



Statens vegvesen

Vedlegg - Høringsoppsummering

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og endringsforskrift til forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

19.03.2015

Høringsoppsummering av endringsforskrift til forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og endringsforskrift til forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort 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 om endring av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 og førerkort m.m., 30. oktober 2014 med høringsfrist 1. januar 2015.

Høringen ble sendt til 180 instanser for uttalelse. Vi mottok 25 hørings svar.

Av disse hadde følgende 7 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget:

Kystverket

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet

Arbeidstilsynet

Politidirektoratet

Statens vegvesen Region nord

Landorganisasjonen i Norge (LO)

Utenriksdepartementet

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

Øyvind Eriksen

STAFO Statens vegvesen

Norges Lastebileier-Forbund (NLF)

Trafikkforum (TF)

Norsk Motorcykel Union (NMCU)

Motorsykelimportørenes Forening (MCF)

Statens vegvesen Region sør

Statens vegvesen Region vest

Forsvarets logistikkorganisasjon

Norges automobilforbund (NAF)

Pål Ramstad (Hønsen Trafikkskole)

Helsedirektoratet

Statens vegvesen Region midt

Kongelig Norsk Automobilklub (KNA)

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL)

Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT)

Justis- og beredskapsdepartementet

Statens vegvesen Region øst

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 innvendinger eller høringsinnspill til. Vi viser til høringsnotatene for redegjørelse av det enkelte tema.

I del II er fastsatt endringsforskrift av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og fastsatt endringsforskrift av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m. m.

Del I

1.1 Generelle kommentarer

Region vest er udelt positive til endringen, og har ikke noen kommentarer utover dette.

Forsvarets Logistikk Organisasjon, Landkapasiteter har ingen innvendinger mot de foreslåtte forskriftsendringer.

HiNT avdeling for trafikkklærerutdanning er positive til de endringer som fremkommer i utsendte høringsforslag. Dette gjelder både den foreslåtte endringen om delt MC-prøve, samt de øvrige mindre endringene i trafikkopplæringsforskriften vedrørende norskkunnskaper for førstehjelpsinstruktører, endringene knyttet til traktor og bestemmelsen om helse- og vandelskrav for AM146 og S.

Region øst sine innspill kommer som merknad under den enkelte paragraf som det gis innspill til, og det presiserer samtidig at regionen er enig i forslagene til endring på de paragrafer det ikke er gitt innspill til.

1.2 Forslag om innføring av delt prøve i klasse A1, A2 og A- (delt MC-prøve)

Forsvarets Logistikk Organisasjon, Landkapasiteter har i dag avtale med sivile instanser om opplæring i de nevnte klasser, og har dermed ingen innvendinger mot de foreslåtte endringene. Det vil medføre noen økte kostnader for kursdeltakerne som Forsvaret må dekke, men det er i lite omfang at personell innehar førerkort i disse klassene. Forsvaret ser dermed ikke dette som et problem.

Øyvind Eriksen støtter ikke forslaget. Han mener forslaget innebærer at man tar et skritt tilbake, med tanke på Gadget-forskningen som ligger til grunn for læreplanene og de kognitive og konstruktivistiske tankene i dagens pedagogikk. Han er enig i at gode tekniske ferdigheter er viktig, og at det både frigjør kapasitet til trafikal trening og refleksjon hos eleven, men han er ikke tilhenger av at dagens kjøregård skal bli arena for dette viktige og grunnleggende arbeidet i trinn 2.

Ut i fra en helhetstanke rundt alle førerkortklasser synes han det er noe underlig at det gjøres slike tiltak i denne klassen (A). Etter hans mening er det nettopp i denne klassen intensjonene i læreplanene og refleksjonsarbeidet fungerer best. Han viser også til andre evalueringer. Da mener han det blir underlig å sette inn "en telefonkiosk" og måle elevens ferdigheter og spør om ikke det å ferdes i trafikken er en sosial ferdighet.

Han anser det som trafikkklærerens oppgave å legge til rette for en best mulig kvalitet og utvikling på den såkalte kjøreprosessen. Eleven skal lære å håndtere kjøretøyet teknisk og i en slik fart at prosessen fungerer optimalt. Av denne grunn ser han rekkefølgen på prosessen som viktig, da vi mennesker ikke er bygget til å ferdes i disse hastighetene og med de utfordringene trafikken gir.

Han mener læringen hemmes ved, satt på spissen, ensidig terping i kjøregård. I følge Vygotsky går utviklingsprosessen noe seinere enn læringsprosessen. Det samsvarer med hans

syn på at en del av kjøregårdsøvelsene (=læreprosess) ikke vil utvikles på dette stadiet i trinn 2; rett og slett på grunn av at denne kjøretøytilvenningen og balansetreningen ikke rekker å "feste" seg i individet.

Trafikkforum mener at det fremlagte forslaget kan ha positive effekter på den summative vurderingen, siden kandidaten i større grad får frigjort ressursene til å konsentrere seg om tekniske henholdsvis taktile oppgaveløsninger i de ulike delene av praktisk førerprøve. De ser videre en mulig positiv effekt at den strukturelle endringen kan ha betydning for avvikling av den trafikale delen av den praktiske førerprøven i tilknytning til merkantile tjenester.

Trafikkforum har større problemer med å se at deling av den summative evalueringen skal ha positiv effekt for progresjonen i opplæringen, herunder også den formative evalueringen i opplæringen, siden denne uansett er bestemt av innholdet i læreplanen og sunne pedagogiske prinsipper som ligger til grunn for undervisningsplanen ved den enkelte trafikkskole.

De er enige i at gode tekniske ferdigheter frigjør kapasitet hos eleven ved innlæring av de trafikale ferdighetene og fører til økt bevisstgjøring av behovet for tilstrekkelig ferdighetsnivå for å kunne gjennomføre strategisk gode valg som fører.

Trafikkforum er av den oppfatning at en progresjon i opplæringen hvor tekniske kjøreferdigheter er tilstrekkelig innlært før opplæring i trafikk og gjennomføring av de obligatoriske sikkerhetskursene er ivarettatt gjennom trafikkopplæringsforskriften § 9-3 første og andre ledd, læreplan klasse A1, A2 og A samt lokale undervisningsplaner, så fremt disse harmonerer med forskriften og læreplanen.

Veiledningstime trinn 2 kan i prinsippet ha større preg av ferdighetsprøve eller passeringstest, men dette bør uansett gjøres som en formativ underveisvurdering. Dette vil etter Trafikkforums syn ivaretas best som ledd i opplæringen på den enkelte trafikkskole.

Iht GDE-matrisen er det et mål at eleven på grunnleggende nivå er i stand til å vurdere egne sterke og svake sider når det gjelder teknisk kjøreferdighet. Måloppnåelse på dette nivået, er i følge Trafikkforum, ikke realistisk på grunnlag av summativ evaluering. Måloppnåelse på selvinnsikt og selvverderingsnivå er avhengig av at veiledning og dialog gjennomsyrrer opplæringen, og er integrert i den formative evalueringen. Trafikkforum mener at ved innføring av delt prøve vil fokus bli flyttet fra veiledning og dialog i læresituasjonen til en summativ prøvesituasjon hvor man måler et sluttprodukt.

Trafikkforum mener således at innføring av delt prøve er mangelfullt begrunnet pedagogisk. Innføring av delt prøve vil i hovedsak være en strukturell endring begrunnet delvis i utenforliggende instrumentelle forhold og delvis i forhold som er knyttet til kontroll og oppfølging av tilsynsobjekter snarere enn kvalitetssikring av opplæringsprogresjonen og den summative evalueringen av kandidaten.

NMCU begrenser seg til å svare på den delen av høringen som angår motorsykkel.

NMCU er helt enig i at de tekniske ferdighetene er av stor betydning for sikker kjøring i trafikk. De kan imidlertid ikke helt se at delt praktisk prøve automatisk fører til at kandidaten får høyere kjøreteknisk kompetanse i den trafikale delen av prøven.

Om kandidaten gjennomfører prøven i kjøregården på en tilfredsstillende måte - dvs. består prøven - er det, ifølge NMCU, liten grunn til å frykte at dårlige kjøretekniske ferdigheter i den trafikale delen skal ta så mye oppmerksomhet at kandidaten gjør dårlige strategiske valg.

Om kandidaten har så dårlig kjøreteknisk kompetanse at han ikke består prøven i kjøregården hevder NMCU at det kanskje kan antas at trafikkskolen har gjort en for dårlig jobb, eller meldt kandidaten opp til førerprøve for tidlig. Denne situasjonen mener MNCU at delt praktisk førerprøve vil ikke endre på.

Det finnes også situasjoner der kandidaten ligger på grensen for bestått i kjøregården. NMCU vet at dette i flere tilfeller kan skyldes en for defensiv holdning hos kandidaten. NMCU har grunn til å tro at dette særlig kan gjelde kvinnelige kandidater. Det betyr ikke at kvinnelige MC-førere har høyere risiko i trafikken enn mannlige. Tvert imot kan det være slik at den samme defensive holdningen som skaper problemer i kjøregården kan føre til sikrere kjøring ute i trafikken. NMCU mener at samlet praktisk prøve vil gjøre at sensor kan fange opp dette og gjøre en helhetsvurdering, men delt praktisk prøve med to ulike sensorer vil ikke kunne fange opp dette forholdet.

I følge NMCU vil ett argument for delt praktisk prøve kanskje kunne være helse, miljø og sikkerhet for MC-sensorene, men i og med at utviklingen ser ut til å gå i retning av at sensorene kjører bak på egen motorsykkel på den trafikale prøven har ikke dette argumentet lenger noen gyldighet. Snarere tvert imot kan det jo med delt prøve være slik at en sensor overtar en kandidat fra en annen sensor uten å ha sikker kunnskap om kandidatens kjøretekniske nivå.

Høringen tar også opp at det er krevende og kostbart for Statens vegvesen å opprettholde gode kjøregårder i tilknytning til trafikkstasjonene, og at delt førerprøve antagelig kan avhjelpe denne utfordringen.

NMCU har siden organisasjonen ble startet på begynnelsen av 70-tallet tatt som en selvfølge at førerprøvemyndigheten holder seg med førerprøveområder som tilfredsstillende gjeldende krav og behov. På samme måte som at de forutsetter at trafikkskoler som tilbyr opplæring mot betaling holder seg med opplæringsområder som gjør det mulig å gi adekvat kjøreteknisk opplæring.

