



Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.
og forslag til endring i forskrift om førerprøve m.m.

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

30.10.2014

Høringsnotat – Høring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m.

1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring av forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og forslag til endring av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.

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

Vegdirektoratet har gjennomført to prøveprosjekter hvor vi har delt praktisk prøve i klasse A1, A2 og A (delt MC-prøve) inn i en ferdighetsprøve og en trafikal prøve. Ferdighetsprøven inklusive sikkerhetskontroll ble gjennomført på et avsperrt område som var uavhengig av trafikk og førerprøveruter.

Bakgrunnen for at vi ønsket å gjøre ferdighetsprøven på motorsykkel tidsmessig uavhengig av prøven i trafikk, er blant annet erkjennelsen av at de tekniske kjøreferdighetene er av stor betydning for sikker kjøring. Målet er at denne delingen 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. Gode tekniske ferdigheter vil frigjøre kapasitet hos eleven ved innlæring av de trafikale ferdighetene, og føre til økt bevisstgjøring av behovet for tilstrekkelig ferdighetsnivå for å kunne gjennomføre strategisk gode valg som fører.

Prosjektet ønsket også å se på organisering og mulig effektivisering av ferdighetsprøven. Det vi fant, var at når ferdighetsprøven blir tidsmessig uavhengig av den trafikale prøven, åpnes det for at området for ferdighetsprøven (kjøregården) ikke lenger behøver å ligge i tilknytting til en trafikkstasjon. Gjennomføring av trafikal prøve vil kunne ha utgangspunkt i trafikkstasjonen som før, eller annet sted med mulighet for merkantile tjenester, siden den delen av prøven er mindre plasskrevende.

Resultatene av prøveprosjektet, basert på tilbakemeldinger fra sensorer og trafikkskoler, er i hovedsak positive. På bakgrunn av dette foreslår vi å innføre delt praktisk prøve i klasse A1, A2 og A. Rapporten fra prøveprosjektet, som er grunnlaget for de foreslåtte endringene, følger med som vedlegg nr. III. Nærmere om de foreslåtte forskriftsendringer står under punkt 2.1.

1.2 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften

Trafikkopplæringsforskriften behøver noen mindre endringen som samles under punkt 2.2.

1.3 Høringsfristen

Vi ber om at høringsinstansene systematiserer svarene etter oppbygning i dette høringsbrevet. Høringssvar sendes til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo eller til firmapost@vegvesen.no innen 1. januar 2015.

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

Trafikkopplæringsforskriften 29-1 andre og tredje ledd

Som følge av våre forpliktelser etter tredjeførerkortdirektiv 2006/126/EC vedlegg 2 punkt 1. er kandidatene nødt til å bestå teoretisk prøve før de kan avlegge praktisk prøve.

Ferdighetsprøven er en del av den praktiske prøven, og teoriprøven må derfor være bestått før ferdighetsprøven kan avlegges. Derfor vil § 29-1 andre ledd ikke bli endret selv om vi kan se at det kan være visse pedagogiske fordeler ved at ferdighetsprøven ikke er betinget av teoretisk prøve.

I tråd med ønsket om å utnytte sesongen for motorsykkelkjøring best mulig og unngå unødvendige utsettelse, er det ikke hensiktsmessig med karantenetid ved ferdighetsprøven av praktisk prøve. Vi tror at trafikkskolene sammen med kandidaten vil finne riktig tidspunkt for å gjennomføre denne delen slik at det ved eventuell underkjent prøve vil det være tid til å ta prøven på nytt mens siste del av kjøreopplæringen pågår.

Trafikkopplæringsforskriften 29-2 første ledd

I følge § 29 -2 første ledd må kandidaten tilfredsstillende kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn før praktisk prøve kan avlegges. Ved ferdighetsprøven må ikke kravet til alder og all obligatorisk opplæring være tilfredsstillende. Ferdighetsprøven kan avlegges 6 måneder før oppnådd minstealder for førerkortklassen. Videre skal kandidaten minst ha gjennomført og meldt inn obligatorisk opplæring trinn 1 og 2 før ferdighetsprøven kan avlegges. Årsaken til at vi fraviker kravet til alder i forbindelse med ferdighetsprøven, er å sikre at delingen av MC-prøven ikke hindrer kandidaten i å avlegge avsluttende trafikal prøve den dagen kandidaten oppfyller alderskravet.

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.

