurs på veg i klasse BE med 3 timer, og dette påvirker også i stor grad utformingen av målene. Den som gjennomfører opplæring i klasse BE, har dessuten opplæringen i klasse B som bakgrunn. Selv etter ny vurdering, vil vi holde fast ved foreslåtte mål for sikkerhetskurs på veg klasse BE.

§ 30-3 (andre ledd syvende, åttende setning, niende setning og ny tiende setning)

Region øst mener kravet om 1,8 bred i hele høyden fører til at hengere ofte ikke lovlig kan kjøres med kl. B kode 96 etter gjennomført opplæring på grunn av vektbegrensninger. Dette er uheldig da en etter gjennomført opplæring ikke kan kjøre den hengere en hadde opplæring på. Regionen foreslår derfor at krevet om 1,8 meter bredde i hele høyden sløyfes og at hengeren skal ha minimum 1,8 meters bredde. Dette gir et større utvalg av hengere som også lovlig kan kjøres med kl. B kode 96. Kravet om 2 meters høyde mener vi ikke er vesentlig og med fordel kan settes til 1,8 meter. Dette øker utvalget av hengere ytterligere, samt at flere av hengerne som er i bruk til praktisk førerprøve kl. BE i dag kan benyttes. Dette gir mindre behov for overgangsregler i § 31-3.

Region nord viser til tidligere kommentar til bredde i § 4-4, hvor de anbefaler en bredde på minst 2,30 meter.

Region sør synes det er fornuftig at den tillatte totalvekten på henger økes til 1500 kg.

Vegdirektoratets kommentar:

På bakgrunn av bl.a. innspillene i høringen, har vi vurdert forslaget om høyde og bredde på tilhenger på nytt. Vi er kommet til at det er lite hensiktsmessig med et høydekrav på 2 meter. Hovedsaken er at tilhengeren er så høy at den skygger for utsikten bakover. I mange kombinasjoner av bil og tilhenger oppnås dette med betydelig lavere tilhenger enn 2 meter. Det viser seg at utvalget av tilhengere med «bredde 1,8 meter i hele høyden» er svært lite. De fleste variantene som finnes, har høy totalvekt og egenvekt, og er relativt dyre. Vi er derfor kommet til at vi vil beholde nåværende formulering når det gjelder krav til høyde og bredde for tilhenger som skal brukes ved førerprøven: «Tilhengeren skal være minst like

høy og bred som personbilen». Dagens tillegg om at tilhengeren kan være mindre enn personbilen forutsatt at det ikke er mulig å ha utsyn bakover fra førerplass uten å bruke sidespeilene, vil ikke bli videreført. Det som skal gjelde for tilhenger til førerprøven i klasse BE, skal også gjelde for tilhenger til opplæring i klasse B kode 96 hva høyde og bredde angår. Når det gjelder tillatt totalvekt blir den som foreslått.

§ 31-3 (andre ledd)

Region øst mener 5 års overgangsperiode unødig vil forsinke innføringen av mer realisme ved førerprøven og i opplæringen hva gjelder øving med kjøring med større last. Videre finnes det ingen oversikt over hengere som har vært benyttet i opplæringen før 19. januar 2013, da disse kjøretøyene ikke har vært underlagt godkjenningsordning. Region øst foreslår derfor å avkorte overgangsperioden, slik at nye krav til tilhenger skal være oppfylt senest 1. januar 2015. Dersom regionens forslag til endring av § 30-3 ikke tas til følge mener de overgangsperiode på 5 år er riktig.

Region nord mener at overgangstiden er for lang og foreslår maks 2 år.

Region sør mener overgangsordningen er for lang. Det vil være et relativt stort antall tilhengere som ikke tilfredsstillter det nye kravet. Spesielt kravet til bredde på 1,80 i hele høyden er vanskelig for mange av tilhengerne å oppfylle. Uten noen form for godkjenningsordning/registrering av dagens tilhengere, så vil det kunne være vanskelig å ha oversikt over hvilke tilhengere som var i bruk til opplæring og/eller førerprøve før 1. juli 2012. En tilhenger til slik bruk er en begrenset investering, og vi mener derfor ikke det urimelig å sette krav til at tilhenger for eksempel må byttes ut i løpet av en treårsperiode.

Videre mener de at kravet om at tilhengeren skal ha vært i bruk til opplæring eller førerprøve før 1. juli er urimelig. Det gir liten forutsigbarhet for trafikkskolene som kanskje i perioden frem til forskriftsendringen trer i kraft har anskaffet seg tilhengere som ikke tilfredsstillter de nye kravene. Overgangsordningen bør derfor endres til å gjelde tilhengere som var i bruk til førerprøve eller opplæring ved forskriftsendringens ikrafttredelse.

Region midt syntes det er noe underlig at tilhengere som er tatt i bruk 1.juli eller senere kommer ikke inn under overgangsordningen – ettersom noen kan ha foretatt bestilling etter någjeldende regler og ikke etter ukjente fremtidige krav. Hvorfor ikke sette krav om at dagens hengere som fortsatt skal benyttes skal ha aktuell vekt på 1000 kg? For øvrig er det nok slik at de fleste om noen i det hele tatt har så lav tillatt totalvekt som 1000 kg, så om en høyner kravet til 1000kg vil være ok.