NMCU vet imidlertid at Statens vegvesen sitt behov for førerprøveområder langt på vei overensstemmer med trafikkskolenes behov for opplæringsområder, så det kunne kanskje være en idé at Statens vegvesen på fylkesnivå satte seg ned sammen med opplæringsbransjen på fylkesnivå for å se om det kunne tas ut synergier ved å «spleise» på områder for førerprøve/opplæring.

MC-opplæringen i Norge, er i følge MNCU, blant verdens kanskje aller beste. Men kvalitet koster og den norske MC-opplæringen er også blant de dyreste i Europa. NMCU vil derfor advare mot innføring av ordninger som ytterligere vil øke kostnadene ved å ta førerkort på motorsykkel. Om befolkningen opplever kostnadene som urimelig høye er det grunn til å tro at noen vil velge å kjøre motorsykkel uten førerkort, hvilket både er ulovlig og farlig.

NMCU er enige med Statens vegvesen i at delt praktisk prøve, sett i sammenheng med lengre reisevei til felles kjøregård i et geografisk område, vil føre til en kostnadsøkning for et flertall av kandidatene. Så lenge NMCU ikke har tro på at delt praktisk prøve vil gi vesentlige trafiksikkerhetsgevinster mener de det samlede resultatet av forslagene i høringen ikke gir merverdi.

NMCU støtter derfor ikke forslaget om å innføre delt praktisk prøve på motorsykkel.

MCF setter pris på den vekten forslaget intensjoner synes å legge i økt sikkerhet, men mener at delt praktisk prøve ikke er egnet til å nå målet. De vil på det sterkeste også advare mot å

falle for fristelsen å la kostnader bidra i utformingen av et nytt praktisk prøvekonsept til erstatning for et eksisterende hvor det ikke er påvist svakheter som kan oppveie de ulemper det nye fører med seg.

Som et utgangspunkt for MCF sitt innspill påpekes det at man med forslag om delt prøve forlater et viktig prinsipp hvor helhetsinntrykket fra den praktiske prøven skal tillegges vekt. MCF mener at det å danne seg til helhetsbilde av de praktiske kjøreferdigheter vil i seg selv være vanskelig med forskjellig tidspunkt for de to delene, enda vanskeligere vil det være dersom prøven tas på forskjellige steder med forskjellige sensorer. Det siste kan, i følge MCF, til en viss grad bøtes på ved å flytte sensorene rundt i landet, men heller ikke det er en optimal løsning.

MCF oppfatter det slik at tilgang til områder for praktisk prøve i noen distrikter synes å være oppfattet som et problem. MCF mener at dette i stor grad skyldes manglende tiltak for å samkjøre områder med for eksempel kjøreskolene der det er mulig. De mener prinsipielt at Staten ikke uten videre for å spare penger kan løpe fra sitt ansvar for å skaffe fasiliteter til egne aktiviteter, der behovet og bruken er, og på den måten rasere det gode tilbudet som i dag gis til ungdom i distriktene.

MCF syntes det er positivt at elever kan gjøre seg ferdig med teori og deler av den praktiske testen før alderskravet er oppfylt, men kan ikke se at dette bidrar til å bære forslaget. MCF syntes også det er vanskelig å se en god begrunnelse for en så kort holdbarhet for sikkerhetstesten som ett kalenderår. Dette innebærer at en test avlagt i slutten av sesongen må tas på nytt dersom man av ulike grunner må kjøre opp til den trafikale delen av prøven i begynnelsen av kommende sesong. MCF mener at endelige prøvekonsept i alle fall bør ha samme holdbarhet som den forutgående teoripróven. MCF syntes at holdbarheten på et kalenderår virker vilkårlig og mener at det vil bli oppfattet som urimelig.

MCF sin hovedinnvending, på bakgrunn av det som er skrevet ovenfor, er at forslaget ikke fører til noen kvalitetsheving av den praktiske prøven. MCF støtter derfor ikke forslaget.

Region sør støtter de foreslåtte endringene med innspill som gjengis nedenfor.

NAF støtter ikke forslaget om en delt førerprøve. NAF viser til at de fleste som tar denne førerprøven er i jobb eller skole og at i vårt langstrakte land er det mange som har en rimelig lang reisevei til nærmeste trafikkstasjon. For mange er førerprøven en stressituasjon som krever at en stiller opplagt og konsentrert. Det er derfor ikke uvanlig at førerprøvekandidater tar seg en del fri i forbindelse med en førerprøve. Forslaget vil derfor medføre at man må ta seg fri fra jobb eller utdanning i dobbelt omfang.

NAF viser også til at for å gjennomføre førerprøven vil en måtte kjøre dobbelt med oppvarmingstimer, og dekke leie motorsykel inklusive trafikkskolens eventuelle reisevei begge gangene. Dette vil medføre betydelige merkostnader for hver enkelt førerprøvekandidat.

Høringen konkluderer med at merkostnadene vil kunne dekkes inn av noe færre førerprøver som underkjennes. Med en beståttprosent på rundt 90 % for klassene A2 og A viser NAF til at dette vel betyr at ca. 90 % vil klart få økt sine kostnader. For klasse A1 er beståttprosenten på ca. 80 %.

NAF mener at det er en kjensgjerning at førerprøven i varierende grad har vært styrende for føreropplæringen og finner det derfor betryggende at «Evaluering av implementeringen av føreropplæringen klasse A» viste at trafikklærerne i klasse A «... har et bevisst forhold til hva

de skal undervise i, og at de er i stand til å begrunne sin praksis. Opplæringen har en god sammenheng mellom de pedagogiske intensjoner i den generelle delen av læreplanen og de klassespesifikke delene. Lærerne opptrer som veiledere i tilretteleggingen av elevenes læring ... Slik vi vurderer det gjennomføres opplæringen i klasse A etter de pedagogiske intensjoner i læreplanen.»

NAF kan dermed ikke helt se at det er i denne klassen det er behov for å gjøre endringer med den hensikt å forsterke opplæringen. Det er tvert imot NAFs bekymring at trinn 2 i føreropplæringen i større grad vil fokusere på førerprøveøvelsene, enn å sikre at eleven har det grunnlaget som er nødvendig for å ha godt utbytte av opplæringen i trinn 3. I tillegg er NAF redd for at elevene i større grad vil presse på for å gjennomføre trinn 3.8 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk, da treningen her er nyttig for å bestå kjøregårdsøvelsene på førerprøven. Det kommer også frem i det vedlagte pilotprosjektet at lærerne opplever det vanskeligere å motivere for ytterligere kjøreteknisk trening når eleven har bestått kjøregården.

Det er også til NAF sin bekymring at pilotprosjektet viser at på den trafikale delen av førerprøven hadde 60 % av kandidatene uendret til lavere nivå enn tidligere.

NAF anser det også viktig at en praktisk eksamen i størst mulig grad gjennomføres som en helhet (Jfr. også trafikkopplæringsforskriften § 29-6) og med en helhetsvurdering.

Region midt har følgende spørsmål til del 1: ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll: Hva er praksis til en enkel kontroll av kjøretøy her? Regionen ser det som en selvfølge at det er kandidaten som har ansvar for å sjekke ut at kjøretøyet skal være i forskriftsmessig og forsvarlig stand også før ferdighetsprøve gjennomføres.

Region midt syntes det er positivt at ferdighetsprøven kan avvikles før oppnådd minstealder, dog tidligst 6 måneder før alderskravet. De syntes også det er positivt at bestått ferdighetsprøve gjelder kun ut kalenderåret dersom trafikal prøve ikke er avlagt samme år.

Regionen støtter også delingen av gebyret (300,- for ferdighetsprøven/670 for trafikal prøve). Og finner det positivt at obligatorisk opplæring trinn 1 og 2 må være innmeldt før avleggelse av ferdighetsprøven.

KNA er enig i forslaget til deling av den praktiske prøven for MC- klassene. Det legges vekt på anbefalinger og vurderinger som framkommer i «Politiprojektet delt praktisk prøve klasse A1/A2/A».

ATL støtter ikke forslaget om at den praktiske prøven deles slik at tekniske kjøreferdigheter og sikkerhetskontrollen blir en test og at den trafikale delen avlegges senere. Riktignok har prøveprosjektet blitt evaluert, men ATL mener at utvalget er lite og at undersøkelsen derfor ikke tilstrekkelig dokumenterer at denne modellen vil føre til bedre kompetanse.

ATL mener det er mer å tjene på å styrke den gode opplæringen man allerede har, enn å bryte den opp i biter. De undrer seg over at høringsnotatet ikke tar opp om, eller hvordan, den foreslåtte endringen påvirker nullvisjonen. Det forventes en trafiksikkerhetseffekt som følge av høyere ferdighetsnivå, men ATL kan ikke se at det er noe i forslaget som tyder på at delt prøve vil føre til at nivået høynes.

ATL syntes det kan se ut som om det legges stor vekt på de økonomiske konsekvensene ved å vedlikeholde kjøregårdene. Et av forslagene er at Statens vegvesen og Trafikkskolebransjen kan bygge opp felles «arenaer» til erstatning for kjøregårdene. De tror at kostnadene ved etablering og drift av slike områder vil bli vesentlige høyere for Statens vegvesen, for

bransjen og for elevene. ATL mener høringen er mangelfull på dette området fordi økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget ikke er tatt med. I tillegg til økonomien mener ATL at det også vil bli en utfordring å etablere systemer som sikrer at det kun er de som har eierandeler i «øvings/prøve områdene» som får benyttet disse og at det derfor også er behov for et logistikksystem for effektiv bruk.

ATL støtter ikke forslaget om delt praktiske prøve. Statens vegvesen har ansvar for førerprøven for alle klasser, og også ansvar for at det etableres godkjente prøvesteder. Situasjonen i dag er at trafikkskolene har anledning til å benytte seg av kjøregård på trafikkstasjonene til kjøregårdsovelsene. ATL registrerer at Statens vegvesen åpner for å etablere kjøregårder uavhengig av trafikkstasjoner og at dette kan skje i samarbeid med trafikkskoler. I teorien et godt forslag, men i realiteten vil slike prosjekt, i følge ATL, påføre trafikkskolene vesentlige kostnader, noe som vil føre til at det blir dyrere å ta førerkort på MC, færre kandidater og færre kurstilbydere.

