



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.  
m.-implementering av direktiv 2006/126/EF

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
6. juli 2012

# Høring: Forslag til endring i forskrift om trafikopplæring og førerprøve m.m.-implementering av direktiv 2006/126/EF

## INNLEDNING

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1338 om trafikopplæring og førerprøve m.m.

### **1.1 Endringer som følge av tredje førerkort direktiv**

Denne høringen er en oppfølging av høringen av 15. august 2010 om tredje førerkortdirektiv (direktiv 2006/126/EF) og høring av 8. mars 2012 om endring i førerkortforskriften og trafikopplæringsforskriften. Endringene er nødvendige for å komplettere trafikopplæringsforskriften som følge av direktivet.

For å implementere direktivet må det gjøres en del navneendringer, som å endre klasse M til klasse AM, og lage nye bestemmelser for klasse A2 i kapittel 9. Kapittel 11 og 12 må revideres for å tilpasse forskriften til den nye klasse B kode 96, og kravene til klasse BE må endres. I tillegg vil lærerplanen for klasse BE og B kode 96, og for klasse A1, A2 og A omarbeides, og legges ved høringen. I læreplanen for klasse M 146 og M 147 gjøres ikke endring utover at førerkortklassen får nytt navn; klasse AM. Læreplanen for denne klassen legges derfor ikke ved.

### **1.2 Om forslaget til ny endringsforskrift**

Dette forskriftsforslaget er primært en utdyping av det forskriftsforslaget som ble sendt på høring 15. august 2010. Det har blitt foretatt noen endringer siden den gang, men i hovedsak er mye likt med det forslaget som ble sendt på høring da. Læreplanene var ikke lagt ved høringen sist.

### **1.3 Andre endringer i trafikopplæringsforskriften**

For å implementere direktiv 2005/36/EF har Vegdirektoratet valgt å lage en egen forskrift. I denne forskriften, forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område, er det et krav at søker har tilstrekkelige norskkunnskaper for å kunne utføre det aktuelle yrket i Norge. Forskriften omfatter blant annet lovregulerte yrker som trafikklærere og faglig ledere. Et tilsvarende krav vil Vegdirektoratet foreslå å innføre overfor trafikklærere og faglig ledere med utdanning fra Norge og for de med utdanning utenfor EØS-området. Videre foreslås det å tilføye et krav om at trafikklærere selv må melde fra dersom det skulle skje en endring i vedkommendes vandel, i kapittel 6 i trafikopplæringsforskriften.

### **1.4 Endringer i læreplan for klasse A1 og A, og for klasse B og BE**

Som nevnt under 1.1, må også læreplanen for førerkort klasse A1 og A, og for klasse B og BE endres som følge av tilpassingene til tredje førerkortdirektiv. I læreplanen for klasse A1 og A er i tillegg omarbeidet en del for å gjøre den mer oversiktlig og mer lik læreplanene for opplæring i de andre førerkortklassene i oppbygningen.

### **1.5 Høringsfrist**

Vi ber om at høringsinstansene systematiserer svarene etter oppbygning i dette høringsbrevet. Synspunkter som er felles for alle klasser kan gjerne samles. Hørings svar sendes til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo eller til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) innen 1. oktober 2012.

## **2. NÆRMERE OM DE ENKELTE BESTEMMELSENE I FORSLAGET TIL ENDRING AV FORSKRIFT OM TRAFIKKOPPLÆRING OG FØRERPRØVE M. M.**

### **2.1 Klasse AM**

Direktivet innfører en egen internasjonal førerkortklasse for moped (klasse AM) som også omfatter den såkalte mopedbilen. Vegdirektoratet endrer derfor navnet på mopedklassen fra M til AM, men beholder de nasjonale kodene.

Vegdirektoratet foreslår derfor at i §§ 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 blir M byttet ut med AM.

### **2.2 Klasse A1, A2 og A**

Som følge av direktivet, innføres en egen klasse for mellomtung motorsykkel, klasse A2. For denne klassen har vi laget egne bestemmelser og læreplanen for førerkortklasse A1 og A er utvidet til også å omfatte A2.

Direktivets intensjon er å sikre at alle unge førere av motorsykkel som får tilgang til klasse A ubegrenset på bakgrunn av erfaring, har reell erfaring og tilfredsstillende kompetanse.

Vegdirektoratet har derfor, på bakgrunn av tidligere høring, vedtatt at utvidelse fra klasse A2 til klasse A ubegrenset erverves gjennom minst 7 timer obligatorisk opplæring. Det er en videreføring av prinsippet i dagens opplæringsmodell: opplæringsmål som er vanskelig eller for tidkrevende å måle ved vanlig førerprøve, sikres plass i opplæringen gjennom obligatoriske kurs.

Forskjellen på en motorsykkel klasse A2 og A er de økte kraft- og fartsressursene som bli tilgjengelig for føreren i den siste klassen. Vegdirektoratet foreslår at opplæringen skal ta utgangspunkt i, og utnytte, den erfaringen elevene allerede har med å kjøre motorsykkel. Det vil være viktig å forsterke positiv atferd og iverksette prosesser som korrigerer eller endrer negativ atferd. Opplæringen har mål og tema som sikter mot å utvikle en strategisk og risikoforebyggende kjøre måte. Undervisningen er tenkt gjennomført i grupper, og med stor grad av praktisk aktivitet.

