



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om endring i trafikkopplæringsforskriften

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
26. mai 2023
Vår ref. 23/60111

Innholdsfortegnelse

1	INNLEDNING	4
2	BAKGRUNN FOR HØRINGEN.....	4
2.1	Kjørevurdering.....	4
2.2	Behandling av personopplysninger	5
2.3	Øvrige forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften	6
3	NYTT KAPITTEL 30A I TRAFIKKOPPLÆRINGSFORSKRIFTEN – KJØREVURDERING.....	6
3.1	Dagens tilstand	6
3.2	Nødvendig forskriftsregulering	12
3.3	Forslag til nytt kapittel.....	13
3.4	Øvrige endringer på bakgrunn av nytt kapittel	33
4	NYTT KAPITTEL 32 I TRAFIKKOPPLÆRINGSFORSKRIFTEN – BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER.....	35
4.1	Personvernforordningen (GDPR).....	35
4.2	Vegtrafikkloven § 43b	36
4.3	Trafikkopplæringsforskriften kapittel 32.....	37
5	NÆRMERE OM ØVRIGE FORSLAG TIL ENDRINGER I TRAFIKKOPPLÆRINGSFORSKRIFTEN ...	45
5.1	Definisjon på «avsperrert område» – ny § 1–2 bokstav n.....	45
5.2	Øvingskjøring ved yrkessjåføropplæring – § 2–1 femte ledd	46
5.3	Spesielle krav for øvingskjøring – § 2–4 annet og fjerde ledd.....	47
5.4	Krav til kjøretøy for klasse T – §§ 2–2 annet ledd, 3–2 første ledd, 4–7, 30–14 annet ledd og 31–3 første ledd.....	48
5.5	Krav til ledsager ved øvingskjøring – § 3–1	52
5.6	Trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk – §§ 4–1 tredje ledd, 6–4 annet ledd og 8–5.....	56
5.7	Elevfortegnelse – § 5–5.....	57
5.8	Opplæringskort – § 5–6.....	60
5.9	Krav til utstyr ved kurs i sikring av last for klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T – § 5–8.....	62
5.10	Krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane for klasse C, D og CE – § 5–10.....	63
5.11	Godkjenning av trafikklærere – § 6–2 første ledd bokstav a.....	64
5.12	Endring i godkjenning av trafikklærere– § 6–2 første ledd bokstav c.....	65
5.13	Krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap m.m. – § 6–9 m.fl. ...	67
5.14	Faglig leders plikter – § 6–15 fjerde ledd	68
5.15	Lengden på trinnvurdering trinn 3 – § 7–5 annet ledd	69
5.16	Innmelding av gjennomført obligatorisk opplæring –§ 7–6 første ledd.....	70
5.17	Adgang til digital undervisning – §§ 8–1 sjettede ledd og 7–4 tredje ledd	72
5.18	Sikkerhetskurs i trafikk for klasse A1 i trinn 3 – § 9–4 syvende ledd	74
5.19	Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk på avsperrert område – § 9–10 fjerde ledd.....	74
5.20	Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse A1, A2 og A – §§ 9–13 tredje ledd, 9–15 tredje ledd og 9–17 tredje ledd	75

5.21	Obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A1 til A2 og A1 til A- §§ 9-18, 9-19, 9-21 og 9-22.....	78
5.22	Opplæring i førerstøttesystemer m.m. for klasse B - §§ 11-3 fjerde ledd og 11-4 fjerde ledd.....	80
5.23	Klasse S - kapittel 14.....	82
5.24	Fritak for kurs i ulykkesberedskap - § 25-1 tredje ledd.....	86
5.25	Krav om sikkerhetskurs på veg ved utvidelse av førerett - § 26-2.....	87
5.26	Karantenetid klasse C, CE, D og DE - § 29-1 tredje ledd.....	88
5.27	Førerprøve for å fjerne kode 78 i klasse B - § 29-8.....	89
5.28	Forbud mot lyd- og bildeopptak i bil - § 29-11 annet ledd.....	90
5.29	Førerstøttesystemer ved praktisk prøve - kapittel 30.....	92
5.30	Krav til tilleggsutstyr ved førerprøve klasse B - § 30-2.....	93
5.31	Andre språklige endringer.....	95
6	FORSLAG TIL ENDRINGSFORSKRIFT.....	99
7	ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER.....	99
7.1	Konsekvenser ved regulering av kjørevurdering.....	99
7.2	Konsekvenser ved regulering av behandling av personopplysninger.....	100
7.3	Konsekvenser ved øvrige endringer i trafikkopplæringsforskriften.....	100
8	HØRINGSFRIST.....	101

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til endring av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften).

Høringen omhandler i hovedsak forslag til nye bestemmelser om kjørevurdering og behandling av personopplysninger, samt en rekke større og mindre endringer av dagens bestemmelser i trafikkopplæringsforskriften.

2 Bakgrunn for høringen

2.1 Kjørevurdering

Det er den enkelte førerkortinnehavers ansvar å avstå fra bilkjøring når vedkommende på grunn av sykdom, annen påvist eller sannsynlig helsesvekkelse eller bruk av medikamenter, ikke er i stand til å kjøre på trygg måte, jf. vegtrafikkloven (vtrl.) § 21. Videre stilles det nærmere krav til helse til den som skal erverve og den som har førerkort etter vegtrafikkloven § 24, jf. førerkortforskriften vedlegg 1.

I førerkortforskriften vedlegg 1 § 2 om generelt krav til helse står det følgende:

Ingen må føre motorvogn når vedkommende ikke er i stand til å kjøre på trafiksikker måte på grunn av sykdom, bruk av midler som gir svekket kjøreevne, eller annen helsesvekkelse.

Når innehaver av førerkort som følge av helsesvekkelse angitt i første ledd har grunn til å tvile på om føring av motorvogn kan skje på trafiksikker måte, plikter vedkommende å oppsøke lege for undersøkelse før videre kjøring finner sted.

Dersom legen finner at vedkommende ikke fyller helsekravene, plikter legen å gi melding om det til statsforvalteren, jf. lov om helsepersonell § 34, jf. § 76, jf. forskrift fastsatt i medhold av tidligere legelov § 48.

Dette innebærer at både førerkortinnehaver selv og legen har et ansvar knyttet til helsekravet for førerkort og bilkjøring.

Kjørevurdering er en vurdering av kjøreferdigheter for personer med funksjonsnedsettelse og for personer som har eller kan ha helsesvekkelse. De kandidatene som behersker kjøretøyet rent teknisk, vurderes videre i trafikal sammenheng av førerprøvesensor med tilleggskompetanse¹, jf. sensorforskriften. Det er ikke den trafikkfaglige kompetansen som er utgangspunktet, men det vurderes om vedkommende kan kjøre trafiksikkert med den

¹ Kjørevurderingskompetanse

helsesvekkelsen vedkommende har. Kjøre vurdering er et tillegg til den medisinske vurderingen legen foretar av førerkortinnehavers helse, og i mange tilfeller er det legen som anmoder om kjøre vurdering i forbindelse med sin utredning. En kjøre vurdering er i denne sammenheng altså ikke ment å ha nøyaktig samme innhold og vurderingsmomenter som en ordinær praktisk prøve.

Hittil har regelverket for praktisk prøve vært grunnlaget for det praktiske rundt kjøre vurdering, sammen med føringer gitt i interne retningslinjer. Kjøre vurdering er en form for praktisk prøve, men med litt andre rammer og noe annet innhold. Det er derfor et behov for egne bestemmelser som konkret gjelder gjennomføring av kjøre vurdering og rammene rundt i trafikkopplæringsforskriften.

For å imøtekomme dette behovet, foreslås det nytt kapittel 30A som gjelder kjøre vurdering. Forslaget blir nærmere redegjort for i høringsnotatets kapittel 3.

2.2 Behandling av personopplysninger

For å kunne behandle personopplysninger som omfattes av trafikkopplæringsforskriften kreves det etter personopplysningsloven (som gjennomfører personvernforordningen GDPR) at det foreligger et behandlingsgrunnlag. For å styrke behandlingsgrunnlaget for behandling av personopplysninger på vegtrafikklovens område, trådte en ny § 43b i vegtrafikkloven i kraft i 2019. Bestemmelsen gir blant annet et sterkere behandlingsgrunnlag for offentlige myndigheters behandling av personopplysninger når det er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven med forskrifter.

Vegtrafikkloven § 43b siste ledd gir dessuten også hjemmel for departementet til å gi forskrift med utfyllende bestemmelser om behandlingen av personopplysninger.

Denne høringen sendes ut i samråd med Samferdselsdepartementet med grunnlag i delegert forskriftsmyndighet til Statens vegvesen etter delegeringsvedtak av 29. mars 2019 nr. 424. Personvernforordningen, som ble gjennomført i Norge med virkning fra 20. juli 2018, gir mindre rom for nasjonale lov- og forskriftsbestemmelser enn tidligere gjeldende personverndirektiv. Det er likevel anledning til å gi utfyllende eller presiserende bestemmelser på en del områder. Vegtrafikkloven § 43b er en overordnet og generell hjemmel som etter Statens vegvesens vurdering i seg selv ikke vil gi de registrerte på trafikkopplæringsområdet god nok forutsigbarhet på enkelte felt, dersom det ikke gis utfyllende forskriftsbestemmelser. I denne høringen foreslår Statens vegvesen derfor et nytt kapittel 32 i trafikkopplæringsforskriften om behandling av personopplysninger. Dette er nærmere redegjort for i kapittel 4.

2.3 Øvrige forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

Trafikkopplæringsforskriften regulerer trafikkopplæring og førerprøver for personer som vil erverve eller fornye en førerrett som må dokumenteres med førerkort, jf. § 1-1. Dagens trafikkopplæringsforskrift trådte i kraft i 2004. Det er foretatt flere endringer av enkeltbestemmelser siden den gang, men dette begynner nå å bli noen år siden. Vi ser derfor et behov for å oppdatere og foreta justeringer på flere av dagens bestemmelser. Disse endringene er blant annet basert på erfaringer og tilbakemeldinger fra sensorer og trafikkskoler, samt endringer som følge av samfunnets utvikling og digitalisering.

Endringene som nå foreslås er av varierende omfang, fra rent språklige endringer til mer omfattende realitetsendringer. Flere av forslagene vil altså innebære en materiell virkning, men de aller fleste av disse vil være til gunst for de berørte. Alle endringene er nærmere omtalt i kapittel 5.

3 Nytt kapittel 30A i trafikkopplæringsforskriften – kjørevurdering

3.1 Dagens tilstand

3.1.1 Historikk kjørevurdering

Statens vegvesen har i lang tid hatt hjemmel i førerkortforskriften vedlegg 1 til å kunne dispensere fra førerrettens kravet når førerrettssvekkelsen er stabil, inkludert når tilstanden medfører førertilpasninger i kjøretøyet. Tidligere bestemmelse benyttet ordlyden praktisk prøve, mens den nå er erstattet med kjørevurdering. Den tidligere hjemmelen fremgikk også i førerkortforskriften av 1979.

I tillegg ble det gjennomført ulike kjørevurderinger på oppdrag fra daværende fylkesmenn og NAV. I 2008 ble de første interne retningslinjene som var landsdekkende fastsatt. Retningslinjene gjaldt både ny førerprøve etter pålegg fra politiet og kjørevurdering. Innledningsvis stod det følgende:

Vurdering av kjøreferdighet angår i hovedsak personer som har tapt førerrett eller personer som av ulike årsaker blir henvist fra lege for vurdering med spørsmål om fortsatt opprettholdelse av førerretten.

Det fremgikk i retningslinjene at frem til de ble fastsatt, var det ulik praksis ved de forskjellige trafikkstasjonene med forskjellig begrepsbruk. Behovet for felles føringer var derfor stort. Det ble skilt mellom

- gruppe 1 som gjaldt nedsatt førerrett, eventuelt med førertilpasninger, og
- gruppe 2 som innebar andre helsesvekkelser.

Det var også lagt opp til henvisninger, anmodninger eller søknader fra kandidaten selv, NAV, daværende regionvegkontor, politiet og daværende fylkesmenn.

Henvisningene fra politiet gjaldt ny førerprøve etter vegtrafikkloven § 34 første ledd, men føringene og rammene for gjennomføring ble fastsatt sammen med kjørevurdering i de interne retningslinjene hos Statens vegvesen. Dette fordi politiet i disse sakene pålegger ny førerprøve på bakgrunn av helsemessige årsaker eller mistanke om manglende kunnskaper eller kjøreferdigheter som hensynet til trafiksikkerheten krever.

Siden den gang, har de interne retningslinjene i Statens vegvesen blitt revidert flere ganger og fagområdet utviklet seg til slik det er i dag. Statens vegvesen samarbeider med Helsedirektoratet, statsforvaltere, politiet og NAV for å ha lik forståelse av regelverk og føringer, samt videreutvikle fagområdet.

I 2013 trådte sensorforskriften i kraft, og det var første gang det ble forskriftsfestet en definisjon på kjørevurdering. Samtidig ble det tatt inn at det også omfatter førerprøve etter pålegg fra politiet, jf. vegtrafikkloven § 34.

Forskriften stiller krav til egen tilleggskompetanse med påfølgende etterutdanning annethvert år for de sensorene som skal forestå kjørevurderinger og ny førerprøve etter pålegg fra politiet. Dette gjelder altså ny førerprøve etter vegtrafikkloven § 34 første ledd hvor politiet har skjellig grunn til å tro at førerkortinnehaver ikke lenger fyller de helsemessige kravene som kreves, eller har mistanke om at førerkortinnehaver mangler de kunnskaper eller den kjøreferdighet som hensynet til trafiksikkerheten krever. Ny førerprøve på bakgrunn av straffbare forhold er ikke ment å falle inn under denne gruppen.

I 2016 ble helsevedlegget i førerkortforskriften totalrevidert.² Fra å inneholde seks bestemmelser med detaljene regulert i egne retningslinjer for daværende fylkesmenn, er det i dag blitt et større vedlegg i førerkortforskriften med detaljerte forskriftskrav isteden. Samtidig ble de tilfellene hvor det foreligger et krav om kjørevurdering forskriftsfestet. Noen av disse er konkrete direktivkrav.³ Kjørevurdering blir også fortsatt benyttet for å kunne gi sakkyndig uttalelse ved utredning av andre helsetilstander. Dette er det gitt føringer om i Førerkortveilederen⁴ utarbeidet av Helsedirektoratet.

Gjennomføring av kjørevurdering, men også ny førerprøve etter pålegg fra politiet, reguleres i dag gjennom interne retningslinjer for kjørevurdering.

² <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/hoeringer/forslag-til-nytt-vedlegg-1-til-forerkortforskriften-helsekrav/> (besøkt 19.03.2023)

³ Jf. tredje førerkortdirektiv (2006/126/EF) og direktiv 2009/112/EF

⁴ <https://www.helsedirektoratet.no/veiledere/forerkortveileder> (besøkt 19.03.2023)

3.1.2 Føringer gitt i retningslinjer

De første retningslinjene knyttet til gjennomføring av kjørevurdering ble som nevnt fastsatt i 2008, og de har blitt revidert flere ganger i ettertid. De er utarbeidet for førerprøvesensorer og saksbehandlere i Statens vegvesen, og de omhandler derfor i hovedsak gjennomføringen og rammene rundt kjørevurdering.

Leger, optikere, øyeleger, statsforvaltere og andre spesialister har egne føringer i Førerkortveilederen utgitt av Helsedirektoratet. Kjørevurdering er omtalt også i Førerkortveilederen, men da fra helsesektoren sitt ståsted.

Retningslinjene for kjørevurdering viser i dag til blant annet aktuelle bestemmelser i trafikkopplæringsforskriften som hjemler gjennomføring av praktisk prøve, da det ikke har vært egne bestemmelser for kjørevurdering. Selv om kjørevurdering ikke ment å ha nøyaktig samme innhold og vurderingsmomenter som en ordinær praktisk prøve, er det en del bestemmelser for praktisk prøve som likevel er aktuelle. Eksempelvis krav til kjøretøyet, sensors plassering under prøven, hva som gjelder ved noe uforutsatt som driftsstopp eller illebefinnende og at kandidaten kan ha med trafikklæreren om ønskelig, jf. §§ 29–6, 29–8 og kapittel 30. Selve innholdet i kjørevurderingen avhenger av behov og tilstand som opplyses om fra oppdragsgiver, helseattest eller synsattest.

Eksempelvis kan et oppdrag gjelde synsfeltutfall til en side. Synsfeltutfall kommer som følge av skade i synsbanene og i synsbarken. Synsfeltutfall kan føre til endring i kroppsholdning, hodestilling og gangmønster. Visuell informasjon i det området som har synsfeltutfall forsvinner. Synsfeltutfall sees ikke som et svart område, men hjernen kompenserer og smelter/trekker sammen bildet til en helhet. Dette kan bidra til at personen ikke alltid er oppmerksom på sitt synsfeltutfall, og kan oppleve synet sitt som normalt.⁵ Sensor vurderer derfor hvor godt kandidaten ser ut til å kompensere og få med seg hendelser fra siden med synsfeltutfall under kjørevurderingen.

Kjørevurdering er, som nevnt innledningsvis, et tillegg til den medisinske vurderingen legen foretar av førerkortinnehavers helse, og i mange tilfeller er det legen som anmoder om kjørevurdering i forbindelse med sin utredning.

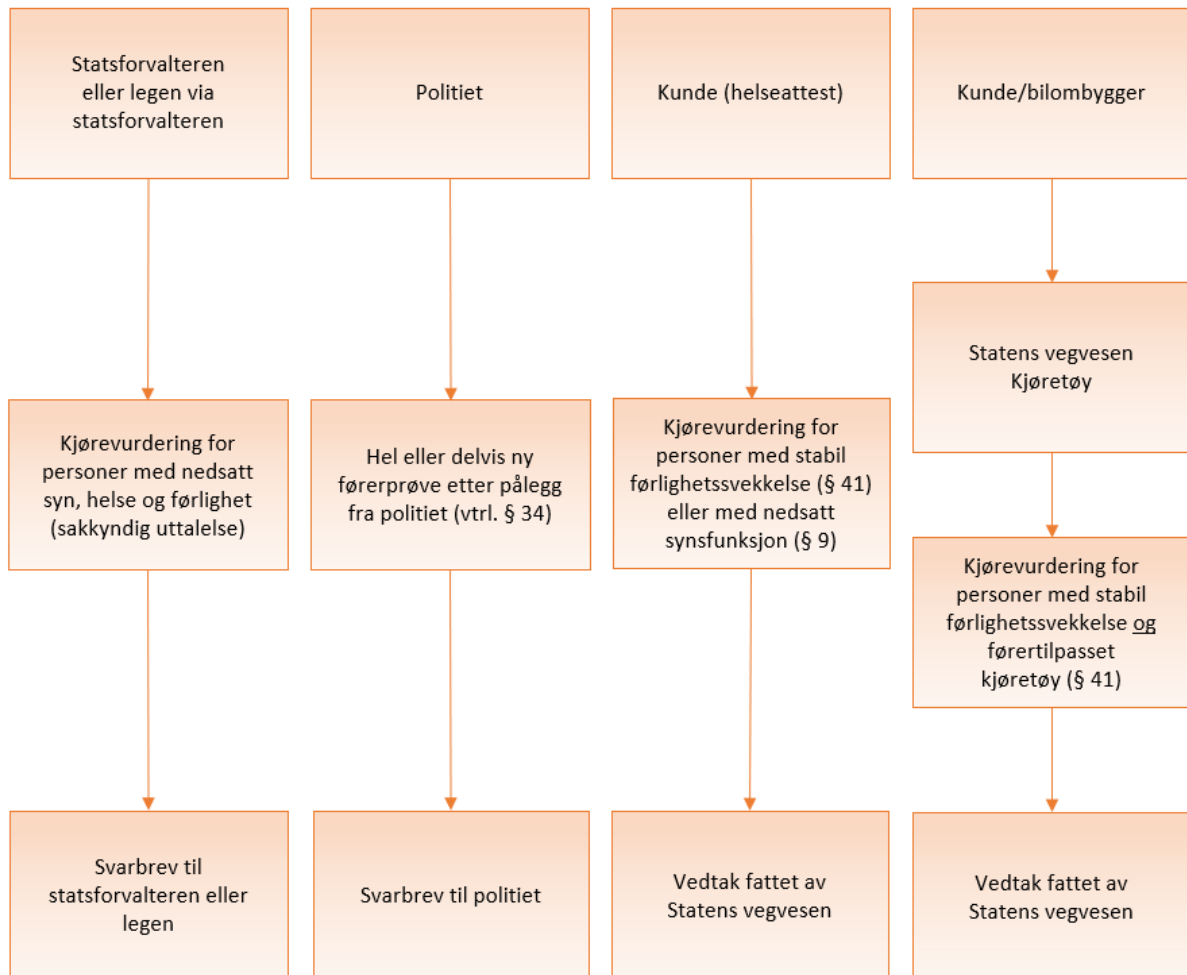
Kjørevurdering gjelder imidlertid både tilfeller hvor kandidaten ønsker å erverve en førerrett⁶, enten første gang eller utvidelse til nye klasser, og tilfeller med ny helsetilstand med spørsmål om fortsatt opprettholdelse av førerretten. De fleste kjørevurderingene gjelder sistnevnte.⁷

⁵ <https://synsvansker.kompetansetrappa.helsekompetanse.no/synsvansker/synsfeltutfall/> (besøkt 28. mars 2023)

⁶ Førerrett er definert i førerkortforskriften § 2–1 og er «rett til å føre nærmere angitt kjøretøy». Førerkortet er dokumentet hvor førerretten er angitt.

⁷ I sammenheng med kjørevurdering, omtales førerkortinnehaver/den som skal erverve førerrett for kandidaten.

Med tanke på oppbyggingen av retningslinjene, har det gått fra å være to løp til fire løp, basert på oppdragsgiver, innlevert helseattest eller melding fra Kjøretøyavdelingen i Statens vegvesen om godkjent førertilpasset kjøretøy. Disse er nå skissert slik:



I det første løpet, er oppdragene hvor Statens vegvesen gir en sakkyndig uttalelse til statsforvalter, lege, øyelege eller optiker. Det kan også være spesialistleger, men alle anmodninger går via statsforvalteren som vurderer saken før det anmodes om kjørevurdering. Statens vegvesen fattet ingen vedtak, men gir en skriftlig uttalelse som blir brukt i oppdragsgivers vurdering av om helseattest kan utstedes eller dispensasjon fra helsekravene kan gis. I denne gruppen finner man også de sakene som gjelder progressiv førighetssvekkelse og førertilpasset kjøretøy, hvor det er statsforvalteren som har vedtakskompetanse til å vurdere dispensasjon fra helsekravet til førighet.