En todeling av den praktiske prøven vil, ifølge ATL, føre til vesentlig mer reising for trafikkskolene. Deres medlemmer har påpekt at det vil være utfordrende med avstanden til trafikkstasjonen. Som et eksempel kan det nevnes at Tønsberg er ca en time fra Larvik og at det derfor er lite miljøvennlig å møte til førerprøven to ganger. Her finnes det flere eksempler hvor reiseveien er vesentlig lengre.

ATL registrerer at en tungtveiende grunn for innføringen av delt praktisk prøve på MC er at det for Statens vegvesen er krevende og kostbart å opprettholde kjøregårder i tilknytning til trafikkstasjonene. ATL er bekymret for at de nye reglene vil føre til at flere områder for gjennomføring av MC prøver vil bli nedlagt. For brukerne (elever og trafikklærere) innebærer det færre øvingsområder og førerprøvesteder.

I følge ATL vil dette føre til at det bli mere tid som går med for trafikkskolene til frakt av sykkel til prøve, og dermed øker kostnadene og inntjeningen reduseres. Konsekvensen er slik ATL ser det at det blir dyrere å ta førerkort på MC og at flere derfor kjører ulovlig og dermed medvirker til økning i antall ulykker på MC.

ATL frykter at det for or A1 elever kan det føre til at de må ta fri tre hele dager på skolen for å kunne gjennomføre teoriprøve og 2 praktiske prøver.

Dersom delt prøve innføres mener ATL at sikkerhetskontrollen er like viktig på begge deler av den praktiske prøven. I opplæringen legges det vekt på at dette er en «operasjon» føreren må igjennom *hver gang* sykkelen tas i bruk. Det er en del av opplæringen at eleven foretar en sikkerhetskontroll før hver kjøretime, og det bør være helt naturlig på begge deler av praktisk prøve.

Region øst er på generelt grunnlag positiv til å innføre av delt praktisk prøve på MC. Dette vil, i følge regionen, utvilsomt være med på å støtte og motivere for å øke kvaliteten på teknisk håndtering av motorsykkelen. Når vi vet at MC ulykkene ofte skyldes manglende ferdigheter på dette området, er det viktig å styrke fokuset her. At Statens vegvesen står noe friere med tanke på områder for gjennomføring av prøven må, ifølge regionen, være positivt både for trafikkskoler, publikum og sensorer.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er to sentrale elementer vegvesenet må ta hensyn til når vi utvikler og gjør endringer i førerprøven. Det ene er at vi må følge EU s til enhver tid gjeldene førerkortdirektiv, og det andre er at førerprøven som måleinstrument har sine klare begrensninger.

EUs direktiv: Tredje førerkortdirektiv gir en relativt detaljert beskrivelse av hva som skal være av innhold på både teoretiske og praktiske prøver. For motorsykkel, er det beskrevet krav til oppgaver som skal være en del av ferdighetsprøven. F.eks. *Minst to manøvrer som skal utføres ved lav hastighet, herunder en slalåm manøver. Disse manøvrer sikter på å prøve bruk av kobling og brems, balanse, orienteringsevne, plassering på motorsykkelen og føttenes plassering på fothvilerne.*

Vi har i den norske førerprøven gjort vårt beste for å lage oppgaver som dekker direktivets krav og som harmonerer med de valgene som er gjort i våre læreplaner.

Førerprøvens begrensninger: I håndbok V858 «Ny føreropplæring 2005. Faglig grunnlag for forskrifts- og læreplanrevisjon» og i kapittel 1 generell del-«utvikling av trafikal kompetanse» står det beskrevet de begrensninger vi mener den praktiske prøven har. Sentrale elementer i den trafikale kompetansen er holdninger og motivasjon som bidrar til at kandidaten mestrer trafikkmiljøet på en sikker måte. Å kunne vurdere disse elementene på en praktisk prøve, har vi erkjent at vil være en svært vanskelig og tidkrevende oppgave. Å vurdere rett holdning og tilstrekkelig motivasjon har vist seg å være en oppgave som ikke lar seg måle i en førerprøve. Dette ligger til grunn for at vi i norsk føreropplæring har valgt et relativt stort omfang av obligatoriske timer som kandidaten skal delta på. Målene i obligatorisk opplæring er ikke presise målbare produkter, men ivaretar at alle kandidater blir del av en prosess som kan bidra til at de etablerer rett holdning og tilstrekkelig motivasjon for trafiksikker adferd.

Ferdighetsprøvens rolle i MC opplæringen: Ferdighetsprøvens innhold er valgt for å vurdere om de minimumskrav til ferdighet som kreves for å kunne gjøre trafiksikre valg på motorsykkel, er oppnådd. Gjennom prinsippene for norsk føreropplæring, med en obligatorisk og en ikke obligatorisk opplæring, er det forventet at kandidatene gjennom det obligatoriske kurset: «kurs i presis kjøreteknikk» vil etablere et høyere nivå på ferdigheter, enn det vår ferdighetsprøve krever. Ferdighetsprøvens rolle i dagens modell er kun å sikre et minimums ferdighetsnivå og å sikre at vi dekker EU's krav for lisensiering av førere på motorsykkel.

I hørings svarene har høringsinstansene lagt vekt på at ferdighetsprøven vil bli et forstyrrende element i opplæringen. Det er vist til konstruktivistiske læringsteorier og kognitiv psykologi. Sentralt i hørings svarene har vært at trafikklæreren gjør underveisvurderinger som er av betydning for læringsutbyttet, og at ferdighetsprøven med sin plassering vil forstyrre denne prosessen. Det er også vist til at fokuset i opplæringen vil endres til ferdighetsprøven og derigjennom påvirke en god progresjon frem til trafikal kompetanse.

Det kan synes som om vårt høringsnotat har bidratt til en oppfattelse av at ferdighetsprøven **må** være avlagt og bestått **før** videre opplæring kan gjennomføres.

I høringsnotatet står det at en delt prøve skal: «**bidra** til å støtte en progresjon i opplæringen hvor tekniske kjøreferdigheter er tilstrekkelig innlært før opplæring i trafikk og gjennomføring av de obligatoriske sikkerhetskursene.»

Vår intensjon, og forskriftens utforming, er at ferdighetsprøven kan gjennomføres i opplæringsforløpet, der den for den enkelte kandidat gir best utbytte. Dette for å bidra til å støtte den ønskede progresjon.

Det er likevel satt en grense for hvor tidlig den kan gjennomføres ved at det er stilt krav til at obligatorisk opplæring trinn 1 og 2 skal være innmeldt før ferdighetsprøven kan avlegges. Ved utvidelse fra en A klasse til en høyere A klasse er det ikke krav til innmeldt obligatorisk opplæring før gjennomføring av ferdighetsprøven.

I dagens modell for opplæring og praktisk prøve inklusive ferdighetsprøven, er prøven definert i slutten av opplæringsforløpet. Ved å innføre delt praktisk prøve, vil endringen være at ferdighetsprøven kan avlegges på et tidligere tidspunkt i opplæringsforløpet. Hensikten er å gi trafikklæreren en mulighet til individuelt tilpasse når kandidaten meldes opp til ferdighetsprøve, fra trinn to er innmeldt og frem til samme dag som trafikal prøve avlegges. Et godt læringsutbytte er avhengig av en god individualisering, som bidrar til en god motivasjon for læring.

Statens vegvesen ser også at «Evalueringen av implementeringen av føreropplæringen klasse A» viser at trafikklærere har et bevisst forhold til hva som inngår i motorsykelopplæringen og hvordan den skal bidra til å gi elevene den kompetansen de trenger for sikker motorsykelkjøring. Dette gjør at trafikklæreren med innføring av delt prøve kan påta seg ansvaret for å finne riktig tidspunkt for prøvingen av ferdighetene som ligger i kjøregrundsprøven.

Det er grunn til å tro at de fleste kandidater vil ha nytte av å få vist og godkjent sitt ferdighetsnivå i løpet av trinn tre og før avsluttende opplæring i trinn fire, som et bidrag til økt trygghet og motivasjon for den avsluttende opplæringen. Uavhengig av om eleven drives av indre eller ytre motivasjon, vil de inneha en prestasjonsmotivasjon knyttet til aktiviteten å beherske en motorsykel.

Vi kan på bakgrunn av dette ikke se at en innføring av to delt praktisk MC prøve er i strid med de pedagogiske prinsipper som ligger til grunn for vår føreropplæring. Vi mener den støtter intensjonen i opplæringen. Læringsarbeidet i trinn 2 hvor hovedsakelig de tekniske kjøreferdighetene skal innlæres har også elementer som, forberedelser, planlegging og selvevaluering.

Vurdering av prøven som helhet

Det er i høringsssvarene vist til at en delt prøve vil føre til manglende helhetsvurdering. Det er i dag slik at kandidatens ferdigheter i kjøregrundsdelens skal vurderes som tilfredsstillende for kjøring i trafikk. Manglende ferdighetsnivå, skal føre til underkjent prøve og ingen trafikal gjennomføring med kandidaten. Prinsippet med helhetsvurdering, er at enkelt hendelser ikke automatisk skal føre til underkjent prøve, men at helheten skal vurderes. Ferdighetsdelen og den trafikale delen i dagens gjennomføring vurderes hver for seg, og en deling vil ikke påvirke denne vurderingen på noen negativ måte. Det er ikke slik at en «god» ferdighetsprøve, skal åpne for at en mangelfull trafikal prøve skal vurderes annerledes og «vice versa» med en mindre god ferdighetsprøve. NMCU har uttrykt bekymring for at kvinner har utfordringer i ferdighetsdelen, på grunn av en defensiv holdning. De viser til at kvinner i særlig grad kan ligge på grensen til bestått i ferdighetsdelen, og at sensor da kan ta med kandidaten på trafikal del for å avklare om ferdighetsnivået er godt nok. De oppgavene som ferdighetsdelen består av er minimum av ferdighetsnivå, og det er så vidt tydelige kriterier for hva som aksepteres i ferdighetsprøven, at ingen kandidater vil ligge på grensen til bestått. Det er ingen kandidater med en underkjent ferdighetsprøve som skal ut i trafikal prøve.

