



**Statens vegvesen**

## Vedlegg - Høringsoppsummering

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

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

17. desember 2013

## **Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m.**

Vegdirektoratet sendte på høring forslag til endring av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og forslag til endring av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m. m. 11. juli 2013, med høringsfrist 11. oktober 2013. I denne høringsoppsummeringen vil innspill til trafikkopplæringsforskriften bli gjengitt. Innspill til førerkortforskriften blir gjengitt i et eget dokument.

Høringen ble sendt til 197 instanser for uttalelse. Vi mottok 31 høringssvar.

Av disse hadde følgende 12 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget:

Kystverket  
Norges Taxiforbund  
Barne-, likestilling-, og inkluderingsdepartementet  
Arbejdstilsynet  
Miljøverndepartementet  
Trafikverket Förarprov  
Arbeidsdepartementet  
Justis- og beredskapsdepartementet  
Utenriksdepartementet  
Landbruks- og matdepartementet  
Arbeidstilsynet  
Landsorganisasjonen (LO)

Fra følgende 19 instanser er det kommet innspill som vi har vurdert nærmere:

Advokatforeningen  
Statens vegvesen Region øst  
Kunnskapsdepartementet  
Statens vegvesen Region midt  
Statens vegvesen Region vest  
Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA)  
Landsorganisasjonen i Norge (LO)  
Statens vegvesen Region sør  
Norges automobilforbund (NAF)  
Maskin- entreprenørenes forbund (MEF)  
Autoriserte trafikkskolers landsforbund (ATL)  
Norges bondelag/ Bedre gardsdrift/ Traktor- og Landbruksmaskin- importørenes Forening  
Statens vegvesen Region nord  
Utdanningsdirektoratet  
Trafikkforum (TF)  
Hedmark Fylkeskommune  
Trygg Trafikk  
Finans Norge  
Høgskolen i Nord- Trøndelag (HiNT)

**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.

**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**

**Advokatforeningen** ser det som sin oppgave å være en uavhengig høringsinstans med fokus på rettssikkerhet og på kvaliteten av den foreslåtte lovgivningen. I den foreliggende sak uttaler Advokatforeningen seg som ekspertorgan. Advokatforeningen har ingen bemerkninger til de foreslåtte endringer, bortsett fra en innvending som gjelder trafikalt grunnkurs.

**Region midt** støtter de øvrige forslag de ikke kommenterer særskilt i denne høringen.

**Region vest** mener at endringsforslaget stort sett er utformet på en god og lesbar måte. De foreslåtte endringene regionen ikke har kommentert nedenfor, støttes slik de er formulert av Vegdirektoratet.

**KNA** har behandlet høringsforslagene og kan i det vesentlig slutte seg til utkastets forslag til forskriftsendringer.

**Finans Norge** synes justeringene i forskriften høres riktige ut og støtter disse. Finans Norge anmoder Statens vegvesen om at det lages en løsning på etatens nettsider hvor den enkelte kan taste inn sitt personnummer og få ut en oversikt over hvilke koder som hadde stått på den enkeltes førerkort «i dag». Videre ønsker Finans Norge at det også fremgår hva de enkelte kodene gir og ikke gir rett til. Bakgrunnen for dette ønsket er at det er mange overgangsordninger som Finans Norge ikke synes det er lett å følge med på.

**HiNT** støtter i all hovedsak de foreslåtte endringer i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m. m, med de kommentarer som gis under.

#### **Vegdirektoratets kommentar:**

Vi noterer oss Finans Norge sitt innspill og vil ta det med i videre arbeid med å finne gode og publikumsvennlige løsninger.

## 1.1 Endringer som følge av direktiv 2012/36/EU

*Hedmark fylkeskommune* slutter seg til disse endringene, gitt at prinsippet i tredje førerkortdirektiv, som sier at «ingen skal miste førerrettigheter ervervet før de nye reglene trådte i kraft» etterfølges.

### **Endret krav til kjøretøy ved praktisk prøve i klasse C, CE, D og DE når det gjelder begrenset førerrett- unntatt fra alminnelig høring.**

*NAF* ser det som nødvendig at kravene til kjøretøy til trafikkopplæring og praktisk prøve tilpasses moderne og effektive girsystemer. At endringene også bidrar til at en unngår unødig prispress på et allerede kostbart førerkort, forsterker bare behovet for tilpasning. Forskriftsforslagene som forslås som følge av dette, støttes.

*ATL* syntes at det i forbindelse med endringen i definisjon av automat/manuelt gir, har vært en god prosess mellom myndighetene og trafikkskolebransjen, de opplever å bli lyttet til. Prosessen viser også at det er mulig å få til hensiktsmessige endringer uten lange høringsprosesser og er tatt godt imot av våre medlemmer.

*ATL* har imidlertid blitt gjort oppmerksom på det følgende som ligger på Regjeringen sin side:

Kommisjonsdirektiv 2012/36/EU av 19. November 2012 om endring av direktiv 2006/126/EF.

Førerprøven i klasse C og D endres i lys av den tekniske utviklingen, særlig med tanke på bruk av moderne kjøretøy som både er sikrere og forurensere mindre, og som har moderne girsystem av forskjellige slag. I punkt 5.1 i vedlegg 2 til tredje førerkortdirektiv inntas en adgang for medlemsstatene til å velge å unnlate å begrense førerrett for tunge klasser til automatgir (kode 78) hvor innehaveren fra før av har avlagt prøve i annen førerkortklasse med manuelt gir. Lettelse i restriksjonene for førerrettigheter når det gjelder automatgir vil bl.a. kunne redusere kostnadene både for den som skal ta opplæring og for transportbransjen.

Slik *ATL* forstår dette har medlemsstatene adgang til å velge å unnlate å begrense førerrett for tunge kjøretøy. Ut fra høringen ser det ut for at Vegdirektoratet ikke vil at man i Norge skal benytte seg av denne muligheten?

Som svar på høringen foreslår *ATL* følgende endring i § 29-8 andre ledd:

*Førerretten i klasse C, CE, D og DE begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i en eller flere av klassene B, BE, C1, C1E, C, CE, D, D1 eller D1E med manuelt gir ved praktisk prøve.*

Med denne endringen vil reglene være slik som i de andre nordiske land og det speiler hvordan de har tolket direktivet.

Krav til førerprøve klasse C1

*ATL* er klar over at førerprøven klasse C1 ikke er en del av høringen, men finner det likevel riktig i denne sammenheng å formidle medlemmers synspunkter på innholdet i kode 78, og krav til førerprøve i klasse C1.

Kode 78

Dagens regler er slik at hvis man avlegger førerprøven med automatgiret motorvogn, begrenses førerretten med kode 78 til kun motorvogn med automatgir. Har man førerkortklasse med kode 78, fjernes koden hvis man avlegger ny praktisk førerprøve med manuelt giret motorvogn.

ATL foreslår følgende endring:

Kravet til koplingspedal for kjøretøy i de tunge førerkortklassene bør tas bort. Det er store utfordringer knyttet til anskaffelse av manuelt giret minibuss. Løsningen for trafikkskolen kan bli at kjøretøy til bruk i undervisning og fremstilling til førerprøve, må spesialbestilles. Dette gjelder kjøretøy til førerkortklassene C1 og D1. Bakgrunnen for forslaget til endring, er at trafikkskolen kan benytte den seneste og beste teknologien som er på markedet.

Krav til godsrom for førerprøve i klasse C1.

ATL foreslår følgende endring:

Vilkårene bør være de samme for førerprøve for klasse C1 som for førerprøve i klasse C, dvs. at kjøretøyet har et påbygg som er minst like høyt og like bredt som førerhuset. Det kan være mindre, men da under forutsetning av at det ikke er mulig å få utsyn bakover fra førerplass uten å måtte bruke sidespeil. Begrunnelsen er at man ikke kan snu seg og få sikt bakover på et kjøretøy klasse C1, uten å bruke sidespeil. Vi mener at det bør være samme krav til førerprøve for klasse C1 som for klasse C.

#### ***Vegdirektoratets kommentar:***

Det ATL viser til på regjeringens nettsider er et EØS-posisjonsnotat som omhandler direktiv 2012/36/EU. Notatet er skrevet før vi begynte med implementeringen av direktivet i norsk forskrift. Vi stiller oss litt undrende til ATLS spørsmål ettersom endringer i trafikkopplæringsforskriften § 29-8 nettopp er en følge av at Norge har valgt å benytte seg av muligheten for å velge å unnlate å begrense førerrett for tunge klasser til automatgir (kode 78) når innehaveren fra før av har avlagt prøve i annen førerkortklasse med manuelt gir. Dette har vi også gjort rede for i brev til ATL 22. august 2013.

Som kjent er forskriftsteksten i § 29-8 allerede vedtatt og ikke gjenstand for høring i denne omgang. Når det gjelder norsk forskrifts krav om at «prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjør i mot- eller utforbakke» er dette satt for å oppfylle tilvarende nytt pkt. 8.4 i direktivets vedlegg II om hva som presteres ved praktisk førerprøve i tunge klasser.

Vegdirektoratet registrerer synspunktene ATL kommer med når det gjelder kjøretøy til førerprøve i klasse C1 og D1 med tanke på framtidige endringer.

#### **Endrede krav til kjøretøy ved praktisk prøve i klasse A1, A2 og A**

##### **§ 30-3**

**NAF** støtter forslaget. NAF ser ingen grunn til å innføre strengere krav til prøvesykler enn direktivet stiller.

**Trafikkforum** støtter ikke forslaget om en effektgrense oppad til høyst 35 kW og et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg for motorsykkel klasse A2 på førerprøven. TF

kan ikke av pedagogiske grunner se at kvaliteten på førerkortkandidaten svekkes ved å la vedkommende avlegge førerprøven på en større sykkel. I høringen er det heller ingen grense oppad for elektrisk drevne sykler hvor utviklingen fremover i tid trolig vil akselerere. TF mener det også vil kunne føre til ekstra investeringer for trafikkskolene som igjen vil fordyre føreropplæringen for kandidaten, all den tid de ikke kan benytte allerede innkjøpt klasse A sykkel til førerprøven. Det kan også fordyre og vanskeliggjøre transport av sykler til trafikkstasjonen ved førerprøven fordi man ofte har ulike prøver på samme dag. TF mener også at det vil favorisere de store trafikkskolene som har tilgang til ulike typer sykler noe som igjen kan svekke tilbudet om opplæring kl A2 ute i distriktene.

TF foreslår derfor at ordlyden endres til:

«Den praktiske prøven til klasse A2 avlegges på motorsykkel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha slagvolum på minst 395 cm<sup>3</sup>, en effekt på *minst 20 kW*, og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. *Motorsykkel med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,15 kW/kg.*»

**HiNT** støtter de endringene som foreslås for klasse A1, A 2 og A og vil trekke fram at man i forslaget til krav til kjøretøy ved praktisk prøve i klassene A1, A2 og A har lagt seg på direktivets krav.

***Vegdirektoratets kommentar:***

Vegdirektoratet ser utfordringen med å begrense effektgrensen oppad til 35 kW i klasse A2. Imidlertid er det ikke noe handlingsrom i forhold til de minstekrav som direktiv 2012/36/EU pålegger oss. Vi har innført minstekravene og gitt en så lang overgangstid som direktivet gir anledning til.

**§ 31-3 femte ledd**

**Region sør** syntes overgangsordningen virker fornuftig, men påpeker at kravet om at egenvekten skal være mindre enn 180 kg ikke er omtalt i forskriftsteksten.