I det andre løpet er oppdragene fra politiet. Selv om det blir brukt betegnelsen bestått og ikke bestått, er disse førerprøvene en del av politiets saksbehandling. Det er altså politiet som har vedtaksmyndighet for denne gruppen, mens Statens vegvesen skriver en sakkyndig uttalelse.

I det tredje løpet er de sakene hvor helseattesten eller synsattesten utløser en kjørevurdering. Det innebærer at den medisinske delen av helsekravene er godkjent, men kandidaten må likevel bestå kjørevurdering for å kunne opprettholde eller erverve førerett. For synsfunksjon etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9 heter det seg at helsekravet ikke er godkjent dersom kjørevurderingen ikke er bestått. Ved stabil førlighetssvekkelse, fyller ikke vedkommende helsekravet til førlighet i utgangspunktet, men kan få dispensasjon dersom kjørevurdering bestås. For stabil førlighet er altså den øvrige delen av helseattesten godkjent, og det er medisinsk stadfestet at vedkommende har en stabil førlighetssvekkelse.

Vi har imidlertid delt førlighetssvekkelse på to løp, da vi har skilt på de som må ha et førertilpasset (ombygd) kjøretøy⁸ og de som har et kjøretøy som ikke er ombygd. Sistnevnte kan være de som eksempelvis bare har vanlig automatgiret kjøretøy⁹ for å slippe å bruke koplingspedal på venstre fot. Personer som har en stabil førlighetssvekkelse i venstre fot og fint klarer å kjøre med automatgiret kjøretøy, fyller likevel ikke førlighetskravet i førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. De må derfor også ha en dispensasjon fra Statens vegvesen. Bestemmelsen skiller ikke på hvilken arm eller fot man har førlighetssvekkelse i eller hvilke tilpasninger man kan ha for å kompensere, så lenge vedkommende har redusert koordinasjonsevne eller redusert kraft eller sensibilitet i arm eller ben, herunder nedsatt gripeeve.

Det siste løpet gjelder førertilpasset kjøretøy og stabil førlighetssvekkelse. Det er normalt fastlegen som avgjør om en person fyller førlighetskravet, og om en eventuell førlighetssvekkelse er progressiv eller stabil. Dersom en person har førerett fra før og den stabile førlighetssvekkelsen er en ny tilstand, fyller ikke førerkortinnehaveren helsekravet til førlighet.¹⁰ NAV er normalt involvert med tanke på at førerkortinnehaver får stønad til et førertilpasset kjøretøy og sørger for at kjøretøyet blir ombygd. Videre er det hos Statens vegvesen førertilpasningene på kjøretøyet skal godkjennes. Det hender imidlertid tidvis at førerkortinnehaver velger å betale for å få satt inn tilpasninger/utstyr uten å involvere NAV.

Førerkortinnehaver trenger imidlertid en dispensasjon fra helsekravet for å kunne opprettholde føreretten, og i stabile tilfeller er det som nevnt Statens vegvesen som vurderer dispensasjonen ved å gjennomføre en kjørevurdering. NAV har ingen egen henvisningsmulighet til Statens vegvesen, da disse enten kommer i forbindelse med dispensasjonssøknad hos statsforvalteren eller via helseattest¹¹.

Noen førerkortinnehavere kan være en del av flere grupper, og da tilpasses saken dette. Videre kan det også være personer som har en helsesvekkelse og skal erverve førerett for første gang eller utvide til en ny klasse. Retningslinjene gjelder også denne gruppen.

⁸ Gjelder også innmontert utstyr uten ombygging, eksempelvis rattkule.

⁹ Er automatgiret i kjøretøyet slik det kommer opprinnelig fra fabrikk, er det ikke å regne som ombygd. Dersom noe med giret er endret på i ettertid, regnes kjøretøyet som ombygd.

¹⁰ Legen har meldeplikt til statsforvalteren i slike tilfeller om at helsekravet ikke er oppfylt pga. ny tilstand, jf. meldepliktforskriften (forskrift om melding fra lege, psykolog eller optiker ved helsesvekkelse av betydning for trafikkikkerheten) § 2. Statsforvalteren skal melde videre til politiet om tilbakekall av førerett etter § 3.

¹¹ Dette fanges ofte opp ved at Kjøretøyavdelingen i Statens vegvesen varsler Trafikantavdelingen når et førertilpasset kjøretøy er godkjent. Trafikant etterspør deretter helseattest dersom det ikke fremgår i systemet om førerkortinnehaver har en stabil eller progressiv førlighetssvekkelse.

3.1.3 Ordinær praktisk prøve vs. kjørevurdering og ny førerprøve

Kjørevurdering er en ordlyd som benyttes på bakgrunn av at det er en vurdering av kjøreferdigheter i forbindelse med helsevurdering. For at førerprøvesensorene og saksbehandlerne skal kunne skille disse variantene fra ordinær praktisk prøve, har Statens vegvesen valgt en annen benevnelse.

Ved en ordinær praktisk prøve, er rammene fastsatt i trafikkopplæringsforskriften for å sikre likebehandling for alle som skal erverve førerrett. I trafikkopplæringsforskriften kapittel 29 fremgår det blant annet at ordinær praktisk prøve begynner med sensors klargjøring og avsluttes med tilbakemelding om resultatet. Hvilke andre momenter som inngår i de enkelte klassene som eksempelvis sikkerhetskontroll, fremgår i kapittel 30. Prøven skal gjennomføres etter et standardisert ruteopplegg, slik at eleven får mulighet til å vise sine ferdigheter under vekslende veg- og trafikkforhold. Sensor skal dermed vurdere om kandidaten i tilstrekkelig grad har nådd de målene som er fastsatt for opplæring i den aktuelle klassen.

Ved en kjørevurdering, skal denne gjennomføres med en sensor som både er godkjent sensor i den førerkortklassen kjørevurderingen skal gjennomføres i, men også har godkjent kjørevurderingskompetanse. Sensor vurderer om kandidaten kan kjøre trafikksikkert med den helsesvekkelsen vedkommende har. Kjørevurderingen starter med en førsamtale og avsluttes med en ettersamtale, mens den sakkyndige uttalelsen/vedtaket skrives i etterkant av kjørevurderingen. Den praktiske kjøringen har utgangspunkt i fastsatte ruter, men tilpasses ut fra oppdraget. Kjørevurderingen inneholder ikke eksempelvis sikkerhetsspørsmål, slik som ordinær praktisk prøve, og det er ikke like stort fokus på selve opplæringsmålene, selv om det fokuseres på om kjøringen er trafikksikker. Hovedsaken er at kjørevurderingen tilpasses oppdraget, både kjørerute, eventuell kjøretid og hva man skal vurderes ut fra.

Ny førerprøve fra politiet, har ikke noen konkrete bestillinger på samme måte som en kjørevurdering. Politiet har skjellig grunn til mistanke om at kandidaten ikke har den kunnskap eller ferdighet som kreves for å kjøre på en trafikksikker måte når de pålegger noen en ny førerprøve etter vegtrafikkloven § 34. Ved en ny førerprøve, blir kandidatene vurdert ut ifra hovedmålene for førerkortklassen, mens ved ordinær praktisk prøve vurderer sensor i langt større grad måloppnåelsen på delmålene i læreplanen i tillegg til at eleven har spesifikke oppgaver som skal løses underveis i prøven. Hovedmålene for klasse B fremgår i trafikkopplæringsforskriften § 11-1.

Ny førerprøve starter med en førsamtale og avsluttes med en ettersamtale slik som ved en kjørevurdering. Sensor innehar i tillegg kjørevurderingskompetanse. Resultatet blir gitt med bestått eller ikke bestått, men det er likevel politiet som fatter det endelige vedtaket om kandidaten får opprettholde føreretten eller ikke. Disse kandidatene kan ha en gyldig førerrett, eller at føreretten er suspendert/beslaglagt i påvente av gjennomført ny førerprøve.

Bakgrunnen for at det benyttes ordlyden ny førerprøve på sakene fra politiet, er at det er denne ordlyden som fremgår i vegtrafikkloven § 34 og det gjør det enklere å skille disse sakene fra andre praktiske prøver internt i Statens vegvesen og i våre systemer.¹² Dette til tross for at førerprøve i hovedsak både kan være teoretisk og praktisk prøve. Ordet førerprøve er ikke definert i trafikkopplæringsforskriften eller førerkortforskriften, men betyr i grunn avsluttende prøve(r) for aktuelle førerkortklasser i regelverket. Dette kan leses ut av formuleringene i trafikkopplæringsforskriftens kapittel 29. Hvilke prøver som kreves i de ulike klassene, fremgår i kapittel 30.

I vegtrafikkloven § 34 omtales hel eller delvis ny førerprøve, hvor hel blir både teoretisk og praktisk prøve, mens delvis blir kun en av delene. Likevel praktiseres delvis i hovedsak kun som praktisk prøve. Politiet har altså hjemmel til å også ilegge kandidaten teoretisk prøve i tillegg om det er kunnskaper de har skjellig grunn til å mistenke at kandidaten mangler.

Det bemerkes at ny førerprøve på bakgrunn av straffbare handlinger ikke er ment å skulle gjennomføres i dette sporet med sensor som har kjørevurderingskompetanse. De skal gjennomføre ordinær praktisk prøve.

3.2 Nødvendig forskriftsregulering

På lik linje med at gjennomføring av praktiske prøver reguleres i trafikkopplæringsforskriften, er det behov for å regulere gjennomføring av kjørevurdering. Siden det allerede har vært gitt føringer i interne retningslinjer og det er benyttet analogisk tolkning til noen av bestemmelsene for praktiske prøver, vil derfor ikke forslaget innebære noe særlig realitetsendring på hvordan kjørevurdering skal gjennomføres eller rammene rundt. Isteden vil det fremgå tydeligere i regelverket hvilke krav som stilles, på lik linje som ved praktisk prøve.

Videre vil det ivareta hensynet til forutsigbarhet og rettssikkerhet for samfunnet, ved at det er tydelige regler som alle involverte parter skal forholde seg til. I en slik prosess kan det være mange instanser og ulike parter involvert. I tillegg til førerkortinnehaver (eventuelt den som skal erverve førerkort), vil det være en lege, øyelege, optiker og ev. spesialister, som vurderer vedkommendes helse og/eller syn. Deretter vil statsforvalteren involveres når det anmodes om kjørevurdering, eller ved melding om at fører ikke oppfyller helsekravene og at førerkortet bør tilbakekalles.

Politiet har hjemmel til å tilbakekalle føreretten etter vegtrafikkloven § 34. Dette er nødvendig dersom vedkommende ikke får opprettholde føreretten, vedkommende ikke får opprettholde alle førerkortklasser eller det skal gis begrensninger i føreretten i form av koder. Sensor med kjørevurderingskompetanse hos Statens vegvesen gjennomfører kjørevurderingen med kandidaten og skriver den sakkyndige uttalelsen/fatter vedtak, mens en annen saksbehandler i Statens vegvesen forbereder saken.

¹² Ordlyden ny førerprøve har stått i vegtrafikkloven § 34 siden loven trådte i kraft i 1965.

Da det stilles krav om ekstra brems pedal og speil for sensor under kjørevurderingen, er det normalt trafikkskolene som leier ut kjøretøy til kjørevurderingen, og dermed i mange tilfeller en trafikklærer som gjennomfører en time eller flere med kandidaten før kandidaten møter til timen hos Statens vegvesen. Noen kandidater lar også trafikkskolene bistå med å bestille time til kjørevurdering.

Dersom det har blitt godkjent et førertilpasset kjøretøy, er også NAV involvert i form av at de gir stønad til førertilpasset kjøretøy og sørger for riktig ombygging av kjøretøyet. Kjøretøyavdelingen hos Statens vegvesen godkjenner de endelige førertilpasningene.

Hele systemet er ganske komplekst, og det er mange involverte. Av den grunn er det derfor viktig med tydelig regelverk som er tilgjengelig med føringene som gjelder.

Vegtrafikkloven § 24 gir hjemmelsgrunnlag for regulering av kjørevurdering, da det er en variant av praktisk prøve. Denne bestemmelsen omhandler alminnelige regler om førerett, førerkort, førerprøve og kompetansebevis, og den gir hjemmel for å gi nærmere bestemmelser i forskrift.

3.3 Forslag til nytt kapittel

3.3.1 Oppbygging av nytt kapittel

Forslag til ny kapitteloverskrift:

Kapittel 30A Kjørevurdering

Kapittel 30A er foreslått som nytt kapittel i trafikkopplæringsforskriften for kjørevurdering, men omfatter også ny førerprøve etter pålegg fra politiet, kombinert prøve og kjøretøytilpasning. Alle disse variantene gjennomføres med sensor som innehar kjørevurderingskompetanse etter sensorforskriften § 11, jf. § 17.

Vi har valgt å bygge opp kapitlet i tråd med oppbyggingen til kapittel 29 *Generelt om førerprøven*. I tillegg har vi valgt å gjenbruke en del av bestemmelsene som gjelder praktisk prøve, for kjørevurdering. Ved å følge oppbyggingen og gjenbruke en del av formuleringene, vil det gjøre det enklere for brukere av forskriften å kjenne igjen hva som da vil gjelde både praktisk prøve og kjørevurdering, selv om det er regulert i forskjellige kapitler.

Hver enkelt bestemmelse blir omtalt under.

3.3.2 Alminnelige regler om kjørevurdering

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A-1 Alminnelige regler om kjørevurdering

Statens vegvesen kan fastsette retningslinjer for innhold og gjennomføring av kjørevurdering, herunder også ny førerprøve etter pålegg fra politiet, kombinert prøve og kjøretøytilpasninger. Statens vegvesen fastsetter de steder kjørevurderingen kan gjennomføres.

Dersom søker har eller har hatt flere førerkortklasser, skal kjørevurderingen, eller ny førerprøve etter pålegg fra politiet, gjennomføres i den mest omfattende klassen vedkommende har eller ønsker å beholde, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 6a. Som mest omfattende førerkortklasse regnes i stigende rekkefølge: AM, S, T, A1, A2, A, B, BE, C1/D1, C1E/D1E, C, D, DE og CE.

Ved førighetsvekkelse med førertilpasset kjøretøy, avlegges kjørevurdering i den klassen det tilpassede kjøretøyet tilhører, da førighetsvekkelse krever dispensasjon fra helsekravene, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 41. Sensor skal vurdere om kandidaten også kan beholde underliggende klasser i disse tilfellene, og eventuelt hvilke klasser.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke anbefalt», kan ikke ny kjørevurdering avlegges uten ny anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren.

Dersom resultatet av ny førerprøve etter pålegg fra politiet er «ikke bestått», kan ikke ny tilsvarende førerprøve gjennomføres. Politiet kan imidlertid vurdere om vedkommende kan søke om gjenerverv av førerretten på vanlig måte, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9, anses helsekravet for ikke oppfylt. Ny kjørevurdering kan ikke avlegges før det har gått fire uker og ny synsattest er utstedt. Ny synsattest kan tidligst utstedes etter karantenetidens utløp.

Dersom resultatet av kjørevurderingen er «ikke bestått» og Statens vegvesen er vedtaksmyndighet etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 41, kan ny kjørevurdering ikke avlegges før det har gått fire uker. I særlige tilfeller kan sensor vurdere kortere karantenetid.

Generelt

I den første bestemmelsen i nytt kapittel, har vi valgt å ta inn noe av det samme som fremgår i § 29-1.

Første ledd i bestemmelsen er likt bygget opp som i § 29-1 ved at retningslinjer for kjørevurdering får en egen hjemmel.

Gjennomføring av kjørevurdering i mest omfattende klasse

I annet ledd stilles det krav om at kjørevurderingen må gjennomføres i den mest omfattende klassen vedkommende har eller ønsker å beholde. Denne bestemmelsen henger sammen en bestemmelse som foreslås tatt inn i førerkortforskriften vedlegg 1 ny § 6a. Bestemmelsen i førerkortforskriften blir sendt på høring sammen med andre endringer i den forskriften i samme tidsrom som denne høringen. I førerkortforskriften er bestemmelsen utformet med tanke på leger, optikere, øyeleger, spesialister og statsforvaltere, samt for utstedelse av førerkort, mens her er den utformet med tanke på selve gjennomføringen av kjørevurderingen.

Etter dagens regelverk, gjelder de samme helsekravene for alle førerkortklasser innad i samme førerkortgruppe. Førerkortgruppene er derfor delt inn i tre grupper, jf. førerkortforskriften vedlegg 1 § 1:

- Førerkortgruppe 1 består av de lette førerkortklassene: AM, S, T, A1, A2, A, B, BE.
- Førerkortgruppe 2 består av lastebilklassene: C1, C1E, C, CE.
- Førerkortgruppe 3 består av bussklassene: D1, D1E, D, DE, inklusiv utrykningskompetanse og kjøreseddel.

Førerkortgruppe 3 stiller strengest krav til helse, da disse klassene omfatter persontransport.

Selv om de medisinske helsekravene er like innad i den enkelte førerkortgruppe, vil ikke det å håndtere ulike kjøretøy i samme gruppe være likt. En høyere førerkortklasse vil være mer omfattende og normalt stille andre krav til innhenting av informasjon, orientering i trafikkbildet, reaksjon på hendelser og generell manøvreringsevne hos førerne. I tillegg er konsekvensene av feilhandlinger på tyngre kjøretøy større, og av den grunn er kravene strengere. Resultatet av en kjørevurdering i en førerkortklasse, vil ikke nødvendigvis gjenspeiles i en mer omfattende førerkortklasse. Også med tanke på at kjørevurdering gjennomføres på bakgrunn av helsemessige årsaker. Det er derfor et behov for å skille på vurderinger innad i førerkortgruppen. Av denne grunn har vi foreslått å ta inn denne hjemmelen både i førerkortforskriften og i trafikkopplæringsforskriften. For nærmere redegjørelse om dette leddet, viser vi imidlertid til høring om endringer i førerkortforskriften.

Vi ønsker samtidig å kommentere at i førerkortforskriften § 6-1 siste ledd er det kun benyttet ordlyden «*Dersom søker har flere førerkortklasser [...]*», selv om det er snakk om tilbakelevering av tilbakekalte førerrettigheter. I forslaget i § 30A-1 annet ledd benyttes imidlertid ordlyden «*Dersom søker har eller har hatt flere førerkortklasser, [...]*». Det er gjort et valg om å tilføye «*eller har hatt*» på bakgrunn av at i disse sakene er det noen som møter til kjørevurdering med aktive førerrettigheter, mens andre har fått disse tilbakekalt eller de er utløpt. Kjørevurdering gjennomføres også på bakgrunn av tvil om helsekravene er oppfylt eller for vurdering av dispensasjon fra helsekravene.

I dette ligger det at man kan få med utløpte førerrettigheter hvor helsekravene godkjennes etter anbefalt førerrett/bestått kjørevurdering, med unntak av utløpte førerrettigheter hvor det stilles krav om praktisk prøve for gjennerverv etter førerkortforskriften. Slike førerrettigheter gjelder eksempelvis førerkortklasser som er ervervet uten prøve tidligere.¹³

Unntak ved førighetsvekkelse

I tredje ledd fremgår unntak fra annet ledd, da kjørevurdering med førertilpasset kjøretøy blir i en særstilling og vurderingene i denne sammenhengen gjelder dispensasjon fra førighetskravet. Ved en dispensasjon kan man sette som vilkår at dispensasjonen fra helsekravene for førighet kun gjelder den ene førerkortklassen, men også inkludere de underliggende klassene dersom det er fornuftig. Det er uansett satt krav til at sensor skal vurdere om førerkortinnehaver også kan beholde underliggende klasser.

Dersom kjørevurderingen eksempelvis gjennomføres i klasse B, og vedkommende mangler venstre fot/bein, kan det være aktuelt å få beholde underliggende klasser for firehjuls kjøretøy med automatgir (traktor, firehjuls moped og snøscooter), men ikke tohjuls moped og motorsykelklasser. Skulle det likevel være aktuelt å få beholde tohjuls kjøretøy i slike tilfeller, blir det naturlig å gjennomføre kjørevurdering også i en slik klasse for vurdering av dispensasjon.

Sensor skal skrive i vedtaket til kandidaten hvilke underliggende klasser vedkommende får beholde dersom det er aktuelt og om disse skal ha noen begrensninger i form av koder. Koder som gjelder flere klasser, føres på feltet for vilkårs-koder i førerkortet.

Konklusjonen av vurderingen for underliggende klasser skal sensor også gi i den sakkyndige uttalelsen til statsforvalteren dersom saken gjelder progressiv førighetsvekkelse.

Sakkyndig uttalelse – ikke anbefalt førerrett

I fjerde til syvende ledd omfattes de ulike kjørevurderingene som blir gjennomført og konsekvensene av ikke anbefalt/ikke bestått. Statens vegvesen har ikke ressurser til å gjennomføre nye kjørevurderinger uten at det foreligger et reelt behov fra oppdragsgiver. Det er derfor satt et vilkår i fjerde ledd om at det må foreligge en ny anmodning fra lege eller statsforvalter hvor kjørevurderingen er en del av helseutredningen.

Det er viktig å merke seg at vi her har tatt inn hjemmel for å kunne gi et nytt forsøk med kjørevurdering i særlige tilfeller, men det er likevel ment at det i hovedsak skal være nok med ett forsøk. Her må legen eller statsforvalteren vurdere ut ifra den sakkyndige uttalelsen om det virker som et tydelig resultat før det vurderes å etterkomme pasientens ønske om nytt forsøk. Selv om det åpnes for mulighet for nye forsøk, er det altså ikke ment å misbrukes ved å gi flere forsøk generelt.

Tanken bak dette, er at det kan ha vært noe spesielt som virket inn på kjøringen den dagen. Derfor er det laget et vilkår for nytt forsøk dersom det er et reelt og særskilt behov.