Region vest mener at det foreslås gitt for lang unntaksperiode for bruk av hengere som ikke tilfredsstillter de nye kravene, men som per 1. juli 2012 allerede var i bruk til opplæring og førerprøve. Sett i lys av at en henger som tilfredsstillter de nye kravene ikke er særlig kostbar, og at det finnes et marked for brukte hengere, finner ikke regionen det særlig inngripende overfor bransjen å kreve at hengere byttes ut tidligere enn 31. desember 2018.

Med bakgrunn i dette foreslår regionen at overgangsordningen skal gjelde til 1. juli 2016.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi er enig i alle kommentarene om at 1. juli er en noe uheldig dato for når overgangsperioden skal begynne å gjelde. Datoen endres slik at overgangsordningen vil virke overfor hengere som var i bruk før 1. januar 2013.

Når det gjelder lengden på overgangsperiode registrer vi at flere av regionen samt noen fra bransjen syntes denne er for lang. En av grunnene til at vi å foreslo overgangsordning fram til 1. januar 2018, var å redusere behovet for kostnadsdrivende nyinvesteringer. Etter ny vurdering bl.a. på grunnlag av innspillene, finner vi det riktig å redusere overgangsperioden med to år slik at den vil gjelde bare til 1. januar 2016.

Annen kommentar til § 31-3

Region sør oppfatter det som veldig bra at det blir foreslått konkrete mål til størrelse og større vekt på tilhenger klasse BE. Regionen mener imidlertid at det er en svært god anledning til å heve den aktuelle vekten for de tilhengere som kommer inn under overgangsordningen. I Region sør i dag er det hovedsakelig tilhengere som har tillatt totalvekt som er langt større enn dagens krav på 1000 kg. Dette er helt naturlig når man ser mot kravet til tilhengere som benyttes ved kurs i lastsikring hvor kravet er minst 1950 kg.

Regionen har forståelse for argumentet om at en tilhenger som har tillatt totalvekt på 1000 kg ikke skal gå fullt utnyttet hele tiden (stor belastning). Region sør mener imidlertid at det må være mulig å få en tilnærmet lik vekt på alle tilhengere, selv i overgangsperioden til 2018. Regionen har følgende forslag til § 31-3 siste setning:

«Aktuell vekt skal være minst 1200 kg. Tilhenger som har tillatt totalvekt 1200 kg eller mindre, må ha aktuell totalvekt på minst 800 kg.»

Vegdirektoratets kommentar:

Forslaget er fornuftig med tanke på å forbedre innholdet i opplæring og prøve. For å beholde et så enkelt regelverk som mulig, finner det likevel ikke riktig å innføre en slik «graderinger» når det gjelder tilhengere som kommer under overgangsordningen. Som kommentert over har vi redusert lengden på denne med to år.

Andre endringer

§ 6-1 tredje ledd

Region nord stiller spørsmålsteget ved hva som er tilstrekkelige norskkunnskaper? Hvem skal avgjøre dette? Regionen foreslår at dette punktet strykes.

Norges Taxiforbund støtter fullt og helt direktoratets forslag om krav til norskkunnskaper for undervisningspersonellet.

Learn mener at forslag om å innføre krav til norskkunnskaper også for trafikklærere og faglig ledere med utdanning i Norge, synes fornuftig. Samtidig synes dette overflødig, da det stilles krav til dette ved opptak til studiet som trafikklærer i Norge. Et krav om norskkunnskap bør klart harmonisere med de krav som stilles for opptak til studiene for trafikklærer og faglig leder. Nivået for norskkunnskaper bør derfor angis på et høyt nok nivå, og helt tydelig, slik at kandidaten har grunnlag for god kommunikasjon i opplæringen.

Vegdirektoratets kommentar:

Krav om tilstrekkelige norskkunnskaper er et krav som gjelder for trafikklærere og faglig ledere med utdanning fra annen EØS-stat jf Forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område. For å unngå forskjellsbehandling må vi stille samme krav til trafikklærere med utdanning fra Norge. Det har vært mange diskusjoner rundt nivået av språkkunnskaper og behovet for en eventuell test. Vegdirektoratet har imidlertid landet på et krav om tilstrekkelige norskkunnskaper.

Hva som er tilstrekkelig norskkunnskaper er en skjønnsmessig vurdering som arbeidsgiver er ansvarlig for å foreta. Hensikten med reglen er at trafikklærer/faglig leder skal kunne sette seg inn i og holde seg oppdatert på det norske regelverket og lærerplaner. Videre vil tilsyn kunne føre kontroll/ tilsyn med dette kravet overholdes.

§ 6-1 fjerde ledd

Region øst mener det bør vurderes å innføre krav om å fornye trafikklærergodkjenninger hvert 5. år med fremleggelse av lege- og politiattest. Videre mener regionen det bør vurderes å utstede et selvstendig bevis til trafikklærere og sette krav om å medbringe dette under kjøring med elev.

KNA støtter kravet om at trafikklærere selv må melde fra til regionvegkontoret, når de ikke lenger fyller kravene til helse og vandel.

Justis- og beredskapsdepartementet har følgende merknader: I forslag til ny § 6-1 fjerde ledd fremkommer det at «trafikklærer som ikke lenger fyller kravene til helse eller vandel plikter å melde fra om dette til regionvegkontoret».