Føreretten for klasse A ubegrenset erverves tidligst etter 2 år, uavhengig av når opplæringen er gjennomført. Direktivet regulerer ikke når i 2 års perioden opplæringen skal gjennomføres. Vegdirektoratet foreslår derfor at opplæringen tidligst kan gjennomføres 1 år etter erverv av førerrett klasse A2. Bakgrunnen for endringen er å imøtekomme de utfordringer det er å samle tilstrekkelig antall elever til kurset fra den begrensede gruppen som er aktuell, og at motorsykkelopplæring er en sesongaktivitet på bakgrunn av de klimatiske forhold i Norge.

Obligatorisk opplæring i klasse A som er gjennomført før 19. januar 2013 blir godkjent som obligatorisk opplæring i klasse A2. Det samme vil bli foreslått å gjelde for bestått teoriprøve.

For å imøtekomme navneendringen som følger av direktivet foreslår Vegdirektoratet at i §§ 2-1, 2-2, 2-4, 3-2, 4-3, 4-8, 4-9, 6-5, 6-6, 6-14, 8-2, overskrift kapittel 9, 9-1, 9-3, 9-4, 9-5, 9-7, 9-8, 9-9, 9-10, 9-11, 9-12 blir A2 tilføyd i forskriften.

I det følgende kommenteres hver bestemmelse hvor det skjer en materiell endring med en begrunnelse av hvorfor.

### **§ 2-2 første ledd**

Det åpnes for at både lærer og ledsager under opplæring og trening til motorsykkelfører kort kan kjøre etter på egen motorsykkel. Etter dagens forskrift kan lærer og ledsager kjøre bak eleven i de tilfellene der elevens motorsykkel ikke har tilstrekkelig nyttelast til å bære begge. På den måten er det bare en del av elevene som får opplæring og øving i å kjøre alene på motorsykkelen. Tyngdeforskjellen mellom fører og ledsager kan til tider medføre uønskede utfordringer på de letteste motorsyklene. Opplæring der elev og lærer, eller ledsager, er på hver sin motorsykkel, kan også av andre grunner være en god måte å gjennomføre opplæring på. Vi ønsker derfor at alle skal ha denne muligheten.

Vi ber spesielt om tilbakemeldinger på dette forslaget.

### **§ 2-4 første ledd**

Her har vi fjernet første ledd. Ettersom A2 nå er en egen førerkortklasse, blir krav til øvingskjøring regulert av § 3-2, noe som gjør første ledd overflødig.

### **§ 3-2 første ledd**

På grunn av innføringen av den nye mellomtunge klassen, klasse A2, er det ikke behov for den presiseringen som nåværende andre setning retter mot mellomtung motorsykkel, og vi har derfor valgt å fjerne denne.

### **§ 4-3**

Kravene til slagvolum og effekter er endret som følge av direktivets vedlegg II nr. 5 og VI nr. 3. Fra flere hold er det pekt på at det er få aktuelle motorsykler tilgjengelige i markedet som fyller direktivets, og dermed forskriftsutkastets, krav om motorvolum på minst 600 cm<sup>3</sup>. Det er derfor tatt til orde for å tolerere et avvik på 5 cm<sup>3</sup>, slik at motorvolum på minst 595 cm<sup>3</sup> kan godtas. Dette vil gi et langt større utvalg av passende motorsykler for opplæring og prøve i denne klassen. Dersom EU vedtar en slik endring, finner vi det hensiktsmessig at Norge også godtar 595 cm<sup>3</sup>.

Vi ber derfor høringsinstansene uttale seg særskilt hva de mener når det gjelder krav om 600 cm<sup>3</sup>, eventuelt 595 cm<sup>3</sup>, slagvolum.

### **§ 6-5**

Her fremgår kravene til trafikklærere som ønsker å undervise i obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A. Vi ser for oss et to-dagers kurs som i fremtiden integreres i trafikklærerutdanning. Viktigste grunnen til at vi går inn for et eget kurs, er at trafikklæreren nå skal undervise flere elever, med til dels varierende erfaring og kompetanse, samtidig i den praktiske opplæringen.

### **§ 9-3 Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse**

Det er gjort organisatoriske endringer i målene for trinn 2. Målene i trinn 2 er endret for å gjøre målformuleringene mer tydelige og presise. Målene utdypes i læreplanen. Kravet til obligatorisk opplæring på 3 timer, som i nåværende forskrift er en del av tredje ledd, er flyttet til første ledd. I andre ledd er setningen «I tillegg skal eleven vurdere sin egen ferdighet i å bruke motorsykkelen og oppdage mangler ved motorsykkelen» tillagt. Denne tilsvarer eksisterende formuleringer for klasse B, klasse T og M, og skal tydeliggjøre og gi støtte til arbeidet med å utvikle selvinnsikt og evne til selv vurdering.