Trafikkopplæringsforskriften 29-6 andre og tredje ledd

Krav om ferdigheter til å kjøre under vekslende veg- og trafikkforhold kan ikke kreves under en ferdighetsprøve i en kjøregård hvor det ikke vil være vekslende veg- og trafikkforhold. Vi anser dette for å være åpenbart og foreslår derfor ikke å endre § 29-6 andre ledd.

Vi anser det heller ikke som nødvendig å endre formuleringen i § 29-6 tredje ledd da det er klart at en helhetlig vurdering må sees innenfor den enkelte del av den praktiske prøven. Dette innebærer at ferdighetsprøven og den trafikale prøven vurderes selvstendig.

Trafikkopplæringsforskriften 30-1 første, sjette og sjuende ledd

Det foreslås, som nevnt, at praktisk prøve på motorsykkel deles opp slik at kandidaten først blir vurdert i tekniske kjøreferdigheter og sikkerhetskontroll av kjøretøyet (i kjøregård) for senere å gjennomføre den trafikale delen av førerprøven. Dette gir muligheter for å finne gode områder for oppgavene i kjøregård. Kandidaten kan dermed bestå første del av praktisk prøve før siste del av kjøreopplæringen avsluttes. Den avsluttende prøven blir mindre kompleks og mer oversiktlig for kandidaten.

Delt prøve vil også gjelde ved utvidelse fra klasse A1 til A, A1 til A2 og A2 til A.

Tidsforbruket på delene i den praktiske prøven settes ut i fra erfaringene med pilotprosjektet. Den totale tidsrammen beholdes, og fordeles med 20 min på ferdighetsprøve og 45 min til trafikalprøve.

Det er mest naturlig å foreta sikkerhetskontroll av kjøretøyet sammen med oppgavene i kjøregården, og at kontroll før kjøring foretas sammen med den trafikale prøven. For å sikre at de kjøretekniske ferdighetene er opprettholdt og tilfredsstillende før trafikal prøve, foreslår vi at bestått ferdighetsprøve med sikkerhetskontroll gis gyldighet for det kalenderåret den er avlagt.

Ved at kandidaten gis anledning til å avlegge ferdighetsprøven inntil seks måneder før alderskravet for aktuell klasse er oppnådd, gjør vi det mulig å utnytte sesongen for motorsykelkjøring best mulig. Ved et godt planlagt opplæringsforløp vil det være mulig å gjøre ferdig testingen av kunnskaper og ferdigheter i tråd med intensjonene i læreplanene.

Fører kortforskriften § 14-2

Når vi deler praktisk prøve i klassene A1, A2 og A må gebyret også deles. Ferdighetsprøven vil vare i 20 minutter, mens den trafikale prøven vil være i 45 minutter. Vi finner det kostnadsriktig å dele beløpet etter nevnte tidsbruk slik at det blir 300 kroner i gebyr for ferdighetsprøven og 670 kroner i gebyr for trafikal prøve. Den totale kostanden vil ikke øke som følge av denne delingen. Vi tar likevel et forbehold om kostnadsjustering som følge av årlige justeringer.

2.2 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften

§ 6-1 femte ledd

Ved innføring av krav om norskkunnskaper for undervisningspersonell så ble ikke henvisningene i femte ledd oppdatert. Dette gjøres nå ettersom det er helt naturlig at undervisningspersonell i førstehjelp er underlagt de samme krav om norskkunnskaper som annet undervisningspersonell.

§ 6-1 nytt sjette ledd

Forskriften åpner for at andre enn trafikklærere kan undervise i klassene AM146 og S. Det stilles krav til utdanning for slikt undervisningspersonell, men helse- og vandelskravene er knyttet til godkjenningen som trafikklærer, jf. § 6-2. Helse- og vandelskravene gjelder derfor ikke direkte for undervisningspersonell hos kursarrangør. Visse slike krav kan utledes av kravene til kursarrangør og de generelle bestemmelsene om at undervisningen skal være fullt ansvarlig m.m. Vi anser det imidlertid hensiktsmessig å forskriftsfeste at det er de samme kravene som gjelder. Dette gjelder også meldeplikten i § 6-1 i fjerde ledd. Det er ingen saklig grunn til at det ikke skal være samme helse- og vandelskrav til undervisningspersonellet hos kursarrangør som hos trafikkskole. De underviser i samme tema for samme elevgrupper.