Justis- og beredskapsdepartementet mener at det her bør presiseres nærmere hva som menes med «vandel». I den forbindelse kan det vises til reglene om vandelskontroll som er fastsatt i den nye politiregisterloven.

Helsedirektoratet gir sin støtte til forslaget om endring av trafikkopplæringsforskriften § 6-1, fjerde ledd, slik at trafikklærer som ikke lenger fyller kravene til helse og vandel har plikt til å melde fra om dette til regionvegkontoret.

Learn mener at forslag om å tilføye et krav til at trafikklærer om å melde ifra ved endring i vandel, synes helt betimelig, og er gitt en god formulering.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi merker oss Region øst sitt forslag om å innføre krav om å fornye trafikklærergodkjenninger hvert 5. år med fremleggelse av lege- og politiattest samt utstedelse av eget trafikklærerbevis, og vil ta med oss dette videre i arbeidet med trafikkopplæringsforskriften.

Vegdirektoratet mener at begrepet vandel er dekkende og i tråd med vandelskravet i vegtrafikkloven § 27 jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-2. Vi mener derfor at det ikke er behov for nærmere presisering slik situasjonen er i dag.

§ 6-2 første ledd, ny bokstav d) og andre ledd siste setning

Region nord har en kommentar til bokstav d: Punktet bør strykes. Se kommentar til § 6-1

Trygg Trafikk opplever denne formuleringen som noe utvetydig fordi den kan tolkes slik at regionvegkontoret har stor frihet i vurderingen av behov for en eventuell egnethetsprøve eller prøveperiode. De ser i denne sammenheng behov for at det utarbeides retningslinjer som sikrer enhetlig behandling og vurdering ved regionvegkontorene ved godkjenning av søkere fra andre land utenfor EØS-området.

Norges Taxiforbund støtter fullt og helt direktoratets forslag om godkjenning fra området som ikke omfattes av EØS- avtalen, slik som foreslått av vegdirektoratet.

Region vest støtter de foreslåtte endringene i § 6-1, 6-2 og 6-13.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi viser til kommentar til § 6-1 tredje ledd i forhold til Region nord sitt innspill.

Ved vurderingen av søkere utenfor EØS-land må alle bestå en egnethetsprøve. I enkelte tilfeller kan det også være nødvendig med en prøve periode i tillegg. For å sikre mest mulig likebehandling vil det komme nærmere retningslinjer om dette.

Forslag til andre endringer i trafikkopplæringsforskriften

Region sør anbefaler at det blir en overgangsordning for de som har gjennomført obligatorisk opplæring på BE før 19.01.2013 men ikke har fått time til førerprøve før 19.01.2013.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er laget en overgangsordning for de som har fullført obligatorisk opplæring før 19. januar 2013, men som ikke avlegger eller består praktisk prøve innen 19. januar 2013. Reglen lyder som følgende:

«Kandidater som før 19. januar 2013, har fullført obligatorisk opplæring etter dagens forskrift for klasse BE, kan avlegge praktisk prøve på bakgrunn av denne opplæringen. Opplæringen skal være innmeldt i TSK-registeret før 3. februar 2013, og praktisk prøve må bestås før 1. juli 2013.»

Kommentarer til vedlegg 4: Forslag til endring i læreplan klasse B kode 96 og BE

Region sør har et forslag til endring i læreplan klasse B kode 96 og BE, side 11 i utkast til læreplan. I siste setning under kommentar til sikkerhetskurs på veg står det:

«... unngå møteulykker og samarbeide når møtende eller bakenforkjørende kjøretøy? foretar forbikjøring»

Region sør sitt forslag:

«... unngå møteulykker og samarbeide når møtende eller kjøretøy som kommer bak foretar forbikjøring.»

Vegdirektoratets kommentar:

Dette innspillet vil bli tatt til følge.

ATL syntes endringene i læreplanene for førekortkalsene B og BE virker godt gjennomarbeidet og godt, men har forslag til noen endringer i punkt 3.2.1.

Læreplan kl.B kode 96 og BE – sikring av last:

Det synes som om det blir lite tid til gjennomføring av dette kurset i henhold til forskriftens krav, spesielt på grunn av tidsforbruk til demonstrasjon. Det vil også være en utfordring å gjennomføre demonstrasjonen på en sikker og hensiktsmessig måte med hensyn til utstyr og plassbehov. Av nevnte årsaker foreslås å erstatte demonstrasjon med en film som dekker samme tema. Ved riktig bruk og refleksjon vil denne kunne gi samme effekt som demonstrasjon.

Definisjoner:

Det er ønskelig med en nærmere definisjon av begrepene «lukket henger» og «kolli».

Spørsmålet er om tilhengeren kan være utstyrt med en grind med last som stenger for utsikten eller om det må være tette vegger på tilhengeren. Et annet spørsmål er om tilhenger må ha tak for å være lukket.

Når det gjelder begrepet kolli er det spørsmål om en stålplate boltet i gulvet er ett kolli som kan være eller inngå i de foreskrevne 300 kg.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er ikke foreslått endringer i kurs i lastsikring nå, og det er slikt sett ikke en del av høringen. Innspillet vil bli vurdert dersom det senere bli aktuelt å endre kurset.