¹³ Førerkortforskriften § 6-1 annet ledd, såkalte «stempelrettigheter»

Ny førerprøve etter pålegg fra politiet – ikke bestått

Da gjennomføring av ny førerprøve etter pålegg fra politiet er relativt ressurskrevende for Statens vegvesen, i form av blant annet ekstra tidsforbruk til skriving av sakkyndig uttalelse til politiet for at saksbehandler hos politiet skal ha et godt grunnlag for å vurdere om en førerrett skal inndras eller videreføres, er det foreslått en hjemmel for politiet til å kunne vurdere gjenerverv av førerretten på vanlig måte, jf. førerkortforskriften § 6-1 tredje ledd. Dermed kan det også benyttes en sensor med ordinær kompetanse innen gjeldende førerkortklasse, og det blir ikke nødvendig å oppta sensor med kjørevurderingskompetanse.

Vi er av den oppfatning av at det er flere i denne gruppen som får flere forsøk, da politiet viser til at de ikke har hjemmel til å nekte kandidaten å prøve flere ganger. Det er korrekt at man ved vanlige praktiske prøver ikke har noe tak på antall forsøk for erverv av førerrett, så lenge kandidaten fyller øvrige krav for å gjennomføre praktisk prøve.

Pr. i dag er det 67 sensorer som har godkjent kjørevurderingskompetanse. Samtidig er det mer enn 300 sensorer som har ordinær godkjenning for klasse B. Det antas at i de fleste tilfellene politiet ber om en legeundersøkelse etter vegtrafikkloven § 34, vil legen anmode om kjørevurdering der dette er et behov. Dermed vil det etter vårt skjønn være unødvendig for politiet å pålegge ny førerprøve dersom helseattesten ikke er godkjent. Dersom legen har utfylt godkjent helseattest og benyttet kjørevurdering som utredningsgrunnlag, mener vi det også vil være unødvendig å skulle gjennomføre ny førerprøve i tillegg.

Etter forslag fra Statens vegvesen, vurderes det å endre helseattesten slik at det vil fremgå på konklusjonssiden om det er gjennomført kjørevurdering og i hvilken førerkortklasse. Dermed antas det at de fleste sakene fra politiet hvor det foreligger godkjent helseattest uten gjennomført kjørevurdering, vil gjelde saker med mistanke om manglende ferdigheter eller kunnskaper. Disse sakene mener vi derfor at like gjerne kan vurderes av en vanlig førerprøvesensor ved flere forsøk. Man mister noen av elementene fra kjørevurderingsspolet, men dersom utfordringen er mistanke om manglende ferdigheter eller kunnskaper mener vi det er like greit at kandidatene gjennomfører ordinær praktisk prøve ved ønske om flere forsøk.

Rutinemessig er resultatet fra ny førerprøve med benevnelsen bestått/ikke bestått å anse som en sakkyndig uttalelse som skal hjelpe saksbehandler hos politiet til å fatte endelig vedtak i vedkommendes førerkortsak. I de saker der endelig vedtak fører til inndragning av førerretten, kan politiet sette vilkår i Autosys for tilbakelevering av førerrett. I forbindelse med en tilbakekalt førerrett etter vegtrafikkloven § 34, hvor det er skjellig grunn til mistanke om personens kunnskap eller ferdighet, bør vilkåret for gjenerverv settes til hel eller delvis ordinær førerprøve. Det betyr at personen må gjennomføre både teoretisk og praktisk prøve, eller bare praktisk prøve.

Det kan være vanskelig for sensor å vurdere om det er manglende kunnskaper eller ferdigheter som er årsaken til ikke bestått prøve. Av den grunn anbefaler vi at politiet stiller krav om hel førerprøve, det vil si både teoretisk og praktisk prøve for gjenerverv av førerrett i de sakene dette er skjellig grunn til mistanke om kandidaten innehar de kunnskapene som hensynet til trafiksikkerheten krever.

Varigheten av inndragningen bør settes «inntil videre» i Autosys. Dersom kandidaten søker om tilbakelevering av førerrett, kan dato i Autosys settes til samme dato som politiet innvilger søknad med vilkår for tilbakelevering. Da åpnes det for at ordinær praktisk prøve kan gjennomføres.

Kjørevurdering utløst av helseattest – ikke bestått

I synstilfellene etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9 anses helsekravet for ikke oppfylt dersom kjørevurdering ikke er bestått. Det kreves derfor en ny vurdering med påfølgende ny synsattest etter karantenetidens utløp før ny kjørevurdering kan gjennomføres. I § 9 stilles det allerede krav om at det skal ha gått minst tre eller seks måneder fra ny tilstand, slik at synet til førerkortinnehaver har stabilisert seg og vedkommende kan klare å kompensere. Det kan likevel være at de kompenserende tiltakene ikke var gode nok eller at synsundersøkelsen ikke var tilfredsstillende nok, og derfor synes det å være fornuftig å stille krav til både karantenetid og en ny vurdering av synet.

Ved kjørevurdering når det gjelder stabil førlighetsvekkelse og ved kombinert prøve, er Statens vegvesen vedtaksmyndighet. Det er satt karantenetid før ny kjørevurdering eller kombinert prøve kan gjennomføres, på lik linje som ved praktisk prøve som ikke består. Dette for å legge til rette for at kandidaten skal få tilstrekkelig tid til å øve på de temaene som ikke var tilfredsstillende under den kombinerte prøven, uavhengig om dette hadde sin årsak i trafikale, helsemessige eller kjøretøytekniske hendelser.

3.3.3 Vilkår for å avlegge kjørevurdering

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–2 Vilkår for å avlegge kjørevurdering

Kjørevurdering kan avlegges når det foreligger anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren.

Ny førerprøve kan avlegges når det foreligger pålegg fra politiet.

Kjørevurdering ved synsfunksjon etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9 kan avlegges når det foreligger gyldig synsattest.

Kjørevurdering ved stabil førlighetsvekkelse etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 41 kan avlegges når det foreligger gyldig helseattest, eller kandidaten har fått godkjent nytt kjøretøy og førlighetsvekkelsen er dokumentert.

Før kjørevurderingen eller ny førerprøve kan avlegges skal kandidaten fremvise akseptabel legitimasjon.

Før kombinert prøve eller ny førerprøve etter pålegg fra politiet kan avlegges, betales gebyr i henhold til førerkortforskriften § 14-2. Kjøre vurdering er gebyrfri.

I § 29-2 fremgår vilkår for å avlegge førerprøven, og tilsvarende er det laget bestemmelse om vilkår for å avlegge kjøre vurdering. Vilklårene er at det må foreligge et oppdrag i form av en anmodning fra statsforvalteren, et pålegg fra politiet eller en helseattest/synsattest hvor det fremgår at det skal gjennomføres en kjøre vurdering eller ny førerprøve.

For stabil førighetssvekkelse kan det for noen førerkortinnehavere føles unødvendig å måtte dokumentere den stabile førighetssvekkelsen dersom øvrige helsekrav er oppfylt. Det har imidlertid vært endringer i rutiner, da helseattesten ikke ble tatt vare på tidligere etter en viss tid. Dermed etterspør Statens vegvesen helseattest for å vite om førerkortinnehavers førighetssvekkelse innebærer at den er stabil eller progressiv. Dette handler om hvem som har vedtaksmyndighet ved dispensasjon fra helsekravet til førighet. I utgangspunktet ville man tro at statsforvalteren ville satt en tidsbegrenset gyldighet når tilstanden er progressiv, men i noen tilfeller har dette ikke vært gjort. Derfor er den konkrete dokumentasjonen viktig for å kunne håndtere saken korrekt fra Statens vegvesen sin side. Når dette imidlertid er dokumentert og det er sporbart, skal det ikke være nødvendig å måtte dokumentere at førighetssvekkelsen er stabil ved senere anledninger.

Videre må gebyr være betalt dersom det skal gjennomføres en kombinert prøve eller en ny førerprøve. Dette gebyret er hjemlet i førerkortforskriften som praktisk prøve. Dette fordi det alltid kreves gebyr for praktisk prøve for erverv av førerkort, og det alltid har vært krevd gebyr av ny førerprøve etter pålegg fra politiet uavhengig årsak. Kjøre vurderinger har derimot, som en del av helseutredningen, vært gebyrfri. Det er ikke foreslått noen endringer på dette.

3.3.4 Bestilling av time

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A-3 Bestilling av time til kjøre vurdering

Time for kjøre vurdering, eller ny førerprøve etter pålegg fra politiet, bestilles hos Statens vegvesen.

I saker hvor kjøre vurderingen er etter anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren, kan ikke time bestilles før Statens vegvesen har registrert anmodningen.

I saker hvor ny førerprøve er etter pålegg fra politiet, kan ikke time bestilles før Statens vegvesen har registrert pålegget.

I saker hvor Statens vegvesen er vedtaksmyndighet, må helseattest være registrert før time bestilles. I saker hvor det er godkjent et nytt førertilpasset kjøretøy, og det allerede er registrert at kandidaten har stabil førlighetssvekkelse, er det ikke nødvendig å innhente ny helseattest for å bekrefte førlighetssvekkelsen før time bestilles.

For at time til kjørevurdering eller ny førerprøve skal kunne bestilles, må det foreligge en åpen sak hos Statens vegvesen. Type sak avhenger av årsaken. Førstegangserverv av førerkort, krever at det er lagt inn en søknad. Kjørevurderingssak/ny førerprøve krever at det foreligger et oppdrag i form av en anmodning, et pålegg eller en helseattest¹⁴. Av den grunn er det presisert at time ikke kan bestilles før aktuelle dokumenter er mottatt og registrert slik at en sak er opprettet.

Tidligere kalte Statens vegvesen ofte inn kandidaten til time for kjørevurdering eller ny førerprøve, men dette er det i stor grad gått bort fra. Det er ønskelig at kandidaten selv tar kontakt og får satt opp time, fordi det tidligere var mange som verken avbestilte eller møtte til timen av ulike årsaker. Både sensor og tiden kunne isteden blitt brukt til andre prøver eller kjørevurderinger. Det er også personer som ikke ønsker å gjennomføre kjørevurdering/ny førerprøve og heller avstår fra å fornye føreretten uten å gi beskjed. Dermed ble ending av denne praksisen ganske ressursbesparende for Statens vegvesen. Ved andre prøver, er det også kunden som må sørge for å bestille time selv. Dermed blir det lik praksis på både prøver og kjørevurderinger.

3.3.5 Kjørevurdering generelt

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–4 Kjørevurdering

Kjørevurdering består alltid av praktisk kjøring, og den starter med førsamtale og avsluttes med ettersamtale. Førsamtalen kan etter avtale gjennomføres en annen dag i forkant av kjørevurderingen.

Kjøreruten skal legges slik at kandidaten får vise sine ferdigheter under vekslende veg- og trafikkforhold, i stor grad etter et standardisert ruteopplegg. Kjøreruten kan likevel tilpasses blant annet ut fra anmodning fra oppdragsgiver.

Kjørevurderingen vurderes i størst mulig grad som en helhet. Sensor skal vurdere om kandidaten kan kjøre trafikksikkert med den helsesvekkelsen kandidaten eventuelt har og i tråd med oppdraget.

¹⁴ Utarbeidet av Helsedirektoratet, i samarbeid med Statens vegvesen. Helseattest førerett IS–2569 og/eller Helseattest førerett – syn IS–2571

Kjørevurderingen kan avbrytes og vurderes som ikke anbefalt hvis det oppstår en situasjon hvor sensor eller andre trafikanter må gripe inn for å unngå skade eller fare, og kandidaten selv skulle ha avverget situasjonen. Kjørevurderingen kan også avbrytes når adferden medfører at det kan oppstå vesentlige ulemper eller fare i trafikken.

Inntrer driftsstopp, illebefinnende eller andre forhold som gjør det vanskelig å gjennomføre kjørevurderingen, kan kjørevurderingen avbrytes og vurderingen utstå til ny kjørevurdering kan gjennomføres.

Kjøretøy til kjørevurderingen, unntatt tilhenger, skal være godkjent av Statens vegvesen som kjøretøy til førerprøve. Kjøretøykravene i kapittel 30 gjelder. Kandidaten skal selv stille godkjent kjøretøy til rådighet ved kjørevurderingen. Godkjenning som kjøretøy til førerprøve skal føres i vognkortet.

Under kjørevurderingen skal sensor så vidt mulig ha plass ved siden av kandidaten.

Hvis kandidaten ønsker det, og forholdene ellers ligger til rette for det, kan trafikkklæringen være med i kjøretøyet under kjørevurderingen. Dette gjelder også hvis kandidaten har behov for at en annen person som en medhjelper, personlig pleier eller personlig assistent er med i kjøretøyet under kjøringen.

I spesielle tilfeller kan det være mer enn en sensor eller annet tilsynspersonell til stede i kjøretøyet under kjørevurderingen.

Denne bestemmelsen er i stor grad både bygget opp og inneholder mye av de samme formuleringene og leddene som i § 29-6 om praktisk prøve. Selv om bestemmelsen kun omtaler kjørevurdering, er den også ment å omfatte ny førerprøve etter dette kapittelet. Det er derfor satt inn en henvisning til denne bestemmelsen i § 30A-5 under.

Bestemmelsene som fremgår i denne bestemmelsen, inneholder også mye av det samme som det er gitt føringer om fra før av i retningslinjer for kjørevurdering. Det er derfor ikke noe nytt i praksis som blir innført.

I første ledd er det hjemlet at det skal gjennomføres en førsamtale og en ettersamtale. Førsamtalen har til hensikt å sette kandidaten inn i opplegget, samt fortelle hvordan prøven administreres og gjøre kandidaten trygg ved at kandidaten får mulighet til å stille spørsmål eller gi opplysninger om egen situasjon dersom vedkommende ønsker det. Ettersamtalen er av kortere varighet, og kandidaten har anledning til å komme med sin egen vurdering dersom det er ønskelig.

Annet og tredje ledd er formulert i tråd med § 29-6 annet og tredje ledd, men med de naturlige tilpasningene som vil gjelde for kjørevurderinger.

I fjerde ledd om når kjørevurderingen kan avbrytes, er det benyttet samme formuleringer som i § 29-6 fjerde ledd, men i annet punktum har vi bevisst utelatt at kjørevurderingen

også kan avbrytes ved «kjøring i strid med lyssignal, skilt eller vegoppmerking som beskriver en absolutt handling». For å kunne gi en god sakkyndig uttalelse til oppdragsgiver, er det viktig å kunne ha et grunnlag å vise til. Hvis sensor avbryter kjørevurderingen for tidlig, får ikke sensor nødvendigvis sett om dette er et gjentakende problem eller et engangstilfelle. En god uttalelse vil også være til hjelp for legen, dersom kandidaten ber om nye forsøk ved ikke anbefalt. Det blir da enklere for legen å vurdere om det er aktuelt med ny henvisning eller ikke. I tillegg til at sensor skal få nok grunnlag for vurderingen sin, fremgår det allerede at sensor kan avbryte når adferden medfører at det kan oppstå vesentlige ulemper eller fare i trafikken.

Femte ledd er formulert tilsvarende som § 29–6 femte ledd, og gir en åpning for ny time uten at det foreligger en ny anmodning eller et nytt pålegg.

I sjette ledd innføres samme krav som ved praktisk prøve, jf. § 29–6 sjette ledd om at det til kjørevurderingen må benyttes et kjøretøy som er godkjent av Statens vegvesen som kjøretøy til førerprøven. I tillegg er det tilføyd en setning om at kjøretøykravene i kapittel 30 gjelder. Unntaket fra dette kravet vil følge av § 30A–6 (dagens § 29–8 femte ledd), hvor de som har førertilpasset kjøretøy kan benytte slikt kjøretøy til kjørevurderingen. Disse kravene har fremgått i de interne retningslinjene for kjørevurdering i lang tid, men kandidatene har i hovedsak blitt orientert om krav til ekstra bremsepedal for sensor i brev fra Statens vegvesen med bekreftelse på time. Kravet om at kjøretøyet skal være godkjent til førerprøven, har likevel vært oppfylt ved leie av trafikkskolebil til kjørevurderingen. At dette tas inn i forskriften innebærer derfor i grunn ikke noen realitetsendring.

Kravet til ekstra bremsepedal er stilt av hensyn til både sensor og andre trafikanter sin sikkerhet ved at sensor har mulighet til å kunne gripe inn ved behov. Selv om de fleste av disse kandidatene har eller har hatt førerrett, er det snakk om en vurdering i sammenheng med helsesvekkelse, og sensor vil ikke kunne vite om dette påvirker kjøringen på noen måte i forkant.

I åttende ledd er det lagt til hjemmel for at kandidaten kan ha med en annen person enn trafikklærer, dersom det er et behov. Dette er fordi kjørevurdering gjelder personer som har ulike helsesvekkelser, og noen kan ha et medisinsk behov for at denne personen er med.

Syvende og niende ledd er også formulert tilsvarende som § 29–6 syvende og niende ledd.

3.3.6 Ny førerprøve etter pålegg fra politiet

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–5 Ny førerprøve etter pålegg fra politiet (kjørevurdering)

Ny førerprøve etter pålegg fra politiet på bakgrunn av helsemessige årsaker eller mistanke om manglende kunnskaper eller kjøreferdigheter som hensynet til trafikksikkerheten krever, jf. vegtrafikkloven § 34 første ledd, skal gjennomføres med sensor som har kjørevurderingskompetanse.

Ved ny førerprøve etter dette kapitlet, skal kandidatens prestasjoner måles opp mot hovedmålene for føreropplæringen for å kunne avdekke om kandidaten har en tilfredsstillende kompetanse med tanke på allmenn trafikksikkerhet. I tillegg gjelder kravene om kjørevurdering i § 30A–4 også for gjennomføring av ny førerprøve.

I denne bestemmelsen har vi først og fremst valgt å sette kjørevurdering i parentes på tittelen, for å synliggjøre at det her er snakk om denne varianten førerprøve. Som det er nevnt tidligere, benyttes ordlyden førerprøve i trafikkopplæringsforskriften og førerkortforskriften som en betegnelse på avsluttende prøve for erverv av førerkortklassen. Dermed kan det både innebære teoretisk og praktisk prøve, men også kun teoretisk eller praktisk prøve. Det fremgår i kapittel 30 hva som er avsluttende prøve(r) for de ulike førerkortklassene.

Første ledd er formulert for å synliggjøre hvilke varianter ny førerprøve dette kapitlet er ment å omfatte, samtidig som det er presisert at denne gjennomføres med sensor som har kjørevurderingskompetanse. Det innebærer at denne varianter ikke omfatter de som skal gjenerverve føreretten etter å ha fått den tilbakekalt på grunn av straffbare forhold.

Annet ledd presiserer hva som gjelder ved gjennomføring av ny førerprøve, herunder henvisning til § 30A–4, siden denne bestemmelsen kun har benyttet ordlyden kjørevurdering for å holde bestemmelsen oversiktlig å lese. Nærmere om hovedmålene og ny førerprøve etter vegtrafikkloven § 34 er nærmere beskrevet i kapittel 3.1.3.

3.3.7 Førertilpasset kjøretøy

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–6 Førertilpasset kjøretøy

Hvis en person på grunn av funksjonsnedsettelse bare kan oppnå førerrett på kjøretøy med førertilpasninger, skal kjørevurderingen avlegges på slikt kjøretøy, forutsatt at Statens vegvesen finner det forsvarlig å benytte kjøretøyet under kjørevurderingen, jf. § 4–8 første ledd. Kjøretøyet skal likevel være utstyrt med speil og ekstra bremsepedal for sensor. I særlige tilfeller kan det, etter søknad, gjøres unntak fra krav om ekstra bremsepedal for sensor.

I enkelttilfeller kan trafikklærer, som kjenner kjøretøyet godt, ha plass ved siden av kandidaten. Sensor kan i slike tilfeller ha plass annet sted i kjøretøyet, som gir god oversikt til å vurdere hendelser og kandidaten under kjørevurderingen.

Første setningen i første ledd i denne bestemmelsen er flyttet fra § 29–8 femte ledd. Bestemmelsen innebærer at den som har et førertilpasset kjøretøy, kan gjennomføre kjørevurderingen/kombinert prøve i sitt eget kjøretøy. Dette er også det mest hensiktsmessige, da det er dette som vil være førerkortinnehavers hverdagskjøretøy og håndtering av dette vil danne grunnlaget for dispensasjonen fra helsekravene til førlighet.

Førertilpasninger i kjøretøyet kan være alt fra behov for automatgir¹⁵ og/eller rattkule, til avansert utstyr. Ved nedsatt førlighet i armer eller bein, er det bare en fordel at førerkortinnehaver benytter sitt eget kjøretøy slik at dispensasjonen henger sammen med kjøretøyet de skal benytte som sitt hovedkjøretøy.

I forhold til ordlyden som er i dagens § 29–8 femte ledd, har vi erstattet ordlyden «*funksjonshemmet*» med «*funksjonsnedsettelse*». Funksjonsnedsettelse er et bedre begrep, som viser til tap av, skade på eller avvik i en kroppsdel eller i en av kroppens psykologiske, fysiologiske eller biologiske funksjoner. Dette kan eksempelvis dreie seg om nedsatt bevegelses-, syns- eller hørselsfunksjon, nedsatt kognitiv funksjon eller ulike funksjonsnedsettelser på grunn av allergi, hjerte- eller lungesykdommer. Begrepet funksjonsnedsettelse er synonymt med nedsatt funksjonsevne eller redusert funksjonsevne.¹⁶ Denne endringen ble gjort i retningslinjene for mange år siden, men ordlyden ble likevel ikke endret i § 29–8.

Videre har vi endret ordlyden «*for kjøretøy av bestemt type eller med nærmere angitt hjelpeutstyr*» til «*på kjøretøy med førertilpasninger*», siden dette er en bedre beskrivelse som benyttes ellers om tilpasningene og utstyret. I tillegg ble førertilpasset kjøretøy et begrep som ble tatt i bruk tidligere som et fast begrep for å beskrive både spesialtilpasset kjøretøy og eventuelle hjelpeutstyr. Dette synliggjør også hvilken type tilpasninger som er relevant med tanke på kjørevurdering. Eksempelvis vil ikke tilpasninger for andre enn fører være relevant, slik som liggende transport. Heller ikke tilpasninger som er gjort av andre årsaker.

Det er også foreslått krav til speil og bremsepedal for sensor, da dette gjerne er kandidatens eget kjøretøy. Som det fremgår i høringens kapittel 3.3.5 om kjørevurdering generelt, stilles kravet om ekstra bremsepedal av hensyn til både sensor og andre trafikanter sin sikkerhet. Dette vil gi sensor mulighet til å kunne gripe inn ved behov.