#### **§ 9-4 Trafikal kompetanse og kjøreteknikk**

Målene for trinn 3 er endret i hovedsak på tilsvarende måte som for trinn 2. Når det gis utvidet adgang til at lærer og elev kan kjøre på egen sykkel bak eleven, er det behov for å presisere at det også skal gis opplæring i å kjøre med last, jf. ny andre setning i andre ledd.

#### **§ 9-5**

I denne paragrafen endres henvisningen i siste ledd som følge av endringer i kapittel 9.

#### **§ 9-6 Sikkerhetskurs på veg – klasse A1**

Første ledd andre og tredje setning er fjernet ettersom disse blir unødvendige på grunn av ny regel i § 2-2. Det er lagt til en ny setning for å presisere hva den tiden som ikke benyttes til kjøring, skal brukes til. Kravet om kart og rutebeskrivelse i andre ledd er også fjernet. Vi finner det ikke nødvendig å spesifisere eller begrense bruken av hjelpemidler ved planleggingen av kjøreturen. Det vesentlige er at elev(er) og lærer sammen legger opp til en tur med bevisst og godt innhold.

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

Målformuleringene er endret og gjort mindre detaljerte. Meningen er at det skal være lettere å få oversikt over kravene som er satt, noe som også kan medvirke til bedre kvalitet på undervisningen.

#### **§ 9-8 Sikkerhetskurs på veg – klasse A2**

Innholdet i denne bestemmelsen er nytt på grunn av innføring av egen klasse A2. Kurset er en videreføring av prinsippene som ligger til grunn for sikkerhetskursene i klassene A1 og A. Siden det er snakk om en større sykkel en for A1, vil rekkevidden være noe større, og kurset er tilpasset dette. Kurset er utvidet med en time praktiske øving sammenliknet med klasse A1, slik at kurset totalt blir på 5 timer hvorav 4 skal være kjøring.

#### **§ 9-9 Sikkerhetskurs på veg – klasse A**

Gjeldene § 9-8 har, på grunn av endringer av strukturen i kapittelet, blitt § 9-9. I tillegg er kravet om kart og rutebeskrivelse fjernet. Vi ser ikke behov for å spesifisere hjelpemidlene som kan brukes i planleggingen av kjøreturen. Det vesentlige er at elev(er) og lærer sammen planlegger en kjøretur med et bevisst og godt innhold.

#### **§ 9-10 Utvidelse fra klasse A1 til A2**

Ved utvidelse fra klasse A1 til A2 er det satt krav om veiledningstime i trinn 3. Det er et tillegg sammenliknet med dagens ordning for utvidelse fra klasse A1 til A. Dette gir trafikkskolen en bedre mulighet til å medvirke til at elevene har tilstrekkelige ferdigheter og sikre at elevene har et godt utbytte av de obligatoriske kursene.

#### **§ 9-11 Utvidelse fra klasse A1 til A**

Ved utvidelse fra klasse A1 til A er det satt krav om veiledningstime i trinn 3. Dette er et tillegg sammenliknet med dagens ordning for utvidelse fra klasse A1 til A. Begrunnelsen er den samme som for tilsvarende krav i § 9-10.

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

Som redegjort for i tidligere i denne høringen, er det valgt opplæring på minst 7 timer ved utvidelse fra A2 til A. Elevene har hatt opplæring tidligere og skaffet seg erfaring fra kjøring med mellomtung motorsykkel. Alderskravet på 24 år for direkte erverv av førerrett i klasse A er motivert ut fra tanken om modenhet og mulighet for erfaring som fører av en annen

motorvogn enn motorsykkel. Kurset ved utvidelsen er tenkt som en etter- og videreopplæring, og skal hjelpe deltakeren til å utvikle sin tenkemåte og evne til å gjøre riktige valg som motorsykkelfører. Det skal ikke avlegges førerprøve etter fullført kurs. Dokumentert fullført kurs gir rett til førerrett i klasse A, forutsatt at man har hatt to års førerrett i klasse A2. Vi forslår at kurset tidligst kan gjennomføres etter ett år med førerrett i klasse A2.

### **Ny § 9-13 Sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A**

Dette obligatoriske kurset svarer til kravene som er satt i direktivets vedlegg VI. Vedlegget viser til vedlegg II pkt. 6 som stiller minstekrav til både tekniske ferdigheter og adferd i trafikken.

Kurset er på minst 7 timer. Av dette skal minst 4 timer være praktisk øving og minst 2 timer benyttes til bevisstgjøring og planlegging, oppsummering og refleksjon før og etter gjennomføring av den praktiske øvingen. For å ha best mulig utbytte av kurset, er det viktig at eleven har gode nok tekniske ferdigheter, jf. tredje ledd pkt. 4.

Innenfor rammene som er satt, og ved hjelp av føringene som læreplanen gir, forventes det at trafikkskolene tilpasser undervisningen etter behovet til den aktuelle elevgruppa.

### **§ 30-1**

Kravet til slagvolum i klasse A1 og A er endret, og det er tilføyd spesifikasjoner for krav til motorsykkelen ved førerprøven i klasse A2. Kravene følger av direktivets vedlegg II nr. 5.