Etter vår oppfatning kan ikke en grind med last som stenger for utsikten tilsvare «lukket» tilhenger. Tilhenger med tette vegger eller lemmer vil bli vurdert som «lukket» selv om den ikke har tak.

En stålplate boltet til gulvet i tilhenger, vil ikke oppfylle det som er ment med «kolli» i denne sammenhengen.

Vi finner det ikke hensiktsmessig å lage detaljerte definisjoner for de begrepene som tas opp. Forskriftsteksten gis følgende form for å redusere tolkingsrommet når det gjelder lasten tilhengeren skal ha og måten den skal være sikret på: *«Tilhengeren skal være lastet med flere kolli som til sammen veier minst 300 kg og er sikret med alminnelig sikringsutstyr».*

DEL II

Fastsatt forskrift om endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

I

§ 2-1 tredje ledd bokstav a skal lyde:

Unntatt fra kravet om trafikalt grunnkurs før øvingskjøring er:

- a) innehaver av norsk førerkort eller kompetansebevis som har eller har hatt førerrett i klasse A1, A2, A, B, M 126, M 127, S eller T.

§ 2-2 første og andre ledd skal lyde:

Med mindre annet følger av denne forskriften skal læreren eller ledsageren følge med i kjøretøyet på sitteplass nær eleven ved øvingskjøring på veg eller andre områder som ikke er avsperrert. Under øvingskjøring i klassene A1, A2 og A skal læreren eller ledsageren ha instruksjonsmulighet overfor eleven via toveis kommunikasjonsutstyr.

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

§ 2-4 første ledd oppheves.

Nåværende § 2-4 andre til sjetten ledd blir henholdsvis første til femte ledd.

§ 2-4 andre og tredje ledd skal lyde:

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

Eleven og ledsageren under øvingskjøring i klassene A1, A2, A, M 146 og S skal være iført refleksest som bakover viser bokstaven L. Eleven og læreren under øvingskjøring mot vederlag i klassene A1, A2, A, M 146 og S skal være iført refleksest som bakover viser ordet SKOLE. Kravene om refleksest gjelder også dersom det til opplæring i klasse M 147 benyttes tre- eller firehjuls moped med styre og betjeningsanordninger som for en motorsykkel.

§ 3-2 første ledd skal lyde:

Kjøretøyet skal tilhøre den aktuelle *førererkortklassen*. Ved øvingskjøring i klasse S kan eleven bruke beltemotorsykkel klasse 2 selv om eleven kun kan få førerrett begrenset til beltemotorsykkel klasse 1.

§ 4-3 skal lyde:

§ 4-3 *Tilleggskrav til lærevogn - klassene A1, A2 og A*

Lærevogn i klasse A, tung motorsykkel, skal ha et slagvolum på minst 595 cm³, en effekt på over 40 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/ t. Lærevogn i klasse A2, mellomtung motorsykkel, kan ha tilsvarende slagvolum, effekt og konstruktiv hastighet.

Lærevogner i klassene A1, A2 og A skal ha følgende tilleggsutstyr:

- a) dobbel sett betjeningsinnretning for brems og kopling,
- b) ett ekstra speil som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,
- c) ett ekstra speil som gir læreren tilstrekkelig kontroll med eleven og
- d) håndtak på hver side som er tilgjengelig for lærer.

§ 4-4 **overskrift, første ledd og tredje ledd** skal lyde:

§ 4-4 *Tilleggskrav til lærevogn- klassene B, B kode 96 og BE*

Lærevogn i klassene B, *B kode 96* og BE skal ha bredde minst 1,5 meter og ha minst fire sitteplasser.

Tilhenger til bruk ved opplæring i klasse B kode 96 skal være minst like høy og bred som personbilen, være lukket og ha en tillatt totalvekt på minst 1500 kg.

§ 4-8 **andre ledd** skal lyde:

Det er ikke krav om godkjent lærevogn i obligatoriske kurs for klassene A1, A2 og A dersom eleven kjører alene på motorsykkelen.

§ 4-9 **første ledd** skal lyde:

For øvingskjøring mot vederlag i klassene A, A2 og A1 skal eleven i tillegg til påbudt styrthjelm, benytte gjennomiktig visir eller briller, hansker, fottøy som dekker over ankelen og hensiktsmessige klær egnet for motorsykkelskjøring som dekker øvrige kroppsdeler. Hansker, fottøy og klær skal være av materiale som ikke smelter, brenner eller rives ved velt, og som har en beskyttende effekt ved slag og støt.

§ 5-8 **overskrift** skal lyde:

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

§ 6-1 **tredje ledd og fjerde ledd** skal lyde:

Undervisningspersonell må ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig måte.

Trafikklærer som ikke lenger fyller kravene til helse eller vandel plikter å melde fra om dette til regionvegkontoret.

Gjeldende § 6-1 fjerde ledd blir femte ledd

§ 6-2 **første ledd, ny bokstav d og andre ledd skal lyde** skal lyde:

- d) ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig måte.