Pilotprosjektet

Det er tatt til orde for at pilotprosjektet med tilhørende rapport ikke har statistisk signifikans på bakgrunn av det lille antall som har besvart spørreundersøkelsen. Det vises også til at den kan være preget av at sensorene kan ha vært positive til prosjektet, noe som har preget svarene. De viser også til at trafikklærerne har besvart undersøkelsen kun med henblikk på tekniske ferdigheter, og at svarene ikke er gitt med tanke på helhetlig trafikksikkerhet.

Pilotprosjektet har ikke vært et vitenskapelig prosjekt, med en rapport som skal tilfredsstillende vitenskapelige krav til signifikans, reliabilitet og validitet. Vi støtter Trafikkforum i at det ikke er en rapport som tilfredsstillende krav til forskning, men det er ikke fremstilt som forskning, men oppsummering av et pilotprosjekt. Det er en oppsummering av erfaringene vegvesenet har skaffet seg gjennom årene med delt praktisk MC prøve på to trafikkstasjoner. Bakgrunnen for spørreundersøkelsen er fra to sesonger med til sammen i overkant av tusen førerprøver. Vi mener at oppsummeringen av pilotprosjektet bygger opp under den teori at delt praktisk MC prøve er et bidrag til økt nivå på ferdighetene på MC kandidatene. Det er ikke gjennomført et forskningsprosjekt som reliabelt og valid kan vise til at det vil gi en signifikant nedgang i antall MC ulykker. Rapporten er kun knyttet til at det er en bredt akseptert teori, at de tekniske ferdighetene på motorsykkel er av betydning for å kunne ha en trafikksikker adferd. De tekniske ferdighetene vil ikke kunne overstyre negative holdninger og manglende motivasjon for trafikksikker adferd, men vil kunne bidra til at positiv holdning kan omsettes til trafikksikker adferd på bakgrunn av gode tekniske kjøreferdigheter.

Avsperrert område for ferdighetsprøve

Det er i flere av hørings svarene reagert på at noe av intensjonen med delt prøve er å legge til rette for at lokasjonen for ferdighetsdelen ikke trenger å være så sterkt knyttet til merkantile tjenester og trafikkstasjonen. Det vises til at vegvesenet ikke kan gå fra sitt ansvar, og at de bør samarbeide med trafikkskolene for å etablere områder for ferdighetsprøver som også kan benyttes til opplæring.

Realiteten er slik at trafikkstasjonene i hovedsak har etablert kjøregårdsområder i tilknytning til trafikkstasjonene. De områdene har i stor grad blitt benyttet av trafikkskolene til opplæring når det ikke har vært prøvegjennomføring. Det har i de senere årene blitt vanskeligere å åpne for at trafikkskolene kan benytte kjøregården utenom trafikkstasjonens prøvegjennomføring, da det er blitt et behov for fysisk å sperre av trafikkstasjonenes områder utenom åpningstid. Det er også i større grad oppsittere i nærhet til dagens trafikkstasjoner som ikke aksepterer aktivitet på området som medfører støy utover kveldene og i helgene.

Endringen med et mindre behov for kontrollhaller, som følge av at periodisk kjøretøy kontroll i stor grad gjennomføres av private verksteder, gir et mindre behov for store arealer og åpner for lokasjoner mer sentrumsnært, med god tilgjengelighet for publikum. Med ca. 9000 praktiske prøver på motorsykkel på landsbasis, mener vi det er rimelig at det etableres egne lokasjoner for disse prøvene, uavhengig av de øvrige tjenestene. Det er også slik at en uavhengig lokasjon i større grad gir mulighet for å samarbeide med opplæringsbransjen for utnyttelse av området til opplæring og annen kursvirksomhet for motorsykkel.

Økonomiske konsekvenser

Det er i hørings svarene lagt stor vekt på at kandidaten må møte opp til prøve to ganger. Det er og vil fortsatt være forskjeller på reiseavstand til lokasjonen som benyttes til prøveavvikling. Det er i hørings svaret til ATL vist til at mange trafikkskoler benytter trafikkstasjonenes områder til opplæring. Det betyr at det vil være god anledning til å avlegge ferdighetsprøven i tilknytning til annen planlagt opplæring på området, eller man kan benytte transport til stedet for prøveavvikling til effektiv opplæring som strekningen eller området egner seg til. Ved å

planlegge ferdighetsprøven som en del av en god progresjon i opplæringen, vil gjennomføring av en 20 min. ferdighetsprøve ikke nødvendigvis bli en stor merbelastning. Det er også åpnet for at ferdighetsprøve og trafikal prøve, så langt det er praktisk mulig, kan gjennomføres på samme dag. Dette gjelder de steder hvor forholdene ligger til rette for at begge prøvene kan gjennomføres. Gebyret for praktisk prøve vil ikke økes som følge av deling av prøven.

Vi kan ikke se at det er synliggjort at en delt prøve vil føre til betydelige økonomiske konsekvenser. Vi kan ikke se at det er grunn til å tro at delt prøve vil øke kostnadene så mye at det vil føre til ulovlig kjøring uten førerkort, da kostnadene til prøvegjennomføring fortsatt vil være en liten del av totalkostnaden ved å ta førerkort på motorsykkkel.

Gyldighet på bestått ferdighetsprøve

MCF har stilt spørsmål om valget av gyldighet på ferdighetsprøven er vilkårlig, og mener en ferdighetsprøve bør ha samme gyldighet som en teoretisk prøve.

Gyldighetstiden er ikke valgt vilkårlig, men forholder seg til at det i løpet av vinterhalvåret i svært liten grad er anledning til å vedlikeholde de tekniske kjøreferdighetene. Det gjør at man etter denne perioden må vise tilstrekkelig ferdigheter før en ny trafikal prøve, som en kvalitetssikring av at den trafikale prøven vil gjennomføres med rett sikkerhet. Den mest sannsynlige årsaken til at en ferdighetsprøve vil utløpe over en vintersesong, vil være at kandidaten ikke består den trafikale prøven. Med rett planlegging vil det kun være helt unntaksvis at en kandidat ikke får gjennomført trafikal prøve innen samme sesong.

Vi mener det er feil å sammenligne gyldighetstiden på en kjøreteknisk prøve med en teoretisk prøve, da de ulike kompetansene har veldig forskjellig innvirkning på den trafikale prøven. Vi mener det er nødvendig å kvalitetssikre de kjøretekniske ferdighetene etter en lang periode hvor vi er kjent med at ferdighetene vanskelig kan vedlikeholdes.

Økt press på de kjøretekniske øvelsene

Noen høringsinstanser uttrykker bekymring for at det vil bli et unaturlig fokus på de kjøretekniske øvelsene i opplæringen, for å kunne mestre oppgavene i ferdighetsprøven.

Vi kan ikke se at en åpning for at man kan avlegge ferdighetsprøven på et tidligere tidspunkt vil føre til et ensidig fokus på kjøreteknikk, men kunne sette fokus på at tilstrekkelig og rett kjøreteknikk er tilegnet på rett sted i progresjonen for å kunne gi et best mulig læringsutbytte.

Trafikkopplæringsforskriften § 29-1 andre og tredje ledd

STAFO Statens vegvesens ser av høringen at det er vurdert å innføre karantenetid, men at man er kommet til at dette ikke er hensiktsmessig.

STAFO mente opprinnelig at det burde innføres en karantenetid på 2 uker ved ikke bestått ferdighetsprøve. STAFO ser også at det er ønskelig og utnytte sesongen best mulig, og foreslår derfor at det innføres en karantenetid på 1 uke ved resultat ikke bestått på ferdighetsprøve. Dette foreslår de fordi de mener det er viktig at kandidaten får muligheten til å øve mer, slik at ferdighetsnivået kan bedres. Videre er det viktig med hensyn til Statens vegvesens ressursbruk, og av hensyn til våre sensorer slik at de ikke må gjennomføre prøver med samme kandidat flere ganger på en dag/ dagen etter.

Trafikkforum er enig i at det ikke fremstår som hensiktsmessig å innføre karantenetid på ferdighetsprøven. Trafikkforum er også enig i at det ikke fremstår som hensiktsmessig å endre § 29-1 andre ledd. Dersom det blir innført delt praktisk prøve støtter Trafikkforum det fremlagte forslaget.

Med utgangspunkt i at det generelt i trafikkopplæringen i samsvar med GDE-matrisen anses som ønskelig med mest mulig øving før førerprøve ønsker imidlertid Trafikkforum å anføre at det kunne vært ønskelig å vurdere å endre trafikkopplæringsforskriften § 29-5 første ledd slik at den teoretiske prøven kan avlegges ved oppnådd minstealder for øvelseskjøring i den aktuelle klassen. Adgang til å avlegge teorieksamen tidligere kan stimulere til at kandidaten tilegner seg kunnskap og ferdigheter for å oppnå den nødvendige kompetansen på et tidligere tidspunkt, noe som igjen kan motivere til økt mengdetrening.

Region sør har flere forslag til utformingen av § 29-1 tredje ledd. Dette for å styrke intensjonen om at delt MC-prøve skal «bidra til å støtte en progresjon i opplæringen hvor tekniske kjøreferdigheter er tilstrekkelig innlært før opplæring i trafikk og gjennomføring av de obligatoriske sikkerhetskursene»:

Når det gjelder teorieksamen ser regionen at det kan være en fordel hvis det ikke er krav om dette før man kan ta ferdighetsprøven.

Ved et krav om gjennomføring av teorieksamen ønsker regionen at det ikke er krav om bestått prøve, kun gjennomført, før man kan ta ferdighetsprøven.

Ved krav om bestått teoriprøve, foreslår regionen at karantenetiden settes ned til neste virkedag.

Region sør foreslår å sette krav om at ferdighetsprøven må være bestått før siste del av opplæringen kan gjennomføres. Primært ønsker regionen at dette skal gjelde for trinn 3, sekundært at det settes et krav om dette før trinn 4.

Regionen foreslår at det innføres en ukes karantenetid på ferdighetsprøven, men at opplæringen kan fortsette.