Vegdirektoratet foreslår derfor å presisere disse kravene i et nytt sjette ledd i § 6-1. Siden vi antar kravene etterleves i praksis, og antall godkjente kursarrangører er lavt, foreslår vi ingen forskriftsfestet overgangsordning. Visse helse- og vandelskrav kan som nevnt, utledes av

andre bestemmelser og i helt spesielle tilfeller er det dessuten mulig å benytte dispensasjonsadgangen, gjerne da med vilkår som kompenserer.

§ 6-1 nytt sjette ledd vil ikke gjelde for undervisningspersonell i førstehjelp. Her styres kravene gjennom godkjenningen fra Norsk Førstehjelpsråd. Tilsvarende styres kravene til undervisningspersonell i offentlig skole av offentlig skoles regelverk.

§ 9-12 første ledd

Vegdirektoratet har blitt gjort oppmerksom på at enkelte i bransjen misoppfatter denne paragrafen. For å fjerne enhver tvil presiserer vi i § 9-12 første ledd at ved utvidelse fra A2 til A skal kandidaten gjennomføre det obligatoriske kurset i § 9-13 ved å henvise til § 9-13.

§ 27-1 andre ledd

Vegdirektoratet har fått henvendelser angående utformingen av denne bestemmelsen og sender den på nytt på høring med justert ordlyd for å tydeliggjøre innholdet. Den nye formuleringen beskriver kun tilfeller som fritar for kurset. Oppfylles ikke et av fritakskravene i andre ledd, må kurset i sikring og merking av last gjennomføres. Dette innebærer, slik som tidligere, at alle som ikke har gjennomført kurs i sikring og merking av last må gjennomføre dette ved erverv av klasse B kode 96 selv om man har eller har hatt klassene C1 eller C som egen førerkortkode på førerkortet fra før.

§ 30-14 andre ledd

Kravet om at traktoren skal være manuelt giret er lite tidsmessig. Manuelt gir innebærer i tråd med definisjonen i førerkortforskriften at det er nødvendig å bruke koplingspedalen både ved start, stopp og girskifte. Dagens traktorer av den størrelsen som kreves for opplæring og førerprøve, har alltid girsystemer som i større eller mindre grad betjenes uten bruk av koplingspedal. Samtidig er det viktig at det gis opplæring i bruk av ulike girsystemer, og riktig bruk av kopling også når dette kreves for girskifte. Vi foreslår derfor at det fortsatt skal være krav om at koplingspedal, selv om denne nødvendigvis ikke må brukes ved girskifte. Med tanke på muligheten for å gi opplæring som også omfatter forståelse for valg av gir, settes det krav om at det skal være mulig å velge gir manuelt.

I forbindelse med innføringen av utvidet førerrett for traktor som går inntil 50 km/t, er det kommet innspill om å endre kravet til totalvekt, nyttelast og aktuell vekt ved førerprøven i klasse T. Forskriften gir, som kjent, trafikkskolene anledning til å bruke samme kjøretøy som kreves til obligatorisk opplæring for utvidet førerrett, også ved ordinær opplæring og prøve i klasse T. Det viser seg traktortilhengere som er i handelen, konstruert for å kunne kjøres i 50 km/t, har relativt stor tillatt totalvekt. Med det kravet til last som nåværende andre ledd i § 30-14 har, blir aktuell vekt på tilhengeren høyere enn det mange vurderer som ønskelig med tanke på størrelsen på traktoren som skal trekke tilhengeren, drivstofforbruk m.m. Unødig stor vekt kan også øke kostnaden for den som skal ta opplæringen. Samtidig er det pekt på at ved å spesifisere at lasten skal bestå av flere kolli på samme måte som ved førerprøve i klasse BE, vil det gis fornuftige utfordringer når det gjelder sikring av disse i forbindelse med både opplæring og prøve.

Som det går fram, foreslår vi på bakgrunn av dette nytt andre ledd. Vi ber høringsinstansene vurdere utkastet nøye og gi oss innspill på om de er enige i den foreslåtte formuleringen eller har forslag til justering.

Det er en tendens til at traktorene blir stadig større og tyngre, og vi er usikker på om dagens krav om at prøvetraktoren skal ha tillatt totalvekt på 7000 kg er riktig eller om kravet til totalvekt bør økes. Vi ber derfor om at høringsinstansene også gir sitt syn på dette.

3. ADMINISTRATIVE OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER

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

Det er krevende og kostbart for Statens vegvesen å opprettholde kvalitetsmessig gode kjøregårder i tilknytning til trafikkstasjonene. Vedlikeholdskostnadene anslås til ca 80.000 kr. pr. år. Ved en deling av prøven er det mulig for regionene å etablere øvingsområder av god kvalitet på steder som kan dekke flere trafikkstasjoners behov for kjøregård. Dette vil også bidra til at den trafikale delen kan avholdes på steder som godt egnet for å måle kandidatens kompetanse i å kjøre motorsykkel.