Godkjenning som trafikklærer gis av regionvegkontoret i regionen der vedkommende skal begynne sin lærervirksomhet. *Godkjenning av utdanning og praksis fra land utenfor EØS-området kan gis av Regionvegkontoret. Godkjenning forutsetter bestått egnethetsprøve. Det kan også settes vilkår om gjennomføring av prøveperiode.*

§ 6-5 skal lyde:

§ 6-5 Spesielle krav til undervisningspersonell - klassene A1, A2 og A

For å kunne undervise i klassene A1, A2 eller A kreves det godkjenning som trafikklærer, førerrett etter bestått førerprøve i klasse A1, A2 eller A og spesialutdanning fra Høgskolen i Nord-Trøndelag, avdeling for trafikklærerutdanning, eller tilsvarende utdanning godkjent av Vegdirektoratet.

For å kunne undervise i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A må vedkommende trafikklærer delta på et to dagers kurs godkjent av Vegdirektoratet med mindre dette var en del av godkjent spesialutdanning for klassene A1, A2 og A.

§ 6-6 andre ledd skal lyde:

I tillegg kreves førerrett i minst 2 år etter bestått førerprøve i klasse A1, A2 eller A.

§ 6-10 skal lyde:

§ 6-10 Krav til undervisningspersonell – kurs i sikring og merking av last for klassene *B kode 96*, BE, D1E, DE og T

Undervisningspersonell på kurs i sikring og merking av last for klassene *B kode 96*, BE, D1E, DE og T skal være trafikklærer og ha gjennomført kurs i sikring av last for klassene C1 og C.

§ 6-13 andre ledd skal lyde:

Godkjenning som faglig leder gis av regionvegkontoret i regionen der vedkommende skal begynne sin lærervirksomhet. *Godkjenning av utdanning og praksis fra land utenfor EØS-området kan gis av Regionvegkontoret. Godkjenning forutsetter bestått egnethetsprøve. Det kan også settes vilkår om gjennomføring av prøveperiode.*

§ 6-14 fjerde ledd skal lyde:

Trafikkskolen kan gi undervisning i klassene A1, A2 og A selv om faglig leder ikke har undervisningskompetanse i vedkommende klasse, forutsatt at en annen trafikklærer ved trafikkskolen er faglig medansvarlig for opplæringen i vedkommende klasse. Den faglig medansvarlige må ha undervisningsrett og minst 3 års undervisningspraksis i vedkommende klasse. Faglig leder har likevel hovedansvaret.

§ 8-2 første ledd bokstav b skal lyde:

e) innehavere av norsk førerkort eller kompetansebevis som har eller har hatt førerrett i klasse A1, A2, A, B, M 146, M 147, S eller T,

Kapitteloverskrift kapittel 9 skal lyde:

Kapittel 9. Klassene A1, A2 og A

§ 9-1 overskrift og første ledd skal lyde:

Hovedmål for klassene A1, A2 og A

Etter å ha gjennomført trafikkopplæring i klasse A, A2 eller A1, skal eleven ha den kompetansen som er nødvendig for å kjøre motorsykkel i den aktuelle klassen på en ansvarlig måte.

§ 9-3 skal lyde:

9-3 Trinn 2: Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse - klassene A1, A2 og A

Etter å ha gjennomført trinn 2 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av opplæringen i trinn 3. *Eleven skal ved innledning av trinn 2 ha 3 timer obligatorisk opplæring.*

Eleven skal ha så gode tekniske kjøreferdigheter og arbeidsvaner at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter. *I tillegg skal eleven vurdere sin egen ferdighet i å bruke motorsykkelen og oppdage mangler ved motorsykkelen.*

Eleven skal

1. gjennom 3 timer obligatorisk opplæring sammen med lærer og medelever:
 - a. sette seg inn i kjennetegn ved motorsykkelmiljøet og motorsykkeltulturen
 - b. analysere mulige konflikter mellom motorsyklister og andre trafikantgrupper
 - c. drøfte begrepet førerdyktighet, motorsykkelens kraftressurser og sammenhengen mellom disse og de krav trafikkmiljøet stiller til motorsykkelførere
 - d. drøfte og ta stilling til risiko ved motorsykkeltjøring, årsakene til de vanligste og alvorligste motorsykkelykkene, og effektive tiltak for å motvirke disse
 - e. sette ord på egne meninger om utfordringene ved å kjøre motorsykkel
2. gjøre rede for motorsykkelens hovedkomponenter, den informasjon vognkortet gir og kunnskapsgrunnlag for å kunne utføre sikkerhetskontroll og forstå hvorfor den gjennomføres
3. gjøre rede for bruk av riktig motorsykkelbekledning og påbudt sikkerhetsutstyr
4. forberede kjøring, og ved å gå ved siden av motorsykkelen forflytte den framover og bakover, rett frem og i sving uten hjelp av motor
5. utføre aktuell sikkerhetskontroll av motorsykkelen
6. sette i gang motorsykkelen med god balanse både rett fram, til høyre og venstre, på flat vei og i utfor- og motbakker
7. velge hensiktsmessig plassering av motorsykkelen i kjørefeltet ved kjøring rett fram
8. stanse motorsykkelen på en myk og behagelig måte
9. ha god balanse når motorsykkelen kjøres i gangfart
10. gire og velge hensiktsmessig gir
11. ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å styre motorsykkelen
12. ha tilegnet seg grunnleggende ferdigheter i å bremse
13. kunne innta handlingsberedskap og ha grunnleggende kjøretekniske ferdigheter gode nok til å kunne kjøre i et enkelt miljø med lite trafikk

Eleven skal ved avslutningen av trinn 2 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.