Region midt viser til at Vegdirektoratet i kommentar til trafikkopplæringsforskriften § 29-1 skriver at vi ikke vil ha karenstid på ferdighetsprøve fordi at det ved underkjent prøve vil være tid til å ta prøven på nytt mens siste del av opplæringen pågår. Regionen mener at dette slår litt i hjel det som står i 1.1 om bakgrunn for innføring av to-delt mc prøve. Bakgrunnen er jo nettopp for å sørge for at den tekniske ferdigheten er god nok før kjøring i trafikk og de obligatoriske sikkerhetskursene påbegynnes.

ATL støtter forslaget om at det ikke innføres karantene ved ikke bestått ferdighetsprøve. Karantenetid vil kunne medføre store forsinkelser i prosessen med å erverve seg førerkortet på MC. ATL er fornøyd med at Statens vegvesen har tillit til at trafikkskolene sammen med kandidaten vurderer progresjonen i opplæringen for å få en mest mulig effektiv opplæring avstemt mot prøvene.

Region øst er i tvil om det er ønskelig med bestått teoretisk prøve før avleggelse av ferdighetsprøve. Argumentene for en slik løsning er forholdet til øvrig regelverk samt at prøven ikke skal styre opplæringen, men være en evaluering av den kompetanse kandidaten har. Mot argumentene er tilrettelegging for samordning av teoretisk og praktisk opplæring,

dette gjelder spesielt på A1. Dette sammenfaller også med målet for ordningen med delt prøve, der en ønsker å støtte en progresjon i opplæringen.

Region øst mener at karenstid bør også omfatte ferdighetsprøve. Erfaringene fra prøveprosjektet er at en uke er tilstrekkelig. Ved ikke å ha karenstid kan kandidater som ikke består få tildelt ny prøve samme dag, dersom det er kapasitet ved trafikkstasjonen.

Vegdirektoratets kommentar:

Bruken av karenstid har som mål å oppmuntre kandidater til forberede seg tilstrekkelig før de fremstiller seg til eksamen og i tillegg sikre at de oppdaterer seg på de forhold som blir påpekt ved en underkjent teoretisk eller praktisk eksamen. Den tradisjonelle tenkningen er også at eksamen skal foregå som en helhet og at alle tre delene utføres på samme dag etter at all opplæring er gjennomført. Når det de senere årene har vært åpnet for å gjennomføre deler av eksamen på ulike tidspunkt har det hatt administrative og kapasitetsmessige fordeler slik at det er mulig å utnytte kapasiteten på sensorene best mulig. Vi mener at det ikke er behov for en regulering ved bruk av karenstid for denne delen av førerprøven. Med stor frihet til hvor i opplæringsforløpet kandidaten fremstiller seg til prøven mener vi dette vil reguleres gjennom det opplæringsforløpet som er lagt fra trafikkskolens og kandidatens side. Vi mener det er grunn til å ha tillit til at kandidat og trafikkskole vil legge til rette for mer øving/ opplæring på bakgrunn av tilbakemelding fra sensor ved en underkjent prøve.

Trafikkforum forslår at teoriprøven kan avlegges på et tidligere tidspunkt enn i dag. Dette er ikke på høring, men vi registrerer innspillet med tanke på fremtidige vurderinger og eventuelle endringer.

Som nevnt i høringen er vi følge våre forpliktelser etter tredjeførerkortdirektiv 2006/126/EC vedlegg 2 punkt 1. nødt til å kreve at kandidatene består teoretisk prøve før de kan avlegge praktisk prøve.

Trafikkopplæringsforskriften § 29-2 første ledd

Trafikkforum er enig i at det fremlagte forslaget på dette punktet ivaretar behovet for at deling av MC-prøven ikke hindrer kandidaten i å avlegge avsluttende trafikal prøve den dagen kandidaten oppfyller alderskravet. Trafikkforum er videre enig i at det er naturlig å stille krav om at kandidaten har gjennomført opplæring i trinn 2 før de avlegger ferdighetsprøven.

Dersom det blir innført delt MC-prøve støtter Trafikkforum det fremlagte forslaget på dette punktet.

ATL Dersom det innføres delt prøve er ATL positive til at ferdighetsprøven kan gjennomføres inntil 6 måneder før minstealder for førerkortet. Eleven kan starte opplæringen tidligere og få mer mengdetrening, noe som er i tråd med læreplanens intensjoner.

Selv om dette er en endring som ikke omfattes av denne høringen tillater ATL seg å be Statens vegvesen vurdere å åpne for muligheten til at teoriprøven kan avlegges ved oppnådd minstealder for øvelseskjøring. Kravet i dag er maksimalt 6 måneder før førerprøve-alder.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi viser til vår kommentar under forrige paragraf.

Trafikkopplæringsforskriften § 29-6 andre og tredje ledd

Trafikkforum mener at trafikkopplæringsforskriften § 29-6 første ledd ivaretar i tilstrekkelig grad behovet for å presisere differensieringen av bestemmelsene om førerprøven i den enkelte klassen, jf. kapittel 30. Til tross for at andre og tredje ledd ikke umiddelbart er i samsvar med innholdet i ferdighetsprøven anses denne presiseringen dermed å være oppfylt gjennom første ledd.

Trafikkopplæringsforskriften § 30-1 første, sjette og sjuende ledd

Trafikkforum støtter dette punktet dersom det blir delt praktisk prøve.

Region sør viser til at det er usikkert hvor mange praktiske førerprøver som skal gjennomføres hver dag og ser at det kan være behov for å øke den totale tiden til 70 minutter, hvor det avsettes 25 minutter til ferdighetsprøven.

Region sør foreslår også følgende tilføyelse: «*Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll gjennomføres på avsperrret område og skal være bestått før trafikal prøve med kontroll før kjøring kan bestilles.*».

ATL viser til at delt prøve vil også gjelde ved utvidelse fra klasse A1 til A, A1 til A2 og A2 til A, og mener at fordelingen av tid er i overkant optimistisk, men påpeker at det er den enkelte trafikkstasjon som har ansvar for å etablere gode rutiner. ATL mener at en situasjon som kan bli en utfordring på trafikkstasjoner med flere MC sensorer er at de vil måtte gjennomføre flere kjøregårdsøvelser samtidig. ATL mener at tidsrammen på 20 min ikke vil holde.

45 minutter til gjennomføring av den trafikale delen mener ATL i realiteten er 20-25 minutter i trafikk og er usikker på om det gir godt nok grunnlag for en god helhetsvurdering.

HiNT støtter Vegdirektoratets forslag om innføring av delt praktisk prøve i klassene A1, A2 og A. Dette gjøres med bakgrunn i intensjonene om et bedre læringsutbytte for trinn 3 og 4.

HiNT tillater seg i tillegg å komme med noen betraktninger til følgeteksten til endringsforslaget.

I høringsbrevet står følgende: «*Den obligatoriske opplæringen på trinn 2 har hovedfokus på tekniske kjøreferdigheter. Disse bør være på plass for at kandidaten skal ha godt utbytte av opplæringen i trinn 3, hvor trafikale ferdigheter vektlegges. Dermed er det også naturlig å stille et krav om at kandidaten har gjennomført opplæring trinn 2 før de avlegger ferdighetsprøven som nettopp skal måle de kjøretekniske ferdighetene.*»

En positiv effekt av dette kan være at læreplanens trinn 2.12 *Sammenfatning og anvendelse av kjøretekniske ferdigheter* anvendes på en bedre måte. Læreren har det trafikale ansvaret, mens

eleven får oppleve nytten av, samt bli motivert for ferdighetene som prøves i den første prøven.

HiNT mener at ferdighetsprøven må gjennomføres før kurs i presis kjøreteknikk tas. Dette vil styrke intensjonen bak delt førerprøve og læringsutbyttet vil være vesentlig større for kurset på bane.

Region øst synes det er positivt at ferdighetsprøven kun er gyldig for inneværende år, med tanke på TS og HMS. Når det gjelder tidsforbruket, ser regionen at kontroll før kjøring ikke har plass i ferdighetsprøven. Det føles ikke naturlig at man ikke skal kontrollere at den sykkelen man skal bruke til prøven ikke blir gjenstand for daglig kontroll. Regionen mener at man bør ha dette med for å sette fokus på dette som en «daglig kontroll» i alle sammenhenger. Dette vil, i følge Region øst, få betydning for tidsbruk som da bør settes til 25 minutter på ferdighetsprøve, og fastsettingen av gebyr for ferdighetsprøven.

Region øst mener at det som en presisering bør henvises til § 9-12 andre ledd for anledningen til å ikke avlegge praktisk prøve etter gjennomført opplæring og to års førerrett.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har foreslått at sikkerhetskontroll prøves ved ferdighetsprøven, og at daglig kontroll prøves ved trafikal prøve. Det er kommet merknader til den foreslåtte løsningen. Selv om daglig kontroll ikke er gjenstand for prøving knyttet til ferdighetsprøven, forutsetter vi at daglig kontroll gjennomføres før motorsykkelen tas i bruk. Ved å ha en prøving i sikkerhetskontroll før ferdighetsprøven, mener vi det er med på å sette fokuset på at motorsykkelen er i teknisk god stand før kjøring. Sikkerhetskontroll er ikke en del av den trafikale prøven, og det er derfor naturlig at det er den daglige kontrollen før kjøring som er gjenstand for prøving. Den valgte deling av hva som er gjenstand for prøving, utelukker ikke at kandidaten utfører de rutiner som er innlært med hensyn til sikkerhetskontroll, eller daglig kontroll.

Tidsforbruket til de enkelte delene er satt ut i fra eksisterende tidsrammer. Når vi ikke innfører andre elementer i prøven, ser vi ikke et behov for å utvide tidsrammen. Vi mener at prøven vil kunne gjennomføres mer effektivt ved å rendyrke de to prøvene. Likevel vil vi følge opp dette etter innføringen, for å se om tidsrammene er tilfredsstillende, og vurdere om det blir et endret behov.

Vi registrerer at HiNT foreslår at ferdighetsprøven skal være bestått før kurs i presis kjøreteknikk. Og at Region sør ønsker at ferdighetsprøven skal være bestått før trafikal prøve skal bestilles. Dette er ikke forslag til endringer innenfor denne høringen, men vi vil ta det med til fremtidig evaluering.