**NAF** påpeker at det er viktig å innføre gode overgangsordninger for å unngå unødig prispress. NAF mener at en overgangsordning gjeldene fram til 31. desember 2018 antagelig vil gi bransjen god mulighet for å bytte vognparken på en smidig måte.

**ATL** ønsker overgangsregel for motorsykkel med minimum 40 kW velkommen ettersom dette bør kunne gi bransjen tilstrekkelig tid til å kunne oppgradere sitt utstyr. Imidlertid mener ATL at begrensningen burde settes til minimum 35 kW ettersom A2 har sin begrensning på maksimalt 35 kW. Med begrensningen satt til 35 kW kan alle motorsykler som i dag er godkjent for førerprøve brukes frem til 2018. Eksempelvis har BMWs en-sylindrede 650 GS en effekt på 36.5 kW (2007 modell). Denne motorsykkelen vil ikke kunne brukes i noen klasser fra neste år om grensene settes slik det foreslås.

ATL foreslår derfor følgende ordlyd i § 31-3 femte ledd:

”Den praktiske prøven til klasse A avlegges på motorsykkel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha et slagvolum på minst 595 cm<sup>3</sup>, en effekt på minst 35 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Denne overgangsregelen gjelder fram til 31. desember 2018.”

ATL påpeker at det kan noteres som en ulempe at begrensningene som innføres pga. 3. førerkortdirektiv i forholdet mellom effekt og vekt for klassene A1 og A2, vil kunne hindre

trafikkskolebransjen (og andre) fra å velge miljøvennlige motorsykler på sikt. Reduksjon av vekt er et fokusområde for produsenter, og har direkte påvirkning på støy, produksjonskostnader og utslipp.

*HiNT* synes den forslåtte overgangsordningen virker fornuftig.

***Vegdirektoratets kommentar:***

Vegdirektoratet har bevisst utelatt kravet om at egenvekten skal være mindre enn 180 kg i overgangsordningen fordi det ikke er nødvendig ettersom det ikke er noen vektbegrensninger i dag. Slik overgangsordningen står i dag kan man benytte motorsykel til førerprøven med vekt på både over og under 180 kg så lenge de øvrige vilkår i § 31-3 femte ledd er oppfylt.

Direktiv 2013/47/EU stiller krav om minst 40 kW i overgangsordningen. Vi har ikke noe handlingsrom nedad i forhold til effektkravet, og må innføre en overgangsregel som overholder minstekravet.

## **1.2 Endringer som følge av valgfag trafikk**

***Advokatforeningen*** har en innvending mot adgangen til å tilby undervisning i valgfag trafikk for 8. klassetrinnet på ungdomsskolen. Det kreves at eleven fullfører kurset tidligst i 9. klasse for å få kurset godkjent som trafikalt grunnkurs i kjøreopplæringen. Advokatforeningen mener derfor at kurset kun bør tilbys på 9. og 10. klassetrinnet for å unngå å kaste bort tid og ressurser ved at fullførte kurs (på 8. klassetrinn) som ikke gir fritak fra trafikalt grunnkurs.

***Kunnskapsdepartementet*** vil presisere at trafikalt grunnkurs *kan* være en del av valgfag trafikk, men at dette ikke er forutsatt i kompetansemålene for faget og følgelig et lokalt valg. Departementet synes at slik forslaget til ny § 8-5 er utformet nå, kan ordlyden gi inntrykk av at det er selve valgfaget trafikk som godkjennes som trafikalt grunnkurs. Dette mener de er svært uheldig fordi, dette som sagt, ikke er en del av kompetansemålene for valgfaget. Kunnskapsdepartementet mener at dette kan medføre usikkerhet for elevene om hvem som har rett til å få opplæringen godkjent som trafikalt grunnkurs. Dette kan også i følge departementet medføre usikkerhet for den enkelte skole som tilbyr valgfag trafikk, da de særlige vilkårene ikke vil gjelde for skoler som ikke tilbyr trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget.

Kunnskapsdepartementet er enig i at det vil være nødvendig å stille krav slik at en sikrer at elevene som tar trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk, oppnår den kunnskapen og kompetansen som trafikalt grunnkurs skal gi. Departementet er allikevel av den oppfatning at slike krav i stor grad legger føringer på organiseringen av valgfaget, og vil derfor understreke at det er et lokalt ansvar å bestemme hvorvidt det skal legges til rette for at skoler kan tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk.

Når det gjelder kravet til oppmøteprosent, synes departementet det later til at det er lagt til grunn at det innholdsmessige i trafikalt grunnkurs tilbys gjennom hele faget. Til dette påpeker departementet at trafikalt grunnkurs i dag består av 17 timer og valgfag trafikk er satt til 57 timer per års trinn. Det er ikke fra Kunnskapsdepartementets side stilt krav til organiseringen av valgfag trafikk. Dette innebærer at skoler som vil tilby trafikalt grunnkurs som en del av valgfag trafikk, selv kan velge hvordan trafikalt grunnkurs integreres i valgfaget. Eksempelvis er det ingen ting i veien for at opplæringen organiseres slik at 17 timer dedikeres utelukkende

innenfor læreplanen til trafikalt grunnkurs, mens de resterende 40 timene benyttes til annen opplæring innenfor lærerplanen til valgfag trafikk. Departementet mener derfor at et krav til 80 prosent oppmøte i faget vil da være uhensiktsmessig i lys av formålet.

Kunnskapsdepartementet merker seg at det foreslås å stille krav om 100 prosent oppmøte til førstehjelpsundervisningen. Dette vil forutsette en form for dokumentasjon av oppmøte, og departementet ber derfor om at det vurderes en tilsvarende ordning for den øvrige delen av trafikalt grunnkurs. På den måten vil skolen gis frihet til å organisere opplæringen slik de selv anser som hensiktsmessig.

På bakgrunn av dette vil Kunnskapsdepartementet be om at det vurderes et alternativt oppmøtekrav som gjør det mulig å organisere opplæringen i valgfag trafikk på ulike måter, herunder for eksempel å tilby trafikalt grunnkurs som en egen bolk i løpet av opplæringsåret.

**Region midt** syntes det er positivt at det innføres et valgfag trafikk i grunnskolen. Det er også positivt at det åpnes for å gjennomføre trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget. Regionen mener det er viktig at trafikalt grunnkurs tilbys først på 9. eller 10. trinn slik at det er mest mulig nærhet til tidspunktet for mulig oppstart av øvingskjøring.

**Region vest** er positive til valgfag trafikk i ungdomsskolen. Imidlertid ser regionen at det ikke er presisert hvilket kompetansekrav som stilles til lærerne som skal undervise i valgfag trafikk. Dagens kompetansekrav for lærere i offentlig skoleverk ved undervisning i trafikalt grunnkurs angis i trafikkopplæringsforskriften § 6-4 andre ledd. Valgfag trafikk og trafikalt grunnkurs er pr definisjon ikke samme kurs. Regionen finner det naturlig at det skal være samme kompetansekrav for valgfag trafikk som for trafikalt grunnkurs, og har inntrykk av at dette også har vært tanken i forarbeidet til valgfag trafikk. Derfor foreslår regionen at dette presiseres i den nye § 8-5 første ledd ved tilføyning av en bokstav d:

Ny § 8-5 første ledd bokstav d:

d) den eller de som underviser i kurset tilfredsstiller kompetansekravet i § 6-4 andre ledd.»

**KNA** mener at når det gjelder valgfag trafikk og godkjenning som trafikalt grunnkurs, bør betingelsen være at læreren har tilstrekkelig faglig kompetanse. Ikke minst siden dette er grunnlagt for den ordinære føreropplæringen og det er ønskelig med en enhetlig forståelse av hele opplæringsløpet. KNA kan ikke se at dagens regler sikrer en forsvarlig faglig kompetanse i forhold til trafikalt grunnkurs. Organisasjonen foreslår derfor at det i ny § 8-5 blir et punkt om lærekrav utover det generelle i § 6-4. Hvis ikke er KNA redd at det kan bli mye «læring på nytt» ved start på en trafikkskole.

**Region sør** er enig de fleste punkter i ny § 8-5, men når det gjelder kompetansekrav til lærere som skal undervise i trafikk valgfag, ønsker regionen at det presiseres at kravene minst burde være de samme som til de som underviser i trafikalt grunnkurs, trafikkopplæringsforskriften § 6-4.

**NAF** har gjennom en årrekke ivret for trafikkopplæring i grunnskolen. NAF hilser derfor velkommen at forskriften tilpasses slik at valgfag trafikk kan godkjennes som trafikalt grunnkurs. NAF minner om at det er viktig å stille gode og riktige kompetansekrav til læreren. Tilpasningene støttes av NAF.



**ATL** viser til at denne saken har allerede vært på høring og det er gjort sentrale beslutninger. Skolene vil tilby valgfaget på 8. og 9. trinn og vi har forstått at Vegdirektoratet ønsker at valgfaget legges til minst niende trinn. ATL er enig i argumentene og støtter forslaget.

Kravet om oppmøteprosent er også tema i denne høringen. ATL er ikke fornøyd med at krav til oppmøte er lavere enn det kravet myndighetene stiller til Trafikkskolene. Vi forstår likevel argumentene i saken og er glad for at elever som ikke møter til helårs-studiet 80 % av tiden IKKE får godkjent Trafikalt Grunnkurs.

ATL er ikke fornøyd med at man har gitt anledning til å ha 18 elever på Trafikalt Grunnkurs i offentlig skole mens antallet er 16 elever når opplæringen skjer på en Trafikkskole. Det argumenteres med at Trafikkskolene også har anledning til å ta med 18 elever dersom det gjelder elever som har hatt forfall fra deler av tidligere kurs.

Vegdirektoratet har satt grensen til 16 elever ut fra de pedagogiske utfordringene og utbyttet for elevene. ATL mener argumentene for å begrense antall elever til 16 i en gruppe er gode og finner ingen gode argumenter for at man skal fravike fra dette selv om opplæringen skjer i offentlig skole.

ATL er fornøyd med beslutningen om at mørkekjøring fortsatt skal tilbys av trafikklærer med spesialutdanning på opplæringen som fører til førerkort. Vi har likevel behov for å presisere at teksten i § 8-1 må endres fra "lærer" til "trafikklærer" i teksten som omhandler kjøring i mørket. Denne endringen er nødvendig for å oppfylle høringsnotatets tekst som sier "Av praktiske årsaker tas mørkekjøringsdelen ut av valgfag trafikk og må gjennomføres ved en trafikkskole." ATL forslår derfor følgende presisering: av en Trafikklærer.

Høringsforslaget har ingen krav til undervisningspersonell for valgfag trafikk. Dagens forskrift har krav til undervisningspersonell i det offentlige skoleverk, men det er kun beskrevet krav for øvingskjøring eller trafikalt grunnkurs. Valgfaget har en annen benevnelse og det bør derfor klart fremgå i forskriften hvem som kan undervise. Et minimum er å legge inn teksten "eller valgfag trafikk" i § 6-4. Det ville også vært ønskelig at undervisningspersonell uten trafikklærergodkjenning i det minste har førerkort for flere klasser enn B. Basert på elevgruppen bør læreren minimum også inneha førerkort i klassene AM og T. Det vil være krevende å skille Trafikalt Grunnkurs fra det øvrige innholdet i Trafikkfaget. ATL vil understreke viktigheten av at undervisningsåret fremstår fram som en helhet for elevene, slik at dette ikke blir et fag med tilfeldige lærerkrefter.