### **Overgangsregel**

#### **§ 31-3 nytt syvende ledd**

Som følge av tredje førerkortdirektiv heves alderen for klasse A fra 21 år til 24 år ved direkte erverv. Dette innebærer at elever under 24 år som ikke tar, eller består, førerprøve klasse A før 2013, må vente til de fyller 24 år med å ta førerprøven i klasse A. De elevene som har bestått teoretisk prøve i klasse A, men ikke tatt eller bestått praktisk prøve i denne klassen, vil være godt rustet til å ta førerprøven i klasse A2. Derfor får disse elevene bestått teoretisk prøve i klasse A godkjent som bestått teoretisk prøve i klasse A2.

### **2.3 Klasse B kode 96**

I dag kan personbil med tilhenger som har tillatt totalvekt over 750 kg kjøres med førerkort klasse B hvis summen av bilens og tilhengerens tillatte totalvekter er høyst 3500 kg. Det forutsettes imidlertid at tilhengerens tillatte totalvekt ikke overskrider bilens egenvekt med tillegg for fører (75 kg). Uavhengig av førerkortkravet må bilens maksimale aktuelle tilhengervekt eller tillatt vogntogvekt (angitt i vognkortet) ikke overskrides.

Begrensningen i vogntogvekten på 3500 kg er i direktivet økt til 4250 kg. For å kunne føre slikt vogntog over 3500 kg må man i følge direktivet først gjennomføre opplæring på minst 7 timer eller bestå en førerprøve, eventuelt begge deler (se vedlegg V).

Det er registrert en del ulykker i forbindelse med kjøring med tilhenger. Det ser ut til at mange ikke er klar over tilhengerens betydning for bilens kjøreegenskaper. Ulykkene skyldes ofte feil kjørefart, i mange tilfelle i kombinasjon med feil lasting. For å bedre førerens kunnskaper, ferdigheter, øke risikoforståelsen og gi praktisk erfaring, er opplæring et viktig tiltak. Innføring av obligatorisk opplæring vil også være mer i tråd med norsk føreropplæringstradisjon, enn en ordning med bare førerprøve.

Forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften som følge av tredje førerkortdirektiv, ble som nevnt over sendt på høring 13. august 2010. Her foreslo Vegdirektoratet å innføre obligatorisk opplæring for å erverve førerkort klasse B istedenfor førerprøve. For å få en naturlig progresjon i opplæringsforløpet fra klasse B via klasse B kode 96 og til klasse BE, ble det samtidig uttrykt at Vegdirektoratet vil foreta en kritisk gjennomgang av krav til opplæring og førerprøve i klasse BE. Det ble i denne forbindelse også foreslått ny § 11-10 og ny § 12-6 i trafikkopplæringsforskriften.

Av de ni høringsinstansene som kommenterte valget mellom opplæring eller førerprøve for å erverve førerkort klasse B kode 96, uttalte åtte seg positivt til forslaget om obligatorisk opplæring.

Vegdirektoratet har derfor arbeidet videre med foreslått ordning: Den som ønsker førerrett i klasse B kode 96 må gjennomgå minst 7 timer obligatorisk opplæring tilsvarende opplæringen for å erverve førerrett i klasse BE. Den som ønsker førerrett i klasse BE, må i tillegg avlegge førerprøve, som før.

Vi har gjennomgått opplæringen i klasse BE og foreslår noen endringer i denne, for dels å oppfylle kravene som følge av tredje førerkortdirektiv både når det gjelder kravet til innhold i opplæring for klasse B kode 96 og kravet til førerprøven i klasse BE. Vi foreslår også endring i kravene til førerprøven i klasse BE slik at denne gir bedre anledning til å prøve ønsket kompetanse, og gi støtte til opplæringen.

I det følgende går det fram hvilke paragrafer som foreslås endret og en begrunnelse av hvorfor.

For å innføre den nye klassen B kode 96 vil denne klassen bli tilføyd i §§ 4-4, 5-8, 6-10 og 27-1.

#### **§ 4-4**

Tidligere har det ikke vært behov for å stille krav til tilhengere som skal brukes til opplæring, bare til førerprøven. Ettersom det nå innføres en klasse med opplæringskrav, men ikke krav om prøve etterpå, må det settes krav også til tilhengeren som brukes i kjøretimene. Kravene tilsvarer de som er foreslått for førerprøven i klasse BE, jf. 30-3 andre ledd syvende, åttende, niende setning og tiende setning. Disse kravene oppfyller kravene etter direktivets vedlegg II nr. 5. 2.

#### **§ 11-10**

Paragrafen slår fast at ved utvidelse fra førerkort klasse B til klasse B kode 96 må en gjennomgå samme opplæring som for erverv av førerkort i klasse BE. Kravet for å få førerrett i klasse B kode 96 er at minst 7 timer føreropplæring må dokumenteres. I det minste må denne bestå av kurs i sikring og merking av last-klassene B kode 96, BE, T, D1E, og DE samt sikkerhetskurs på veg-klassene B kode 96 og BE og veiledningstimer i trinn 2 og 3 i denne klassen.