Kapittel 30 regulerer førerprøven og § 9-12 regulerer førerrett gjennom erfaring og kurs. Vi kan ikke se at en henvisning til § 9-12 vil virke presiserende, snarere tvert i mot.

Fører kortforskriften § 14-2

Trafikkforum støtter forslaget dersom det blir innført delt praktisk prøve. Det er naturlig å dele gebyret som skissert. Dersom det blir innført delt praktisk prøve støtter Trafikkforum det fremlagte forslaget.

1.3 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften

§ 6-1 femte ledd

Trafikkforum er enig i at det er naturlig at undervisningspersonell i førstehjelp er underlagt de samme krav om norskundervisning som annet undervisningspersonell. Trafikkforum støtter det fremlagte forslaget.

ATL støtter presiseringen om at undervisningspersonell i førstehjelp må ha de samme krav om norsk kunnskaper som annet undervisningspersonell,

§ 6-1 nytt sjette ledd

Trafikkforum er enig i at det ikke er saklig grunn til at det skal være andre krav til godkjenning av undervisningspersonell hos kursarrangør enn ved trafikkskole, eller at det skal være andre krav til annet undervisningspersonell enn det er til trafikklærere. Trafikkforum støtter det fremlagte forslaget.

Helsedirektoratet støtter forslaget til endring i trafikkopplæringsforskriften § 6-1 sjette ledd.

ATL viser til at forskriften åpner for at andre enn trafikklærere kan undervise i klassene AM146 og S. Det er bra at man nå forskriftsfester at det skal være samme helse- og vandelskrav til undervisningspersonellet hos kursarrangør som hos trafikkskole. ATL støtter forslaget.

HiNT støtter den foreslåtte endringen. HiNT mener samtidig at dette bør få tilbakevirkende kraft på de som allerede er undervisningspersonell og som så langt ikke har dokumentert helse- og vandelskrav. Vi tillater oss også å kommentere at nytt sjette ledd etter vår mening også burde omfatte førstehjelpsinstruktører.

Justis og beredskapsdepartementet har vist til at hjemmelen for å kreve fremleggelse av politiattest er knyttet til trafikklærere, jf. vegtrafikkloven § 27 første ledd annet punktum. Det vil derfor ikke være hjemmel for andre for å kreve dokumentasjon i form av politiattest. Den foreslåtte forskriftsendringen vil dermed ha få reelle konsekvenser. Dersom det er ønskelig å kunne kreve fremlagt politiattest fra undervisningspersonell, mener departementet at vegtrafikkloven må endres.

Region øst mener at det bør skrives slik «[...] helse- og vandelskrav [...].»

Vegdirektoratets kommentar: Vi er enige i at endringene bør utsettes inntil vi får en klar hjemmel i vegtrafikkloven som likestiller alt undervisningspersonell. Vi er i gang med en revisjon av flere bestemmelser i vegtrafikkloven og § 27 er en av disse.

§ 9-12 første ledd

Trafikkforum støtter det fremlagte forslaget.

ATL syntes det er bra at forskriften nå blir tydeligere slik at det fremgår klart at kandidaten ved utvidelse fra A2 til A skal gjennomføre det obligatoriske kurset i § 9-13 ved å henvise til § 9-13. ATL støtter forslaget.

Region øst mener det burde vært presisert at det er mulig å utvide førerretten til klasse A ved å gjennomføre klasse A opplæring som for direkte erverv. Ikke bare det antallet timer som er nevnt i § 9-13, i tillegg til førerprøve.

Vegdirektoratets kommentar:

Utvidelsen av førerretten fra A2 til A bør ha samme innhold uansett om utvidelsen skjer på bakgrunn av to års kjøreefaring eller om det skjer på bakgrunn av oppnådd minstealder for klassen (ved direkte erverv). Førerprøve kreves for de som ikke har oppnådd to års kjøreefaring. Siden kandidaten har førerkort for A2 så mener vi de har et annet utgangspunkt for opplæringen enn de som kommer med førerkort for A1 eller erverver førerretten på motorsykkel første gang. I tillegg har vi stilt krav til tilleggsopplæring for lærere som skal undervise kandidater som utvider fra A2 til A.

§ 27-1 andre ledd

Trafikkforum viser til at trafikkskolene jevnlig får forespørsler fra personer som mener seg fritatt fra å delta på lastsikringskurs på bakgrunn av dokumentert gjennomført laste- og stroppekurs. Gjeldende formulering er ""Personer som tidligere har gjennomført kurs i sikring av last er fritatt fra kurset.""

Det fremgår ikke eksplisitt at det her ikke er snakk om et hvilken som helst kurs i sikring av last. Trafikkforum mener derfor det vil være en fordel å presisere at fritak fra kurset gjelder personer som har gjennomgått kurs i sikring av last jf. trafikkopplæringsforskriften § 27-1 eller § 27-2 som ledd i førerkortrettet opplæring iht trafikkopplæringsforskriften.

Region midt viser til at endringen av § 27 -1 kurs i sikring og merking av last, innebærer ingen endring i forhold til tidligere praksis, altså kravet gjelder kun for erverv av B kode 96, hvis en har stempelrettighet i C1 fra før. Regionen mener at her burde det være slik at alle som ikke har gjennomført kurset, må ta det hvis de skal utvide sitt førerkort, eller har latt førerkortet «gått ut på dato», og må gjennomføre ny praktisk prøve for å fornye rettigheten. Regionen mener at det er like viktig at en som skal fornye rettigheten på f. eks. C1, BE

gjennomfører lastesikringskurset. Det er en kunnskap som alle som skal kjøre med litt vekt bør kunne.

Vegdirektoratets kommentar:

Trafikkforum peker på at det kan være uklart hva slags kurs som gir fritak og vi vil justere forskriftsteksten for å gjøre dette tydeligere.

Vi registrerer Region midt sitt innspill og vil ta det inn til fremtidig evaluering da endringen de foreslår ikke ligger innenfor gjeldene høring.

§ 30-14 andre ledd

NLF mener at størrelsen på traktorene som brukes på offentlig vei, spesielt i forbindelse med anleggskjøring, brøyting og landbrukskjøring, etter hvert har fått svært store dimensjoner både mht til tillatt totalvekt og dimensjoner. Disse store traktorene benyttes, i følge *NLF*, oftere i næringstrafikk, slik som anleggskjøring og brøyting, og er i direkte konkurranse med lastebilen. Førere av slike ”anleggstraktorer” er ikke underlagt kjøre- og hviletidsbestemmelsene og har lempeligere krav til førerprøve enn tilsvarende førere med klasse C/CE-fører kort. *NLF* mener at dette utgjør en urimelig konkurransefordel for ”anleggstraktorer”.

Videre viser *NLF* til at en 16-åring som tar fører kort for traktor første gang, kan kjøre traktor med eller uten henger opp til 25.000 kg tillatt totalvekt. *NLF* mener derfor at prøvetraktoren må være inklusive henger, og være registrert for tillatt totalvekt opp til 25.000 kg. Dette kravet styrkes ytterligere av at førere over 21 år, eller med 2 års kjøreerfaring i klasse T, kan kjøre traktor som har ubegrenset totalvekt.

NLF mener at kandidatene skal kunne vise gode nok ferdigheter i å håndtere et så stort kjøretøy som fører kortklassen gir førerrett til, blant annet for å ivareta trafikksikkerheten. Som eksempel nevner *NLF* at det ikke godtas å avlegge førerprøven for klasse CE med varebil og tilhenger.

Trafikkforum er enig i at det er viktig at det gis opplæring i bruk av ulike girsystemer og riktig bruk av kopling. Trafikkforum mener imidlertid at dette bør ivaretas i læreplanen, samt gjennom korrekt opplæring på den aktuelle traktoren. Å stille krav til at det på traktor som brukes på førerprøve skal være mulig å velge gir manuelt anses som, ifølge Trafikkforum, lite hensiktsmessig og lite fremtidsrettet.

Trafikkforum mener at teksten ”traktor skal ha muligheter for manuell giring” bør endres eller helst sløyfes helt, da det er blitt praktisert forskjellig ved godkjenning av traktorer mellom de ulike trafikkstasjonene. De forskjellige leverandørene har ulike girsystemer, hvor definisjon av manuell giring kan bli praktisert forskjellig fra trafikkstasjon til trafikkstasjon. Dette vil, i følge Trafikkforum, gjøre det vanskelig for trafikkskolene å kjøpe traktor, med risiko for at den ikke blir godkjent og dermed et bomkjøp. Alle nye traktorer i markedet har koplingspedal, men med ulike girsystemer som blir mer og mer automatisert.

Trafikkforum mener derfor at krav om koplingspedal er nok og at krav til opplæring i bruk av gir må evt fremgå av læreplanen. Dette vil gjøre det lettere for kjøreskolene å velge traktor, samt unngå tvil under godkjenningen på de forskjellige trafikkstasjonene. Det vil også være fremtidsrettet, da utviklingen av nye traktorer går fort, og transmisjonene blir mer og mer automatisert.

Trafikkforum anfører videre at den eksisterende formuleringen i § 30-14 ikke i tilstrekkelig grad ivaretar behovet for å kunne benytte relevant materiell.

Hengerens maksimale vekt på 8000 kg ønskes om mulig satt litt lavere (6000-7000 kg) slik at det ikke blir nødvendig å kjøpe spesialbygde hengere med lav nyttelast som igjen medfører færre bruksområder og lav annehåndsverdi. Mijø og økonomi har også en positiv effekt her.

Tilgjengelige tilhengere i markedet som er godkjent for 50 km/t er konstruert for tyngre transportoppdrag, og med krav om 50% nyttelast stiller det i praksis krav til uforholdsmessig stor traktor og dermed unødig høy kostnad. Tilhenger med nyttelast 12 tonn og egenvekt 3-4 tonn gir aktuell totalvekt 9-10 tonn. Tilgjengelige tilhengere er i størrelse fra dette og oppover. Det er langt over kravet om minimum 4 tonn aktuell totalvekt.