**Region nord** støtter forslaget.

**Utdanningsdirektoratet** støtter endringene, men vi har innspill til forslaget om gruppestørrelse. Direktoratet mener at gruppestørrelsen bør være maksimalt 20 elever og ikke 18 elever som foreslått.

Valgfag trafikk har et omfang på 57 klokke timer, hvor innholdet i trafikalt grunnkurs er integrert i lærerplanen. Mørkekjøringsdelen er også tatt av valgfaget. Derfor mener direktoratet at omfanget på 57 klokke timer i løpet av et helt skoleår med en godkjent lærer tilsier at maksimalt elevtall på 20 bør kunne forsvares.

**Trafikkforum** ser positivt på at det innføres valgfag trafikk i grunnskolen. Dette tror vi kan bidra til en større bevissthet rundt temaet trafikk, dersom det kommer på et tidlig tidspunkt i

elevens liv. Vi er derimot *uenige* i at dette skal kvalifisere til å starte øvelses kjøring og dermed godkjennes som et trafikalt grunnkurs med følgende begrunnelse:

Trinnvis opplæring

I læreplanen står følgende: «*Opplæringen gjennomføres i 4 trinn. Målene for trinn 1- 3 angir forutsetningene for å ha et godt utbytte av undervisningen på det neste trinnet. Innholdet i hvert trinn forutsettes videreført i neste trinn*».

Trafikkforum kan ikke se at ungdomsskolen har den kompetansen som er nødvendig for å sette elevene i stand til å øvelseskjøre på en måte som er nødvendig for å skape et helhetlig bilde av hva trafikkopplæring er.

Videre står det i målet for trinn 1 jf. § 11-2

«*Etter å ha gjennomført trinn 1 skal eleven ha det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av videre opplæring. Elevene skal ha så god forståelse for trafikk og trafikkopplæring at eleven kan begynne å øvingskjøre.*»

TF er bekymret for at faget trafikk ikke skal gi den nødvendige innsikt og kompetansen om trafikkopplæringen som eleven trenger for å starte øvelses kjøring på en trygg måte, all den tid læreren selv mangler erfaring i temaet. I tillegg ville elever med valgfag trafikk vært en ressurs for sine medstudenter ved gjennomføring av ordinære trafikale grunnkurs lagt utenfor skoleverket.

TF foreslår derfor at valgfag trafikk ikke skal kvalifisere til å godkjennes som trafikalt grunnkurs men at faget trafikk bør implementeres i grunnskolen allerede i 8.trinn.

**Hedmark fylkeskommune** viser til at Kunnskapsdepartementet har ønsket å innføre valgfag trafikk som et av valgfagene i grunnskolen, og at dette skal kunne godkjennes som trafikalt grunnkurs. Hedmark fylkeskommune støtter dette forslaget og mener at kravene med tanke på klassetrinn, oppmøteprosent, tilstedeværelse under førstehjelpsundervisning, samt grensen på 18 elever pr. kurs er fornuftige.

**Trygg Trafikk** støtter forslagene til endring bortsett fra at de ønsker en endring i punktet som omfatter innføring av trafikalt grunnkurs i ungdomstrinnet.

Trygg Trafikk foreslår å endre maksimal gruppestørrelse fra 18 til 20. 20 elever er normal gruppestørrelse i grunnskolen og dette vil gjøre det enklere for skolene å gjennomføre undervisningen i henhold til etablerte arbeidsformer. Trygg Trafikk viser til at på ungdomstrinnet vil trafikalt grunnkurs inngå i et valgfag med stort omfang og at det høye timetallet dermed vil kompensere for ulemper som to ekstra elever vil kunne medføre. Videre viser de til at det oppnås store pedagogiske fordeler ved at valgfaget går over en lang tidsperiode.

Trygg Trafikk sitt forslag til punkt c):

Undervisningen ikke gjennomføres med flere enn 20 elever.

**HiNT** mener at tekstforslagene til ny § 8-5 med de kommentarer og argumenter som fremlegges i høringsnotatet sidene 10, 11 og 17 fremstår som logiske og fornuftige.

Høgskolen mener likevel at det er enkelte områder og momenter som bør vurderes nærmere før endelig forskrift fastsettes.

Endringsforslaget vedrørende valgfag trafikk og trafikalt grunnkurs kan etter HiNT sin oppfatning tolkes og forstås på flere måter. Det fremstår for høgskolen som noe uklart om endringene innebærer at det offentlige skoleverk i fremtiden ikke skal kunne tilby enkeltstående trafikale grunnkurs, men at grunnprinsippet heretter er at kurset skal inngå som en del av valgfaget Trafikk. HiNT anbefaler Vegdirektoratet å gi en tydelig presisering på hvilke retningslinjer som gjelder på dette området slik at misforståelser unngås. Høgskolen har i sine videre kommentarer lagt til grunn at grunnprinsippet er at det trafikale grunnkurset skal legges inn i valgfaget Trafikk, samt at forslaget til ny § 8-5 må ses i sammenheng med læreplanen og veiledningen for valgfaget.

Læreplanteksten for valgfaget, hvor det uttrykkes at *"for elever på 10. trinn kan skolen velge å tilrettelegge for Trafikalt grunnkurs eller annen trafikkrelatert opplæring"* er derfor sentral. Dette forsterkes også i veiledningen for faget. HiNT mener at dersom dette er å forstå som absolutte retningslinjer for gjennomføring av faget, kan det synes unødvendig å senke alderskravet til også å gjelde for niende klassetrinn slik det er formulert i ny § 8-5 punkt a. Høgskolen forstår læreplanteksten slik at man fortsatt ønsker at trafikalt grunnkurs tilbys i 10. trinn slik det er i dag.

En eventuell endring av klassetrinnskravet får også konsekvenser for ordlyden i § 8-1. HiNT mener at andre ledd må endres dersom trafikalt grunnkurs også kan gjennomføres i niende klassetrinn. Med grunnprinsippet over lagt til grunn, foreslår HiNT at teksten i andre ledd siste setning endres til *"Trafikalt grunnkurs som del av valgfag trafikk i det offentlige skoleverk kan også gjennomføres av..."*

Videre mener HiNT at det også kan være hensiktsmessig å gjøre andre endringer i samme paragraf for å tilpasse den bedre til det nye valgfaget. Paragrafen bør etter deres mening benytte både begrepene "trafikalt grunnkurs" og "valgfag trafikk" i overskriften. Paragrafen kan alternativt omdøpes til *Generelt om trafikalt grunnkurs og valgfag trafikk i offentlig skoleverk.*

Første ledd kan lyde *"Personer som skal erverve førerrett, skal i opplæringens trinn 1 gjennomføre trafikalt grunnkurs eller valgfag trafikk i det offentlige skoleverk jf § 8-5 og kapitlene 9 til og med 15. Personer som gjennomfører Trafikalt grunnkurs som en del av valgfaget trafikk i det offentlige skoleverket, må i tillegg gjennomføre kurs i mørkekjøring jfr § 8-1 femte ledd før kursbevis etter § 8-4 utstedes"*.

Et alternativ til det forelagte endringsforslaget kan være å innlemme teksten i forslaget til ny § 8-5 i den eksisterende § 8-1. Dette kan gjøres ved å erstatte/implementere teksten i nåværende andre ledd med forslagsteksten.

I siste ledd kan ordlyden endres til *øvrige undervisning i det trafikale grunnkurset...*

Det er etter HiNTs oppfatning viktig å opprettholde og påpeke betydningen av spesialutdanningen, noe som også understrekes i veiledningen til valgfaget. Læreplanen for valgfaget er nokså "åpen" både hva gjelder emner og kompetansemål, og det er derfor viktig at momenter som er sentrale for føreropplæringen behandles grundig i faget.

Høgskolen mener derfor det bør vurderes å tilføye et punkt d) til ny § 8-5 med henvisning til § 6-4 som beskriver lærerkompetansen. At læreren har den nødvendige kompetansen er også en av forutsetningene for å godkjenne valgfaget slik vi vurderer det. Forslag til tekst i nytt punkt "d) at de vilkår som beskrives i § 6-4 annet ledd er oppfylt".

Dersom grunnprinsippet er at det offentlige skoleverk ikke lenger skal tilby enkeltstående trafikale grunnkurs, men gjennomføre det som en del av valgfag Trafikk; er HiNT av den formening at det bør vurderes å endre ordlyden i § 6-4. En alternativ tekst kan for eksempel være "For at valgfag trafikk skal godkjennes som trafikalt grunnkurs og gi rett til øvingskjøringsbevis, kreves det at lærer har godkjenning som trafikklærer eller at læreren har pedagogisk utdanning som tilsvarer osv... spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet og førerrett i klasse B".

Høgskolen mener også at en eventuell ny § 8-5 bør gir klare signaler om hvilket tematisk innhold og hvilke mål det skal arbeides med i den delen av valgfaget som omfatter trafikalt grunnkurs dersom det skal godkjennes. Høgskolen foreslår at dette tas inn i paragrafen som et punkt e). Et forslag til tekst kan være "deler av undervisningen i valgfaget er gjennomført iht til mål og tema som er beskrevet i § 8-3 og læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE (Statens vegvesen, Håndbok 252)

På bakgrunn av dette foreslår HiNT at ny § 8-5 utvides med ytterligere to punkter:

Nytt punkt d) *at de vilkår som beskrives i § 6-4 annet ledd er oppfylt*". Nytt punkt e) *deler av undervisningen i valgfaget er gjennomført iht til mål og tema som er beskrevet i § 8-3 og læreplan for førerkortklasse B, B kode 96 og BE (Statens vegvesen, Håndbok 252)*

#### **Norges Bondelag:**

«Vi stiller oss positive til innføringa av trafikalt grunnkurs som valfag i skulen. Trafikkalt grunnkurs er kravd for å kunne øvingskøyre med traktor. Førarkort klasse T kan takast frå fylte 16 år. Såleis er det viktig at tilbodet om trafikalt grunnkurs som valfag er tilrettelagt for at dei som skal ta klasse T rekk å ta dette tidsnok til at dei også har høveleg tid til øvingskøyring før dei køyre opp til førarprøva for klasse T»

#### **Vegdirektoratets kommentar:**

Det er fra utdanningsmyndighetenes side bestemt at valgfaget skal tilbys på alle tre klassetrinn i ungdomsskolen. Vegdirektoratet mener at valgfag trafikk, som også bidrar til mer generell kunnskap om trafikk for alle, kan ha en stor nytteverdi selv om elever på 8. klassetrinn ikke får godkjent valgfaget som trafikalt grunnkurs.

Det er helt klart, slik Kunnskapsdepartementet påpeker, at trafikalt grunnkurs kan, men ikke skal være en del av valgfag trafikk. Trafikalt grunnkurs kan fortsatt også tilbys som et eget kurs på 17 timer med hundre prosent oppmøte for elever på tiende klassetrinn. Det har aldri vært vår intensjon å fremstille det slik at denne muligheten er fjernet. Dermed er det to alternative måter den offentlige skolen kan tilby trafikalt grunnkurs på. De kan enten velge å tilby trafikalt grunnkurs som et kurs på 17 timer på 10. klassetrinn eller som en integrert del av valgfag trafikk på niende og tiende klassetrinn på de vilkår som beskrevet i § 8-5. Paragraf 8-5 vil bli noe revidert på bakgrunn av denne høringen slik at disse to alternative måtene å gjennomføre trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverket fremgår tydeligere av forskriften. Når skolene har disse valgmulighetene ser vi ikke noen grunn for å gjennomføre endringer på

krav til oppmøteprosent, antall elever eller organisering, ettersom vi mener at disse kravene har gode pedagogiske begrunnelser.