Når NAV innvilger stønad til førertilpasset kjøretøy, blir det også innmontert ekstra bremsepedal både for de som skal erverve førerrett første gang og for de som har fått endring i helsetilstanden. Her vil man ha behov for henholdsvis trafikkopplæring eller tilvenningstimer hos trafikkskole. Den ekstra bremsepedalen vil dermed allerede være innmontert og benyttes også ved gjennomføring av kombinert prøve eller kjørevurdering.¹⁷

¹⁵ Automatgir kan regnes som en førertilpasning i form av at vedkommende ikke kan kjøre trafikksikkert uten, men det er likevel ikke et førertilpasset kjøretøy som i et ombygd kjøretøy. Man får altså kode 78 som er en administrativ kode, jf. førerkortforskriften vedlegg 4, mens førertilpassede kjøretøy medfører koder for kjøretøytilpasninger

¹⁶ <https://www.balanssekunstprosjektet.no/sprakbruk> (besøkt 26. mars 2023), jf. <https://ungefunksjonshemmede.no/ressurser/kurs/kronisk-inkluderung/ung-og-funksjonshemmet/hva-er-en-funksjonsnedsettelse/#> (besøkt 26. mars 2023)

¹⁷ [Forskrift om stønad til motorkjøretøy eller annet transportmiddel](#) § 12 første ledd for de som ikke har førerrett fra før og § 11 ellefte ledd for de som trenger tilvenningstimer

Dersom det vurderes at det må gjennomføres kjøretøytilpasning ved nytt førertilpasset kjøretøy, jf. kapittel 3.3.9, blir også ekstra bremsepedal innmontert.

I noen tilfeller vil det kunne gjøres unntak, men dette må vurderes etter søknad. Selv om de fleste av disse kandidatene har eller har hatt førerrett, er det snakk om en vurdering i sammenheng med helsesvekkelse, og sensor vil ikke kunne vite om dette påvirker kjøringen på noen måte i forkant. Noen kan også håndtere førertilpasningene dårlig på grunn av ny tilstand og vil trenge mer øving før de kan kjøre trygt.

I annet ledd er det tatt inn hjemmel for at en trafikklærer kan sitte ved siden av kandidaten ved gjennomføringen av kjørevurderingen når det er et førertilpasset kjøretøy. Det kan variere veldig hvor mye førertilpasninger det er i kjøretøyet og hvor avansert disse er. Trafikklæreren kjenner kjøretøyet og kan raskt gripe inn ved behov, mens sensor ikke nødvendigvis har erfaring fra tilsvarende utstyr. Særlig ved avanserte førertilpasninger, vil dette kunne gi sensor en trygghet for å kunne fokusere på sin rolle med å vurdere kjøringen. Det er viktig at sensor sitter et sted som gir god oversikt for å kunne gjøre rett vurdering.

3.3.8 Kombinert prøve

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–7 Kombinert prøve

Ved førstegangserverv av førerrett og ved utvidelse til ny førerkortklasse, hvor det stilles krav om både praktisk prøve og kjørevurdering, skal det gjennomføres en kombinert prøve med sensor som har kjørevurderingskompetanse, jf. sensorforskriften. Kombinert prøve gjennomføres også i andre tilfeller der det stilles krav om både praktisk prøve og kjørevurdering.

Ved en kombinert prøve, skal kandidaten prøves i de samme elementene som ved en ordinær praktisk prøve, og bestemmelsene for praktisk prøve etter kapittel 29 og 30 gjelder også ved kombinert prøve. Det skal gjennomføres før- og ettersamtale med kandidaten. Ved behov, kan prøveruten tilpasses oppdraget.

Ved utvidelse av førerrett til klasse BE eller en av de andre tilhengerklassene, hvor kandidaten har en førlighetssvekkelse og ikke kan utføre til- og frakopling av tilhenger selv, kan kandidaten søke om å benytte en medhjelper eller sensor under veiledning av kandidaten. Kandidaten må gjennom instruksjon vise at vedkommende vet hvordan oppgaven skal utføres og påse at medhjelper gjør oppgaven korrekt.

I saker hvor resultatet av kjørevurderingen er en sakkyndig uttalelse, mens resultatet på praktisk prøve gir et avsluttende vedtak fra Statens vegvesen, vil ikke vedtaket være gyldig før helsekravet er godkjent og helseattest registrert hos Statens vegvesen.

Dersom resultatet av kombinert prøve er «ikke bestått», kan ny kombinert prøve ikke avlegges før det har gått fire uker, jf. § 29-1, og ny anmodning om kjørevurdering eller ny synsattest foreligger der dette er et krav etter § 30A-1.

Statens vegvesen har i flere år praktisert kombinert prøve for personer med førertilpasset kjøretøy som skal erverve førerett, enten første gang eller ved utvidelse. Dette har fungert fint, siden Statens vegvesen er vedtaksmyndighet i begge tilfellene, og kravet om kjørevurdering kommer etter at de medisinske kravene i helseattesten er godkjent. For at kandidaten skal slippe det som vil oppleves som to prøver, er det derfor slått sammen til én kombinert prøve med elementer fra både kjørevurdering og praktisk prøve.

Det har vært føringer for til- og frakopling av tilhenger på klasse BE for personer med stabil førerrettssvekkelse, og disse tas inn som et eget ledd. Så lenge kandidaten kan instruere en medhjelper, kan det derfor gjøres unntak fra å måtte utføre oppgaven selv siden det heller ikke blir fysisk mulig for en del personer med denne helsesvekkelsen.

Vi ønsker samtidig å utvide muligheten for kombinert prøve til å også gjelde ved andre helsetilstander. Det innebærer også hvor Statens vegvesen kun gir en sakkyndig uttalelse etter gjennomført kjørevurdering. Vi har ingen tall på hvor mange dette kan være pr. i dag, da de fleste med andre helsetilstander er personer som har eller har hatt førerett og som har fått en endring i helsen sin.

For at dette skal kunne fungere, har vi måttet komme til at selv om den kombinerte prøven er bestått, så vil ikke førerkort kunne utstedes før helsekravet er godkjent. Dermed vil den sakkyndige uttalelsen måtte vurderes av lege eller statsforvalter, for om helseattest kan utstedes eller om dispensasjon kan gis.

Videre har vi måttet koble ikke bestått kombinert prøve til § 30A-1. For kjørevurdering etter anmodning fra lege via statsforvalteren, eller fra statsforvalteren, vil det kreves både karantenetid, jf. trafikkopplæringsforskriften § 29-1, og en ny anmodning før et nytt forsøk. For synsfunksjon etter førerkortforskriften vedlegg 1 § 9 vil kravet bli det samme som allerede fremgår i § 30A-1 sjette ledd. For stabil førerrettssvekkelse vil det ikke kreves noen nye vurderinger, kun karantenetid. Dette er det vi har kommet til som beste løsning.

Det vil bli utarbeidet interne rutiner for løsning på dette i Autosys.

Vi ønsker særlig innspill på kombinert prøve for andre helsetilstander, og om det er noen aspekter vi ikke har tenkt på.

3.3.9 Kjøretøytilpasning

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–8 Kjøretøytilpasning

I tilfeller der det er gjennomført og bestått kombinert prøve på et annet kjøretøy enn det førertilpassede kjøretøyet vedkommende skal ha, skal sensor vurdere behov for å gjennomføre en kjøretøytilpasning. Sensor skal også vurdere om det er behov for å gjennomføre en kjøretøytilpasning i tilfeller hvor vedkommende har førerrett og fått nytt kjøretøy med nye eller tilsvarende førertilpasninger, uavhengig om det er gjennomført kjørevurdering med tilsvarende tilpasninger tidligere.

For kjøretøytilpasning, gjelder bestemmelsene for kjørevurdering som fremgår i dette kapitlet.

Kjøretøytilpasning er en enklere variant av kjørevurdering, men omtales likevel ikke i hver enkelt bestemmelse i dette kapitlet. Hovedmålet med en kjøretøytilpasning er å forsikre at førerkortinnehavere med førertilpasset kjøretøy kan kjøre trafikksikkert med sitt kjøretøy. Det er dette kjøretøyet kandidaten i hovedsak vil benytte, selv om vedkommende kan benytte andre kjøretøy med tilsvarende utstyr i henhold til sine førerkortkoder – med unntak av de som får kode 50 og knyttes til kun ett konkret kjøretøy. Dispensasjonen fra helsekravene til førerrett er i hovedsak knyttet til at kandidaten har vist at vedkommende likevel kan kjøre trafikksikkert med de førertilpasningene vedkommende har på kjøretøyet. Det er av den grunn Statens vegvesen har sett behov for å vurdere videre dispensasjon i enkelte tilfeller enten ved bytte av kjøretøy etter ett visst antall år eller når vedkommende har fått godkjent eget kjøretøy etter gjennomført kombinert prøve med trafikkskolebil.

Utviklingen på kjøretøyene, teknologien og utstyret går raskt, noe som kan tilsi at selv utstyr som tilsynelatende kan virke likt, kan bli ulik å håndtere for føreren. Har man har en stabil førerrettssvekkelse, kan eksempelvis små marginer på lettet servostyring gi ulike utslag når førerkortinnehaver kjører i et komplekst trafikkbilde. Dette blir ikke nødvendigvis oppdaget ved testing hos bilombygger. Statens vegvesen ønsker derfor å kunne være sikker på at når det gis en dispensasjon, så skal det være trafikksikkert for både førerkortinnehaver og trafikantene ellers. En kjøretøytilpasning vil også kunne gi fører en trygghet ved at sensor har vurdert om tilpasningene fungerer for vedkommende i trafikken.

I de fleste tilfellene der førerkortinnehaver ikke består kjøretøytilpasningen, er det ofte på bakgrunn av at selve tilpasningene ikke var god nok eller at førerkortinnehaveren ikke er trygg nok på eget kjøretøy. Dette løses da enkelt ved at enten tilpasningene justeres, det tilføyes noe på kjøretøyet eller vedkommende trenger å få øvd mer med eget kjøretøy.

Det er ikke meningen at alle som har gjennomført kjørevurdering i trafikkskolebil eller har fått nytt kjøretøy skal måtte gjennomføre en kjøretøytilpasning, da dette er noe sensor skal vurdere ut ifra hvilke førertilpasninger kjøretøyet har og de erfaringene sensor har med

hvilke tilfeller dette er nødvendig for. En skjønnsmessig vurdering om behovet for kjøretøytilpasning vil bli noe ulikt vurdert ut fra de ulike sensorenes erfaring, men det pågår et arbeid for å få mest mulig likebehandling med tanke på behovet ved førertilpasninger og tilstander som er tilsvarende like.

Praksisen med kjøretøytilpasning har eksistert i lang tid hos Statens vegvesen, men ordlyden kjøretøytilpasning derimot er nyere. Ordlyden er tatt inn for å synliggjøre at dette er en enklere variant enn kjørevurdering med et litt annet formål, jf. ny definisjon som er omtalt i kapittel 3.4.1.

3.3.10 Kjørevurdering i klasse A1, A2 og A

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–9 Kjørevurdering i klasse A1, A2 og A

Kjørevurdering i klasse A1, A2 og A bygges opp på samme måte som praktisk prøve i disse klassene, ved at det gjennomføres ferdighetsprøve på avsperrert område før kjøring i trafikk.

Sensor skal selv kjøre egen motorsykkel under kjørevurderingen. Det er et krav at det skal være toveis kommunikasjonsutstyr mellom sensor og kandidaten.

Sikkerhetsutstyr som fremgår i § 30–1 gjelder også for kjørevurdering.

For kjørevurdering i disse klassene, er det naturlig at det gjennomføres en ferdighetsprøve på avsperrert område før kjøring i trafikk, siden kjørevurdering gjennomføres på bakgrunn av helsemessige årsaker. Sensor får gjort en vurdering av kandidatens ferdigheter i forkant. Det er satt krav om at sensor skal kjøre egen motorsykkel, og ikke sitte bak på kandidatens sykkel. Dermed har heller ikke sensor mulighet til å fysisk gripe inn, kun mulighet til å kommunisere via det toveis kommunikasjonsutstyret.

Av hensyn til kandidatens sikkerhet, stilles det også krav til sikkerhetsutstyr på samme måte som ved praktisk prøve.

3.3.11 Kjøre vurdering i klasse AM, S og T

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–10 Kjøre vurdering i klasse AM, S og T

Kjøre vurdering kan gjennomføres i klasse AM og vil begrenses til denne klassen. Kjøre vurderingen bygges opp på samme måte som praktisk prøve for klasse A1, ved at det gjennomføres ferdighetsprøve på avsperrert område før kjøring i trafikk.

Ved kjørevurdering med tohjuls moped, gis kode AM 146, jf. førerkortforskriften vedlegg 4. For personer med førerkortklasse AM uten koder, er det tilstrekkelig å gjennomføre kjørevurdering med tohjuls moped for å beholde AM uten koder. Sensor skal selv kjøre egen motorsykel under kjørevurderingen. Det er et krav at det skal være toveis kommunikasjonsutstyr mellom sensor og kandidaten.

Ved kjørevurdering med tre- eller firehjuls moped (mopedbil), gis kode AM 147, jf. førerkortforskriften vedlegg 4. Kjøretøyet skal være tre- eller firehjuls moped med egenvekt over 250 kg (uten batterier) og være registrert for to personer. Kjøretøyet skal også ha tilleggsutstyr som følger av § 4–6.

Kjøre vurdering i klasse S og T tilpasses ut fra oppdrag og behov. For klasse T gjelder likevel krav til kjøretøy etter § 30–14.

For førerkortklasse AM (moped) og S (snøscooter), er det kun krav om teoriprøve som avsluttende førerprøve ved erverv av førerkortklassen. Det er derfor ikke noen praktisk prøve å se hen til, for oppbygging av en kjørevurdering og krav til kjøretøyene. Vi har heller ingen erfaring med gjennomføring av kjørevurdering på tohjuls moped eller snøscooter, men vi har derimot noe erfaring på gjennomføring av kjørevurdering på firehjuls moped, såkalt mopedbil. Dette har da gjerne vært personer som ikke har bestått kjørevurdering i klasse B, og derfor ønsker å kjøre mopedbil isteden.

En mopedbil har konstruktiv hastighet på maksimalt 45 km/t, og vil være betydelig enklere å føre enn en personbil i klasse B. I tillegg vil man ikke kunne kjøre på motorvei med en mopedbil, og man vil blant annet få bedre tid til å orientere seg. Kjøretøyet er mindre og dermed enklere å plassere i kjørefeltet, samt man har bedre oversikt rundt kjøretøyet. Dette er derfor tatt inn som en egen spesialhjemmel, og det vises til hjemmelen for krav til lærevogn slik at det benyttes et kjøretøy hvor sensor kan få plass sammen med kandidaten.

Første ledd om å gjennomføre kjørevurderingen på avsperrert område, vil også gjelde tre- og firehjuls moped, siden det ikke er noe krav om ekstra brems for sensor. Dermed får sensor vurdert kandidatens grunnleggende håndtering av kjøretøyet før de kjører i trafikk. Dersom kjørevurderingen gjennomføres i en tre- eller firehjuls moped, får man klasse AM 147 på førerkortet.

For tohjuls moped, kjører sensor bak på egen motorsykkel, slik som ved kjørevurdering i klasse A1, A2 og A.

Etter trafikkopplæringsforskriften § 30–12, er det en teoretisk prøve for klasse AM 146 og en for AM 147. Det er derfor naturlig at kjørevurderingen også skiller på disse, når kjøretøyene er forskjellig å håndtere og man må gjennomføre kjørevurdering på bakgrunn av helsemessige årsaker.

For de som har klasse AM uten koder, er det tilstrekkelig at kjørevurderingen gjennomføres med tohjuls moped (AM 146) for å fortsatt kunne beholde AM uten koder. Det er mer krevende å gjennomføre kjørevurderingen på AM 146 da ferdigheter som balanse og begrenset sikt på grunn av hjelm ikke er til stede ved kjøring av AM 147. Tre- eller firehjuls moped (ev. mopedbil) vil være enklere å håndtere enn tohjuls moped.

Siden klassene AM og S kun har teoriprøve som avsluttende førerprøve, må kjørevurdering for førstegangserverv gjennomføres før teoriprøven kan avlegges, jf. trafikkopplæringsforskriften § 29–2 første ledd. I og med at det ikke er noe krav om praktisk prøve, er det ikke aktuelt med kombinert prøve for denne gruppen. Dersom kandidaten derimot har fått en ny helsetilstand, er det ikke noe krav om teoretisk prøve og den kan gjennomføres når anmodningen fra statsforvalteren foreligger.

For førerkortklasse S (snøscooter) har vi som nevnt ingen erfaring med kjørevurdering, men det ble derimot gjennomført praktiske prøver før 2006. For snøscooter ble det endret fra å kreves praktisk prøve til teoretisk prøve den 1. juli 2006. I trafikkopplæringsforskriften § 30–13 var tidligere formulering at «*prøven avvikles på den måten regionvegkontoret finner mest hensiktsmessig.*». Derfor tenker vi at dersom det skulle bli behov for å gjennomføre kjørevurdering i klasse S, så tilpasses dette oppdraget og behovet når det kommer.

For førerkortklasse T (traktor) har vi heller ingen erfaring med kjørevurdering, men kan ikke utelukke at det kan komme. Det er imidlertid krav til praktisk prøve for erverv av klasse T. Det er derfor lagt opp til at kjørevurdering tilpasses oppdrag og behov, men krav til kjøretøy etter § 30–14, jf. § 30A–4, gjelder likevel.

3.3.12 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–11 Kjørevurdering med automatgiret kjøretøy

Hvis en person med ubegrenset førerrett, avlegger kjørevurderingen med automatgiret kjøretøy, kan førerretten begrenses til å gjelde slike kjøretøy.

På lik linje med at den som gjennomfører praktisk prøve med automatgir får kode 78 i førerkortet og førerretten begrenses til automatgiret kjøretøy, gjøres det samme for

kjørevurdering. Forskjellen er at i disse tilfellene har kandidaten hatt førerrett tidligere, og i en del tilfeller tatt praktisk prøve med manuelt giret kjøretøy da vedkommende ervervet førerkort. Likevel vil det være en vanskelig jobb for sensor å kunne vite om kjøringen til kandidaten ville blitt annerledes med manuell giring når vurderingen gjøres på grunn av endret helsetilstand. Det er likevel valgt å benytte ordlyden «*kan*» for å ha en åpning for å ikke begrense føreretten likevel i særlige tilfeller.

Det er et ønske fra Statens vegvesen at det tilføyes en avhukingsboks på konklusjonssiden i helseattesten, som legen kan krysse av for i de sakene uttalelsen opplyser om at kjørevurderingen er gjennomført med automatgiret kjøretøy. Dette vil lette arbeidet for Statens vegvesen i etterkant, for å skulle kunne følge opp denne bestemmelsen.

I mellomtiden ønskes det at fritekstfeltet «*Eventuelle særlige vilkår*» benyttes. Det orienteres i brevet fra Statens vegvesen til oppdragsgiver om kjørevurderingen er gjennomført og det anbefales førerrett med automatgiret kjøretøy. Dermed vil det være enkelt for en lege å kunne tilføye at kjørevurderingen er gjennomført med automatgir. Dette vil gi en enklere oppfølging for Statens vegvesen ved utstedelse av nytt førerkort med korrekt innhold.

3.3.13 Resultatet av kjørevurderingen

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–12 Resultatet av kjørevurderingen

I de sakene Statens vegvesen gir en sakkyndig uttalelse, skal uttalelsen sendes til oppdragsgiver for videre vurdering av om helseattest kan utstedes. Uttalelsen vil inneholde konklusjonen anbefalt eller ikke anbefalt, i tillegg til nærmere beskrivelser. I særlige tvilstilfeller kan det gis konklusjonen usikker.

I de sakene Statens vegvesen gir en sakkyndig uttalelse til politiet, skal uttalelsen sendes til politiet for videre saksbehandling. Uttalelsen vil inneholde konklusjonen bestått eller ikke bestått, i tillegg til nærmere beskrivelser.

I de sakene Statens vegvesen er vedtaksmyndighet, vil kandidaten få resultat bestått eller ikke bestått. Kandidaten gis en skriftlig begrunnelse for vedtaket.

På lik linje som at det i § 29–7 omtales om resultatet på prøvene, er det egen hjemmel for hva som skjer videre med resultatet av kjørevurderingen. Alle kjørevurderinger og ny førerprøve ender i et brev, enten det er en sakkyndig uttalelse til oppdragsgiver eller et vedtak når kjørevurderingen er gjennomført etter mottatt helseattest eller synsattest.

Dersom det er lege, øyelege eller optiker som skal ha den sakkyndige uttalelsen, vil de benytte denne i vurderingen om helseattest kan utstedes. Dersom det er til statsforvalteren,

vil den benyttes i vurderingen om dispensasjon fra helsekravene kan gis. Og dersom det er til politiet, vil de fatte vedtak om vedkommende får opprettholde føreretten eller ikke.

I de tilfellene Statens vegvesen er vedtaksmyndighet, vil et positivt vedtak medføre at førerkort kan utstedes eller føreretten opprettholdes. Et negativt vedtak vil si at det ikke kan utstedes, og eventuelle aktive førerettigheter må inndras av politiet. For nye forsøk vil kravene i § 30A-1 gjelde.

3.3.14 Klage på kjørevurderingen

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A-13 Klage på kjørevurderingen

Det er kun adgang til å klage på kjørevurdering hvor Statens vegvesen er vedtaksmyndighet, jf. forvaltningsloven. Sensors skjønnsmessige vurdering av kjørevurderingen kan likevel ikke påklages, jf. forvaltningslovforskriften § 32.

Det er kun i de sakene hvor Statens vegvesen har vedtaksmyndighet at det er klagerett. Dette er fordi det må foreligge et vedtak for å kunne klage etter forvaltningsloven § 28. Definisjonen på et vedtak fremgår i fvl. § 2 og er «*en avgjørelse som treffes under utøving av offentlig myndighet og som generelt eller konkret er bestemmende for rettigheter eller plikter til private personer (enkeltpersoner eller andre private rettssubjekter)*».

En sakkyndig uttalelse fra Statens vegvesen til oppdragsgiver, er en skriftlig uttalelse i kraft av sensor sin faglige kompetanse som førerprøvesensor på dette feltet. Uttalelsen benyttes av oppdragsgiver til å vurdere om helseattest kan gis eller førerett kan utstedes. Uttalelsen er derfor ikke et vedtak.