Trafikkforums forslag til formulering i trafikkopplæringsforskriften § 30-14 andre ledd:

Den praktiske prøven avlegges på traktor med tilkoplede tilhenger. Traktor til førerprøven skal ha 4 hjul, være registrert for to personer, ha konstruktiv fart på mellom 38 og 50 km/t, ha koplingspedal, og ha tillatt totalvekt på minst 7000 kg. Tilhengeren skal ha tillatt totalvekt på over 4000 kg, og så høye lemmer at det ikke er mulig å få utsyn bakover fra førerplassen uten å måtte bruke sidespeilene. Vogntoget må ha en lengde på minst 8 meter, og ha en samlet tillatt totalvekt på minst 12000 kg.

Tilhengeren skal være lastet med flere kolli som til sammen veier minst 2000 kg og er sikret med alminnelig sikringsutstyr. Aktuell totalvekt skal være minst 6000 kg.

Alternativt foreslår Trafikkforum en mindre justering av den foreliggende teksten:

Den praktiske prøven avlegges på traktor med tilkoplede tilhenger. Traktor til førerprøven skal ha 4 hjul, være registrert for to personer, ha konstruktiv fart på mellom 38 og 50 km/t, ha koplingspedal, og ha tillatt totalvekt på minst 7000 kg. Tilhengeren skal ha tillatt totalvekt på over 4000 kg, og så høye lemmer at det ikke er mulig å få utsyn bakover fra førerplassen uten å måtte bruke sidespeilene. Vogntoget må ha en lengde på minst 8 meter, og ha en samlet tillatt totalvekt på minst 12000 kg.

Tilhengeren skal være lastet med flere kolli som er sikret med alminnelig sikringsutstyr. Vekten av lasten må utgjøre minst 50 % av tillatt nyttelast inntil aktuell totalvekt er 6000 kg.

Aktuell totalvekt skal likevel være minst 4000 kg.

Region sør støtter de foreslåtte endringene, da det er viktig at kravene til kjøretøy til førerprøven gjenspeiler de traktorene som finnes på markedet. Derfor ønsker regionen at det blir krav om egenvekt på minst 5000-6000 kg og at tillatt totalvekt økes til over 7000 kg.

Regionen støtter også forslaget om at tilhengeren skal være lastet med flere kolli og ønsker at det også blir krav om mere last i obligatorisk opplæring.

Pål Ramstad ved Hønsen Trafikkskole har en kommentar til teksten " mulighet for å gire manuelt" i kravet som skal stilles til traktor. Han har i den siste tiden gjennom kurs og møter rundt utvidelsen T141/148 samt undersøkelser hos traktorleverandører kommet fram til at teksten om at mulighet for å gire manuelt bør sløyfes. I følge Ramstad går utviklingen raskt rundt transmisjoner på traktorer som blir mer og mer automatisert noe som gjør at det om få år blir vanskelig å sette grensen for hva som kan kalles mulighet for manuell giring. Dette er et problem allerede idag da det etter dagens regelverk de siste årene er registrert mange skoletraktorer med små muligheter for manuell giring (eks. New Holland electro command). Ramstad mener at hvis godkjenning av traktorer med den foreslåtte teksten skal beholdes må Statens vegvesen ha oppdaterte lister over godkjente transmisjoner slik at det blir lettere for kjøreskolebransjen ved kjøp av traktor.

Ramstad mener istedet at kravet til koplingspedal bør være nok, så får det være opp til hver enkelt kjøreskole å lære opp eleven i den aktuelle traktorens transmisjon både med og uten koplingspedal. Dette vil også være mer fremtidsrettet og enklere å forholde seg til både ved kjøp og godkjenning.

ATL mener at krav om manuelt gir anses ikke som tilrådelig i traktoropplæringen. Foreløpig er koblingspedal tilgjengelig, men den vil i nærmeste fremtid utfases. ATL anbefaler å gå fullstendig bort fra manuelt gir/koblingspedal.

ATL ser her likheter med tidligere opplæringskrav for C og D hvor det ble store utfordringer med å finne egnet lærevogn. Traktor gjennomgår den samme tekniske endringen, og det vil derfor være svært uheldig med et forskriftskrav som gjør det svært vanskelig/umulig å finne egnet lærevogn om kort tid.

ATL mener at tyngden på tilhengeren i dagens krav til føreropplæring er for høye på traktor. De støtter kravet om flere kolli, men ønsker aktuell totalvekt på minst 4.000 kg. ATL vurderer det som tilstrekkelig for å få den ønskede effekt, da totalvekt for traktor og henger uansett gir vektmessige utfordringer i fart.

Region øst mener det er fint at dette tilpasses andre klasser og det oppleves naturlig.

Regionen mener at kravet til tillatt totalvekt på prøvetraktoren (7000 kg) er naturlig å beholde, og mener det er fornuftig at det settes en øvre grense for aktuell totalvekt på prøvehenger. Derimot kan de ikke se at kravet til tillatt hastighet på 50 km/t er ivaretatt på tilhenger slik det er beskrevet i § 15-7, dersom traktoren som benyttes kan gå fortere enn 40 km/t. Hvis det er ment at det skal kjøres over 40 km/t på en førerprøve, bør kravet til tilhenger sin tillatte hastighet også bli spesifisert.

Krav til koplingspedal ser regionen opp mot tillempeingen som har vært på tungbil hvor kravet etter flere runder ble fjernet. Regionen er heller ikke kjent med hvor stor tilgang det er på nye traktorer med koplingspedal. Region øst mener at kravet om koblingspedal bør fjernes.

Forsvaret har ingen innvendinger til endringene rundt traktor og synets det kan være hensiktsmessige å øke tillat totalvekt for traktor til mer enn 700 kg, da de deler samme tanker som Vegdirektoratet om at traktor stadig blir større og tyngre.

Vegdirektoratets kommentar:

Det er bare seks instanser som kommenterer dette punktet i høringen. Av disse er det fire som har synspunkt som gjelder gir og koplingspedal.

Alle disse frarår å stille krav om at traktor til førerprøve må ha mulighet for å velge gir manuelt i lys av pågående teknisk utvikling. Selv om vi mener at det fortsatt vil være aktuelt for traktorførere i visse sammenhenger å påvirke kraftoverføringen for å for eksempel øke motorbremseeffekten ved kjøring med tunge lass i bratte nedoverbakker, ser vi at et slikt krav kan skape utfordringer ved godkjenning av kjøretøy til førerprøve. Vi er kommet til at det ikke er riktig å stille krav om at det skal være mulig å velge gir manuelt.

Når det gjelder koplingspedal, mener både Trafikkforum og Pål Ramstad ved Hønsen Trafikkskole at dette kravet kan beholdes, mens ATL og Region øst mener at kravet bør fjernes. Så langt vi har klart å bringe på det rene, har også traktorer med automatiserte girsystemer fortsatt koplingspedal, og ventes å ha dette i overskuelig framtid. Vi velger derfor å beholde dette, dels for å stimulere til opplæring i bruk av koplingspedal, dels fordi lett tilgang til koplingspedalen kan være tjenlig for sensor for å avbryte framdriften om dette skulle være nødvendig.

Bare fire av instansene kommenterer foreslåtte krav til totalvekt, last og aktuell vekt. Norges Lastebileier-Forbund forslår at traktor og tilhenger skal samlet tillatt totalvekt på 25 000 kg. Forsvaret og Region sør gir uttrykk for at tillatt totalvekt for traktoren bør økes uten å foreslå noe nytt krav. Region sør foreslår krav til egenvekt på 5000-6000 kg. Med så få innspill, og uten selv å ha foreslått noe nytt krav, velger vi i denne omgang å beholde gjeldende krav til traktoren på 7000 kg tillatt totalvekt.

På bakgrunn av forslagene fra Trafikkforum, ATL og Region sør justerer vi vårt forslag til totalvekt, last og aktuell vekt på tilhengeren slik at det blir krav om at vekten av lasten skal utgjøre minst 50 % av tillatt nyttelast inntil aktuell totalvekt er 7000 kg, likevel alltid minst 2000 kg.

1.4 ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER

Trafikkforum er enig i at innføring av delt prøve vil medføre endrede reiseavstander. De mener imidlertid at det ikke stemmer som det hevdes i høringsnotatet at reiseavstanden vil øke for noen kandidater mens den for andre kan bli mindre. Når kandidatene må møte til praktisk prøve to ganger må reiseavstanden totalt sett nødvendigvis bli større enn den er i dag for samtlige kandidater. Trafikkforum er enig at størrelsen av ulempen vil variere.

Trafikkforum mener det er riktig som det står i høringsnotatet at reisekostnaden vil øke siden kandidaten må møte til praktisk prøve to ganger. Og påpeker at denne kostnaden ikke må undervurderes for kandidater som er bosatt i grissgrendte strøk.

Trafikkforum viser til at det i høringsnotatet konkluderes med at en "liten" økning i kostnader totalt sett vil kunne oppveies med mindre sannsynlighet for underkjent prøve, gjennom bedre forberedelser. Det forventes også en trafiksikkerhetseffekt, som en følge av høyere ferdighetsnivå. Trafikkforum mener at dette er en konklusjon som tar utgangspunkt i at bransjen som helhet i liten grad er i stand til å ivareta sine forpliktelser overfor kandidaten, læreplanen, forskriften og sitt samfunnsansvar i alminnelighet.

Trafikkforum påpeker at de ulempene delt prøve medfører innebærer slik sett at de kandidatene, de trafikklærerne og de trafikkskolene som allerede i utgangspunktet forholder seg som forutsatt til forskriften og læreplanen blir straffet på grunn av aktører som ikke gjør det.

Trafikkforum mener at dette, om det er et reelt problem, kan ivaretas bedre gjennom målrettet tilsyn og om nødvendig økt kvalitet på gjennomføring av føreropplæringen slik den er i dag, enn innføring av delt prøve.

Innføring av delt prøve vil, som Trafikkforum har anført tidligere, dessuten være i strid med grunnleggende prinsipper som ligger til grunn for eksisterende læreplanverk, og vil dermed bidra til å svekke legitimiteten til den eksisterende føreropplæringsmodellen. Det pedagogiske fundamentet som læreplanverket er bygd på er altså direkte i strid med det pedagogiske grunnsynet som ligger til grunn for innføring av summativ evaluering tidlig i opplæringsforløpet. En innføring av delt prøve vil dermed, i følge Trafikkforum, få stor betydning for det øvrige læreplanverket dersom helt andre pedagogiske prinsipper skal legges til grunn for føreropplæringen enn hva som er tilfellet i dag. Trafikkforum mener at innføring av delt prøve er ikke forenlig med de pedagogiske prinsipper som ligger til grunn for dagens føreropplæringsmodell, og at innføring av delt prøve vil dermed få dyptgripende administrative konsekvenser, siden det vil legge grunnlaget for en helt ny tilnærming til og gjennomgående endring av eksisterende føreropplæringsmodell, og arbeidet med evaluering av føreropplæringsmodellen vil måtte nullstilles og gjennomgås på nytt.