Kravene til lærer for valgfag trafikk vil bli presisert i § 6-4 andre ledd ved å tilføre setningen: *Samme krav gjelder når trafikalt grunnkurs gjennomføres som en integrert del av valgfag trafikk.*

Vegdirektoratet ser det ikke som nødvendig å endre kravet om lærer til trafikklærer i § 8-1 ettersom det kun er når trafikalt grunnkurs er en integrert del av valgfag trafikk at kurs i kjøring i mørket er lagt til en trafikkskole.

### **1.3 Utredning om utvidet førerett for traktor og forslag om innføring av nye koder**

**Region øst** registrerer at det er delte meninger om det framsatte forslaget i fagmiljøene i regionen. Oppsummert er regionens syn at dagens regelverk bør beholdes, subsidiert at dagens hastighetsbegrensning bør økes til 50 km/t uten at det gjøres endring i dagens opplæring. Regionen støtter ikke forslaget om å innføre klasse T kode 141/148 da dette etter deres vurdering kompliserer regelverket unødvendig uten at det vil gi noen vesentlig trafiksikkerhetsgevinst.

Dersom framsatt forslag om utvidet førerett for traktor ved bruk av koder blir iverksatt har Region øst disse merknadene:

#### **Ny § 15-6:**

**Region øst** viser til at det er satt krav om førerett i klasse T før en starter med opplæring til kode 141/148. Dette mener de er uhensiktsmessig for personer over 18 år som ønsker å erverve førerett klasse T kode 141 ved førstegangs erverv av førerett.

#### **Ny § 15-8:**

**Region øst** viser til at det skisseres økte krav til lærevogn og henger i Vegdirektoratets forslag. Hastighet 50 km/t stiller krav til lærevogn/henger utover dagens § 4-7. Det er også en utfordring i forhold til § 30-14. Regionen mener at det bør stilles krav til lærerkompetanse utover godkjenning som trafikklærer klasse B.

#### **Lærerplanen**

**Region øst** mener at innholdet i opplæring for erverv av kode 141 og 148 gir noen utfordringer. Det legges i målene for trinn 4 «Sikkerhetskurs på veg» opp til at eleven skal delta i gruppearbeid og refleksjoner med medelever. Regionen mener at det ikke er sannsynlig at denne opplæringen vil være veldig omfattende, og den enkelte skole vil derfor vanskelig kunne nå disse målene i opplæringen.

**Region midt** støtter forslaget om å forenkle muligheten for å få førerett for traktor som har konstruktiv hastighet på inntil 50 km/t. Imidlertid mener regionen at det er viktig å kreve et reelt opplæringstilbud for den som vil utvide føreretten fra traktor med konstruktiv hastighet på 40 km/t til traktor med konstruktiv hastighet på 50 km/t. I og med at det ikke kreves kjøreefaring for å utvide fra 40 km/t til 50 km/t er vi i tvil om hvorvidt det er riktig å legge opp til bare teoretisk opplæring. Traktorer med en konstruktiv hastighet på 50 km/t er gjerne større enn de som brukes i opplæringen til førerett for traktor med 40 km/t som

hastighetsnivå. Det bør vurderes å legge inn en obligatorisk del med praktisk kjøring med en traktor som er godkjent for 50 km/t.

**KNA** støtter en enklere veg til førerett T 141 og 148, men da helt klart betinget av sikkerhetskurs. KNA mener imidlertid at et fem timers kurs kan være i minste laget sett i forhold til forhåndskompetanse og foreslår en dags kurs (sju timers undervisning).

**Region sør** påpeker at tunge traktorer utgjør et stadig sterkere innslag i entreprenørvirksomhet, også i forbindelse med bygging, drift og vedlikehold av veger.

Bruk av traktorer for transport i forbindelse med anlegg, drift og vedlikehold utgjør i følge regionen også en konkurransevridning i forhold til lastebiltransport som må vurderes.

Arbeid på ofte sterkt trafikkerte veger krever kompetanse og erfaring. Regionen antar at et tilleggskurs på 5 timer til klasse T ikke vil gi det kompetansenivået som er tilstrekkelig for kjøring og arbeid i forbindelse med til anlegg, drift og vedlikehold av veg. Eventuell utvidet førerett for klasse T bør, ifølge Region sør, avgrenses til det som er hensikten, nemlig landbruksformål.

Region sør viser til at minste konstruktive hastighet for kjøring på motorveg er 40 km/t. Store traktorer bygges nå med konstruktiv hastighet 50 km/t – og i praksis ofte vesentlig høyere. Kjøring med traktor og tilhengere eller redskap på motorveg har derfor fått ett visst omfang allerede. Av hensyn til trafikkavvikling og sikkerhet er traktorer på motorveger, i følge regionen, ikke forsvarlig, på grunn av hastighetsforskjeller, vektfordeling, styre- og bremseegenskaper. Region sør mener at det er derfor uansett er behov for klargjøring av regelverk.

Trafikkopplæringsforskriften § 15-7 Sikkerhetskurs klasse T141 og klasse T148:  
Region sør mener at det bør være spesifisert antall timer til teori og praksis og synes at 5 undervisningstimer virker lite sammenlignet med sikkerhetskurs i andre klasser med tunge kjøretøy.

**MEF** vil kommentere spesielt det som berører anleggsbransjen.

### **Forskrift om trafikkopplæring og førerprøve**

Ny § 15-8 Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse T 141 og klasse T 148

*Eleven skal gjennom opplevelser, erfaring, praktisk øvelser, demonstrasjoner, gruppe-arbeid, ..... videreutvikle sin kompetanse til å kjøre traktor med tilhenger slik at ulykker unngås.*

Av forskriften fremgår det at det skal gjennomføres praktiske øvelser. I vedlegg nr. 4 "Førarrett for traktor" av 08.07. 2013 fremgår det på side 14 pkt. 15 andre ledd at det ikke er meningen at det skal være praktiske øvelser. MEF mener det ikke er samsvar mellom forskriften og notatet. Vi mener at ordet "praktisk øvelser" betyr at hver elev skal gjennomføre flere ulike øvelser, dvs. få kjøre traktor og erfare hvordan stor hastighet oppleves. Det er ikke det samme som "demonstrasjoner", hvor kjøreleerer viser og forklarer.

Hvis det skal gjennomføres praktisk opplæring, mener MEF at det bør fremgå hvordan denne oppøringen skal gjennomføres med målbeskrivelse og hvor mange timer dette utgjør av de obligatoriske 5 timer.

Hvis intensjonen er at det ikke skal være praktiske øvelser, synes MEF at ordet "praktiske øvelser" bør tas ut av forskriften.

MEF anbefaler at det bør være minimum en time med praktisk kjøring i trafikken med traktor som har konstruktiv hastighet mellom 41 – 50 km/t.

### **Førerrett for motorredskap**

MEF er svært forundret over at utvidelse til klasse T kode 141 og T kode 148 bare skal gjelde for traktor og ikke for motorredskap.

Da førerkortforskriften ble endret i 2005 var MEF med i arbeidsgruppen som vurderte konsekvensene ved å innføre fartsgrense på 40 km/t. MEF påpekte den gang at dette ville få negative konsekvenser for anleggsbransjen å innføre en grense på 40 km/t.

For traktor er grensen på 40 km/t godt innarbeid i både EU og kjøretøyforskriften. For motorredskap er dette en kunstig grense. Og ingen produsenter av motorredskaper tar hensyn til denne, siden det er en særnorsk regel. Det gjør at motorredskaper produseres med en konstruktiv hastighet mellom 35 og 45 km/t.

Frem til 2005 kunne en med førerkort klasse B føre motorredskap med konstruktiv hastighet opp til 50 km/t. Dette fungerte meget bra i følge MEF, for da kunne ansatte i firmaene kjøre de mest vanlige anleggsmaskinene som er definert som motorredskap. Etter at førerkortforskriften ble endret i 2005, ble det en del hjullastere som de ansatte ikke lenger fikk kjøre med førerkort klasse BE eller T.

MEF ønsket i 2005 at klasse BE og T skulle gi rett til å føre motorredskap med hastighet opp til 50 km/t, da dette var det mest praktiske for anleggsbransjen. Vegdirektoratet ønsket den gang at det ikke skulle være ulike fartsgrenser for traktor og motorredskap. MEF kan ikke se at situasjonen har endret seg, slik at en nå bør innføre ny førerkortklasse bare for traktor. Anleggsbransjen har også et stort behov for å få førerkort på en enklere måte, slik at en kan føre motorredskap med hastighet 41 – 50 km/t. Dette fordi flere og flere motorredskaper (hjullastere) bygges med hastighet noe over 40 km/t. Og hjullaster er den maskintypen som de fleste firma har.

Motorredskaper som benyttes på offentlig veg og som har hastighet mellom 35 – 45 km/t er ofte hjullastere. Hjullastere benyttes hovedsakelig til lasting og bæring av masser på et anleggsområde. De benyttes på offentlig veg i forbindelse anleggsarbeid på veg, ved flytting mellom ulike anlegg eller om vinteren i forbindelse med snørydding. Andre motorredskaper har enten hastighet lavere enn 30 km/t eller hastighet over 50 km/t. Motorredskap som har hastighet lavere enn 30 km/t er bl.a. hjulgående gravemaskin, spesialkjøretøy for vegvedlikehold, feiemaskiner m.m. Motorredskap med hastighet over 50 km/t er veghøvel, mobilkraner. For å føre disse har det alltid vært krav til førerkort klasse C.

### **Tilleggskrav for å føre/bruke anleggsmaskin**

For å kunne føre og bruke en anleggsmaskin kreves det at vedkommende har minimum gjennomført ett sertifisert sikkerhetsopplæring hos en sertifisert kursarrangør.

Sikkerhetskurset består av 32 timer teori og 40 timer praktisk opplæring med den aktuelle maskintypen (40 t på hjullaster, 40 t på gravemaskin osv.). Skal en ha godkjenning på flere maskintyper, må en ha praktisk opplæring på hver type. Etter gjennomført og bestått kurs

utstedes kompetansebevis. Videre er det krav om at personen som bruker anleggsmaskin i selvstendig arbeid skal være minimum 18 år. Jfr. Arbeidsmiljøloven sine forskrifter, Forskrift om utførelse av arbeid § 10-3, og Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning § 12-6. Alternativ utdanning er fagbrev som maskinfører, som er en utdanning på fire år. Forannevnte krav gjelder uavhengig av hvor arbeidet utføres. I tillegg kommer kravene i førerkortforskriften.

MEF mener at de som fører anleggsmaskiner på offentlig veg, har fått en meget god faglig utdanning og vil kunne føre utstyret på en trafikksikker måte, siden de har:

- Sertifisert sikkerhetskurs (40 t teori + 40 t praktisk utdanning per maskintype) eller fagbrev
- Har førerkort klasse BE eller T.

Dette viser at for å føre motorredskap (anleggsmaskin) på offentlig veg har personene en bedre utdanning enn hva som kreves for å føre traktor eller personbil med tilhenger, da de har en tilleggsutdanning utover førerkortopplæringen.

MEF har ingen statistikk eller annen informasjon på at anleggsmaskiner er mer involvert i trafikkulykker enn traktor. MEF kan derfor ikke se at det er noen grunn for at utvidelse av T kode 141 og T kode 148 bare skal gjelde for traktor.

MEF mener at føreretten til klasse T kode 141 eller T kode 148 også må gjelde for motorredskap.