I de sakene hvor Statens vegvesen har vedtaksmyndighet, er klageretten lik som ved praktisk prøve etter trafikkopplæringsforskriften § 31-6 første ledd. Det innebærer at man kan klage på at det eksempelvis er lagt feil fakta til grunn, men ikke på sensors skjønnsmessige vurdering. Det følger av forvaltningslovforskriften § 32 at «*bedømmelse av prøve, eksamen eller andre prestasjoner ved skole eller annen undervisningsinstitusjon eller ved særlige prøveorgan kan bare påklages etter de særskilte forskrifter som er eller blir fastsatt*».

Sensors skjønnsmessige vurdering er de faglige vurderingene sensor foretar under kjørevurderingen i et miljø som hele tiden endres av omgivelsene, trafikken rundt og medtrafikantenes opptreden. Det vil i ettertid være umulig å gjenskape situasjoner som kandidatene er prøvd i og som har vært lagt til grunn for vurderingen og resultatet. Siden den skjønnsmessige vurderingen ikke lar seg etterprøve, vil det heller ikke være klagerett på den delen. Det stilles strenge krav for sensorene for å opprettholde godkjenningen sin etter sensorforskriften, og vi forutsetter derfor at de utfører oppgaven profesjonelt og objektivt, samtidig som de utøver godt skjønn.

3.3.15 Mulighet for å fjerne begrensninger i føreretten

Forslag til ny bestemmelse lyder:

§ 30A–14 Fjerne begrensninger i føreretten

Personer som har begrensninger i føreretten i form av koder, kan fjerne begrensningene ved å avlegge ny kjørevurdering uten aktuelle førertilpasninger.

Ved utvidelse av førerett til ordinær førerett, der kandidaten ikke har andre førertilpasninger enn automatgiret kjøretøy, avlegges kun praktisk prøve, jf. § 29–8.

Etter trafikkopplæringsforskriften § 29–8 kan de som har begrenset førerett til å kjøre med automatgiret kjøretøy, utvide til ordinær førerett uten denne begrensningen ved å avlegge praktisk prøve. På lik linje kan de som har begrensninger for kjøretøytilpasninger, jf. førerkortforskriften vedlegg 4, fjerne disse begrensningene ved å avlegge ny kjørevurdering uten aktuelle førertilpasninger. Med mindre man er avhengig av førertilpasningene for å kunne kjøre trafiksikkert, er det altså en mulighet å kunne fjerne disse. Første ledd er tiltenkt førertilpasninger generelt. Annet ledd gjelder de som har fått begrenset til automatgiret kjøretøy, og bestemmelsen viser derfor videre til § 29–8. Øvrige endringer i § 29–8 er for øvrig omtalt i høringens kapittel 5.27.

3.4 Øvrige endringer på bakgrunn av nytt kapittel

3.4.1 Definisjon av kjørevurdering

Forslag til § 1–2 første ledd ny bokstav o og p er som følger:

- o. Kjørevurdering: vurdering av kjøreferdigheter for personer med funksjonsnedsettelse og personer som har eller kan ha helsesvekkelse, jf. sensorforskriften § 2. Dette er en variant av praktisk prøve.*
- p. Kjøretøytilpasning: vurdering av om tilpasningene i et førertilpasset kjøretøy er tilfredsstillende tilpasset fører, slik at fører kan kjøre trafiksikkert. Dette er en forenklet variant av kjørevurdering.*

På bakgrunn av at det tas inn et eget kapittel om gjennomføring av kjørevurdering i forskriften, og ordlyden ikke har vært benyttet i denne forskriften tidligere, tas det inn en definisjon av ordlyden kjørevurdering. I § 1–2 om definisjoner, vises det til definisjonene i førerkortforskriften ut over det som fremgår i bestemmelsen. Det er allerede tatt inn en

definisjon på kjørevurdering i førerkortforskriften vedlegg 1 § 1, men siden den fremgår i helsevedlegget og ikke hoveddelen til forskriften, er det mest ryddig å ta inn definisjonen også i trafikkopplæringsforskriften.

Det er benyttet samme ordlyd som står i førerkortforskriften vedlegg 1 § 1. I tillegg er det presisert at det er en variant av praktisk prøve. Likevel er det lenket til definisjonen i sensorforskriften hvor kravene til førerprøvesensor fremgår. Plassering av definisjonen for kjørevurdering i flere forskrifter, ble naturlig da plasseringene/forskriftene retter seg mot ulike brukergrupper.

Det er videre foreslått å definere kjøretøytilpasning, som i hovedsak er oppstått for å skille de sakene fra vanlig kjørevurdering internt hos Statens vegvesen. Det er en forenklet variant av kjørevurdering, hvor man vurderer om tilpasningene i et førertilpasset kjøretøy er tilfredsstillende tilpasset fører, slik at fører fortsatt kan kjøre trafikksikkert. Forutsetningene for kjøretøytilpasning er at førerkortinnehaver har gjennomført og bestått kjørevurdering tidligere, enten som kombinert prøve med trafikkskolebil med tilsvarende tilpasninger eller med et tidligere kjøretøy vedkommende har hatt. Dette er nærmere omtalt i høringens kapittel 3.3.9.

3.4.2 Justering av ordlyd i hjemmel og ny henvisning

Forslag til justering av § 4–8 første ledd:

Kjøretøy som er *førertilpasset for personer med funksjonsnedsettelse* er unntatt fra kravene i § 4–2 til og med § 4–7. Slikt kjøretøy kan benyttes som lærevogn hvis det er utstyrt slik Statens vegvesen finner det nødvendig for at øvingskjøringen skal være sikker. Kjøretøy benyttet til øvingskjøring etter denne bestemmelsen kan også benyttes som kjøretøy til førerprøven, jf. § 30A–6.

I § 4–8 har vi valgt å justere ordlyden for å samsvare med formuleringer vi har benyttet i retningslinjer og faglig i flere år. Istedenfor å kalle kjøretøyet for spesialinnrettet, benyttes ordlyden førertilpasset. Og istedenfor ordlyden funksjonshemmede, benyttes personer med funksjonsnedsettelse. Endring av denne ordlyden er allerede nevnt i sammenheng med høringens kapittel 3.3.7 om førertilpasset kjøretøy. I tillegg har vi oppdatert en henvisning, da det aktuelle leddet i § 29–8 femte ledd flyttes til ny § 30A–6 første ledd.

4 Nytt kapittel 32 i trafikopplæringsforskriften – behandling av personopplysninger

4.1 Personvernforordningen (GDPR)

Personvernforordningen oppstiller en rekke krav og prinsipper for behandling av personopplysninger. For å kunne behandle personopplysninger kreves det et behandlingsgrunnlag, uttømmende opplistet i forordningens artikkel 6 nr. 1. Etter samme bestemmelse bokstav e, kan det behandles personopplysninger dersom det er «*nødvendig for å utføre en oppgave i allmennhetens interesse eller utøve offentlig myndighet som den behandlingsansvarlige er pålagt*». Ved utøvelse av offentlig myndighet må behandlingen være fastsatt i unionsretten eller medlemsstatens nasjonale rett, jf. personvernforordningen artikkel 6 nr. 3.

Lovlighetsprinsippet etter personvernforordningen artikkel 5 nr. 1 oppstiller visse krav til nasjonal lovgivning der det aktuelle rettslige grunnlaget for behandling er hjemmel i lov, herunder krav til klarhet, nødvendighet og forholdsmessighet.

Det fremgår av forarbeidene til personopplysningsloven (Prop. 56 LS (2017–2018)) s. 33:

«At formålet skal være «fastsatt» i det supplerende rettsgrunnlaget, kan etter departementets vurdering ikke leses som at det supplerende rettsgrunnlaget må regulere behandling av personopplysninger uttrykkelig.»

Imidlertid kan det være nødvendig med et mer spesifikt grunnlag dersom behandlingen av personopplysninger utgjør et inngrep etter Grunnloven § 102 eller EMK (Den Europeiske Menneskerettighetskonvensjon) artikkel 8. I forordningens fortale punkt 41 fremgår det at det rettslige grunnlaget bør være tydelig og presist, og at anvendelsen bør være forutsigbar for personer som omfattes av det.

I forarbeidene uttales det (pkt.6.4 s. 35):

«Samtidig er det ikke tvilsomt at forordningens generelle regler, eventuelt i kombinasjon med et supplerende rettsgrunnlag som bare oppfyller minimumskravene etter ordlyden i artikkel 6 nr. 3, ikke alltid vil gi tilstrekkelig spesifikt rettsgrunnlag eller nødvendige garantier i tråd med Grunnloven og EMK. Det blir da nødvendig å utforme mer spesifikke rettsgrunnlag og ytterligere garantier i nasjonal rett, og det vil i mange tilfeller være nødvendig med uttrykkelig hjemmel i særlovgivning. Forordningen må med andre ord tolkes og anvendes i lys av Grunnloven og EMK.

Som beskrevet nærmere i neste punkt følger det av forordningen artikkel 6 nr. 2 og 3 at det i tilknytning til et supplerende rettsgrunnlag for behandling på grunnlag av artikkel 6 nr. 1 bokstav c og e «kan» fastsettes utfyllende og spesifiserende regler om behandlingen. Kravene i Grunnloven og EMK om rettsgrunnlag for inngrep i privatlivet kan etter omstendighetene innebære at det supplerende rettsgrunnlaget må

inneholde slike mer spesifikke bestemmelser som artikkel 6 nr. 2 og 3 åpner for. Hva som kreves av det supplerende rettsgrunnlaget, kan ikke besvares generelt, men må avgjøres etter en konkret vurdering.»

4.2 Vegtrafikkloven § 43b

Vegtrafikkloven § 43b gir behandlingsgrunnlag for å behandle personopplysninger som er nødvendig for å utføre oppgaver etter vegtrafikkloven. I fjerde ledd gis det hjemmel for å nærmere fastsette bestemmelser om behandlingen i forskrift.

Bakgrunnen for vegtrafikkloven § 43b fjerde ledd er at oppgaver etter vegtrafikkloven spenner over et stort område som ville være for omfattende å regulere i lov. I forarbeidene til bestemmelsen (Prop. 14 L (2018–2019) pkt. 4.4 s.25) uttales det:

«Bakgrunn for bestemmelsens fjerde ledd er at det vil være hensiktsmessig og i mange tilfeller trolig også et behov for nærmere regulering av behandling av personopplysninger i forskrift. Nærmere regulering i forskrift gir mulighet til å fastsette regler om blant annet bruk og utlevering av opplysninger, noe som vil gi bedre forutsigbarhet. Det er videre store forskjeller på de ulike områdene når det gjelder hvor mye og hva slags opplysninger som lagres, hvordan de brukes og hvilket beskyttelsesnivå de har. Hvor detaljert behandlingen vil bli regulert i forskrift, vil derfor variere.»

Etter Statens vegvesens syn er behandling av personopplysninger for forvaltning av trafikkopplæring og førerprøve av en slik art at det kreves nærmere regulering i forskrift på enkelte punkter. Behandlingen av personopplysninger er omfattende, og de aktuelle systemene inneholder en stor mengde opplysninger, og i enkelte tilfeller også sensitive personopplysninger. For den registrerte vil behandlingen kunne være av stor betydning ettersom trafikkopplæring og førerprøve er opptakten til førerrett, som igjen ofte er av stor viktighet for livsutfoldelse og det praktiske liv. Trafikkskoler og kjørelærere er også avhengig av disse behandlingene for å kunne utføre sine oppgaver. Systemene inneholder for øvrig også en rekke personopplysninger om trafikklærere og øvrige ansatte på trafikkskolene, og er nødvendige for at disse skal kunne foreta sitt virke.

Statens vegvesen foreslår derfor et nytt kapittel i trafikkopplæringsforskriften hvor det tas inn bestemmelser for å utfylle vegtrafikkloven § 43b. Med grunnlag i samme bestemmelse er det allerede laget et tilsvarende kapittel for forvaltning av førerrettigheter i førerkortforskriften kapittel 16, og forslaget vil i stor grad være likt denne reguleringen. Tanken har ikke vært å gjennomregulere personvernfeltet i forskrift, men å regulere det vi anser som mest nødvendig å presisere nærmere i denne omgang. For øvrig gjelder de generelle reglene i personvernforordningen, samt vegtrafikkloven § 43b og øvrig særlovgivning.

Nå som vi tar inn et nytt kapittel om personopplysninger i trafikkopplæringsforskriften, tas også § 43b og tilhørende delegeringsvedtak av 29. mars 2019 nr. 424 inn i hjemmelsgrunnlaget til forskriften.

4.3 Trafikkopplæringsforskriften kapittel 32

4.3.1 Nødvendig forskriftsregulering

Vegtrafikkloven § 43b fjerde ledd gir hjemmel til å fastsette forskrift med utfyllende bestemmelser om behandlingen, herunder formålet med behandlingen, hvilke opplysninger som kan behandles, vilkår for eventuell utlevering, bruk av automatiserte avgjørelser, sletterutiner, sammenstilling og viderebehandling av opplysninger. Fra forarbeidene til bestemmelsen (Prop. 14 L 2018–2019, s. 33) fremgår det at opplistingen ikke er uttømmende.

Statens vegvesen ser i denne omgang behovet for å nærmere regulere i forskrift formålet med behandlingen, hvilke personopplysninger som kan behandles i de ulike systemene, hvem som er behandlingsansvarlig, tilgangskontroll, utlevering av personopplysninger, automatiserte avgjørelser og sikkerhetsrevisjoner. Bestemmelsene vil være en presisering av dagens reguleringer på det aktuelle feltene. På de områdene vi ikke regulerer eller redegjør nærmere for her, gjelder øvrig regelverk i personopplysningsloven, vegtrafikkloven § 43b og øvrige særbestemmelser.

Det foreslås inntatt som **nytt kapittel 32**, med følgende kapitteloverskrift:

Kapittel 32 Behandling av personopplysninger

4.3.2 Formålet med behandlingen og personopplysninger som behandles

Selv om det ut ifra forarbeidene til personopplysningsloven ikke forutsettes å være et krav til at formålet fastsettes i rettsgrunnlaget, mener Statens vegvesen likevel at det er ønskelig å forskriftsfeste både formålet med behandlingen og hvilke opplysninger som kan behandles.

En stor andel av befolkningen i Norge i dag har førerkort, og for å få dette må man først gjennom trafikkopplæring og førerprøve. For at dette skal være mulig må Statens vegvesen behandle personopplysninger om vedkommende. Også personopplysninger om trafikklærere og andre ansatte på trafikkskoler behandles. Å forskriftsfeste formålet og hvilke opplysninger som kan behandles gir bedre forutsigbarhet og gjennomsiktighet for de registrerte.

Enkelte av opplysningene som behandles i medhold av trafikkopplæringsforskriften vil også falle inn under kategorien «særlige personopplysninger» i henhold til personvernforordningen artikkel 9. Det er derfor spesielt viktig at formålet og behandlingen av opplysningene forskriftsfestes.

Vi foreslår derfor **ny § 32-1** som skal lyde:

§ 32-1 Formålet med behandlingen

Statens vegvesen kan behandle personopplysninger for å forvalte og gjennomføre trafikkopplæring og førerprøve for personer som vil erverve eller fornye en førerrett som må dokumenteres med førerkort.

Vi har per dags dato fire systemer hvor det registreres personopplysninger knyttet til trafikkopplæring og førerprøve; Trafikkskole, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret), eSensor, eTeori og Autosys trafikant. I tillegg lanseres eTilsyn våren 2023, som vil inneholde personopplysninger om ansatte ved opplæringsinstitusjonene. At disse systemene benyttes til å behandle personopplysninger er forutsatt i lovgivningen, men etter gjeldende rett er det bare TSK-registeret som er nevnt direkte i trafikkopplæringsforskriften.

TSK-registeret er Statens vegvesens register over opplæringsinstitusjoner, undervisningspersonell, sensorer, kandidater og gjennomført obligatorisk opplæring.

ESensor er et system som benyttes av sensor ved gjennomføring av praktisk førerprøve, og inneholder personalia på kandidat, prøvedata og sensordata.

ETeori er et system for gjennomføring av teoriprøver, og inneholder oppgaver og skjema til teoretiske førerprøver og kompetansebevis, samt personalia på kandidater (inkludert resultat på prøve).

ETilsyn skal være et system for tilsynsvirksomhet, som gir en helhetlig plattform og knytter sammen ulike systemer.

Autosys trafikant er det sentrale førekortregisteret, og dette inneholder i tillegg til oversikt over førerrettigheter, en oversikt over gjennomført trafikkopplæring, hvilken trafikkopplæring som gjenstår, opplysninger knyttet til teoretisk prøve og til praktisk prøve. Autosys trafikant (førerregisteret) er allerede regulert i førerkortforskriften kapittel 16, og vil derfor ikke bli behandlet nærmere her.

Vi foreslår å regulere hvilke opplysninger som kan behandles i de ulike systemene i **ny § 32-2**:

§ 32-2 Registre og opplysninger som kan behandles

I Trafikkskole, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret) kan det behandles personopplysninger om faglig leder, undervisningspersonell, undervisningsstedets kontormedarbeidere, sensorer, elever og kandidater: navn, kjønn, fødselsnummer, D-nummer, kundenummer, adresse, registreringsstatus og datoer fra Folkeregisteret, telefonnummer, foretrukket målform, tilknyttet undervisningssted, gjennomført

obligatorisk opplæring, vurdering av måloppnåelse hos eleven, trafikkskole og undervisningspersonell hvor opplæringen er gjennomført, aktuell trafikkstasjon, førerettigheter, kvalifikasjoner, kompetanse, godkjenninger og merknader som er nødvendige for saksbehandlingen.

I eSensor kan det behandles personopplysninger i forbindelse med gjennomføring av praktisk prøve; navn, kjønn, fødselsnummer, D-nummer, kundenummer, trafikkstasjon, sensors vurdering av kandidatens atferd, kandidatens kjørerute, merknader som er nødvendige for saksbehandlingen, relevante helseopplysninger, resultat og registreringer av praktisk prøve.

I eTeori kan det behandles personopplysninger i forbindelse med gjennomføring av teoretisk prøve; navn, kjønn, fødselsnummer, D-nummer, kundenummer, trafikkstasjon, vurdering av kandidatens kompetanse, merknader som er nødvendige for saksbehandlingen, gjennomførte og beståtte prøver.

I eTilsyn kan det behandles personopplysninger i forbindelse med godkjenning og gjennomføring av tilsyn; navn, kjønn, fødselsnummer, D-nummer, kundenummer, adresse, registreringsstatus og datoer fra Folkeregisteret, telefonnummer, gjennomført obligatorisk opplæring, trafikkskole og undervisningspersonell hvor opplæringen er gjennomført, aktuell trafikkstasjon, kjennemerke og øvrige kjøretøyopplysninger, førerettigheter, kvalifikasjoner, kompetanse, godkjenninger, vurdering av undervisningspersonellets gjennomføring av opplæring, vurdering av måloppnåelse hos eleven, merknader som er nødvendige for saksbehandlingen, relevante helseopplysninger, vandel, sperrefrist for førerkort og beslag av førerkort og tap av førerett så lenge føreretten ikke er gjenervet.

Ettersom behandlingen innebærer saksbehandling av personopplysninger i flere systemer, knyttes bestemmelsen om formål i foreslåtte § 32-1 ikke til et bestemt system, men vil gjelde generelt. I foreslåtte § 32-2 om personopplysninger som behandles, vil oppstillingen av opplysninger være knyttet til hvert enkelt system, for å skape mest mulig forutberegnelighet og gjennomsiktighet.

4.3.3 Behandlingsansvarlig

Etter personvernforordningen artikkel 4 nr. 7 er «*behandlingsansvarlig*» en fysisk eller juridisk person, en offentlig myndighet, en institusjon eller ethvert annet organ som alene eller sammen med andre bestemmer formålet med behandlingen av personopplysninger og hvilke midler som skal benyttes; når formålet med og midlene for behandlingen er fastsatt i unionsretten eller i medlemsstatenes nasjonale rett, kan den behandlingsansvarlige, eller de særlige kriteriene for utpeking av vedkommende, fastsettes i unionsretten eller i medlemsstatenes nasjonale rett.

Statens vegvesen er i henhold til trafikkopplæringsforskriften kapittel 29 ansvarlig for gjennomføringen av teoretisk og praktisk førerprøve, samt å påse at alle vilkår for å kunne gjennomføre dette er oppfylt. Vi er etter trafikkopplæringsforskriften kapittel 5 også ansvarlige for gjennomføring av godkjenninger og tilsyn av trafikkskoler og de ansatte der. Vi er derfor også behandlingsansvarlig for opplysningene som benyttes i den forbindelse, herunder opplysningene som lagres i eSensor, eTeori, eTilsyn og TSK-registeret.

Selv om Statens vegvesen er ansvarlig for TSK-registeret, kan likevel trafikkskolene legge inn personopplysninger i dette systemet. Dette gjør de gjennom den eksterne applikasjonen TEA (Trafikkskolenes Eksterne Applikasjon). Her registrerer de inn elever på egen opplæringsinstitusjon og melder inn gjennomført obligatorisk opplæring for elever. Dette gjøres for at Statens vegvesen skal kunne kontrollere at kandidatene har gjennomført den obligatoriske opplæringen det stilles krav om før avsluttende prøve gjennomføres, og er hjemlet i trafikkopplæringsforskriften § 7-6. For å kunne registrere inn disse opplysningene må de søke på elevens fødselsnummer og etternavn, og ved førstegangsregistrering må de selv legge inn fødselsnummer og øvrige kontaktopplysninger.

Trafikkskolene melder også inn opplysninger om undervisningspersonell gjennom TEA. Dette gjøres med hjemmel i trafikkopplæringsforskriften § 5-13 annet ledd og § 6-2 femte ledd.

Selv om trafikkskolene registrerer inn opplysninger i TSK-registeret, er det Statens vegvesen som er ansvarlige for registeret, bestemmer hva som skal registreres inn og benytter disse opplysninger i sitt lovpålagte arbeid. Statens vegvesen må derfor sies å være behandlingsansvarlige også for disse opplysningene, jf. personvernforordningen artikkel 4 nr. 7. Det er hensiktsmessig at dette ansvaret reguleres i trafikkopplæringsforskriften, og det foreslås derfor en **ny § 32-3** som slår fast at Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for opplysningene som behandles etter §§ 32-1 og 32-2.

§ 32-3 Behandlingsansvarlig

Statens vegvesen er behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger etter § 32-1 og § 32-2.