Det er imidlertid, som Trafikkforum har anført tidligere, ikke grunn til å feste lit til påstanden om at delt prøve vil føre til høyere ferdighetsnivå. Påstanden er som Trafikkforum har påvist løst fundert, og mangler både pedagogisk forankring og empiri.

Trafikkforum kan ikke se at endringene som er foreslått i §§ 6-1, 9-12 og 27-1 har administrative og økonomiske konsekvenser av betydning.

Trafikkforum mener at en endring i § 30-14 vedrørende krav til nyttelast, totalvekt og aktuell vekt vil derimot få konsekvenser for kostnadsnivået ved trafikkskolene, og vil dermed også kunne påvirke kostnaden for den som skal gjennom opplæringen.

Krav til traktor og henger slik det foreligger vil, i følge Trafikkforum, gi en uforholdsmessig høy kostnad gjennom tap og avskrivning, siden utstyret blir så spesielt at det vil gå ut over annenhåndsverdien. Trafikkforum frykter at dette vil da føre til dyrere opplæring, og det kan også føre til at opplæringen mange steder ikke tilbys.

Region midt oppfatter det slik at ved kjøregårder i tilknytning til trafikkstasjoner ser det ut til at det ønskes færre førerprøvesteder. En av utfordringene med å redusere tilbudene i distriktene, er at Statens vegvesen kanskje får en økning i antall mopeder på vegene. Dersom de som ønsker å kjøre opp til A1 får merkostnad som følge av det å reise til en kjøregård for å øve og gjennomføre ferdighetsprøven, vil de kanskje heller erverve AM 146 førerkort istedenfor A1. Regionen mener at det bør kanskje sees på, og legges en føring for hva som er akseptabel reiseavstand for å få gjennomført nevnte prøve. Region midt mener det er en større utfordring på A1 enn på A2 og A, i og med at de fleste elevene på A2 og A kan befordre seg ved egen hjelp til en kjøregård.

Region øst ser at summen av gebyr for ferdighetsprøve og trafikal del på MC prøven tilsvarer førerprøve i øvrige lette klasser. Regionen synes det virker ulogisk dersom gebyret i hovedsak skal dekke faktiske utgifter. Det å gjennomføre en todelt prøve er i følge Region øst mye mer ressurskrevende enn å kjøre alt i sammenheng. Dersom regionens innspill til endring i § 30-1 tas til følge vil dette også ha betydning for gebyret. Økt ressursbehov vil også være avhengig av om prøvens første del etter hvert flyttes fra normalt prøvested til f.eks. anlegg som motorsportbaner eller liknende. Region øst mener fastsettelsen av gebyret bør gjennomgås på nytt og fastsettes i forhold til disse momentene.

Vegdirektoratets kommentar:

Forskriften er laget slik at det fortsatt er mulig å bestille ferdighetsprøve og trafikal prøve på samme dag. Det er ikke et ønske at flest mulig velger det, men hvis det på bakgrunn av veldig lang reiseveg eller av andre praktiske grunner er den løsningen kandidaten vil velge, så er det åpent for det.

Med hensyn til at Trafikkforum mener at forslaget «straffer» trafikkskoler, så mener vi det er en unyansert påstand. Trafikkskoler som jobber etter prinsippene for dagens føreropplæring og med et mål om å bidra til MC førere med gode holdninger til trafikksikkerhet, vil ikke møte utfordringer med å tilpasse seg en delt MC prøve.

De ekstra kostnader som det for kandidaten vil bli med to oppmøter, vil variere. Det påvirkes av reiseveg, og kostnadene knyttet til leie av prøvekjøretøy. Den totale kostnadsøkningen ved to oppmøter for en kandidat, mener vi ikke vil være stor, og kan begrenses ved at ferdighetsprøven planlegges i forbindelse med annen opplæring.

Innføringen av delt prøve skal i større grad bidra til å beholde førerprøvesteder for trafikal del der det i dag ikke er gode områder for prøving i kjøregård.

Vi kan ikke se at Statens vegvesen påføres ekstra kostnader ved å dele den praktiske førerprøven for motorsykkel, så lenge tidsrammen ikke utvides. Gebyrene vurderes hvert år, og ved en kostnadsøkning på gjennomføring av MC prøver vil gebyret bli satt kostnadsriktig.

Av høringsinstansene er det bare Trafikkforum som kommenterer økonomiske og administrative konsekvenser av de foreslåtte endringene i kravene til kjøretøy til førerprøven på traktor. I vårt forslag til endring av § 30-14 er kravene til nyttelast, totalvekt og aktuell vekt ikke økt sammenliknet med gjeldende krav. Tvert imot har vi foreslått av kravet om 50 % nyttelast bare skal gjelde inntil aktuell totalvekt er 8000 kg, og ikke over. Som det går fram ovenfor, finner vi det dessuten riktig å justere dette til 7000 kg. Vi kan derfor ikke se at dette kan føre til betydelig økte kostnader. Som kjent har vi tidligere åpnet for at trafikkskolene kan bruke 50 km/t-traktorer også til føreropplæring og føreropplæring i klasse T nettopp for å holde investeringsbehovet nede. Vi mener fortsatt at kravet om flere kolli som må sikres i seg selv bare representere en mindre utgiftsøkning selv om vi nå fastsetter krav om at disse skal til sammen veie minst 2000 kg.

Del II

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

Fastsatt av Vegdirektoratet 19. mars 2015 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 24 jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

§ 6-1 femte ledd skal lyde:

Undervisning i førstehjelp kan bare gis av personer med instruktørgodkjenning fra Norsk Førstehjelpsråd. Kravene til undervisningspersonell i første, *andre og fjerde* ledd behøver ikke være oppfylt for å kunne undervise i førstehjelp.

§ 9-12 første ledd skal lyde:

Ved utvidelse fra klasse A2 til klasse A skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs *jf. § 9-13*.

§ 27-1 andre ledd skal lyde:

Personer som tidligere har gjennomført kurs i sikring av last er fritatt fra kurset *jf. § 27-1 eller § 27-2*. Personer *som ikke har gjennomført kurset, men* som har eller har hatt førerrett i klassene C1 eller C som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset *ved erverv av førerrett i klassene BE, D1E, DE og T*.

29-1 tredje ledd skal lyde:

Dersom den teoretiske eller den praktiske prøven ikke består, kan ny prøve ikke avlegges før det har gått henholdsvis to eller fire uker. *Dette gjelder ikke ved ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll i klassene A1, A2 og A*.

29-2 første ledd skal lyde:

Praktisk førerprøve kan avlegges når kandidaten tilfredsstiller kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn som er fastsatt for den aktuelle førerkortklassen, *jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. kapittel 3 og 5*. I klassene AM og S kan teoretisk førerprøve avlegges når kravene er tilfredsstilt. Førerprøven i klasse AM 147 kan likevel avlegges selv om ikke obligatorisk opplæring i trinn 4 er gjennomført, *jf. § 13-5 tredje*

ledd. *Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll i klassene A1, A2 og A kan avlegges 6 måneder før oppnådd minstealder for førerkortklassen. For å avlegge ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll i klassene A1, A2 og A må kandidaten ha gjennomført obligatorisk opplæring i trinn 2.*

30-1 første, syvende og åttende ledd skal lyde:

Førerprøven for motorsykkel består av en teoretisk og en praktisk prøve. Den praktiske prøven er delt i en ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll og en trafikal prøve med kontroll før kjøring. Den teoretiske prøven for motorsykkel 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.

Til den praktiske prøven skal det settes av 65 minutter hvor 20 minutter anvendes til ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll og 45 minutter anvendes til trafikal prøve med kontroll før kjøring.

Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll gjennomføres på avsperrert område og skal være bestått før trafikal prøve med kontroll før kjøring. Ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll er gyldig ut samme kalenderår som den er bestått.

§ 30-14 andre ledd skal lyde:

Den praktiske prøven avlegges på traktor med tilkoplede tilhenger. Traktor til førerprøven skal ha 4 hjul, være registrert for to personer, ha konstruktiv fart på mellom 38 og 50 km/t, ha koplingspedal og ha tillatt totalvekt på minst 7000 kg. Tilhengeren skal ha tillatt totalvekt på over 4000 kg, og så høye lemmer at det ikke er mulig å få utsyn bakover fra førerplassen uten å måtte bruke sidespeilene. Vogntoget må ha en lengde på minst 8 meter, og ha en samlet tillatt totalvekt på minst 12000 kg. Tilhengeren skal være lastet med flere kolli som er sikret med alminnelig sikringsutstyr. Vekten av lasten må utgjøre minst 50 % av tillatt nyttelast inntil aktuell totalvekt er 7000 kg, likevel være minst 2000 kg. Aktuell totalvekt skal være minst 4000 kg.

II

Forskriften trer i kraft 23.mars 2015.

Fastsatt endringsforskrift av forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.

Fastsatt av Vegdirektoratet 19.mars 2015 med hjemmel i vegtrafikkloven 18. juni 1965 nr. 4 § 24 jf. delegeringsvedtak 29. september 2003 nr. 1196.

I

§ 14- 2 sjette ledd skal lyde:

Gebysatsene er som følger:

1. Teoretisk prøve kr 560,-
2. Praktisk prøve, klasse B, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1; D1E kr 980,-
3. Praktisk prøve, *klasse S* kr 1000,-
4. *Praktisk prøve, ferdighetsprøve klasse A, A2, A1 kr 310,-*
5. *Praktisk prøve, trafikal prøve klasse A, A2, A1 kr 690,-*
6. *Praktisk prøve, klasse T, BE kr 840,-*
7. *Praktisk prøve, utrykningskompetanse kr 980,-*
8. *Produksjon av førerkort/kompetansebevis kr 260*
9. *Fotografering kr 70,-*

II

Forskriften trer i kraft 23.mars 2015.