### **Godstransport med traktor**

I denne høringen er bruk av traktor vurdert i forhold til ønsker og krav fra norsk jordbruk. Det er mange andre bransjer som også benytter traktor til transport av gods, og som ønsker et enklere regelverk for å få førerrett for traktor med hastighet 41 – 50 km/t. Ved å åpne for denne muligheten, vil det kunne medføre mye mer godstransport på offentlig veg med traktor. Det er da svært viktig at det er de samme regler som gjelder for transport med traktor som gjelder for lastebil. Fra medlemsbedrifter får vi informasjon om at lastebiler blir stoppet i teknisk kontroll og i vektkontroll, mens traktorer som er på samme kjøring meget sjelden blir stanset. Dette blir oppfattet slik at de strenge reglene for lastebil ikke gjelder for traktor. Det er svært viktig at de forskrifter som i dag er lik for traktor og lastebil, også blir praktisert likt. I tillegg bør Vegdirektoratet snarest sette ned en arbeidsgruppe for å vurdere de forskrifter hvor det er forskjell, for å få klargjort om forskjellen er konkurransevridende i forhold til lastebilen. Dette ønske kom også klart frem i arbeidsgruppen i 2004, men dessverre har det ikke skjedd noe etter den tid.

MEF anbefaler at utekontrollgruppa til Statens vegvesen kontrollerer traktorer like strengt og ofte som lastebiler. Det er bare dette som kan rette opp inntrykket som er skapt, om at traktorer har mange særfordeler. Det vil ikke hjelpe å endre forskriftene, hvis kontrollen av forskriftene ikke blir fulgt opp.

*NAF* ønsker å minne om risikoendringen i forbindelse med en fartsøkning fra 40 km/t til 50 km/t. En fartsøkning på bare 10 km/t kan høres tilforlatelig ut, men reelt er det snakk om en dobling av bevegelsesenergien og dermed en dramatisk økning av bremselengde. I sammenstøt med myke trafikanter vil en slik energiøkning få svært alvorlige konsekvenser, især med tanke på hvor lite tilgivende front det er på slike kjøretøy. På bakgrunn av dette er *NAF* skeptiske til dette forslaget.



*ATL* er enig i forslaget om å gi utvidet førerrett for traktor med konstruktiv hastighet 41-50km/t, og å begrense det til å gjelde de som har tilleggsopplæring. Vi er også enig i at utvidelsen av førerretten for traktor ikke innebærer utvidelse av førerretten for motorredskap eller at det skal føre til utvidelse av unntakene for førerkortplikten.

Kommentarer til utredningen og forslag til innhold i opplæringen:

*ATL* er enig i innføring av kode 144 for de som gjennom BE allerede har slik rettighet. *ATL* har forstått det slik at kode 141 er forbeholdt de som har ervervet klasse T gjennom opplæring.

Utredningen gir en god framstilling av de ulike interesseorganisasjonenes ønsker og hvilke regler som gjelder i en del land. *ATL* sine meninger om at klasse T bør begrenses til 40 km/t, begrenset førerrett for traktor i klasse BE og at det bør stilles krav om klasse C, CE for hurtiggående traktorer, står i prinsippet ved lag ut fra argumentasjonen om at så store maskiner krever kompetanse på lik linje med tunge kjøretøy.

I forslaget går det imidlertid mot en løsning hvor det ikke stilles krav om førerprøve, men krav til obligatorisk opplæring ved en trafikkskole. *ATL* kan derfor gi sin tilslutning til forslaget og er godt fornøyd med den tilliten til bransjen som myndighetene her gir.

*ATL* støtter forslag om 5 timer for sikkerhetskurset. Ut fra forslaget er det vanskelig å se om den består av teori og praksis. *ATL* understreker nødvendigheten av at opplæringen består av både teori og praktiske øvelser og foreslår 2 timer teori og 3 timer praksis. Uten praktiske øvelser ser ikke *ATL* hvordan er det skal være mulig å tilegne seg kompetanse om hvordan man oppfatter risiko-situasjoner og hvordan man kan samhandle med andre trafikanter.

For å nå målene i opplæringen, må undervisningen tilrettelegges slik at elevene utvikler risikoforståelse og gir opplevelse som fører til økt kunnskap om hvilket skadepotensial tunge, raske traktorer representerer. Dette innebærer at eleven må få økt kompetanse, kjøre med lav risiko, og planlegge kjøringen slik at det tas tilstrekkelig hensyn til andres behov.

### ***Norges Bondelag:***

«Norges Bondelag er det største faglaget i landbruket, med 60 500 medlemmer.

Organisasjonen arbeider for å ivareta interessene til norske bønder, slik at bøndene kan utøve si næring på best moglege vis.

Traktor- og landbruksmaskinimportørens Forening (TLIF) organiserer alle vesentlige aktører i den norske landbruksmaskinbransjen, og har gjennom sin daglege kontakt med internasjonal maskinbransje og med norske kundar nær kjennskap til både den tekniske utviklinga og kva behov og problemstillingar brukarane av maskinene har.

Bedre Gardsdrift er Norges største landbrukstidsskrift, og har gjennom mange år spesialisert seg på kunnskap og informasjonsformidling om landbruksmaskiner og trafikreglar, forutan å følgje nøye med på ulukker knytt til landbruksmaskiner.

Dei tre aktørane har felles interesser i denne saka. Forutan at saka er behandla i ulike organ hos dei tre aktørane, har vi i høyringsperioden også fått innspel frå bønder, medlemmer og lesarar, firma og lag/organisasjonar. Særleg vil vi nemne Maskinstasjonsforeninga i Rogaland. Innspela underbyggjer det felles høyringssvaret».

«Først vil vi gi honnør til Vegdirektoratet for ei sakleg, god og grundig drøfting av problematikken i vedlegg IV. Konklusjonane og framlegga til endring er tenelege og fornuftige. Våre innspel er i all hovudsak knytt til detaljar, og ikkje til dei store linene i framlegget. Dei føreslåtte endringane vil gi ei høveleg kompetanseheving for å kunne køyre 50 km/h-traktorar, og med det bidra til god tryggleik og samhandling i trafikken. Landbruksnæringa og tilknytte bransjar ynskjer at det skal stillast strengare krav til førar av traktor som går i 50 km/h enn til traktor som går i 40 km/h, då farten bidrar til ein auke i risikoen. Denne risikoen kan førebyggjast med kunnskap og haldningar som føraren kan tileigne seg ved det skisserte kurset, og gjennom erfaringa som aldersgrensa fører med seg.

### **Omfang**

Som høyringsdokumentet indikerer, er snart kvar tredje nyregistrerte traktor i Noreg godkjent for 50 km/h. Alle nye traktorar frå mellomklassen og oppover er i dag konstruerte med 50 km/h som utgangspunkt, og tilpassa nasjonale krav i respektive marknader. Tendensen innan reiskapsproduksjon peikar i same lei: Stadig fleire reiskapar vert tilpassa 50 km/h som toppfart.

Med den norske bruksstrukturen, der teigane er spreidde kringom i landskapet etter eit heller lite rasjonelt mønster, er det ein fordel å ha høve til høgare transporthastigheit ettersom rasjonaliseringa av landbruket fører til at stadig færre bønder driv stadig fleire teigar. Den føreslåtte endringa vil gjere det lettare å rekruttere unge folk til gardsarbeid og til bondeyrket.

### **Økonomi**

Økonomi knytt til køyring i 40 versus 50 km/h er lett drøfta på side 9 i vedlegg IV. Utrekninga er forsåvidt OK for køyring som kan utførast når som helst. Innan agronomien har vi omgrepet *rettidsfaktoren*. For ein traktor som er på veg for å sprøyte åkeren, kan sjølv eit kvarter spart køyretid vere avgjerande for å få gjort jobben til rett tid. Under krevjande vêrforhold kan denne differansen gi store utslag på avlingsverdien. Likeins vil det vere stor skilnad, som heller ikkje enkelt økonomisk lar seg talfeste, på om brøytetraktoren rekk fram 15 minutt før eller seinare ved store snøfall i tettbygde strøk.

### **Tryggleik**

På side 11 i vedlegg IV er trafikktryggleiken omtalt. Gjensidige, som er den største assurandøren av traktorar i Noreg, har ingen eigen statistikk på som skil mellom 40 og 50 km/h-traktorar, og det har heller ikkje Arbeidstilsynet eller Statens vegvesen. Fagbladet *Bedre Gardsdrift* har i ei årrekkje følgd nøye med på alt av alvorlege traktorulukker, og sidan 2008 ført ein eigen statistikk over alle typar dødsulukker som involverer traktor, også dei som ikkje vert omfatta av nokon offentleg statistikk. Av 32 dødsulukker i perioden skjedde 11 langs veg. To av ulukkene involverte traktor som truleg kan gå 50 km/h, der traktoren var i rørsle. Vi har ikkje kjennskap til kva fart desse to heldt då ulukka skjedde, men vi er blitt informerte om at der er andre grunnar enn farten som gav dei to ulukkene fatale utfall. Vi har ingen komplett statistikk over mindre alvorlege ulukker og hendingar, men har inntrykk av at tendensen er den same: Traktorens toppfart er berre i avgrensa grad relevant for at det skjer ulukker, og kor alvorlege desse er. Derimot kan brukarane av traktorar som held 50 km/h fortelje at dette er traktorar som i tettbygde strøk er til mindre hinder for andre trafikkantar, avdi dei lettare held følgje med trafikken. Utanfor tettbygde strøk vil ein 50 km/h-traktor raskare gjere unna vegtransporten enn ein 40 km/h-traktor på same oppdrag, og dermed vere til mindre hinder.

## **Konkurransesituasjonen**

På side 12 i vedlegg IV er konkurransesituasjonen mellom traktor og lastebil nemnt. Dei tre fagblada Transportmagasinet, Anleggsmagasinet og Bedre Gardsdrift undersøkte i 2007 økonomien i transportkøyning med lastebil med og utan tilhengar, standard jordbrukstraktor og hurtiggåande traktor. Undersøkinga viser at lastebilen er uslåeleg i dieseløkonomi og transporteffektivitet. Lastebilen gir dessutan "større lastekapasitet for pengane". Øvrige driftskostnader var ikkje tema i testen, men erfaring tilseier at lastebil er vesentleg rimelegare enn traktor pr. km. Traktorens einaste tekniske fordelar er terreng eigenskapar og evna til å utføre andre oppgåver. Det er korrekt at traktorføraren kan klare seg med rimelegare førarkort. Traktorbransjen kan stadfeste at salet av traktorar til oppgåver som direkte konkurrerer med lastebil er særst lågt.

Difor hevdar vi at traktoren ikkje kan reknast som nokon konkurrent til lastebilen. Difor er ikkje det noko tema knytt til førarrett, og vi ser heller ikkje meining i å hefte tid på å drøfte problematikken i andre samanhengar.

## **Innhald i opplæringa**

Framlegget til innhald i opplæringa, som det går fram på sidene 16 og 17 i vedlegg IV, er ambisiøst og målretta. Vi meiner at eit kurs på fem timar som skissert er høveleg, og kursmåla stiller vi oss heilt og fullt bak. Det som særleg utmerkar seg som spesielt for traktorar som går i 50 km/h i høve til dei som går i 40 km/h, er rørsleenergi, bremsar, styring og køyreeigenskapar, som omtalt under *Tema 1* og *Tema 2*. Når vi kjem til *Tema 3* er det her opplista mange viktige emne, men vi meiner desse alt må vere dekte gjennom grunnopplæringa til førarkort klasse T eller BE. For å gi ei god nok opplæring relevant for å kunne få førarrett for 50 km/h-traktor i tillegg til 40 km/h-traktor, vil vi tilrå at den disponible tida blir nytta til emna under dei to første temabolkane, forutan siste strekpunkt under *Tema 3*, nemleg det som går på samhandling og risikovurdering ved å køyre forbi eller bli forbiøyrd.