Det er viktig å være klar over at førerkortdirektivet stiller krav om at opplæringen må omfatte *minst* 7 timer. Utgangspunktet for opplæringen i Norge er at vedkommende har førerrett i klasse B. For trafikkklæreren vil elevenes varierende grad av erfaring være en utfordring. Graden av mål- oppnåelse kan muligens bli dempet noe av at det ikke er krav om førerprøve etter endt opplæring. En må likevel ikke se bort fra at enkelte elever kan ha behov for mer enn

veiledningstimen i trinn 2 og 3 for å ha grunnlag for å gjennomføre sikkerhetskurs på veg. Denne paragrafen er betydelig revidert sammenliknet med den som ble sendt på høring sist.

### **§ 12-3 andre og tredje ledd**

Endringene er for å øke vektleggingen når det gjelder holdning til sikkerhetskontroll og lastsikring, og legge til rette for formidling av kunnskap om risiko i tilknytning til kjøring med tilhenger. Fra trafikkskolene har det gjennomgående vært et ønske å gjennomføre kurs i lastsikring som en del av opplæringen i trinn 2. Det har vært hevdet at det er unaturlig å gjennomføre kjøreopplæring i trafikk uten å ha kunnskap om lastsikring. I utgangspunktet var lastsikringskurset, som andre såkalte sikkerhetskurs, tenkt mot slutten av opplæringsløpet i den enkelte klassen for å videreutvikle førerkompetansen på et nivå høyere enn det som måles på førerprøven. Det som ikke kommer tydelig fram i gjeldende forskrift og læreplan, er at en har sett for seg elementær innføring i lastsikring i forbindelse med de første kjøretimene. Med foreslått endring, kommer dette bedre til syne. I tillegg åpnes det for å gjennomføre kurset i lastsikring både i trinn 2 og 3, når dette er hensiktsmessig. Utgangspunktet er selvsagt at målene i 3. ledd 1 og 2 er nådd.

### **§ 12-4 tredje ledd**

Endringen i 3. ledd nr. 2 er gjort for å gjøre det tydeligere at det handler om kjøremåten i sin helhet, ikke bare bilbehandlingen.

### **§ 12-5 tredje ledd**

I trinn 4 foreslås et nytt sikkerhetskurs på veg klasse BE på 3 timer. Samtidig åpnes det for at kurs i sikring av last kan gjennomføres i trinn 2 eller 3 når dette er mest hensiktsmessig. Bortsett fra kurs i sikring av last, har opplæringen i dette trinnet til nå vært lite spesifisert utover de generelle formuleringene i første og andre ledd.

### **§ 12-6**

Som det går fram av forslaget til paragraf, er målet med kurset at eleven gjennom opplevelse og erfaring skal videreutvikle sin kompetanse i å kjøre bil i klasse B med tilhenger slik at ulykker unngås. Målene svarer til målene for sikkerhetskurs klasse B og de høyere nivåene i GDE-matrisen. Denne paragrafen har et helt nytt innhold sammenliknet med den som ble sendt på høring sist.

### **Ny § 12-7**

Paragrafen slår fast at den som har førerkort i klasse B kode 96 må avlegge praktisk førerprøve for å oppnå førerrett i klasse BE. Ettersom det i prinsippet er samme opplæring i klasse B kode 96 og klasse BE, er det ikke krav om ekstra opplæring for å gå opp til prøve i klasse BE, men kandidaten må selvsagt ha tilstrekkelig øving til å greie prøven.

### **Ny § 12-8**

Denne paragrafen tydeliggjør kravene i forbindelse med en eventuell utvidelse fra klasse B kode 96 til klasse BE.

### **§ 30-3 andre ledd syvende, åttende setning, niende setning og ny tiende setning.**

Ved førerprøven i klasse BE er det ønskelig at tilhengeren har last, og at denne lasten er sikret slik at kandidaten både kan kontrollere og gjøre rede for aktuell lastsikring. Dette er bakgrunn for eksisterende krav til tilhenger ved førerprøven. Erfaring viser at en del trafikkskoler benytter tilhengere som er så tunge at kravet til aktuell vekt er oppfylt uten at kjøretøyet er lastet.



Gjeldende krav til tilhenger ved førerprøve i klasse BE tilsvarer nøyaktig det direktivet krever. Det har kommet mange innspill på at det burde være krav om tyngre og større tilhenger ved førerprøve i klasse BE. Mange som utvider klasse B til klasse B kode 96 eller BE, skal trekke campingvogn. Det er vanlig at campingvogner i dag har bredde på 2,5 meter. Krav om større og tyngre tilhenger ville øke vanskegraden på prøven noe, og på den måten trolig også ha en gunstig effekt på kvaliteten i opplæringen.