§ 9-4 skal lyde:

§ 9-4. Trinn 3: Trafikal opplæring - klassene A1, A2 og A

Etter å ha gjennomført trinn 3 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha et godt utbytte av avsluttende opplæring i trinn 4.

Eleven skal kunne kjøre tydelig, sikkert og selvstendig i variert trafikk. *Eleven skal ha tilstrekkelig øving i kjøring med læreren som passasjer, hvis det kan skje lovlig, eller med last som utnytter minimum 80 prosent av tillatt nyttelast. I tillegg skal eleven kunne vurdere sin egen kompetanse til å kjøre i trafikken.*

Eleven skal:

1. beskrive de krefter som påvirker en motorsykkel under kjøring og gjør rede for sammenhengen mellom fysikk, motorsykkelens egenskaper og anvendt kjøreteknikk

2. beskrive og forklare informasjonsomsettingen og faktorer som virker inn på denne under kjøring, og gjøre rede for hvordan førerens holdninger og innstilling til sikker kjøring virker inn på atferden
3. ha tilegnet seg tilstrekkelig kompetanse om kjørestrategi og atferd ved kjøring i ulike trafikkmiljø ved at eleven
 - a) kjenner til grunnregelen for trafikk, trafikkreglene, skilt og forskrifter, og forklarer kjøremåter begrunnet i disse
 - b) beskriver situasjoner med særlig risiko for motorsyklister og gjør rede for sikre og hensiktsmessige kjøremåter
 - c) angir en hensiktsmessig plassering foran og gjennom en kurve og gjør rede for hvordan eleven ved hjelp av plassering og fartstilpasning skaffer seg nødvendig handlingsrom i forhold til veikant og møtende trafikk
 - d) gjør rede for presis kjøreteknikk og kjøremåte i kurver
4. *velge sikre kjøremåter inn mot, i og mellom vegkryss, på flerfeltsveg og i envegsregulerte gater i alle typer trafikkmiljø ved at eleven*
 - a) *kjører i henhold til vegoppmerking og skilt eller annen anvisning som regulerer trafikken*
 - b) *identifiserer, tar hensyn til og velger sikre kjøremåter i situasjoner med særlig risiko for motorsyklister ved kjøring i tett trafikk*
5. *velge sikre og effektive kjøremåter ved innkjøring på og avkjøring fra større veg ved at eleven*
 - a) *identifiserer og beskriver vegens beskaffenhet og utforming, og anvender og behersker presis kjøreteknikk ved kjøring i kurver*
 - b) *kjenner igjen og tar hensyn til særlige risikoforhold for motorsyklister ved kjøring i landevegsmiljø*
6. *kjøre selvstendig, bruke en systematisk observasjonsteknikk som gir overblikk, velge kjøremåter som ivaretar sikkerheten for fører, passasjer, andre trafikanter og avvikle trafikken på en effektiv måte.*

Eleven skal ved avslutningen av trinn 3 gjennomføre veiledningstime i samsvar med § 7-5.

Elever som skal erverve førerrett i klasse A og A2 skal i tillegg gjennomføre sikkerhetskurs i presis kjøretøyteknikk, jf. § 9-7

§ 9-5 overskrift og tredje ledd skal lyde:

§ 9-5 Trinn 4: Avsluttende opplæring - klassene A1, A2 og A

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg for den aktuelle klassen jf. §§ 9-6, 9-8 og 9-9.

§ 9-6 skal lyde:

§ 9-6 *Sikkerhetskurs på veg klasse A1*

Kurset er på 4 undervisningstimer, hvorav 3 timer skal være praktisk kjøring. Resterende tid fordeles til planlegging, refleksjon og oppsummering.

Eleven skal

1. *planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
2. *kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, å beskrive og begrunne sin kjørestrategi*
3. *reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist.*

§ 9-7 overskrift og tredje ledd skal lyde:

§ 9-7 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk – klasse A2 og A

Eleven skal

1. *kjenne kursets mål og organisering, og bli bevisst sine egne forventninger når kurset begynner*
2. *utvikle forståelse for en presis kjøreteknikk som basis for all kontroll med motorsykkelen under kjøring*
3. *kjenne til de fysiske og psykiske begrensninger hos mennesket som har betydning for motorsykkelførere og kunne forklare hvordan føreren kan ta hensyn til dette i praktiske situasjoner*
4. *bli bevisst på at motorsykkelkjøring er krevende og at gjentatt øving er nødvendig for å motvirke instinktive feilhandlinger*
5. *videreutvikle sin kjørekompetanse ved å*
 - a) *bremse motorsykkelen effektivt med stabil kurs ved hjelp av god forankring/sittestilling og blikkbruk fra 80 km/t til 0 km/t på rett strekning og fra om lag 50 km/t til gangfart i høyre- og venstresving, i begge tilfeller med angitt bremsestart*
 - b) *styre motorsykkelen presist med god forankring, riktig blikkbruk, styrekommando til riktig tid og nødvendig gasskontroll. Ved fart på om lag 40 km/t ha en god kurveteknikk ved kjøring i halvsirkel eller sirkel med kurveradius på minst 10 meter, eventuelt tilsvarende naturlig kurve.*
6. *oppleve sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede.*

§ 9-8 skal lyde:

§ 9-8 Sikkerhetskurs på veg klasse A2

I klasse A2 består sikkerhetskurs på veg av totalt 5 timer, hvorav 4 timer skal være sammenhengende praktisk kjøring. Resterende tid fordeles til planlegging og refleksjon og oppsummering

Eleven skal

1. *planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
2. *Kjøre selvstendig, sikkert, effektivt og behagelig over lengre strekninger i krevende og variert miljø, beskrive og begrunne sin kjørestrategi*
3. *oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt*
4. *reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklister.*

Gjeldene § 9-8 til § 9-11 blir henholdsvis § 9-9 til 9-12.