## **Konklusjon**

Norges Bondelag, Traktor- og Landbruksmaskinimportørenes Forening og Bedre Gardsdrift gir full støtte til framlegga i høyringsdokumentet, einast med unntak av at vi foreslår ei mindre endring knytt til *Tema 3* i sjølve kurset omtalt i vedlegg IV.

## **Andre emne**

Vi tillet oss å vise til brevet vi sende samferdsleministeren og landbruksministeren 8. februar 2013, der vi mellom mange andre emne tar opp spørsmål knytt til den grunnleggande føraropplæringa for klasse T og opplæring av køyreskulelærarar. Innspela vi kjem med i nemnde brev, utanom det som spesifikt gjeld førarrett for 50 km/h-traktorar, står framleis ved lag».

**Region nord** anser at en ny inndeling av traktor (ny klasse/kode mellom 41 km/t- 50 km/t), vil bli svært krevende å skille både for brukere og de som skal håndheve forskriften. Dersom dere vil imøtekomme Norges Bondelag foreslår vi at endringen går på inntil 50 km/t og fortsatt beholder en todeling av klasse T (40 km/t beholdes kun i førerkortforskriften § 12-1).

**Trafikkforum** ser at det er lagt opp til 5 timers kurs med gjennomføring inntil 16 elever for utvidelse til T 141 og T 148. TF er overrasket over at det ikke er lagt opp til eller stilt krav til praktisk opplæring ved utvidelse til T 141 og T 148 slik det gjøres i andre utvidelser av førerkortklasser.

TF mener det er umulig å oppnå de oppsatte mål uten praktiske timer og foreslår derfor at minst 2 av de 5 obligatoriske timene må være praktisk kjøring på vekslende vei og under ulike trafikkforhold med vogntog registrert for 50 km/t.

TF påpeker at de fleste traktorer som går i 50 km/t er registrert for 2 personer, noe som gjør at det praktisk ikke er noe problem med gjennomføringen, da de evt. kan bruke eget eller innleid utstyr for å redusere kostnadene.

I fremtiden bør det være slik at trafikkskolene som driver opplæring i klasse T bør få registrert og godkjent traktorer opp til 50 km/t slik at denne kan brukes innenfor alle T kodene. Farta begrenses allikevel da man under opplæring og prøve benytter henger maks 40 km/t for kodene unntatt klassene T 141/148 hvor man må benytte henger registrert for 50 km/t.

TF mener altså at de trafikkskolene som ønsker det i fremtiden kan investere i en traktor maks 50 km/t og benytte 2 hengere (en for maks 40 km/t og en for maks 50 km/t) for å dekke behovet innenfor alle T kodene.

TFs medlemmer har følgende kommentarer til høring i klassene T 141 og T 148:

«Vi ser at det er lagt opp til 5 timers kurs med gjennomføring inntil 16 elever for utvidelse til T 141 og T 148. Vi er overrasket over at det ikke er lagt opp til eller stilt krav til praktisk opplæring ved utvidelse til T 141 og T 148 slik det gjøres i andre utvidelser av førerkortklasser.

Vi mener det er umulig å oppnå de oppsatte mål uten praktiske timer og foreslår derfor at minst 2 av de 5 obligatoriske timene må være praktisk kjøring på vekslende vei og under ulike trafikkforhold med vogntog registrert for 50 km/t.

De fleste traktorer som går i 50 km/t er registrert for 2 personer noe som gjør at det praktisk ikke er noe problem med gjennomføringen, da de evt. kan bruke eget eller innleid utstyr for å redusere kostnadene.

I fremtiden bør det være slik at trafikkskolene som driver opplæring i klasse T bør få registrert og godkjent traktorer opp til 50 km/t slik at denne kan brukes innenfor alle T kodene. Farta begrenses allikevel da man under opplæring og prøve benytter henger maks 40 km/t for kodene unntatt klassene T 141/148 hvor man må benytte henger registrert for 50 km/t.

Vi mener altså at de trafikkskolene som ønsker det i fremtiden kan investere i en traktor maks 50 km/t og benytte 2 hengere (en for maks 40 km/t og en for maks 50 km/t) for å dekke behovet innenfor alle T kodene.»

**Hedmark fylkeskommune** ser behovet for i større grad å benytte seg av traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t og mener at det bør gis anledning til slik utvidet førerrett. Hedmark fylkeskommune mener at en slik utvidet førerrett bør begrenses til bare å gjelde de som tar tilleggsopplæring. Tatt i betraktning kursets omfang (5 timer) og at traktorer som er konstruert for å kjøre i 50 km/t også er kjøretøy som transporterer tung last og som har bremsesom i stor grad er konstruert slik at de ved feil bruk både kan bli varmekjørt og miste effekt, mener Hedmark fylkeskommune at en tilleggsopplæring bestående av de mest aktuelle tema nevnt i høringsbrevet vil være å anbefale.

Hedmark fylkeskommune tilslutter seg forslaget om ikke å utvide føreretten for motorredskap samtidig med utvidelsen av føreretten for traktor. Hedmark fylkeskommune tilslutter seg også forslaget om ikke å utvide unntakene for førerkortplikten samtidig med utvidelsen av føreretten for traktor.

**HiNT** viser til at Vegdirektoratet spesielt ber om høringsinstansenes syn på om det er riktig og:

- gi anledning til utvidet førerett for traktor med konstruktiv hastighet 41-50 km/t
- begrense slik utvidet førerett til bare å gjelde de som tar tilleggsopplæring
- ikke utvide føreretten for motorredskap samtidig med utvidelsen av føreretten for traktor
- ikke utvide unntakene for førerkortplikten samtidig med utvidelsen av føreretten for traktor

Høgskolen i Nord-Trøndelag støtter Vegdirektoratets vurderinger og gir derfor sin tilslutning til punktene over. HiNT er av den oppfatning at de foreslåtte endringene ivaretar sikkerheten samtidig som de kommer landbruket i møte.

Høgskolen støtter også forslaget til læreplan for ovennevnte klasser. Planen har en god struktur og oppbygging med et innhold og omfang som synes relevant. Planen har et tekstmessig uttrykk og en utforming som er lik de øvrige læreplanene.

#### ***Vegdirektoratets kommentar:***

Høringsinstansen har til dels svært ulikt syn på forslaget om utvidet førerett for traktor.

Norges Bondelag, Traktor- og Landbruksmaskinimportørens Forening og bladet Bedre Gardsdrift gir i hovedsak full støtte til forslaget. Det samme gjør for eksempel Hedmark fylkeskommune og Høgskolen i Nord-Trøndelag.

Maskin- entreprenørenes forbund (MEF) derimot har betydelige innvendinger. De mener at eventuell utvidet førerett også må gjelde for motorredskap. Etter deres vurdering vil den foreslåtte ordningen kunne medføre mye mer godstransport på offentlig veg med traktor. Dette kan komme til å virke konkurransevridende i forhold til transport med lastebil, og ber Vegdirektoratet se nærmere på dette, noe de også har bedt om tidligere.

Flere instanser gir uttrykk av at foreslått opplæring er for lite omfattende, og i egen etat er Region øst tydelige på at de ikke støtter forslaget, bl.a. på grunn av at det, slik regionen ser det, kompliserer regelverket unødvendig uten at det vil gi noen vesentlig trafiksikkerhetsgevinst.

Vegdirektoratet finner at det er nødvendig å vurdere forslaget på nytt i lys av innspillene og hvordan utviklingen synes å være internasjonalt når det gjelder adgangen til å kjøre traktor som går over 40 km/t. Til dette er det nødvendig å bruke noe mer tid, og vi vil ikke innføre endringer i regelverket som gjelder førerett for traktor fra kommende årsskifte.

## **1.4 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften**

### **§ 2-1 tredje ledd ny bokstav d**

**Region sør** syntes at fritak for trafikalt grunnkurs for de som er under utredning for mulig dispensasjon fra helsekravene ser veldig fornuftig ut.

**ATL** støtter forslaget om at personer som har behov for utredning for å kartlegge mulighetene for å erverve førerrett, gjennomgår slik kartlegging før føreropplæringens trinn 1 starter. Det er en stor fordel at denne gruppen får et eget unntak. Mindre byråkrati og saksbehandling. ATL vil likevel understreke at det er eleven/foresatte sitt ansvar at utredning blir iverksatt. Informasjon om regler og rutiner for slike tilfeller må gjøres kjent for målgruppen i god tid før.

**Region nord** mener at utformingen av teksten virker noe ut over det som kan være hensikten. Med denne ordlyden kan personen drive øvelses kjøring fritt mens dispensasjon fra helsekravene blir vurdert. Regionen regner med at hensikten med nevnte forskriftendring er at vedkommende kan kjøre i forbindelse med utredningen som er en del av saksbehandlingen for å avgjøre en eventuell dispensasjon.

***Vegdirektoratets kommentar:***

Vi er enig i Region nord sin kommentar og endret ordlyden slik det fremgår tydeligere at det bare er ved kjøring i forbindelse med utredningen at vedkommende får dispensasjon fra trafikalt grunnkurs. Dersom det skulle oppstå tvil om kjøringen er i forbindelse med utredningen så forventer vi at dette lar seg dokumentere i ettertid.

**§ 4-3 andre ledd**

**Region sør** syntes at forslag om fjerning av tilleggsutstyr for motorsykler der lærer ikke følger med på kjøretøyet, er veldig fornuftig. Regionen stiller spørsmål om det i denne forbindelse fortsatt vil være krav til at motorsykkelen skal være godkjent som lærevogn, men uten tilleggsutstyr. Regionen tenker da på dette i forbindelse med tilsyn av opplæring, slik at det på en enkel måte blir lett å kontrollere at de bruker den riktige sykkelen i opplæringen. I så fall, er regionen forslag til ny siste setning i § 4-2: «Godkjenningen føres i lærevognens vognkort som godkjent med eller uten tilleggsutstyr».

**Region nord** mener at her er det noe uklart når det gjelder definisjonen lærevogn. Er det lærevogn når den ikke har tilleggsutstyr? Eller skal dette ledd fange opp at elev kan kjøre med egen sykkel hvor det ikke er krav til tilleggsutstyr. Krav til lærevogn som er beskrevet i § 4-2 kan ikke direkte overføres til privat MC som brukes og kalles for lærevogn. Regionen foreslår at teksten endres.

**ATL** mener det kan framstå som noe uklart om kjøretøyet brukt til trafikkopplæring i MC-klassene behøver å være godkjent for trafikkopplæring, eller om det kan brukes vanlig registrert motorsykkel, for eksempel elevens egen motorsykkel, under trafikkopplæringen. ATL ønsker en presisering av dette og lurer på om det vil være nødvendig med godkjenning og merknad i vognkortet for kjøretøy som benyttes i trafikkopplæring mot vederlag, selv om kjøretøyet ikke er utstyrt med tilleggsutstyr. Videre lurer de også på om det vil være mulig å benytte kjøretøy uten tilleggsutstyr under førerprøven.