På bakgrunn av dette foreslår vi både å øke kravet til tillatt totalvekt til 1500 kg, kravet til aktuell totalvekt til 1200 kg og innføre krav om reell last som kan bestå av ett eller flere kolli. Vi foreslår at tilhengeren skal være minst 2 meter høy og minst 1,8 meter bred i hele høyden. Mange vil mene at det foreslåtte kravet til bredde er for lite sammenliknet med for eksempel en vanlig campingvogn. Når påbygget eller skapet på tilhengeren er 1,8 meter til en høyde av 2 meter, vil dette likevel gi en betydelig utfordring å kjøre med. Tilhengere av denne størrelsen har dessuten ofte utvendige hjul og skjermer, slik at totalbredden er over 2,2 meter eller mer.

## **Overgangsregel**

### **§ 31-3 andre ledd**

Vi finner det riktig å tillate at tilhenger som var i bruk til opplæring og førerprøve i klasse BE pr. 1. juli 2012, fortsatt kan brukes fram til 1. januar 2018. Kravet om at tilhengeren skal være lastet med minst 300 kg reell last, skal imidlertid gjelde fra ikrafttredelse av forskriften.

## **2.4 Andre endringer i trafikkopplæringsforskriften**

### **§ 6-1 tredje ledd**

Som en følge av implementering av direktiv 2005/36/EF, har Vegdirektoratet kommet fram til at det er mest hensiktsmessig å stille et generelt norskkrav til arbeidssøkere fra andre EØS-land. Det er viktig at trafikklærere og faglig ledere som skal arbeide i Norge bl.a. er i stand til å sette seg inn i og holde seg oppdatert om det norske regelverket. Like viktig er det at trafikklærere fra Norge og fra land uten for EØS-området også behersker norsk i tilstrekkelig grad til å utføre yrket sitt på en god måte. Derfor foreslår Vegdirektoratet å innføre et krav om norskkunnskaper for alle trafikklærere og faglig ledere som skal praktisere yrket sitt i Norge. Det er også et krav etter direktivet at arbeidssøkere fra EØS-området skal konkurrere på like vilkår med de nasjonale. Dette blir først oppfylt når det stilles samme krav til norske søkere som søkere fra EØS-området. Vi foreslår derfor å videreføre formuleringen fra forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område, og dermed innføre et krav om norskkunnskaper overfor norske trafikklærere og trafikklærere fra land utenfor EØS-området i § 6-1 tredje ledd.

### **§ 6-1 fjerde ledd**

Det er viktig at trafikklærere melder fra hvis de ikke lenger oppfyller kravet til vandel. Derfor ønsker vi å synliggjøre at dette er trafikklærers ansvar ved presisere det i trafikkopplæringsforskriften § 6-1 fjerde ledd.

### **§ 6-2 første ledd, ny bokstav d)**

Som nevnt over har Vegdirektoratet valgt å innføre et krav om norsk kunnskaper overfor trafikklærere fra EØS-området ettersom vi mener det er viktig at trafikklærere kan sette seg inn i og holde seg oppdatert om det norske regelverket. Vi foreslår derfor å videreføre formuleringen fra forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner på vegtrafikklovens område, og dermed innføre et krav om norsk kunnskaper overfor norske trafikklærere og trafikklærere utenfor EØS-området i § 6-2 første ledd bokstav d.

### **§ 6-2 tredje ledd**

Forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner på vegtrafikklovens område regulerer bare godkjenning av trafikklærer fra EØS-området. Derfor ser vi det som nødvendig å ha en egen bestemmelse overfor søkere utenfor EØS-området. Ettersom det ikke foreligger noen føringer i form av direktiv og annet regelverk, forslår vi å teste søkerens kunnskaper ved en egnethetsprøve, og eventuelt en prøveperiode, i tilfeller der Regionvegkontoret finner dette nødvendig.

### **§ 6-13 tredje ledd**

Forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner på vegtrafikklovens område regulerer bare godkjenning av trafikklærer fra EØS-området. Derfor ser vi det som nødvendig å ha en egen bestemmelse overfor søkere utenfor EØS-området. Ettersom det ikke foreligger noen føringer i form av direktiv og annet regelverk, forslår vi å teste søkerens kunnskaper ved en prøve, og eventuelt en prøveperiode, i tilfeller der Regionvegkontoret finner dette nødvendig.

### **3. NÆRMERE OM ENDRINGENE I LÆREPLANENE**

#### **3.1 Endringer i læreplanen for førerkortklassene A1 og A**

##### **3.1.1 Navn på planen**

Navnet på planen endres ved at den nye klassen tas inn, til «Læreplan førerkort klasse A1, A2 og A. Det er lagt til ett kapittel 4 som omhandler utvidelsen fra A2 til A der det skal gjennomføres 7 timer obligatorisk opplæring.

##### **3.1.2 Endringer i organiseringen av delmålene og hovedmomentene**

Målene er gjort noe enklere og tydeligere. For noen hovedmomenter er det lagt til kulepunkter, og for andre er enkelte punkt vurdert som overflødige og derfor fjernet.

##### **3.1.3 Trinn 3 Trafikal kompetanse og kjøreteknikk**

Som en følge av at det åpnes for at trafikklæreren i større grad kan velge å kjøre på egen sykkel bak eleven som er under opplæring, har vi tatt inn et krav om kjøring med last i dette trinnet. Slik gjeldende læreplan og forskrift er, foregår opplæringen for det meste ved at lærer sitter på, og elevene har på den måten fått erfaring med lastet motorsykkel.