Trafikkskolen er behandlingsansvarlig for behandling av personopplysninger som de får utlevert etter § 32-5.

I § 32-3 annet ledd ønsker vi å presisere at trafikkskolene selv er behandlingsansvarlige for opplysninger som de får utlevert med hjemmel i § 32-5. Dette er opplysninger om en elevs tidligere gjennomførte opplæring som de selv kan hente ut gjennom sin direkte søketilgang i TSK-registeret, se nærmere redegjørelse i kapittel 4.3.5. At trafikkskolen blir behandlingsansvarlig ved å benytte disse opplysningene sier seg egentlig selv, men vi ønsker likevel å presiser dette i forskrift, for å unngå at det oppstår uklarheter rundt dette.

Trafikkskolene vil selv også være behandlingsansvarlige for de øvrige opplysningene de behandler i forbindelse med sin drift, herunder elevfortegnelsen de fører. Dette er imidlertid ikke nødvendig å regulere nærmere i trafikkopplæringsforskriften.

4.3.4 Tilgangskontroll

Personvernforordningen stiller i artikkel 32 krav til sikkerhet ved behandlingen og at den behandlingsansvarlige skal gjennomføre «egne tekniske og organisatoriske tiltak for å oppnå et sikkerhetsnivå som er egnet med hensyn til risikoen». Tilgangskontroll er ikke særskilt regulert i personvernforordningen, men er et sikkerhetselement i kravet om tilstrekkelig informasjonssikkerhet.

Den nå opphevede personopplysningsforskriften regulerte krav til informasjonssikkerhet i kapittel 2, hvor § 2–8 regulerte medarbeideres tilgang til informasjonssystemer. Det ble stilt som krav at medarbeidere hos den behandlingsansvarlige bare skulle bruke informasjonssystemet for å utføre pålagte oppgaver, og selv være autorisert for slik bruk. Videre skulle medarbeiderne ha nødvendig kunnskap for å bruke informasjonssystemet.

I forarbeidene til dagens personopplysningslov, punkt 16.4.5, uttaler Justis- og beredskapsdepartementet at personvernforordningen artikkel 32 ikke åpner for å fastsette generelle nasjonale bestemmelser om informasjonssikkerhet. Etter Statens vegvesen vurdering gjør dette seg ikke gjeldende for særlovgivningen som regulerer konkrete behandlinger. TSK-registeret, eSensor, eTeori og eTilsyn er tilgjengelig for Statens vegvesens ansatte, og vi finner det nødvendig å forskriftsfeste at tilgangen er begrenset til personer som har behov for opplysningene i utøvelsen av sin tjeneste. På denne bakgrunn foreslås nye § 32–4 som regulerer tilgangen til registrene.

§ 32–4 Tilgangskontroll

Bare personer som har behov for det i sin tjeneste skal ha tilgang til Trafikkskole, sensor og kursarrangørregisteret (TSK-registeret), eSensor, eTeori og eTilsyn. Tilgangen skal begrenses ut ifra hvilken rolle den enkelte tjenesteperson har.

Før tilgang gis, skal opplæring for å sikre nødvendig kunnskap om personvern og informasjonssikkerhet være gjennomført.

Tilgangen til Autosys trafikant(fører kortregisteret) er allerede regulert i førerkortforskriften § 16–4, så den tas ikke med her.

4.3.5 Utlevering av personopplysninger

Som hovedregel utleveres det ikke opplysninger fra TSK-registeret, eSensor, eTeori eller eTilsyn. Unntaket er dersom det foreligger særskilt hjemmel for dette. Det utleveres heller ikke opplysninger til utenlandske myndigheter med mindre det foreligger særskilt hjemmel for dette.

Det eneste som det regelmessig utleveres personopplysninger om, er opplysninger om en elevs gjennomførte opplæring. Dette utleveres til trafikkskolene med hjemmel i offentliglova § 3.

For å få tilgang til disse opplysningene har vi gitt trafikkskolene direkte søketilgang i TSK-registeret via applikasjonen TEA. Trafikkskolene har da tilgang til opplysninger om gjennomført opplæring på en elev. Ved søk i TEA kan trafikkskolen finne de kandidater som er registrert med opplæring fra før, uavhengig av om opplæringen er gjort ved trafikkskolen som søker eller ikke. Informasjon om opplæring som allerede er gjennomført er nødvendig for kunne gi eleven riktig obligatorisk opplæring videre, for eksempel dersom vedkommende har byttet trafikkskole. For å kunne få tilgang til disse opplysningene må trafikkskolen søke på fullt fødselsnummer og etternavn på eleven. Det gis bare opplysninger om hvilken obligatorisk opplæring som er gjennomført, ikke hvilken trafikkskole dette er gjennomført på eller lignende. Statens vegvesen gir bare faglig leder tilgang til denne søkefunksjonen, og disse kan igjen administrere tilganger for medarbeidere som har et saklig behov for dette.

Ettersom trafikkskolene har direkte søketilgang og det derfor jevnlig utleveres opplysninger om gjennomført opplæring på elever, er det hensiktsmessig at det lages en mer konkret og håndfast hjemmel for dette i trafikkopplæringsforskriften. Det foreslås derfor en **ny § 32-5** som regulerer utleveringen av opplysninger til trafikkskoler.

§ 32-5 Utlevering av personopplysninger

Trafikkskolene kan behandle personopplysninger om en elevs gjennomførte obligatoriske opplæring hos annen trafikkskole for å gi et videre tilbud om opplæring. Utlevering av personopplysninger etter dette ledd kan skje ved direkte søk i TSK-registeret.

Dette er ikke til hinder for utlevering av opplysninger i andre tilfeller der dette har hjemmel i lov.

Bestemmelsen er ikke en uttømmende opplisting av hvem eller til hvilke formål personopplysningene kan utleveres til, og personopplysningene kan utleveres og gjenbrukes i henhold til annen lovgivning. Dette gjelder eksternt, men også internt, for eksempel til bruk i trafikksikkerhets- og ulykkesanalysearbeid og teknologiutvikling.

4.3.6 Automatiserte avgjørelser

Etter personvernforordningen artikkel 22 nr. 1 er det i utgangspunktet et forbud mot automatiserte avgjørelser som har rettsvirkning for eller på tilsvarende måte i betydelig grad påvirker vedkommende. Etter artikkel 22 nr. 2 bokstav b gjelder ikke forbudet dersom avgjørelsen er tillatt i henhold til unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som den behandlingsansvarlige er underlagt, og der det også er fastlagt egnede tiltak for å verne den registrertes rettigheter, friheter og berettigede interesser. Det kan ut ifra artikkel 22 virke uklart om det kreves at det i hjemmelsgrunnlaget for behandlingen må fremkomme uttrykkelig at behandlingen kan skje automatisk, eller om kravet til lovhjemmel er oppfylt dersom selve behandlingen er lovregulert. Det står følgende i fortalens punkt 71:

*«Avgjørelser som treffes på grunnlag av slik behandling, herunder profilering, bør imidlertid være tillatt når unionsretten eller medlemsstatenes nasjonale rett som den behandlingsansvarlige er underlagt, **uttrykkelig** tillater dette [...]»*

Som fullstendig automatisert avgjørelse regnes av WP 29¹⁸ som *“the ability to make decisions by technological means without human involvement. Automated decisions can be based on any type of data”*. WP skriver videre i veilederen at alle forordningens prinsipper er relevante for behandling av personopplysninger ved automatiserte avgjørelser.

Vegtrafikkloven § 43b gir en generell hjemmel for å behandle personopplysninger som er nødvendig for blant annet å kunne foreta trafikkopplæring og utstede førerkort, da det er en oppgave som følger av vegtrafikkloven §§ 24, 27 og 28, samt trafikkopplæringsforskriften. Videre åpnes det opp i bestemmelsens fjerde ledd å nærmere regulere automatiserte avgjørelser i forskrift.

Av vedtakene som treffes på trafikkopplæringsområdet, er det per i dag bare vedtak om resultat av teoriprøve som er automatisert. Systemene har regelmotorer som sjekker antall korrekte svar, og treffer vedtak om bestått/ikke-bestått på bakgrunn av dette. Avgjørelsen om resultat på teoriprøven er ikke en spesielt inngripende automatisk avgjørelse og er basert på objektive lovbundne kriterier, og ikke skjønsmessige vurderinger. Vedtak om resultat på teoriprøven gjør bare dersom kandidaten selv stiller opp og gjennomfører prøven, og er derfor basert på kandidatens samtykke/fremmøte.

Vedtak om bestått/ikke-bestått teoriprøve er en avgjørelse med betydning for søkerens livsutfoldelse. Korrekt saksbehandling er derfor viktig for kandidatens rettsikkerhet. For å kunne foreta automatiserte avgjørelser etter personvernforordningen artikkel 22 nr. 2, er det hensiktsmessig at bruken av automatiserte vedtak forskriftsfestes, jf. personvernforordningen artikkel 22 nr. 2 bokstav b. Det er også hensiktsmessig at saksbehandlingen ved disse vedtakene forskriftsfestes, av hensyn til den registrertes rettsikkerhet og forutberegnelighet. Det foreslås derfor en **ny § 32–6** som regulerer bruken av automatiserte avgjørelser.

¹⁸ Article 29 Data Protection Working Party «Guidelines on Automated individual decision-making and Profiling for the purposes of Regulation 20»

§ 32–6 Automatiserte avgjørelser

Vedtak om resultat av teoriprøve kan skje som automatisert vedtak.

Statens vegvesen er vedtaksmyndighet for automatiserte vedtak etter denne forskriften.

Vegdirektoratet er klageinstans. Kandidaten kan kreve manuell behandling av klagesaken.

Etter artikkel 22 nr. 2 bokstav b må det være fastsatt «egne tiltak for å verne den registrerte rettigheter, friheter og berettigede interesser». Automatiserte avgjørelser om resultat ved teoriprøven er vedtak som faller inn under forvaltningslovens bestemmelser om saksbehandling og klagerett, som ivaretar den registrertes rettsikkerhet, blant annet gjennom retten til begrunnelse og retten til å klage. For å ytterligere sikre den registrertes/kandidatens rettigheter ved automatiserte vedtak foreslås at det særskilt reguleres at vedkommende har rett til å kreve manuell behandling av klage på automatisert vedtak. Statens vegvesen har gode rutiner for personvern og informasjonssikkerhet. Det gjennomføres blant annet risiko- og sårbarhetsanalyser og jevnlig, omfattende tester av IKT-systemene for å forhindre brudd på informasjonssikkerhet, samt minimere risiko for avvik ved behandlingen.

4.3.7 Sikkerhetsrevisjoner

Personvernforordningen artikkel 32 stiller som tidligere redegjort for krav til tilstrekkelig sikkerhet ved behandlingen. Vi anser vi det derfor hensiktsmessig å forskriftsfeste at det skal gjennomføres systematiske sikkerhetsrevisjoner i de aktuelle systemene. Dette foreslås i nye § 32–7:

§ 32–7 Sikkerhetsrevisjoner

Det skal gjennomføres systematiske sikkerhetsrevisjoner for å sikre at behandlingen skjer i tråd med personopplysningsloven og personvernforskriften.

5 Nærmere om øvrige forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

5.1 Definisjon på «avsperrert område» – ny § 1–2 bokstav n

5.1.1 Gjeldende rett

Trafikkopplæringsforskriften § 1–2 inneholder en rekke definisjoner på ulike begreper som anvendes i forskriften. Den inneholder imidlertid ingen definisjon på begrepet «avsperrert område».

5.1.2 Forslag til ny forskriftstekst og begrunnelse

Etter trafikkopplæringsforskriften §§ 2–2 og 2–3 må lærer eller ledsager følge med i kjøretøyet på sitteplass nær eleven ved øvingskjøring, med mindre kjøringen foregår på øvingsbane eller avsperrert område. Det har vært noe usikkert hva som ligger i begrepet «avsperrert område», og det er derfor ønskelig å definere dette nærmere i § 1–2.

I § 1–2 første ledd ny bokstav n foreslås følgende regulering:

n. Avsperrert område: Et område som er avgrenset med fysiske hindringer som sikrer mot utforkjøring og kjøring inn i og ut av området, og hvor adkomst kan reguleres.

En slik definisjon innebærer at området må ha fysiske hindringer, slik som gjerder, murer, eller lignende. Det avgjørende er at hindringene faktisk hindrer mot utforkjøring, og inn- og utkjøring. Det er derfor ikke tilstrekkelig med sperrebånd, kjepler eller lignende.

De fysiske hindringene kan være provisoriske, det stilles ikke krav om at de skal være permanente. Dette åpner blant annet opp for sesongbruk av området. Dette til forskjell fra lukket område i førerkortforskriften, hvor det kreves permanente hindringer, og provisoriske sperringer ikke er tillatt.

Definisjonen av «avsperrert område» vil stille større krav til at trafikkskolene gjør en avtale om å bruke av området og at det settes opp tilstrekkelig sikringsutstyr. Vi mener at dette vil øke sikkerheten og risikoen for alvorlige skader. Dette kan også ses i sammenheng med den gjennomgangen Statens vegvesen nå gjør knyttet til sikkerheten på våre egne kjøregårder.

5.2 Øvingskjøring ved yrkessjåførutdanning – § 2–1 femte ledd

5.2.1 Gjeldende rett

Det følger av § 2–1 femte ledd at:

For øvingskjøring i klassene C1, C1E, CE, D1, D1E, D og DE kreves det at eleven har førerrett i klasse B. Militært personell kan øvelseskjøre fra fylte 18 år. Kravet om førerrett i klasse B gjelder ikke for elever i det offentlige skoleverk som gjennomgår yrkesopplæring i samsvar med yrkessjåførforskriften 16. april 2008 nr. 362 forutsatt at eleven har gjennomført trafikalt grunnkurs. Disse elevene kan også starte supplerende øvingskjøring ved godkjent trafikkskole.

5.2.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det foreslås å presisere at kravet om førerrett i klasse B ved øvingskjøring i tunge klasser ikke gjelder elever i det offentlige skoleverk som gjennomgår opplæring i yrkessjåførufaget. Dette er ingen realitetsendring av dagens bestemmelse, bare en presisering av ordlyden.

I § 2–1 femte ledd foreslås derfor:

For øvingskjøring i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE kreves det at eleven har førerrett i klasse B. Militært personell kan *øvelseskjøre* fra fylte 18 år. Kravet om førerrett i klasse B gjelder ikke for elever i det offentlige skoleverk som gjennomgår *opplæring i yrkessjåførufaget*, jf. yrkessjåførforskriften 16. april 2008 nr. 362, forutsatt at eleven har gjennomført trafikalt grunnkurs. Disse elevene kan også starte supplerende øvingskjøring ved godkjent trafikkskole.

Det er ønskelig å presisere at yrkessjåførutdanningen er en del av innholdet i yrkessjåførufaget, slik som føreropplæringen. Uttrykket «yrkessjåførufaget» skaper også retning der de etablerte landslinjene tildeles, etter vårt skjønn, et større fagansvar for den komplette yrkessjåførutdanningen.

Utdanningsløpet til yrkessjåførufaget er 1. året (vg1) fra Teknologi- og industrifag, 2. året (vg2) Transport og logistikk og 3. og 4. året er Yrkessjåførufaget som består av 19 uker utdanning på en av landslinjene, og deretter lærling i bedrift.

Vi foreslår også å endre begrepet «øvelseskjøre» til «øvingskjøre», da dette er benyttet alle andre steder i forskriften og mest korrekt.

5.3 Spesielle krav for øvingskjøring – § 2–4 annet og fjerde ledd

5.3.1 Gjeldende rett

Det følger av § 2–4 annet og fjerde ledd at:

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

[...]

Ved øvingskjøring i klassene D1 eller D kan man ikke ha med andre passasjerer enn de som deltar i eller fører tilsyn med opplæringen.

5.3.2 Forslag til endringer med begrunnelse

I § 2–4 annet ledd er det ønskelig å presisere at lærer/ledsager skal kjøre *tohjuls* motorsykkel under øvingskjøring i klasse AM 146. Dette er for å avgrense mot firehjuls motorsykkel, hvor det er tilstrekkelig med førerkort klasse B. Det er ønskelig at lærer/ledsager selv har førerkort i klasse A1, A2 eller A, for å ha bedre kjennskap til kjøretøyet og føringen av dette. Det er dessuten hensiktsmessig at lærer/ledsager selv benytter et kjøretøy som ligner på kjøretøyet det øvingskjøres med.

I § 2–4 annet ledd foreslås derfor følgende endring:

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

I § 2–4 fjerde ledd har det i mange år vært et forbud mot å ta med andre passasjerer på øvingskjøring i klasse D1 og D enn de som deltar i øvingskjøringen eller fører tilsyn med denne. Dette forbudet er inntatt for å unngå at det gjennomføres transport under øvingskjøring, da det ikke anses forenelig at dette gjøres på samme tid. Vi mener det er hensiktsmessig også å inkludere klasse D1E og DE, da de samme hensynene gjør seg gjeldende også ved øvingskjøring med henger.

Statens vegvesen ønsker også å presisere i trafikkopplæringsforskriften at det er et forbud mot å gjennomføre kommersiell transport eller transport mot vederlag ved øvingskjøring for å erverve førerrett i C-klassene. Øvingskjøringen skal ha fokus på å skape gode og trygge sjåførere, ikke på å gjennomføre en jobb det mottas vederlag for. Forbudet etter denne bestemmelsen gjelder bare øvingskjøring ved erverv av førerrett. Dersom vedkommende allerede har gyldig førerrett for det aktuelle kjøretøyet gjelder yrkessjåførforskriften § 1 bokstav d annet punktum.

I § 2–4 fjerde ledd foreslås derfor følgende endringer:

Ved øvingskjøring i klassene D1, D1E, D eller DE, kan man ikke ha med andre passasjerer enn de som deltar i eller fører tilsyn med opplæringen. Ved øvingskjøring i klasse C1, C1E, C eller CE kan ikke kjøretøyet brukes i kommersiell transport, eller transport mot vederlag.

5.4 Krav til kjøretøy for klasse T – §§ 2–2 annet ledd, 3–2 første ledd, 4–7, 30–14 annet ledd og 31–3 første ledd

5.4.1 Gjeldende rett

§ 2–2 annet ledd lyder i dag:

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

Videre følger det av § 3–2 første ledd at:

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

Ingen av bestemmelsene regulerer nærmere krav til øvingskjøringen og øvingskjøretøyet for klasse T per i dag, men dette er det nå ønskelig å ta inn.

§ 4–7 lyder i dag:

Lærevogn i klasse T skal være 4-hjuls traktor registrert for to personer med konstruktiv hastighet mellom 38 og 50 km/t og tillatt totalvekt på minst 7000 kg.

Lærevognen skal ha følgende tilleggsutstyr:

- a. dobbelt sett betjeningsinnretning for fotbrems,*
- b. to utvendige speil som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,*
- c. ett ekstra innvendig speil som gir læreren tilstrekkelig kontroll med eleven,*
- d. sikkerhetsbelter for eleven og læreren og*
- e. koplingspedal, frikoplingsspak eller liknende som gir læreren mulighet til å avbryte framdriften*

Videre følger det av § 30–14 annet ledd at:

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 12 000 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.

5.4.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vegtrafikkloven § 26 første og femte ledd slår fast at:

«Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødig ulempe for annen trafikk.»

«Ved øvingskjøring ansees lærer eller ledsager som fører av motorvognen.»

Med bakgrunn i denne bestemmelsen, mener vi at det er riktig å gjøre det tydelig at øvingskjøring i klasse T med kjøretøy med sitteplass kun for føreren ikke er tillatt.

Mange synes i dag å være i tvil om det er lov å øvingskjøre i trafikken med traktor som har sitteplass kun for føreren. Andre velger å øvingskjøre med slik traktor med utgangspunkt i forskriftens § 2–2 annet ledd første punktum, hvor ledsager følger etter den som øvingskjører i bil.

Vi kan forstå at denne måten å øvingskjøre på kunne være nødvendig tidligere når traktorene bare sjelden hadde mer enn en sitteplass. Nå er det imidlertid langt mer vanlig at traktorer har to sitteplasser, slik at den som er med og øvingskjører, kan sitte ved siden av den som kjører. Selv med samband og en viss mulighet for å gi instruksjon, er det vanskelig

å se at den som er med og øvingskjører fullt og helt kan ta det føreransvaret vedkommende har, med minimal mulighet til å gripe inn, når vedkommende er i et annet kjøretøy. Vi ser ofte at denne måten å øvingskjøre på i trafikken blir til hinder for kjørende som kommer bak. Disse tørr ikke, eller ser ikke muligheten for, å kjøre forbi de to kjøretøyene, som ofte følger hverandre relativt tett. Om en sammenlikner med øvingskjøring i A-klassene, der den som er med også kjører motorsykkel, tar disse kjøretøyene langt mindre plass. Den som er med, kan forsvarlig følge den som øvingskjører med langt mindre avstand, og har også en reell mulighet til å gripe inn i kjøringa ved for eksempel å kjøre opp på sida av den som øver.

Disse hensynene gjør seg imidlertid ikke gjeldende utenfor veg, og det foreslås derfor å tillatte øvingskjøring i klasse T med bare en sitteplass når dette skjer utenfor veg i tilknytning til jord- og skogbruk. Kravene i § 2-2 annet ledd første punktum om instruksjonsmyndighet via toveis radioforbindelse og visuell kontakt må da være oppfylt.

Det foreslås derfor følgende endringer i **§ 2-2 annet ledd**:

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

På bakgrunn av det ovennevnte er det også nødvendig å stille krav til øvingskjøretøyet for klasse T. Slik vi ser det, er privat øvingskjøring på veg med traktor med bare en sitteplass både unødvendig, og til fare og ulempe for andre trafikanter. Vi mener derfor at det nødvendig å stille krav om at kjøretøyet ved privat øvingskjøring på veg må ha to sitteplasser. Vi foreslår derfor følgende endring i **§ 3-2 første ledd**:

Kjøretøyet skal tilhøre den aktuelle førerkortklassen. Ved øvingskjøring i klasse S kan eleven bruke beltemotorsykkel klasse 2 selv om eleven kun kan få førerrett begrenset til beltemotorsykkel klasse 1. *Ved øvingskjøring på veg i klasse T skal kjøretøyet være vanlig jord- og skogbrukstraktor med tillatt totalvekt over 3000 kg og med to sitteplasser.*

Ved å stille disse kravene vil ikke ATV, UTV, plenetraktor o.l. kunne benyttes til øvingskjøring på veg for klasse T. Med vanlig jord- og skogbrukstraktor menes de traktorene som registreres under kategori T1 i vognkortet.