***Vegdirektoratets kommentar:***

Vegdirektoratet sin intensjon er at motorsykkelen skal være godkjent som lærevogn selv uten tilleggsutstyr. Vi er enig i Region sør sitt forslag og vil tilføye den forslåtte setningen til § 4-2 slik at det fra nå av er et krav at det skal stå i vognkortet om lærevognen er godkjent med

tilleggsutstyr eller godkjent uten tilleggsutstyr. Åpningen for eleven til å benytte egen motorsykkel vil fortsatt være begrenset til de obligatoriske kursene der eleven kjører alene på motorsykkelen. Dette reguleres i § 4-8. Til førerprøven er det et krav at motorsykkelen oppfyller vilkårene i § 30-1 og der er det krav om at motorsykkelen må ha tilleggsutstyr.

## **§ 6-2 – spørsmål om å innføre krav om trafikklærerbevis**

**Region øst** har følgende argumenter for innføring av trafikklærerbevis:

- Ved kontroller ute har ikke politiet oppslagsmulighet i TSK. Regionen kjenner til eksempler på at politiet har kontaktet dem for å få opplysninger om trafikklærergodkjenning. Dette fungerer kun innenfor ordinær arbeidstid.
- Dersom en samtidig krever at beviset skal være synlig plassert i skolebilen, vil eleven selv kunne kontrollere om læreren er godkjent. Dette gjør det vanskeligere for pirater å fremstå som «ekte» lærere.
- Ved bevis vil det tydelig kunne fremgå dersom trafikklærer er i prøveperiode. Det er jo også et krav om at skolen skal opplyse om dette, jf. Yrkeskvalifikasjonsforskriften.
- Ved tilbakekalt godkjenning, vil man måtte kreve innlevering av beviset. Lærer har således ikke noe å sette synlig i bilen.
- Ved inndratt godkjenning ser regionen utfordringen med å få inn utstedt bevis. Det er av Region øst tidligere gitt innspill til Troff om å kreve fornying av trafikklærergodkjenninger hvert 5. år på linje med tungbilførerkort. I tillegg vil da også vandel kontrolleres. Innføres dette, vil i hvert fall beviset gå ut på dato.
- Det er så vidt regionen har oppfattet også vært drøftet om en skal innføre bevis for ledsager ved privat øvingskjøring. Innføres dette, vil det da bli krav om en form for bevis for lærer/ledsager uansett om øvingskjøringen skjer i regi av skole eller privat. Dette forenkler kontroll, alle må ha noe å vise for seg.
- Lærerne har en dokumentasjon på sin yrkeskvalifikasjon på linje med andre yrkesgrupper, for eksempel YSK-bevis, ADR-bevis osv.
- Region øst har hørt at «piratlærer» har vært med på førerprøve, noe det ikke er anledning til. Ved bevis vil sensor enkelt kunne kontrollere om vedkommende er trafikklærer.
- Argumenter for ikke å innføre dette, ser Region øst mer på som administrative utfordringer. Statens vegvesen må utstede bevis, og dersom det blir slik som foreslått, fornye disse hvert 5 år og ved eventuell utvidelse av kompetanseområde.

**Region vest** er positive til at det vurderes innført krav om trafikklærerbevis. Argumenter for et slikt bevis kan være:

- Det vil lette arbeidet for tilsyn- og kontrollmyndigheter.
- Det vil gi elever og foresatte en reel mulighet til å sjekke om trafikklæreren er godkjent.
- Det kan vurderes om trafikklæreren også må være tilknyttet en godkjent trafikkskole for å få trafikklærerbevis. Spørsmålet blir hva som er intensjonen med beviset. Hvis intensjonen er å dokumentere vedkommende sin faglige kompetanse er det tilstrekkelig at trafikklæreren er godkjent. Dersom intensjonen er at trafikklæreren skal kunne godtgjøre at aktiviteten som foregår er innenfor regelverket vil det være en styrke dersom trafikklæreren også må være tilknyttet en trafikkskole for å få utstedt bevis.
- Det bør være krav til at beviset er godt synlig i bilen, på lik linje med bevis som benyttes i taxi-næringen.

- Regionen mener beviset må gis begrenset varighet til fem år i likhet med førerkort for tunge klasser, og at utstedelse av nytt bevis fordrer ny politiattest og helseattest. På denne måten får vi en reel mulighet til å kontrollere at lærere med utilstrekkelig vandel og/eller helse ikke forblir i bransjen. Pr i dag ligger ansvaret for å melde fra om endringer i helse/vandel til trafikklæreren selv og dens faglige leder.
- Et bevis kan finansieres av trafikklæreren selv gjennom gebyr for utstedelse av bevis, slik som ved utstedelse av førerkort.
- Argumenter mot: det må pekes på at et slikt bevis vil skape en del mer administrasjon, og kan derfor fremstå som unødvendig.

**LO** mener forslaget om å innføre trafikklærerbevis vil være fornuftig. Dette vil kunne være et viktig virkemiddel for å unngå at useriøse aktører etablerer seg i markedet, samt at det vil i en ekstra trygghet for eleven ved kjøreskolene. LO mener at et slikt bevis bør ha gyldighet på fem år og at femårsperioden bør ses i sammenheng med YKB, samt krav til etterutdanning.

**Region sør** støtter forslaget i § 6-2 om å innføre trafikklærerbevis, og ønsker at det raskest mulig må gjeninnføres. Det fungerte veldig bra inntil 1. mars 2004, og dette kan være et ledd i å avsløre de omtalte L-skolene. Det viktigste med beviset er, i følge regionen, at det blir raskt gjeninnført, og at det inneholder navn og bilde, og eventuelt at det skal være synlig for den som tar opplæring.

**ATL** er positive til at Vegdirektoratet vurderer å innføre et trafikklærerbevis. Norge er i front på mange områder som er relatert til opplæring for førerkort. Derfor mener vi det er selvsagt at vi også innfører et slikt bevis som flere EU land allerede har innført.

ATL har også mottatt dette ønske fra våre medlemmer. ATL mener at det vil ha stor tyngde at myndighetene utsteder et slikt bevis og også innføre rutiner og regler for vedlikehold av beviset. Det er Statens vegvesen som godkjenner trafikklærere og da vil det være mest hensiktsmessig at de etablerer et register over godkjente trafikklærere. Med et offentlig register over godkjente trafikklærere vil også kunden (elevene og foreldre) til enhver tid kunne sjekke at den læreren de velger er godkjent. Trafikklærerbeviset vil være et virkemiddel for å forhindre de useriøse aktørene i trafikklærerbransjen som driver ulovlig virksomhet.

Kommentarer til de spørsmålene som høringen stiller:

ATL foreslår at beviset har en gyldighetstid på 10 år og at vandel og helse da sjekkes. Det vil forekomme at læreren av ulike grunner kan miste sin godkjenning i denne perioden, men det vil fanges opp og registreres i myndighetenes register over godkjente trafikklærere.

Beviset må til enhver tid være gyldig og det må få konsekvenser hvis så ikke er tilfelle. Uten å ta stilling til hvor stort gebyr det bør være er ATL enig i at det må få konsekvenser dersom beviset ikke kan forevises.

ATL mener at et slikt bevis bør inneholde kun nødvendig informasjon. Det viktigste er navn, bilde, fødselsnummer, trafikkskole og i hvilke førerkortklasser trafikklæreren er godkjent for å undervise i. Det bør utstedes kun ett bevis, selv om trafikklæreren underviser i flere førerkortklasser. Læreren kan være ansatt på flere skoler så det må finnes løsninger på hvordan dette skal framkomme på beviset.



ATL mener at det bør være i både Statens vegvesen, trafikkskolebransjen og samfunnets interesse at et slikt bevis utstedes og at det finnes et offentlig register over de som er godkjent. Utviklingen av et slikt system mener vi må dekkes over offentlige budsjetter. Den enkelte lærer må betale et gebyr for hver utstedelse.

ATL har store forventninger om å bli involvert i utviklingen av trafikklærerbeviset.

**Hedmark fylkeskommune** mener at en innføring av et trafikklærerbevis vil være å foretrekke. En form for bevis på at trafikklærer er godkjent vil være en trygghet, både for elevene men også i videre forstand for å sikre at alle som ferdes langs vegen i motorvogn møter andre trafikanter som har fått godkjent opplæring av godkjent trafikklærer. Hedmark fylkeskommune har ingen spesielle forslag til hva et slikt bevis skal inneholde, med unntak av å være et bevis på at gjeldende trafikklærer er godkjent trafikklærer.

**HiNT** støtter forslaget om å innføre et slikt bevis, og sier seg enig i at det bør være et enkelt bevis med begrenset informasjon. Etter høgskolens mening kan et slikt bevis inneholde informasjon som beskrevet i høringsnotatet (bilde, personnummer og godkjenningsskisser), men anser det unødvendig å føre opp utdanningsinstitusjon på beviset.

Alternativt kan en benytte en nasjonal kode på førerkortet som godkjenningsbevis, men HiNT ser at dette kan innebære visse problemer for eksempel i forbindelse med midlertidig inndragning av godkjenning.

#### ***Vegdirektoratets kommentar:***

Vegdirektoratet setter pris på innspillene vi har mottatt og vil ta med oss disse i en videre utredning av trafikklærerbevis.

#### **§ 6-5 andre ledd**

**Region nord** støtter forslaget.

**HiNT** støtter forslaget om at trafikklærere som skal undervise i sikkerhetskurs på veg ved utvidelse fra klasse A2 til A skal være erfarne trafikklærere.

**Region sør** syntes forslagene fra § 6-5 andre ledd, og til med § 12-6, er gode innspill

#### **§ 12-6 første ledd**

**Region øst** foreslår å ta inn «klargjøring av kjøretøyene» som en del i av første ledd, andre punktum slik: Resterende tid disponeres til forventninger og mål, planlegging av kjørerute, **klargjøring kjøretøyene**, oppsummering og refleksjon i klasserom. Meningen er å understreke forventninger om daglig kontroll før kjøring.

**NAF** mener det er en klar fordel, særlig under oppsummering og refleksjon, at det er flere elever som deler opplevelser og erfaringer. NAF foreslår at teksten endres til «så langt det er mulig, med medelever».

#### ***Vegdirektoratets kommentar:***

Vi mener at det ikke er riktig å spesifisere ytterligere hva kurset skal inneholde på den måten Region øst foreslår. Dels har det sammenheng med at dette ikke er gjort i liknende paragrafer

som gjelder kurs i andre klasser. Vi ser imidlertid at formuleringen *planlegging av kjørerute* kan virke begrensende med tanke på andre forhold som bør være en del av forberedelsene til kjøringen, slik som kontroll av kjøretøyene. Vi er selvsagt enig i det NAF uttrykker om at det er best å ha flere elever til stede ved en avsluttende refleksjon. Den foreslåtte formuleringen er imidlertid vag og lite ønskelig i en forskrift. Vi mener poenget kommer godt nok fram i den veiledningen læreren får i kommentarene til kurset i lærerplanen. Vi er derfor kommet til at tredje punktum skal lyde: «*Resterende tid disponeres til forventninger og mål, planlegging, refleksjon og oppsummering i klasserom*».

### **§ 27 -1 andre ledd**

**Region sør** oppfatter at intensjonen med endringsforslaget er at de som ikke har gjennomført kurs i sikring av last, (stempelordningen) må gjennomføre dette i forbindelse med utvidelse til B kode 96 for å fylle kravet om 7 timers opplæring.

Region sør synes imidlertid at dette ikke kommer tydelig nok fram i den foreslåtte teksten. Kravet om lastsikring i forbindelse med C1 og C, ble innført 1. januar 2005. De som tok førerkort etter denne datoen har vanskeligheter med å fremskaffe dokumentasjon som er inntil 8 år gammel. Dette fordi trafikkskolene kun har krav om 5 års oppbevaring, og i tillegg hadde vi mye trøbbel med TSK i den perioden som gjorde at mye ikke ble innrapportert elektronisk.