§ 9-9 overskrift og femte ledd skal lyde:

§ 9-9 Sikkerhetskurs på veg klasse A

Eleven skal

1. *vurdere og ta stilling til ulike løsninger i en gitt problemstilling, gjøre rede for sitt syn og begrunne dette*
2. *drøfte og ta stilling til begrepet risiko og hvordan motorsyklister kan påvirke sitt eget risikonivå*
3. *drøfte og ta stilling til begrepet kjørestrategi*

4. planlegge en sammenhengende kjøretur og vurdere og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen
5. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi
6. oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
7. anvende en presis kjøreteknikk
8. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist og vise evne og vilje til ettertanke og selvkritisk vurdering
9. drøfte begrepet kjøredyktighet, vurdere egne sterke og svake sider som motorsyklist og velge ut områder med utviklingsmuligheter.

§ 9-10 skal lyde:

§9-10 utvidelse fra klasse A1 til A2

Ved utvidelse fra klasse A1 til A2 skal eleven gjennomføre *veiledningstime* og obligatoriske kurs for klasse A2 på trinn 3 og 4.

§ 9-11 skal lyde:

§9-10 utvidelse fra klasse A1 til A

Ved utvidelse fra klasse A1 til A skal eleven gjennomføre *veiledningstime* og obligatoriske kurs for klasse A på trinn 3 og 4.

Ny § 9-12 skal lyde:

§ 9-12 *Utvidelse fra klasse A2 til A*

Ved utvidelse fra klasse A2 til klasse A skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs.

Dokumentert fullført obligatorisk kurs, som består av minst 7 timer sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A, gir rett til førerrett i klasse A.

Førerrett i klasse A, på bakgrunn av dokumentert fullført obligatorisk kurs ved utvidelse fra A2 til A, forutsetter to års førerrett i klasse A2. Kurset kan tidligst påbegynnes når eleven har ett års førerrett i klasse A2.

Elever fylt tjuefire år med mindre enn to års førerrett i klasse A2, kan erverve førerrett i klasse A ved å gjennomføre minst 7 timers obligatorisk kurs og praktisk prøve.

Ny § 9-13 skal lyde:

§ 9-13 *Obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A*

Kurset er på minst 7 timer hvorav minst 4 timer er praktisk øving. Minst 2 timer benyttes til bevisstgjøring og planlegging, refleksjon og oppsummering. Undervisningen skal så langt det er mulig organiseres slik at kurset fremstår som en helhet for eleven.

De praktiske øvingene gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Dette betinger at lærer benytter ledsagermotsykkel og kommunikasjonsutstyr.

Lærer kan maksimalt undervise 3 elever om gangen på de praktiske øvingene.

Ut fra sin erfaring med motorsykkelkjøring skal eleven

1. kjenne til motorsyklisters ulykkesutsatthet
2. dele erfaringer med vekt på egen kjørestrategi
3. planlegge en sammenhengende kjøretur med vekt på egne utviklingsmuligheter
4. vise tilstrekkelige tekniske kjøreferdigheter til å ha utbytte av kurset
5. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne egen kjørestrategi
6. under kjøringen oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt

7. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist og vise evne og vilje til ettertanke og selvkritisk vurdering.

§ 11-10 skal lyde:

§ 11-10 *Utvidelse fra klasse B til klasse B 96*

Ved utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96 skal eleven gjennomføre trafikkopplæring som for klasse BE, jf. kap. 12.

Dokumentert fullført obligatorisk opplæring, som i det minste består av veiledningstimer i trinn 2 og 3, kurs i sikring og merking av last - klassene B kode 96, BE, T, DIE og DE og sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE, gir rett til førerrett i klasse B kode 96.

§ 12-3 andre og tredje ledd skal lyde:

Eleven skal ha så god teknisk kjøreferdighet at oppmerksomheten kan flyttes fra eget kjøretøy til trafikkbildet og samhandlingen med andre trafikanter. *Eleven skal forstå behovet for sikkerhetsk kontroll og lastsikring.* I tillegg skal eleven vurdere sin egen ferdighet i å bruke bil med tilhenger og oppdage mangler ved kjøretøyet.

Eleven skal

1. ha kunnskap om risiko i tilknytning til å kjøre med bil og tilhenger
2. ha grunnleggende kunnskap om nyttelast beregning og lastsikring
3. kunne kople til og fra tilhengeren og utføre aktuelle sikkerhetsk kontroll
4. kunne vurdere plassbehov ved kjøring rett fram og i sving, og kjøre vogntoget i mot- og utforbakke.
5. kunne rygge rett bakover og i sving og kjenne førerens ansvar og plikter i forbindelse med rygging.