Det foreslås videre følgende endringer i § 4–7 om tilleggskrav til lærevogn:

Lærevogn i klasse T skal være *vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor, være registrert for to personer med konstruktiv hastighet mellom 38 og 50 km/t og tillatt totalvekt på minst 7000 kg.*

Traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.

Lærevognen skal ha følgende tilleggsutstyr:

- a. dobbelt sett betjeningsinnretning for fotbrems,
- b. to utvendige speil som gir læreren tilstrekkelig utsyn bakover,
- c. ett ekstra innvendig speil som gir læreren tilstrekkelig kontroll med eleven,
- d. sikkerhetsbelter for eleven og læreren og
- e. koplingspedal, frikoplingsspak eller liknende som gir læreren mulighet til å avbryte framdriften.

Det foreslås tilhørende endringer i § 30–14 annet ledd om kjøretøy til førerprøven:

Den praktiske prøven avlegges på *vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor med tilkøpelt tilhenger. Traktor til førerprøven skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger, 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 12 000 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.*

Det foreslås i tillegg en overgangsbestemmelse for disse endringene i § 31–3 første ledd:

Kravet i § 4–7 andre ledd e) og § 30–14 tredje ledd e) gjelder ikke for kjøretøy godkjent før 1. juli 2006. *Traktor som allerede er godkjent som lærevogn og førerprøvevogn, kan benyttes som lærevogn og førerprøvevogn frem til 1. januar 2029 uten å oppfylle kravene i § 4–7 og § 30–14 om å være vanlig 4-hjuls jord- og skogbrukstraktor med tilleggskrav om at traktoren skal ha sentralt plassert fører sete, betydelig større bakhjul enn forhjul og løftbar trekk-krok for tilhenger.*

Til opplæring og førerprøve i klasse T mener vi det er mest hensiktsmessig å bruke slik traktor som er mest vanlig i jord og skogbruk i Norge. Det vil si traktoren bør blant annet ha fører sete som er plassert sentralt, vesentlig større bakhjul enn forhjul og hydraulisk trekkkrok. En del trafikkskoler har i senere tid tatt i bruk traktorer som i konstruksjon og utstyr som er mer tilnærmet lastebil. Det vil si det er kjøretøy med blant annet like store hjul, førerplass på venstre side og tilhengerkopling av samme slag som på lastebiler. Disse er også godkjent som kjøretøy til førerprøven, da de fyller gjeldende krav i dagens § 30–14. Endringene foreslås derfor for å bedre kunne styre hva slags traktorer som framover blir tatt i bruk til opplæring og prøve i klasse T.

For mest mulig unngå ulemper som følge av endringene for de trafikkskolene som har tatt i bruk traktorer som ikke svarer til de nye kravene, foreslås en relativt lang overgangsperiode på fem år for allerede godkjente kjøretøy. Overgangsbestemmelsen er foreslått tatt inn i § 31–3 første ledd.

På litt lengre sikt kan det være aktuelt å gjøre en mer omfattende gjennomgang av både opplæring og prøvekrav når det gjelder traktor, blant annet med tanke på utviklingen som har vært siden sist det ble gjennomført en større omlegging for snart 20 års siden. Både konstruksjon, størrelse og vekt på traktorene som er i vanlig bruk, har endret seg mye. Dessuten kan det være aktuelt å vurdere krav til det fysiske arbeidsmiljøet for trafikklærer og sensor i denne klassen.

5.5 Krav til ledsager ved øvingskjøring – § 3–1

5.5.1 Gjeldende rett

§ 3–1 lyder som følger:

Ledsager må ha fylt 25 år, ha gyldig førerrett for vedkommende kjøretøygruppe og ha hatt slik førerrett uavbrutt de siste 5 år før øvingskjøring finner sted, jf. vegtrafikkloven § 26 andre ledd.

Ved øvingskjøring med ledsager på veg som er åpen for alminnelig ferdsel, kan det bare øvingskjøres med en elev om gangen.

5.5.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det foreslås at **§ 3–1 første ledd** endres, og at dagens annet ledd flyttes til **nytt fjerde ledd**. Det foreslås videre nytt innhold i **annet ledd og nytt tredje ledd**:

Ledsager må ha fylt 25 år, ha gyldig førerrett for vedkommende kjøretøygruppe og ha hatt slik førerrett uavbrutt de siste 5 år før øvingskjøring finner sted, jf. vegtrafikkloven § 26 andre ledd. *Med gyldig førerrett menes norsk førerrett, førerrett ervervet i annen EØS-stat, eller førerrett fra annen stat som gir grunnlag for å utstede norsk førerkort uten krav*

til ytterligere opplæring eller prøver etter førerkortforskriften kapittel 10. Personer som ikke har ervervet føreretten sin i Norge må medbringe dokumentasjon på uavbrutt førerett de siste 5 år, frem til de oppfyller kravet til 5 års norsk førerett.

Kravet til uavbrutt førerett de siste 5 år er oppfylt også for ledsager hvor føreretten har vært tilbakekalt i seks måneder eller mindre på grunn av helse.

Godkjente trafikklærere etter trafikkopplæringsforskriften § 6-2, kan være ledsager ved privat øvingskjøring fra fylte 23 år.

Ved øvingskjøring med ledsager på veg som er åpen for alminnelig ferdsel, kan det bare øvingskjøres med en elev om gangen.

I vegtrafikkloven § 26 femte ledd første punktum står det at «Ved øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen.». Krav til ledsager ved øvingskjøring fremgår av vegtrafikkloven § 26 annet ledd fjerde punktum og trafikkopplæringsforskriften § 3-1 første ledd.

Statens vegvesen foreslår å endre § 3-1 første ledd på bakgrunn av en rekke henvendelser om hva som menes med vilkårene om gyldig og uavbrutt førerett i siste fem år. Spørsmålene omhandler særlig femårsregelen og om den omfatter førerett fra andre land. De endringene som nå foreslås, er imidlertid ikke ment å være en realitetsendring, men som en presisering av gjeldende rett.

Kravet om at føreretten må være gyldig, har aldri vært ment å omfatte førerett fra tredjeland som vi ikke har innbytteavtale med. På bakgrunn av dette, foreslås det en presisering i bestemmelsen om hva som regnes som om gyldig førerett i denne bestemmelsen. I tillegg til norsk førerett, omfattes førerett ervervet i annen EØS-stat eller førerett fra annen stat som gir grunnlag for å utstede norsk førerkort uten krav til ytterligere opplæring eller prøver etter førerkortforskriften kapittel 10.

Pr. dags dato har vi kun tre tredjeland hvor det er mulig å foreta innbytte uten ytterligere opplæring og/eller prøve innenfor visse rammer. Disse er Storbritannia, Sveits og Japan. Innbytte av førerkort utstedt fra disse landene reguleres særskilt i kapittel 10.

Hvilke land som omfattes av ordlyden «gyldig førerett» i denne sammenhengen, henger også tett sammen med kravet om å «ha hatt slik førerett uavbrutt de siste 5 år».

Førerkortinnehavere med førerkort fra tredjeland som tar fast bopel i Norge, kan kun benytte førerkortet sitt i inntil tre måneder etter vedkommende tok fast bopel dersom førerkortet anerkjennes i Norge etter førerkortforskriften kapittel 8, jf. førerkortforskriften 9-3. Etter disse tre månedene, kan ikke vedkommende kjøre lovlig i Norge før vedkommende har ervervet norsk førerett.

Så lenge det stilles krav om ytterligere opplæring og/eller prøve, er vi av den oppfatning av at føreretten fra tredjeland ikke skal telles med i kravet om gyldig førerett siste fem år. Disse

førerkortinnehaverne kan ikke kjøre lovlig i Norge etter de første tre månedene de tok bopel her uten å ha ervervet norsk førerrett, og da mener vi de heller ikke skal være ledsager for personer som skal erverve førerrett i Norge etter norsk føreropplæringsmodell.

Til sammenligning vil en fører som har hatt norsk førerrett eller en førerrett vi anerkjenner i 20 år, men som har fått tilbakekalt sin førerrett på grunn av vandel,¹⁹ ikke kunne være ledsager før det har gått fem år etter at vedkommende gjenervervet førerretten.

Borgere med førerkort fra andre EØS-stater kan kjøre i Norge så lenge førerkortet er gyldig. Så lenge disse kan dokumentere uavbrutt førerrett de siste fem år, kan de være ledsagere ved øvingskjøring. Det er tatt inn en presisering om at de må ta med gyldig dokumentasjon som viser uavbrutt førerrett siste fem år frem til de har hatt norsk førerrett i fem år. Kravet til dokumentasjon er satt på bakgrunn av kontroll på veg.

Forskriftsendringen vil skape bedre harmoni mellom vegtrafikkloven, førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften. At vi tydeliggjør kravene for de som kan være ledsager ved øvingskjøring, er videre i tråd med svensk og dansk praksis, som praktiserer en svært streng linje for de som skal være ledsagere.

Slik vi forstår dansk praksis, kan ikke private øvingskjøre i det hele tatt. All opplæring gjøres hos en trafikksskole. De har imidlertid en prøveordning hvor 17-åringer kan få førerkort, og i den forbindelse må en ledsager være med når vedkommende kjører. Ut fra ledsagerblanketten som må fylles ut og medbringes, må ledsager ha hatt dansk førerkort i 10 år. Slik Statens vegvesen forstår det godtar de ikke førerrett fra andre land.²⁰

Når det gjelder svensk praksis, forstår vi det slik at ledsagere må søke om å få være ledsager. For å kunne være ledsager må man ha hatt enten svensk eller EU/EØS-førerkort sammenhengende i minst fem av de siste 10 årene.²¹

Bakgrunnen for at vi ikke har like strenge regler for å kunne øvingskjøre i Norge, er fordi vi ønsker å fremme mengdetrening²² for den som skal erverve førerrett. Men det er likevel behov for at øvingskjøringen skjer innenfor visse rammer.

I § 3-1 annet ledd, foreslår Statens vegvesen et unntak fra kravet i første ledd i enkelte saker. Bakgrunnen for at det er et krav om uavbrutt førerrett de siste fem år er blant annet at gode holdninger og sikker fremferd i trafikken må bygges opp gjennom erfaring over lang tid. Det er også særdeles viktig at de som skal være ledsager ved øvingskjøring og som dermed skal være ledsagere for de som er uerfarne i trafikken, har etablert sikre og gode holdninger selv. Dette følger av Ot.prp. nr. 30 (1993–1994) på side 3, men ble også fremholdt senest i Prop. 30 L (2019–2020) på side 12.

I Prop. 30 L (2019–2020) ble det imidlertid foreslått å fastsette unntak fra kravet om uavbrutt førerrett i de siste 5 årene. Et slikt unntak kan være aktuelt der førerretten har vært

¹⁹ Eksempelvis på grunn av for mange prikker i førerkortet

²⁰ <https://fstyr.dk/da/K%C3%B8rekort/Borger/S%C3%A5dan-f%C3%A5r-du-et-k%C3%B8rekort/Kom-godt-igang> (besøkt 19. mars 2023)

²¹ <https://www.transportstyrelsen.se/sv/vagtrafik/Korkort/handledare/> (besøkt 19. mars 2023)

²² <https://www.vegvesen.no/forerkort/har-forerkort/ledsager-under-ovelseskjoring/> (besøkt 29. april 2023)

mistet en periode på grunn av helseutfordringer, men hvor disse utfordringene har vært forbigående og ikke lenger utgjør et problem. Forutsetningen for et slikt unntak er at vedkommende har fått tilbake føreretten fordi det ikke lenger foreligger noen risiko for at dette kan føre til at det oppstår farlige situasjoner under kjøringen.

Man må imidlertid være obs på at et slikt unntak kun gjelder hvor føreretten har vært tilbakekalt på grunn av helse. Det er presisert i Prop. 30 L (2019–2020) på side 12 at kravet til at ledsager må ha hatt førerett de siste 5 år gjelder uansett hvor føreretten har vært tilbakekalt på grunn av vandel, uavhengig av årsak og tidsperiode. Som det fremgår i proposisjonen «[...] skal bestemmelsen sikre at personer som har fått inndratt føreretten på grunn av trafikale lovbrudd, ikke opptrer som ledsagere kort tid etter at de har fått igjen føreretten. En ledsager skal formidle gode holdninger».

Når føreretten har vært tilbakekalt på grunn av helse er det «ikke holdningsmessige grunner til at vedkommende ikke kan være ledsager. Helseutfordringene som begrunnet avbrytelsen av føreretten kan være et forbigående problem. Etter at vedkommende har fått tilbake føreretten igjen i slike tilfeller, er det ikke nødvendigvis noen grunn til at vedkommende ikke skal kunne være ledsager.»

Et unntak fra regelen om krav om uavbrutt førerett de siste 5 år for de som i en kort periode har fått tilbakekalt føreretten på grunn av helsemessige årsaker, er derfor i tråd med lovgivers intensjon.

Forutsetningene for å kunne gi unntak for de som har mistet føreretten for en periode på grunn av helseutfordringer, er at utfordringene har vært forbigående og ikke lenger utgjør et problem. Det er ikke gitt noen føringer på hva som menes når det står at føreretten har vært mistet «for en periode». Vårt forslag om at det kan gis unntak til de som har fått føreretten tilbakekalt i seks måneder eller mindre på grunn av helse, må derfor ses i lys av det som fremgår om muntlig kjøreforbud både i Førerkortveilederen²³ og meldepliktforskriften²⁴.

I Førerkortveilederen står det at muntlig kjøreforbud kun gis dersom helsekravene til førerkort vil være oppfylt igjen før det har gått seks måneder. I tillegg fremgår det også tydelig i meldepliktforskriften at tilfeller hvor helsesvekkelsen varer i over seks måneder så skal dette meldes statsforvalteren, som igjen melder politiet om tilbakekall av vedkommendes førerett.

Siden seksmånederskravet ved muntlig kjøreforbud allerede er en innarbeidet regel, fant vi det hensiktsmessig at unntaket i trafikkopplæringsforskriften får samme varighet. Dette skaper forutberegnelighet og likhet på tvers av ulike regelverk.

Vi fremmer også et unntak fra alderskravet for trafikkklærere i et nytt tredje ledd. Forslaget innebærer at godkjente trafikkklærere etter trafikkopplæringsforskriften § 6–2, kan være ledsager ved privat øvingskjøring fra fylte 23 år. Et slikt unntak ble også foreslått i Prop. 30 L

²³ [Førerkortveilederen](#) utarbeidet av Helsedirektoratet (besøkt 29. april 2023)

²⁴ [Meldepliktforskriften](#) (forskrift om melding fra lege, psykolog eller optiker ved helsesvekkelse av betydning for trafiksikkerheten) § 2 (besøkt 29. april 2023)

(2019–2020). Forslaget gikk ut på at det i forskrift kan gjøres unntak fra kravene i § 3–1 slik at en godkjent trafikklærer kan opptre som ledsager privat før vedkommende fyller 25 år.

Bakgrunnen for et slik forslag er at en godkjent trafikklærer ofte vil ha vesentlig bedre kompetanse enn andre ledsagere, og det ble antatt at dette kunne kompensere for lavere alder. Dette fremgår på side 13 i Prop. 30 L (2019–2020).

Nåværende annet ledd blir nytt fjerde ledd.

5.6 Trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk – §§ 4–1 tredje ledd, 6–4 annet ledd og 8–5

5.6.1 Gjeldende rett

§ 4–1 tredje ledd lyder i dag:

Det offentlige skoleverk kan gi opplæring i alle klasser. Obligatorisk opplæring kan bare gis i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, AM 146, S og T, samt trafikalt grunnkurs.

§ 6–4 annet ledd lyder i dag:

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

§ 8–5 lyder i dag:

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

[...]

Trafikant i mørket inngår ikke som en del av valgfag trafikk og må gjennomføres som beskrevet i § 8–1.

5.6.2 Forslag til endring med begrunnelse

I § 4–1 tredje ledd foreslås følgende endring:

Det offentlige skoleverk kan gi opplæring i alle klasser. Obligatorisk opplæring kan bare gis i klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, AM146, S og T, samt trafikalt grunnkurs som en integrert del av valgfaget trafikk, jf. § 8–5.

Videre foreslås følgende endring i § 6–4 annet ledd:

For å kunne undervise på trafikalt grunnkurs *som en integrert del av valgfag trafikk, jf. § 8–5*, kreves godkjenning som trafikklærer, eller at læreren har pedagogisk utdanning som tilsvarer kravene til lærere i det offentlige skoleverk, spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen og førerett i klasse B.

Og følgende endringer i § 8–5:

Trafikalt grunnkurs *skal gjennomføres* som en integrert del av valgfag trafikk i offentlig skoleverk forutsatt at: [...]

Trafikant i mørket inngår ikke som en del av valgfag trafikk og må gjennomføres som beskrevet i § 8–1 *ved en godkjent trafikkskole*.

Fra og med 1. november 2020 kan trafikalt grunnkurs i offentlig skoleverk kun gjennomføres som en integrert del av valgfaget trafikk, jf. § 8–5. Før dette var det også mulig å gjennomføre trafikalt grunnkurs som et 17-timers kurs i offentlig skoleverk. Ved en inkurie glemte vi å endre §§ 4–1 tredje ledd og 6–4 annet ledd da vi endret § 8–5 i forbindelse med forskriftsendringen i 2020. Det foreslås derfor nå en presisering i disse bestemmelsene, for å understreke at trafikalt grunnkurs i det offentlige skoleverk må skje som en integrert del av valgfaget trafikk.

I § 8–5 første ledd foreslår vi å fjerne ordet «også» og endre fra «kan» til «skal» for å gjøre det tydeligere at trafikalt grunnkurs i offentlig skoleverk bare skal gjennomføres som en integrert del av valgfaget trafikk. I tillegg presiserer vi i annet ledd at trafikant i mørket skal gjennomføres ved en godkjent trafikkskole.

5.7 Elevfortegnelse – § 5–5

5.7.1 Gjeldende rett

§ 5–5 lyder som følger:

Trafikkskoler og kursarrangører skal føre manuell eller elektronisk fortegnelse over alle sine elever. Fortegnelsen skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer og når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av den obligatoriske opplæringen som er gjennomført.

Eleven skal registreres i fortegnelsen med fortløpende tildelt elevnummer straks opplæringen starter.

Fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart etter at eleven har sluttet.

Manuell føring av elevfortegnelse skal gjøres innbundet eller heftet i bok med forhåndsnummererte sider.

Ved elektronisk føring skal det tas sikkerhetskopi hver måned som dateres og undertegnes av skolens faglige leder, eller ansvarlig hos kursarrangør.

Elevfortegnelsen skal oppbevares i fem år.

5.7.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det foreslås å fjerne «manuell eller» fra ordlyden i § 5-5 første ledd, samt å legge til «og dato for gjennomført opplæring» i siste punktum.

Dagens regler med mulighet for både manuell og elektronisk elevfortegnelse byr på visse utfordringer. Manuell elevfortegnelse kan sees på som ett utdatert krav i forskriften på bakgrunn av den digitale utviklingen som har vært. Å sette krav til at det skal føres elektronisk elevfortegnelse vil bidra til at det blir satt like krav, og medfører en mer tidsriktig praksis.

Vi foreslår også at det stilles krav til at elevfortegnelsen skal vise når den obligatoriske opplæringen er gjennomført, da det vil kunne gi en god oversikt over om opplæringen er gjennomført i tråd med regelverkets krav til omfang.

Følgende endringer foreslås i **§ 5-5 første ledd**:

Trafikkskoler og kursarrangører skal *føre elektronisk* fortegnelse over alle sine elever. Fortegnelsen skal vise elevens navn, adresse, fødselsnummer og når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av den obligatoriske opplæringen som er gjennomført *og dato for gjennomført opplæring*.

Vi foreslår videre å slå sammen annet og tredje ledd, i tillegg til å stille krav om at fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart. Slik vil elevfortegnelsen alltid være oppdatert, med oversikt over trafikkskolens elever, og hvilke elever som til enhver tid er under opplæring ved trafikkskolen. Dette vil være i tråd med den teknologiske utviklingen, og vi kan ikke se at det vil skape noen ulemper for trafikkskolene.

Følgende endringer forslås i **§ 5-5 annet ledd**:

Eleven skal registreres i fortegnelsen med fortløpende tildelt elevnummer straks opplæringen starter, *og fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart.*

Dagens tredje og fjerde ledd fjernes. Dette innebærer at nåværende femte og sjette ledd blir henholdsvis tredje og fjerde ledd etter endringen.

Videre foreslås det å endre ordlyden i nåværende § 5-5 femte ledd (tredje ledd etter endringen) til: «Det skal tas månedlig sikkerhetskopi av elevfortegnelsen, som skal være tilgjengelig for Statens vegvesen ved behov. Elevfortegnelsen må dateres.»

Kravet om at sikkerhetskopien av elevfortegnelsen skal undertegnes fremstår som lite tidsriktig og foreslås derfor tatt bort. Det vil fortsatt stilles krav til at det tas månedlig sikkerhetskopi av elevfortegnelsen. I tillegg foreslår vi å presisere plikten til tilgjengeliggjøring for Statens vegvesen i ordlyden for å sikre at tilsynsmyndighetene fortsatt kan få utlevert sikkerhetskopier av elevfortegnelsen. Det er også forslag om å legge til i ordlyden at elevfortegnelsen må dateres slik at det fremgår av dokumentet når sikkerhetskopien ble generert.

Følgende endringer forslås i nåværende **§ 5-5 femte ledd**:

Det skal tas månedlig sikkerhetskopi av elevfortegnelsen, som skal være tilgjengelig for Statens vegvesen ved behov. Elevfortegnelsen må dateres.

Vi foreslår videre å tilføre «uavhengig av om trafikkskolen eller kursarrangøren er avviklet» i nåværende § 5-5 sjette ledd (fjerde ledd etter endringen).

Bakgrunnen for forslaget er å sikre forbrukernes rettigheter også i en periode etter at en virksomhet er avviklet.