Dermed bør førerkortdatoen være tilstrekkelig for å dokumentere kurs i lastsikring, og vi får også frem at de som har C1 og C uten å ha gjennomført kurs i sikring av last, må ha kurs. Vi fremmer derfor følgende forslag til nytt andre ledd:

«Personer som tidligere har gjennomført kurs i sikring av last er fritatt fra kurset. Dette gjelder også de som første gang har avlagt praktisk prøve i klassene C1 eller C etter 1. januar 2005».

#### ***Vegdirektoratets kommentar:***

Region sør har oppfattet intensjonen med forslaget korrekt. Hensikten med forslaget er å sørge for at absolutt alle som erverver klasse B kode 96 skal ha gjennomført kurs i sikring av last. Dette var også intensjonen og ble fremhevet i høringen av trafikkopplæringsforskriften i 2012 hvor det fremgår at opplæringen skal være minst 7 timer, og at kurs i sikring og merking av last er en viktig del av disse 7 timene.

Imidlertid mener vi at Region Sør sitt forslag til ny ordlyd går lenger enn Vegdirektoratets forslag. Konsekvensene av Region sør sitt forslag er at de som er fritatt fra kurs i sikring og merking av last, som aldri har gjennomført dette, men som på grunn av § 27-1 andre ledd ikke behøver å gjennomføre dette kurset, mister denne rettigheten. Vegdirektoratets forslag går kun ut på regulering av kurs i sikring og merking av last i forhold til klasse B kode 96, som følge av direktivets krav. Forslaget vil bli vurdert for fremtidig arbeide, men kan ikke bli tatt til følge i denne omgang, ettersom endringen vil kreve en ny høring.

**Region nord** støtter endringene av § 9-12 fjerde ledd, § 10-6, 12-6 første ledd, 27-1 andre ledd, 29-10 første ledd, § 30-1 første ledd, 30-6 første ledd, 30-10 første ledd og 31-3 første ledd.

**Region sør** er fornøyd med endringene som foreslås i § 30-1 til 31-3 første ledd. Regionen er spesielt godt fornøyd med endringen i 31-3 første ledd siste setning, hvor regionens tidligere forslag om vekt på tilhengere nå ser ut til å bli innført.

## DEL II

### **Forskrift om endring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikopplæring og førerprøve m.m.**

Fastsatt av Vegdirektoratet 17.12.2013 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24, § 26 jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

**Henvisninger:** EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 24f (direktiv 2012/36/EU) og (direktiv 2013/47/EU)

#### I

##### **§ 2-1 tredje ledd ny bokstav d** skal lyde:

*d) personer som er under utredning for mulig dispensasjon fra helsekravene i førerkortforskriftens vedlegg 1. Unntaket er begrenset til nødvendig kjøring i forbindelse med utredningen.*

##### **§ 4-2 første ledd** skal lyde:

Ved øvingskjøring må det benyttes kjøretøy som er godkjent som lærevogn, med mindre annet fremgår av denne forskriften. Lærevognen skal tilhøre den aktuelle førerkortklassen. Lærevognen skal godkjennes av regionvegkontoret før bruk. Godkjenningen føres i lærevognens vognkort *som godkjent med eller uten tilleggsutstyr.*

##### **§ 4-3 andre ledd** skal lyde:

Lærevogner i klassene A1, A2 og A skal ha følgende tilleggsutstyr *når læreren følger med på kjøretøyet:*

- 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.

##### **§ 4-8 første ledd** skal lyde.

Kjøretøy som er spesialinnrettet for funksjonshemmede er unntatt fra kravene i § 4-2 til og med § 4-7. Slikt kjøretøy kan benyttes som lærevogn hvis det er utstyrt slik regionvegkontoret finner det nødvendig for at øvingskjøringen skal være sikker. Kjøretøy benyttet til øvingskjøring etter denne bestemmelsen kan også benyttes som kjøretøy til førerprøven, jf. § 29-8 *fjerde* ledd.

##### **§ 6-4 andre ledd** skal lyde:

For å kunne undervise på trafikalt grunnkurs kreves godkjenning som trafikklærer, eller at læreren har pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk, spesialutdanning godkjent av Vegdirektoratet og førerrett i klasse B. *Samme krav gjelder når trafikalt grunnkurs gjennomføres som en integrert del av valgfag trafikk.*

##### **§ 6-5 andre ledd** skal lyde:

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.*

**§ 6-7 første ledd** skal lyde:

Undervisningspersonell i klasse S skal være godkjent trafikklærer eller ha pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene i det offentlige skoleverk. I tillegg må de ha spesialutdanning fra *Universitetet i Tromsø - Norges arktiske universitet*, eller tilsvarende utdanning som er godkjent av Vegdirektoratet. Lærere som før 1. juli 2006 har undervist i klasse S i minst to år, trenger ikke bestå spesialutdanningens eksamen.

**§ 8-1 andre ledd** skal lyde:

Personen må ha fylt 15 år før grunnkurset kan *påbegynnes*.

*Ny § 8-5 skal lyde:*

*Trafikalt grunnkurs i offentlig skoleverk*

*Trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverket kan gjennomføres etter vilkårene i § 8-1 til § 8-4. Kurset kan også gjennomføres av elever på tiende klassetrinn selv om eleven ikke har fylt 15 år.*

*Trafikalt grunnkurs kan også gjennomføres som en integrert del av valgfag trafikk forutsatt at:*

- a) eleven går i niende eller høyere klassetrinn,*
- b) eleven har vært til stede i minst 80 prosent av valgfagets 57 timer herunder hele førstehjelpsopplæringen,*
- c) undervisningen ikke gjennomføres med flere enn 18 elever.*

*Kjøring i mørket inngår ikke som en del av valgfag trafikk og må gjennomføres som beskrevet i § 8-1.*

**§ 9-7 første ledd** skal lyde:

Kurset er på 4 undervisningstimer, hvorav minst 3 timer skal gjennomføres som sammenhengende praktisk øving på avsperrt område. Eleven kan kjøre på *egen* motorsykkel i dette kurset. Kurset kan gjennomføres med inntil 3 elever per lærer.

**§ 9-9 tredje ledd** skal lyde:

Eleven skal deretter ha 4 timer sammenhengende praktisk kjøring. Kjørerutene skal konstrueres slik at eleven får erfaring med vekslende vegtyper, vegstandarder og miljø. Eleven kan kjøre på *egen* motorsykkel i dette kurset. I slike tilfeller skal læreren selv kjøre motorsykkel.

**§ 9-12 fjerde ledd** skal lyde:

Elever fylt tjuefire år med mindre enn to års førerett i klasse A2, kan erverve førerett i klasse A ved å gjennomføre minst 7 timers obligatorisk kurs og praktisk prøve. *Dette kurset kan også gjennomføres av kandidater fylt tjuetre år med mindre enn ett års førerett i klasse A2.*

**§ 10-6** skal lyde:

*Unntak for elever som har gjennomført opplæring i klasse A, A2 eller A1*

Elev som har gjennomført all obligatorisk opplæring i klasse A, A2 eller A1, men som ikke har ervervet førerett, kan avlegge førerprøven i klasse AM 146 etter å ha gjennomført obligatorisk opplæring på trinn 4 for AM 146, jf. § 10-5.

**§ 12-6 første ledd** skal lyde:

Kurset er på 3 undervisningstimer. Hver elev skal ha minst 2 timer praktisk øving. Resterende tid disponeres til forventninger og mål, *planlegging, oppsummering og refleksjon i*

klasserom. Praktisk øving kan gjennomføres med inntil 2 elever i bilen. Øvrig undervisning kan gjennomføres med inntil 16 elever.

**§ 27-1 andre ledd** skal lyde:

Personer som tidligere har gjennomført kurs i sikring av last *er fritatt fra kurset*. Personer som har, eller har hatt, førerrett i klassene C1 eller C som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset, *med mindre kurset inngår som en del av utvidelsen fra klasse B til B kode 96*.

**§ 29-10 første ledd** skal lyde:

Den som søker om fornyelse av en førerrett i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE mer enn ett år etter at retten er utløpt, skal bestå en praktisk prøve. Ved fornyelse av førerrett for flere klasser, avlegges prøve i den mest omfattende klassen. Som mest omfattende klasse regnes det samme som i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. § 6-1 andre ledd.

**§ 30-1 første ledd til fjerde ledd** skal lyde:

Førerprøven for motorsykel består av en teoretisk og en praktisk prøve. *Den teoretiske prøven for motorsykel er lik, bestått teoretisk prøve gjelder for klassene A1, A2 og A*. 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<sup>3</sup>, en effekt på høyst 11 kW, et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,1 kW/kg og konstruktiv hastighet på minst 90 km/t. *Motorsykel med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,08 kW/kg*.

Den praktiske prøven til klasse A2 avlegges på motorsykel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha slagvolum på minst 395 cm<sup>3</sup>, en effekt på minst 20 kW og høyst 35 kW, et forhold mellom effekt og egenvekt på høyst 0,2 kW/kg og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. *Motorsykel med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,15 kW/kg*.

Den praktiske prøven til klasse A avlegges på motorsykel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha et slagvolum på minst 595 cm<sup>3</sup>, en egenvekt på mer enn 180 kg, en effekt på minst 50 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. *Motorsykel med elektrisk motor skal ha et forhold mellom effekt og egenvekt på minst 0,25 kW/kg*.

**§ 30-6 første og andre ledd** skal lyde:

Kandidater som skal avlegge førerprøve for klasse C må ha bestått førerprøven for klasse B. Førerprøven for klasse C består av en teoretisk og en praktisk prøve. *Bestått teoretisk prøve klasse C gjelder også for klasse C1*.

Den praktiske prøven skal avlegges med lastebil med konstruktiv hastighet på minst 80 km/t som har tillatt totalvekt på minst 19000 kg, lengde på minst 8 meter, bredde på minst 2,4 meter og en akselavstand på minst 4 meter. Kjøretøyet skal ha ABS-bremser, *girkasse som gir anledning til å velge gir manuelt*, ha påbygg som minst er like høyt og bredt som førerhuset eller mindre forutsatt at det ikke er mulig å få utsyn bakover fra førerplassen uten å måtte bruke sidespeilene, og fartsskriver som fastsatt i forskrift 2. juli 2007 nr. 877 om kjøre- og hviletid i EØS § 1.

**§ 30-10 første ledd** skal lyde:

Kandidater som skal avlegge førerprøve for klasse D må ha bestått førerprøven for klasse B. Førerprøven for klasse D består av en teoretisk og en praktisk prøve. *Bestått teoretisk prøve klasse D gjelder også for klasse D1.*

**§ 31-3 første, tredje, og fjerde ledd** oppheves.

Gjeldene andre, femte, sjette og syvende ledd blir henholdsvis første til fjerde ledd.

**§ 31-3 første ledd** skal lyde:

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. 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 1200 kg. *Tilhenger som har tillatt totalvekt på 1200 kg eller mindre, må ha aktuell totalvekt på minst 800 kg.*

**§ 31-3 femte ledd** skal lyde:

*Den praktiske prøven til klasse A avlegges på motorsykkel uten sidevogn. Motorsykkelen skal ha et slagvolum på minst 595 cm<sup>3</sup>, en effekt på minst 40 kW og en konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Denne overgangsregelen gjelder fram til 31. desember 2018.*

## II

Forskriften trer i kraft 1. januar 2014.