Trafikkskolene ønsker ofte å benytte kjøregårdene til opplæring når det ikke gjennomføres førerprøver. Ved å etablere kjøregårder uavhengige av trafikkstasjonene vil man åpne for muligheten for samarbeidsprosjekter og sambruk av områdene.

En deling av prøven, kan føre til endrede reiseavstander, hvis kjøregården lokaliseres for å kunne betjene flere trafikkstasjoner. For noen kandidater vil den øke, for andre kan den bli mindre.

Kandidatene vil få en ekstra reisekostnad ettersom de må møte til prøven to ganger. Den totale tiden som går med til den praktiske prøven vil ikke økes, men hvordan trafikkskolebransjen vil velge å prise leie av motorsykkel to ganger, med kortere intervaller, er vanskelig for Statens vegvesen å si noe om. Samlet gebyrkostnad for praktisk prøve i klassene A1, A2 og A til Statens vegvesen er ikke planlagt å økes som følge av delingen. Det er likevel ikke sikkert at den totale summen vil være 970 kroner ettersom vi må ta forbehold om årlig kostandsjustering. Disse justeringen vil eventuelt forekomme uavhengig av innføringen av delt praktisk prøve.

Kandidater som i dag ikke består praktisk prøve på grunn av manglende kjøreteknisk ferdighet, må betale for hele den praktiske prøven, inklusive den trafikale delen de ikke får gjennomføre. Ved å dele prøven og gebyret, slipper kandidaten å betale for den delen av prøven som ikke gjennomføres, hvis ferdighetsprøven underkjennes. På samme måte vil ferdighetsprøven ikke måtte gjennomføres på nytt, hvis trafikal prøve underkjennes.

Totalt sett mener vi at en liten økning i kostnader vil kunne oppveies med mindre sannsynlighet for underkjent prøve, gjennom bedre forberedelser. Det forventes også en trafiksikkerhetseffekt, som en følge av høyere ferdighetsnivå.

3.2 Andre endringer av trafikopplæringsforskriften

Vi antar at ingen av endringene i § 6-1 i praksis vil ha administrative og økonomiske konsekvenser av betydning.

Språkkravet var ment innført for alle, her er det kun en rettelse.

Når det gjelder helse- og vandelskravet hos kursarrangør, vil det ikke medføre ekstra arbeid for Statens vegvesen. Snarere er det en fordel å få klare forskriftsfestede krav. Som nevnt tror vi kursarrangørene i praksis i stor grad etterlever kravene. Det har ikke kommet opp spørsmål knyttet til dette før nå nylig. Uansett er det få kursarrangører, og det er ingen grunn til at det skulle stilles svakere helse- og vandelskrav til disse enn til trafikklærere. Hvis vi skulle gjøre det, ville en trafikklærer som mister godkjenningen pga. mangler ved helse eller vandel, kunne begynt å undervise hos en kursarrangør. Det ville være åpenbart uheldig og urimelig. Ulike krav vil også medføre ulike konkurransevilkår. Åpenbare urimeligheter hos allerede godkjente kursarrangører kan avhjelpes gjennom dispensasjon.

Presiseringen i § 9-12 og § 27 -1 andre ledd er gjort for å unngå eventuelle misforståelser. Vi kan ikke se at dette vil få konsekvenser av betydning.

Endringen av kravet til gir i § 30-14 antas å ikke ha stor betydning. I hovedsak representerer endringen en forenkling når det gjelder å finne aktuell traktor i markedet. Vi kan ikke se for oss økte kostnader som følge av endringen, snarere tvert om. De foreslåtte endringene når det gjelder nyttelast representerer muligens en minimal utgiftsøkning for trafikkskoler som tidligere ikke har brukt flere sikrede kolli som last.

En del av trafikkskolene ønsker å kombinere bruk av kjøretøy til opplæring for utvidet førerett for traktor som går inntil 50 km/t, med kjøretøy til bruk ved førerprøve i klasse T. Ut fra hva som finnes i markedet av tilhengere, kan disse skolene ha bruk for å kjøpe en tilhenger med relativt stor tillatt totalvekt. Da vil det foreslåtte «taket» for aktuell totalvekt representere en kostnadsbesparelse.