§ 12-4 tredje ledd skal lyde:

Eleven skal

1. ha systematisert og automatisert informasjonsinnhenting
2. kunne kjøre tydelig, effektivt og sikkert i variert terreng.
3. kunne vurdere snuplasser, snumåter og bruk av medhjelper
4. kunne kjøre selvstendig i variert trafikkmiljø på en måte som gir god samhandling med andre trafikanter og samtidig er økonomisk og miljøvennlig.

§ 12-5 tredje ledd skal lyde:

Eleven skal gjennomføre kurs i sikring og merking av last - klassene B kode 96, BE, DIE, DE og T i samsvar med § 27-1 og sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE i samsvar med § 12-6 og 12- 7. Sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE er på 3 timer. Kurset i sikring av last kan også tas på trinn 2 eller 3 når dette er mest hensiktsmessig.

§ 12-6 skal lyde:

§ 12-6 *Sikkerhetskurs på veg - klassene B kode 96 og BE*

Kurset er på 3 undervisningstimer. Hver elev skal ha minst 2 timer praktisk øving. Resterende tid disponeres til forventninger og mål, planlegging av kjørerute og oppsummering og refleksjon med medelever i klasserom. Praktisk øving kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Øvrig undervisning kan gjennomføres med inntil 16 elever.

I minst halvparten av den praktiske øvingen skal tilhengeren være lastet med flere kolli som til sammen veier minst 300 kg og er sikret med alminnelig sikringsutstyr. Aktuell totalvekt skal være minst 1200 kg.

Ny § 12-7 skal lyde:

§ 12-7 *Kursmål for sikkerhetskurs på veg – klassene B kode 96 og BE*

Eleven skal gjennom opplevelse og erfaring videreutvikle sin kompetanse til å opptre slik at ulykker unngås.

Eleven skal

1. planlegge kjøreruta
2. forstå risikoen ved å kjøre personbil med tilhenger i ulike trafikkmiljø
3. utvikle sin kjørekompetanse, spesielt med tanke på oppfatting av risikosituasjoner, planlegging av møteing, å bli forbikjørt, vurdering av snuplass og måte å snu på, og økonomisk kjøring
4. kunne sette ord på egne erfaringer og med bakgrunn i disse kunne vurdere sin egen kjøredyktighet til å kjøre bil med tilhenger og muligheter for forbedring.

Ny § 12-8 skal lyde:

§ 12-8 *Utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE*

Ved utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE gjennomføres praktisk prøve.

§ 27-1 overskrift skal lyde:

§ 27-1 Kurs i sikring og merking av last – klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T

§ 30-1 overskrift, første til fjerde ledd og femte ledd første punktum skal lyde:

§ 30-1 *Førerprøve klassene A1, A2 og A*

Førerprøven for motorsykel består av en teoretisk og en praktisk prøve. Ved utvidelse fra klasse A1 til A, *A1 til A2 og A2 til A* avlegges kun praktisk prøve.

Den praktiske prøven til klasse A1 skal avlegges på lett motorsykel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha slagvolum på minst 120 cm^3 , konstruktiv hastighet på minst 90 km/ t.

Den praktiske prøven til klasse A2 avlegges på motorsykel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha slagvolum på minst 395 cm^3 , en effekt på over 25 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t.

Den praktiske prøven til klasse A avlegges på motorsykel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha et slagvolum på minst 595 cm^3 , en effekt på over 40 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/ t.

Kjøretøy til førerprøve for klasse A1, A2 og A skal ha følgende tillegg utstyr:

§ 30-1 nåværende femte til syvende ledd blir henholdsvis sjette til åttende ledd.

§ 30- 3 andre ledd syvende, åttende, niende punktum og ny tiende punktum skal lyde:

Tilhengeren skal være lukket og ha en tillatt totalvekt på minst 1500 kg. Den skal være minst like høy og bred som *personbilen*. *Tilhengeren skal være lastet med flere kolli som til sammen veier minst 300 kg og er sikret med alminnelig sikringsutstyr. Aktuell totalvekt skal være minst 1200 kg.*

§ 31-3 andre ledd skal lyde:

Tilhenger som ikke tilfredsstillter de tekniske spesifikasjoner som kreves i klasse BE, men som var i bruk til førerprøven eller som lærevogn i klasse BE 1. januar 2013, kan benyttes fram til 1. januar 2016. Den skal være lastet med flere kolli som til sammen veier minst 300 kg og er sikret med alminnelig sikringsutstyr. Aktuell totalvekt skal være minst 800 kg.

Gjeldende § 31-3 andre til sjette ledd blir henholdsvis tredje til syvende.

§ 31-3 nytt åttende ledd skal lyde:

Bestått teoretisk prøve i klasse A før 19. januar 2013 anses som bestått teoretisk prøve i klasse A og A2 etter 19. januar 2013.

I følgende bestemmelser skal klasse «M» endres til «AM» §§ 2-1, 2-4, 4-1, 4-6, 4-8, 4-9, 6-6, 7-1, 7-5, 8-2, overskrift kapittel 10, 10-1, 10-3, 10-4, 10-5, 10-6, overskrift kapittel 13, 13-1, 13-3, 13-4, 13-5, 13-6, 13-7, 29-2, 29-5, 30-12.

II

Endringen trer i kraft 19. januar 2013.