##### **3.1.4 Trinn 4 Sikkerhetskurs på veg**

Kravet i målet for Sikkerhetskurs på veg om å bruke kart ved planlegging av kjøreturen tatt ut, jf. 4.1 i klasse A1 og 4.4 i klasse A. Denne endringen er ment å signalisere at det viktige er å forberede seg på en kjøretur med et bevisst innhold, ikke hvilke hjelpemidler som benyttes.

##### **3.1.5 Obligatorisk kurs ved utvidelse fra A2 til A.**

Når det gjelder ferdigheter er mye er likt mellom å kjøre en mellomtung og en tung motorsykkel. Ulikhetene mellom motorsyklar innen hver klasse kan være like store som mellom klassene. Det viktig at elevene har gode kjøretekniske ferdigheter. For å sikre dette, og derved også oppfylle direktivets krav til innhold i opplæringen, er det satt eget mål om «tilstrekkelige tekniske ferdigheter».

Innholdet i kurset for utvidelse fra A2 til A tar utgangspunkt i eksisterende sikkerhetskurs på veg for klasse A1 og A. Det setter fokus på tenkningen ved motorsykelkjøring og å utvikle evne til å gjøre riktige valg i ulike kjøresituasjoner. Spesielt er dette viktig for unge motorsykkelførere.

Kurset kan gjennomføres med inntil 3 elever. Elevene skal kjøre alene på motorsykkelen. Innenfor de tidsrammene som er satt, forventes trafikkskolene å individualisere undervisningen, velge øvelser og tilpasse tidsbruken på den måten som er mest hensiktsmessig for at hver elev i størst mulig grad skal nå målene for kurset.

#### **3.2 Endringer i læreplanen for førerkortklassene B og BE**

##### **3.2.1 Navn på planen, inndeling og om felles opplæring for klasse B kode 96 og klasse BE**

Navnet på planen endres fra Læreplan førerkort klasse B og BE til Læreplan førerkort klasse B, B kode 96 og BE. Inndelingen i 5 kapitler er som før, men kapittel 4 og 5 endres fra Opplæring i klasse BE til Opplæring i klasse B kode 96 og BE.

Tanken er at den som ønsker å utvide føreretten fra klasse B til klasse B kode 96, i prinsippet skal gjennomføre samme opplæring som den som ønsker førerett i klasse BE. I det minste må den som ønsker førerett i klasse B kode 96 gjennomføre 7 timer opplæring som omfatter et nytt sikkerhetskurs på veg på 3 timer, kurs i lastsikring på 2 timer i tillegg til veiledningstimer i trinn 2 og 3. Kandidater i denne klassen må gjerne motiveres til å ta flere timer når det er nødvendig for å medvirke til bedre måloppnåelse, men dette er ikke obligatorisk. Som det går fram av forskriftsendringene, er det meningen at de som har førerett klasse B kode 96, skal få førerett i klasse BE ved å avlegge praktisk førerprøve. Vi går ut fra at det kan være aktuelt for disse å ta flere kjøretimer en de som bare ønsker førerett i klasse B kode 96, for å være mest mulig sikker på å bestå førerprøven.

### **3.2.2 Kapittel 4 Opplæring i klasse B kode 96 og BE**

I dette kapittelet, som gir en kort oversikt over den opplæringen det gjelder, er det gjort bare mindre endringer for at oversikten skal svare til det påfølgende innholdet, i tillegg til noen språklige justeringer.

### **3.2.3 Kapittel 5 Trinnmål, kursmål, tema og hovedmomenter i klasse B kode 96 og BE**

Nytt i trinn 2 er målene om at eleven skal forstå behovet for sikkerhetskontroll og lastsikring. Dette er en mangel ved gjeldende plan. Det har ofte kommet spørsmål om hvorfor opplæringen i lastsikring først kommer i trinn 4 med det obligatoriske kurset. Vi mener det er nødvendig å skape en grunnleggende forståelse for både sikkerhetskontroll og lastsikring tidlig i opplæringen, gjerne i form av klasseromsundervisning og diskusjon i gruppe. Dette skal bl.a. være grunnlag for det obligatoriske kurset i trinn 4.

Som ellers i læreplanene er hovedmomentene en utdyping eller tolking av hva som er ment med målene i forskriften. Momenter som sikring av tilhenger ved parkering og av- og pålasting, og plassbehov ved kjøring rett fram er presiseringer for å medvirke til at opplæringen er i samsvar med kravene etter tredje førerkortdirektiv.

I avsnittet om veiledningstimen har det tidligere manglet en setning om at læreren skal gi eleven en tilrådning i spørsmålet om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen på neste trinn. Dette er rettet opp.

Trinn 3 har fått en litt mer fyldig innledende tekst for å bli i samsvar med trinn 3 i klasse B. Målene for trinnet har for det meste bare mindre språklige justeringer. Målet for Tema 3.2 er endret som følge av tilsvarende endring i forskriften for å unngå en oppfatning av at det er bare bilbehandlingen som skal være tydelig, effektiv og sikker. Målet gjelder bilkjøring som helhet i samspill med andre trafikanter.

Nytt i trinn 4 er et obligatorisk sikkerhetskurs på veg på 3 timer. På samme måten som når det gjelder sikkerhetskurs på veg i de andre klassene, er hovedmålet at eleven skal videreutvikle sin kompetanse i å opptre slik at ulykker unngås. Undervisningen skal rettes mot å legge til rette for å utvikle kompetanse som svarer til de høyeste nivåene i GDE-matrisen ved at elevene bl.a. planlegger kjøringen og setter ord på erfaringer ved avslutningen. Stimulering av evne til selvinnsikt skjer gjennom å vurdere egen kjøredyktighet og muligheter for forbedringer.

Det er også nytt at det åpnes for å gjennomføre kurs i lastsikring i trinn 3 eller 2 når dette er mest hensiktsmessig. Forutsetningen er selvsagt bl.a. at det først er utviklet en grunnleggende forståelse gjennom Tema 2.1 og Tema 2.2.

Direktivets vedlegg V, som gjelder opplæring og prøve for bil og tilhenger som krever førerkort klasse B kode 96, viser til punkt vedlegg II punkt 2 og 7 når det gjelder krav som stilles til opplæring og prøve. Punkt 7 gjelder den praktiske prøven. Pkt. 7.2 og 7.3 blir dekket av vår foreslåtte opplæring for klasse B kode 96 og klasse BE. Pkt. 7.1 og 7.4 er i utgangspunktet oppfylt i opplæring og prøve i klasse B, men så langt det er nødvendig, gjentatt og videreført i opplæringen for klasse B kode 96 og BE, jf. § 11-10 og §§ 12-3 til 12-8.

#### **4. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKENSER**

##### *Motorsykelklassene - gradvis erverv og nye alderskrav*

Det er ca. 6000 personer mellom 18-24 år som har førerrett klasse A. Dette tallet har vært stabilt de siste årene. Det vil være denne gruppen som vil bli berørt av nye krav for utvidelse til førerrett klasse A ubegrenset. Det er sannsynlig at ikke alle vil ha et ønske om å utvide førerretten til klasse A ubegrenset, så det vil være en begrenset gruppe som endringen vil gjelde. Det er ca. 1600 personer i året under 24 år som erverver førerrett klasse A.

##### *Konsekvenser for trafikkskolene*

På grunn av kravet om undervisning i relativt små grupper, kan trafikkskolene måtte skaffe seg flere motorsykler. Nye krav til motorsykkel ved praktisk prøve, som følge av direktivets krav, kan også medføre behov for nyinnkjøp.

##### *Konsekvenser for den som ønsker å utvide førerretten fra A2 til ubegrenset A*

Kravet om undervisning i relativt små grupper, og muligheten eleven har til å bruke egen motorsykkel i opplæringen, vil påvirke prisfastsettelsen i hver sin retning. Den økonomiske konsekvensen for hver elev anslås til mellom 1500 og 2500 kroner.

#### **Klasse B og trekking av tilhenger kode 96**

##### *Konsekvenser for de som ønsker førerrett i klasse B kode 96*

Det var i 2009 ca. 11000 personer som utvidet førerretten til også å omfatte klasse BE. Personer som i dag har behov for å kjøre bil med tilhenger innenfor grensene i den nye fellesskapskoden, må etter dagens regler erverve førerkort klasse BE. Kostnaden for å gjennomføre obligatorisk opplæring og erverve klasse BE er på ca. 4200 kr. For personer som skal erverve klasse B kode 96 innebærer vårt forslag en kostnad som tilsvarer dagens BE-opplæring. Konsekvensen av en justering i BE-opplæringen inklusiv prøve vil medføre en økt kostnad for denne gruppen med ca. kr. 2000.

##### *Konsekvenser for Statens vegvesen*

For Statens vegvesen vil valg av opplæring i stedet for prøve i førerkortklasse B kode 96 medføre at det ikke blir behov for ekstra sensorressurser i regionene for å avvikle prøve i denne klassen.

##### *Konsekvenser for trafikkskolene*

Vi foreslår å øke kravene til tillatt totalvekt og dimensjoner for tilhenger som skal kunne brukes ved førerprøve i klasse BE. Dette kan medføre at en del trafikkskoler på sikt må investere i en tyngre tilhenger enn de har hatt før. Vi foreslår imidlertid en overgangsordning slik at tilhenger som er i bruk til formålet 1. juli 2012, fortsatt kan brukes til 31. desember 2018. Det vil alltid være bruk for å fornye kjøretøy som blir brukt i opplæring. Slik vi ser det, vil de foreslåtte kravene bare bety en mindre ekstra kostnad utover den investering som fra tid til annen må gjøres i nytt materiell.

#### **VEDLEDD II-Forslag til endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m. m**

#### **VEDLEGG III-Forslag til endring i læreplan klasse A1, A2 og A**

#### **VEDLEGG IV-Forslag til endring i læreplan klasse B kode 96 og BE.**

#### **VEDLEGG V-Liste over høringsinstanser**