Følgende endringer forslås i nåværende **§ 5-5 sjette ledd**:

Elevfortegnelsen skal oppbevares i fem år *uavhengig av om trafikkskolen eller kursarrangøren er avviklet.*

Avslutningsvis foreslår vi å innføre et nytt siste ledd i § 5-5 om at Statens vegvesen *kan* fastsette retningslinjer for elevfortegnelse. Vi har behov for å ha muligheten til å utvikle retningslinjer, som blir for detaljerte til å ta inn i forskriften, for å kvalitetssikre at leverandører av elektroniske løsninger sørger for å tilfredsstille intensjonen.

Det foreslås å innføre et nytt siste ledd i § 5-5:

Statens vegvesen kan fastsette retningslinjer for elevfortegnelse.

Det nye siste leddet vil bli femte ledd etter endringen.

5.8 Opplæringskort – § 5-6

5.8.1 Gjeldende rett

§ 5-6 lyder i dag:

Trafikkskoler og kursarrangører skal utstede opplæringskort for hver elev i hver enkelt klasse. Vedkommende lærer skal etter hver kjøretime og hver del av obligatoriske opplæring attestere hvilke deler av undervisningen som er gjennomført. Opplæringskortet skal påføres opplæringsinstitusjonens navn, samt elevens navn, adresse, fødselsdato, elevnummer etter § 5-5 og vise det antall undervisningstimer eleven har hatt.

Opplæringskortet skal medbringes under opplæringen. Opplæringskortet skal vises frem når Statens vegvesen krever det.

Statens vegvesen kan fastsette modeller for opplæringskort.

Opplæringskort skal oppbevares i fem år.

5.8.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi foreslår å legge til «elektronisk» i ordlyden i første ledd. Bakgrunnen for det er at dagens mulighet til både å føre manuelle og elektroniske opplæringskort ikke svarer til den digitale utviklingen. Manuelt opplæringskort byr også på visse utfordringer og kan sees på som en utdatert mulighet i regelverket. Dagens digitale løsninger åpner for at det er på tide å stille krav til at opplæringskort også skal føres digitalt. Et slikt krav vil bidra til like konkurransevilkår, og en mer tidsriktig praksis.

I første ledd andre punktum foreslår vi å endre ordlyden fra «kjøretime» til «undervisningstime». Endringen er i praksis bare en tydeliggjøring av formålet med forskriftsteksten.

Vi foreslår videre at det settes krav til at opplæringskortet skal vise dato og tidspunkt for når undervisningen er gjennomført. Det vil kunne gi en god oversikt over at opplæringen er gjennomført i tråd med regelverkets krav til omfang.

Vi foreslår følgende endringer av § 5–6 første ledd:

Trafikkskoler og kursarrangører skal utstede *elektronisk* opplæringskort for hver elev i hver enkelt klasse. Vedkommende lærer skal etter hver *undervisningstime* og hver del av obligatoriske opplæring attestere hvilke deler av undervisningen som er gjennomført. Opplæringskortet skal påføres opplæringsinstitusjonens navn, samt elevens navn, adresse, fødselsdato, elevnummer etter § 5–5 og vise det antall undervisningstimer eleven har hatt, *samt dato og tidspunkt for undervisningstimene*.

Vi foreslår videre å endre tredje ledd til at Statens vegvesen kan fastsette *retningslinjer for opplæringskort*. Vi har behov for å ha muligheten til å utvikle retningslinjer, som blir for detaljerte til å ta inn i forskriften, for å kvalitetssikre at leverandører av elektroniske løsninger sørger for å tilfredsstillere intensjonen.

Vi foreslår følgende endringer av § 5–6 tredje ledd:

Statens vegvesen kan fastsette *retningslinjer* for opplæringskort.

Avslutningsvis foreslår Statens vegvesen å tilføre «uavhengig av om trafikkskolen eller kursarrangøren er avviklet» i siste ledd. Bakgrunnen for forslaget er å sikre forbrukernes rettigheter også i en periode etter at en virksomhet avvikles.

Vi foreslår følgende endringer av § 5–6 siste ledd:

Opplæringskort skal oppbevares i fem år *uavhengig av om trafikkskolen eller kursarrangøren er avviklet*.

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

5.9.1 Gjeldende rett

§ 5–8 lyder i dag slik:

Kursarrangør skal minst disponere:

- tilhenger med totalvekt minst 1950 kg
- lang last på minst 4 meter
- kolli tilsvarende pallekasse, med minstemål 1 x 1 x 1 meter eller 0,8 x 1,2 x 1 meter
- last tilsvarende rundballe eller storsekk, vekt minst 350 kg
- sikringsutstyr som er nødvendig for å sikre lasten i punktene ovenfor.

5.9.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi foreslår følgende endringer i § 5–8:

Kursarrangør skal minst disponere:

- tilhenger med *tillatt* totalvekt minst 1950 kg
- lang last *tilsvarende en tømmerstokk* på minst 4 meter
- kolli tilsvarende pallekasse, med minstemål 1 x 1 x 1 meter eller 0,8 x 1,2 x 1 meter
- last tilsvarende rundballe eller storsekk, vekt minst 350 kg
- sikringsutstyr som er nødvendig for å sikre lasten i punktene ovenfor.

Endringene som er foreslått i denne paragrafen er for å unngå tvil om hva som er ment, og er i samsvar med kravet som stilles i § 27–1 fjerde ledd nr. 5 bokstav a. Tillatt totalvekt er noe annet enn aktuell vekt, og lang last tilsvarende en tømmerstokk sier også noe om vekten uten at denne angis nøyaktig i kilo. Dagens ordlyd «lang last på minst 4 meter» er noe unøyaktig, og har av noen blitt oppfattet slik at for eksempel et plastrør er tilstrekkelig. Dette ønsker vi nå å unngå.

Det nye kravet om at lang last skal være «tilsvarende» en tømmerstokk, innebærer at det ikke rent faktisk må være en tømmerstokk, men en lang last med tilsvarende vekt og egenskaper. For eksempel vil en materialpakke med tilsvarende vekt kunne falle inn under kravet.

5.10 Krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane for klasse C, D og CE – § 5–10

5.10.1 Gjeldende rett

§ 5–10 lyder i dag:

Kursarrangør skal minst disponere følgende kjøretøy:

- lastebil med slepvogn
- lastebil med 2 akslet eller 3 akslet påhengsvogn
- lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet og 3 akslet
- semitrailer 2 eller 3 akslet
- semitrailer 3 akslet med selvsporende aksel med og uten låsing
- busser 2 akslet og 3 akslet
- personbil
- 1 lastebil uten last.

Kursarrangør skal disponere ett kjøretøy eller vogntog per 2 elever.

Alle kjøretøy skal ha ABS-bremser. Kjøretøyene skal være lastet slik at målene for de ulike øvelsene på banen kan nås. Minst ett vogntogsett skal være fullt lastet.

5.10.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det foreslås følgende endringer av § 5–10 første ledd:

Kursarrangør skal minst disponere følgende kjøretøy:

- lastebil med slepvogn
- lastebil med 2 akslet eller 3 akslet påhengsvogn
- lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet *eller* 3 akslet
- semitrailer 2 eller 3 akslet
- semitrailer 3 akslet med selvsporende aksel med og uten låsing
- *lastebil som kan kombineres med semitrailer, slepvogn eller påhengsvogn til modulvogntog*
- busser 2 akslet og 3 akslet
- *leddbuss*
- personbil
- 1 lastebil uten last.

Statens vegvesen foreslår å endre kravet til lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, slik at det nå bare er krav om å disponere enten 2 akslet eller 3 akslet. Tidligere har det vært et krav om at kursarrangør må disponere begge deler. Forslaget fremmes på bakgrunn av at enkelte kursarrangører melder at det er svært vanskelig å få kjøpt brukt 2 akslet trekkbil i

Norge. Ved å endre kravet kan kursarrangør nå velge selv hva de ønsker å disponere for å overholde kravet.

Vi foreslår også å utvide kravlisten med «lastebil som kan kombineres med semitrailer, slepvogn eller påhengsvogn til modulvogntog» og «leddbuss». Forslaget om å utvide kravet til kjøretøy som kursarrangører skal disponere, er for at kjøretøy og kombinasjoner som blir mer og mer vanlige, bør være en del av det elevene får opplevelser og erfaringer med på banen.

Forslaget om utvidelse av kravlisten vil kunne medføre noe økte utgifter for kursarrangør. Utgiftene vil imidlertid i stor grad tilsvarende reduseres ved at det bare stilles krav om enten lastebil med tilhengerkobling for semitrailer som er 2 akslet eller 3 akslet.

5.11 Godkjenning av trafikklærere – § 6–2 første ledd bokstav a

5.11.1 Gjeldende rett

§ 6–2 første ledd lyder i dag:

Den som skal ha godkjenning som trafikklærer må foruten å være edruelig og tilfredsstillende kravet i vegtrafikkloven § 27 første ledd:

- a. i minst tre år sammenhengende ha hatt førerrett i den klassen som det skal gis undervisning i,*
- b. fylle de helsekrav som er fastsatt for å kunne få førerrett i klasse D, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m.,*
- c. ha grunnutdanning for trafikklærere og bestått eksamen fra Nord universitet eller tilsvarende og*
- d. ha tilstrekkelige norskkunnskaper til å kunne utføre yrket sitt på en tilfredsstillende og forsvarlig måte og*
- e. være fylt 21 år*

5.11.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det blir stadig vanligere at førerkortinnehavere har førerrett begrenset til automatgir. Flere og flere kjører bare biler med automatgir eller andre biler uten manuelt gir, som elbiler for det meste er. For å komme denne utviklingen i møte, foreslår Statens vegvesen å lette på kravet til full førerrett i minst tre år for trafikklærere.

Likevel, så lenge biler med manuelt gir er i bruk, og det er krav om førerrett uten begrensning for å kjøre disse, må det finnes opplæringstilbud og kvalifiserte trafikklærere for dette. For å få godkjenning til å drive opplæring i biler med manuelt gir, mener vi at trafikklæreren i det minste må ha hatt full førerrett i minimum ett år. Det kan innvendes mot dette at det ikke er sikkert vedkommende har kjørt bil med manuelt gir likevel, men vi mener

det er rimelig sannsynlig at de da har gjort det. Uansett har de da avlagt prøve nettopp for å fjerne begrensningen, en prøve som først og fremst legger vekt på å bruke manuell gir.

Vi foreslår derfor følgende endring i **§ 6–2 første ledd bokstav a**:

Den som skal ha godkjenning som trafikklærer må foruten å være edruelig og tilfredsstillende tilfredsstillende kravet i vegtrafikkloven § 27 første ledd:

- a. ha full førerrett i den klassen det skal gis undervisning i og ha hatt slik førerrett i minst tre år sammenhengende, eventuelt minst ett år dersom vedkommende har hatt førerrett begrenset med kode 78 sammenhengende i de to foregående årene,*

5.12 Endring i godkjenning av trafikklærere– § 6–2 første ledd bokstav c

5.12.1 Gjeldende rett

Personer med pedagogisk utdanning som tilsvarende kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen, kan i dag undervise ved en godkjent trafikkskole i klassene AM 146, S og trafikalt grunnkurs. Statens vegvesen foretar kun en registrering av lærerne i vårt register (TSK) for at de skal kunne melde inn gjennomført opplæring.

Det er i dag ingen formell godkjenning av personer med en slik utdanning. Dette innebærer at vandel- og helsekrav ikke undersøkes når lærere tilknyttes en trafikkskole per i dag. Selv om lærerne må vise fram barneomsorgsattest ved ansettelse i offentlig skoleverk, er vi ikke kjent med om de faktisk er ansatt i offentlig skoleverk når de ønsker å undervise ved en godkjent trafikkskole, og dermed ikke om de oppfyller kravene til vandel. Det er heller ikke helt like vandelskrav til trafikklærer og lærer i offentlig skoleverk, da sistnevnte kun leverer barneomsorgsattest og ikke ordinær politiattest slik Statens vegvesen krever for trafikklærere.

Videre vil vi ikke ha anledning til å ilegge lærerne forvaltningsreaksjoner, da slike reaksjoner kun kan rettes mot godkjente trafikklærere.

5.12.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi foreslår å legge til «eller ha pedagogisk utdanning som tilsvarende kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen» i ordlyden i § 6–2 bokstav c.

Da lærere med slik utdanning ikke godkjennes som trafikklærere, vil ikke Statens vegvesen ha sjekket eksempelvis vandel eller helsekrav før de starter å jobbe på en trafikkskole, jf. § 6–2. Dette anser vi som problematisk med hensyn til elevenes sikkerhet.

Statens vegvesen har kun mulighet til å ilegge forvaltningsreaksjoner ovenfor godkjente trafikklærere, jf. § 6–3. Dette innebærer at vi ikke har noen mulighet til å reagere på brudd på forskriften dersom de begås av lærere med utdanning som beskrevet. Dette bidrar til konkurransemessige forskjeller da godkjente trafikklærere blir ilagt reaksjoner for brudd på regelverket. I tillegg har ikke Statens vegvesen de verktøyene som er nødvendig for å sikre en trafikkopplæring av god kvalitet ovenfor lærerne med slik utdanning.

Vi foreslår derfor å tilføre pedagogisk utdanning som tilsvarende kravene til lærere i det offentlige skoleverket med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen som alternativ til det eksisterende utdanningskravet i § 6–2 første ledd bokstav c. Det vil dermed bli to alternative og likestilte utdanningsretninger for å bli trafikklærer i Norge i klasse AM 146, klasse S og trafikalt grunnkurs, jf. begrensningen i femte ledd.

Ved denne endringen må disse lærerne bli godkjent som trafikklærer etter § 6–2 før vedkommende kan jobbe på en trafikkskole. Vedkommende må således oppfylle alle vilkårene i § 6–2 første ledd bokstav a til e.

Regelverksendringen resulterer i at Statens vegvesen kan gi forvaltningsreaksjoner etter § 6–3 dersom det i forbindelse med tilsyn oppdages brudd på regelverket.

Det foreslås følgende endringer av **§ 6–2 første ledd bokstav c**:

- c. ha grunnutdanning for trafikklærere og bestått eksamen fra Nord universitet eller tilsvarende, *eller ha pedagogisk utdanning som tilsvarende kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen,*

Vi foreslår videre å endre femte ledd slik at trafikklærere med pedagogisk utdanning som tilsvarende kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen, og som underviser ved godkjent trafikkskole, er begrenset til å undervise i klasse AM 146, klasse S og trafikalt grunnkurs.

Ordlyden tas inn for ikke å utvide undervisningskompetansen til flere klasser eller kurs enn det lærerne allerede i dag har anledning til å undervise i ved en trafikkskole.

Vi foreslår følgende endringer av **§ 6–2 femte ledd**:

Trafikklærer med pedagogisk utdanning som tilsvarende kravene til lærere i det offentlige skoleverk med spesialutdanning godkjent av Statens vegvesen kan kun få godkjenning til å undervise i klasse AM 146, klasse S og trafikalt grunnkurs ved godkjent trafikkskole.

Nåværende femte ledd blir nytt sjetten ledd.

5.13 Krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap m.m. – § 6–9 m.fl.

5.13.1 Gjeldende rett

§ 6–9 lyder i dag:

Undervisningspersonell på kurs i ulykkesberedskap skal være godkjent lærer på tunge kjøretøy og ha spesialutdanning i brannberedskap, skadestedsledelse og førstehjelp fra Nord universitet eller tilsvarende. Minst 1 dag av spesialutdanningen skal være undervisningsmetodikk.

5.13.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Ordlyden i dagens § 6–9 gir ikke andre enn trafikklærer for tunge klasser med spesialutdanning rett til å undervise i kurs i ulykkesberedskap. Det har imidlertid i lang tid vært godtatt at for eksempel brannmenn holder slike kurs, eller deler av slikt kurs, med trafikklæreren til stede. Denne praksisen er det ønskelig å fortsette med. Slikt personell har, i tillegg til den utdanningen som trafikklæreren også har, i de fleste tilfelle mer omfattende og ferskere praksis. Dette vil ofte kunne styrke undervisningen og den opplevelsen elevene får. Det er derfor ønskelig å presisere i forskriften at også slikt personell kan avholde kurs i ulykkesberedskap.

På bakgrunn av dette foreslår vi at § 6–9 endres til følgende:

Undervisningspersonell på kurs i ulykkesberedskap skal være godkjent trafikklærer for tunge klasser og ha spesialutdanning i brannberedskap, skadestedsledelse og førstehjelp fra Nord universitet eller tilsvarende. Minst en dag av spesialutdanningen skal være undervisningsmetodikk. For undervisningspersonell som ikke er godkjent trafikklærer for tunge klasser skal disse ha spesialutdanning og erfaring i brannberedskap, skadestedsledelse eller førstehjelp, avhengig av hvilket emne vedkommende skal undervise i, og være under oppsyn av godkjent trafikklærer for tunge klasser. Tilstedeværende trafikklærer er ansvarlig for opplæringen, jf. § 6-1 første ledd.

Kravet om at undervisningen må være under oppsyn av godkjent trafikklærer for tunge klasser, innebærer naturlig nok at trafikklæreren må være til stede under hele undervisningen, og vedkommende er ansvarlig for at undervisningen drives i samsvar med gjeldende regelverk og er av forsvarlig pedagogisk karakter, jf. § 6-1 første ledd.

Benevnelsen «godkjent lærer på tunge kjøretøy» i første punktum foreslås endret til «godkjent trafikklærer for tunge klasser» da dette er en mer korrekt angivelse. Dette innebærer ingen realitetsendring. Benevnelsen er også brukt i §§ 6–11 og 6–12, og forslås endret også der.

Vi foreslår at **§ 6–11 første ledd første punktum** endres til:

Undervisningspersonell på kurs i sikring av last skal være godkjent *trafikklærer for tunge klasser* og ha spesialutdanning i emnet fra Nord universitet eller tilsvarende.

Vi foreslår at **§ 6–12 første ledd** endres til:

Undervisningspersonell ved sikkerhetskurs på bane skal være godkjent *trafikklærer for tunge klasser*.

5.14 Faglig leders plikter – § 6–15 fjerde ledd

5.14.1 Gjeldende rett

§ 6–15 fjerde ledd lyder slik:

Trafikkskolen kan gi undervisning i klassene AM146, A1, A2 og A selv om faglig leder ikke har undervisningskompetanse i vedkommende klasse, forutsatt at en annen trafikklærer ved trafikkskolen er faglig medansvarlig for opplæringen i vedkommende klasse. Den faglig medansvarlige må ha undervisningsrett og minst 3 års undervisningspraksis i vedkommende klasse. Faglig leder har likevel hovedansvaret.

5.14.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Dagens § 6–15 fjerde ledd har i flere år åpnet for at trafikkskolen kan gi undervisning uten at faglig leder har undervisningskompetanse for aktuell klasse, forutsatt at en annen lærer er faglig ansvarlig for denne. Dette har bare omfattet A-klassene. Vi mener det vil være tjenlig at ordningen også utvides til å gjelde tilsvarende for klasse T.

Vi foreslår følgende endring i § 6–15 fjerde ledd:

Trafikkskolen kan gi undervisning i klassene AM146, A1, A2, A og T selv om faglig leder ikke har undervisningskompetanse i vedkommende klasse, forutsatt at en annen trafikklærer ved trafikkskolen er faglig medansvarlig for opplæringen i vedkommende klasse. Den faglig medansvarlige må ha undervisningsrett og minst 3 års undervisningspraksis i vedkommende klasse. Faglig leder har likevel hovedansvaret.

5.15 Lengden på trinnvurdering trinn 3 – § 7–5 annet ledd

5.15.1 Gjeldende rett

§ 7–5 annet ledd lyder i dag slik:

Trinnvurderingen skal vare 45 minutter og inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring. For klasse AM 147 og klasse S gjennomføres trinnvurderingen som en del av den øvrige obligatoriske opplæringen med en eller flere elever.

5.15.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det viser seg at en del elever gjennomfører sikkerhetskurs på veg med for dårlig grunnlag til at undervisningen kan gjennomføres på den måte det er lagt opp til, noe som gjør at utbytte sannsynligvis heller ikke blir som det var tenkt. Tilsvarende framstiller noen kandidater seg til førerprøve med dårligere kjøreferdigheter enn det en skulle vente dersom trinn 2 og 3 i opplæringen var gjennomført på riktig måte. Spesielt gjelder dette kjøretøybehandling og kjøring i høyere hastigheter på landeveg.

Ett av flere tiltak for å rette på problemet som er pekt på over, kan være å utvide tidsrammen for trinnvurderingen i trinn 3. Etter gjeldende forskrift står bare 45 minutter til disposisjon. I tillegg til nødvendig klargjøring ved starten av timen og drøfting ved slutten, blir det i mange tilfeller for kort tid til å komme ut til mer krevende forhold på landeveg. Slik kan det bli heller tynt grunnlag både for elevens egenvurdering og for lærerens tilrådning med tanke på om eleven har den kompetansen som er nødvendig for å få et godt utbytte av opplæringen i neste trinn. Visst nok kan både eleven selv og læreren legge vekt på hva som er oppnådd i tidligere kjøretimer i tillegg til det som kommer fram i selve trinnvurderingstimen. Likevel mener vi det kan være grunn til å utvide denne slik at vurderingsgrunnlaget fra timen blir bredere. Vi foreslår derfor å øke tidsrammen for trinnvurderingen i trinn 3 fra 45 til 60 minutter.

På bakgrunn av dette foreslår vi at **§ 7-5 annet ledd** endres til:

Trinnvurderingen skal vare 45 minutter *for trinn 2* og 60 minutter *for trinn 3*. *Trinnvurderingen skal* inneholde før- og ettersamtale, i tillegg til praktisk kjøring. For klasse AM 147 og klasse S gjennomføres trinnvurderingen som en del av den øvrige obligatoriske opplæringen med en eller flere elever.

5.16 Innmelding av gjennomført obligatorisk opplæring –§ 7-6 første ledd

5.16.1 Gjeldende rett

§ 7-6 første ledd lyder i dag:

Obligatorisk opplæring i et trinn, og trinnvurdering i trinn 2 og 3, skal være innmeldt til Statens vegvesen før obligatorisk opplæring i nytt trinn påbegynnes. Når obligatorisk opplæring i klasse S gis over et kort tidsrom, kan opplæringen meldes inn samlet. Opplæringen må være innmeldt senest 2 uker etter at den er gjennomført og all obligatorisk opplæring må være innmeldt senest 3 virkedager før praktisk prøve kan avlegges. Innmeldingen skal skje elektronisk til Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret).

5.16.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Dagens frister for innmelding av gjennomført opplæring kom i 2009, og er svært romslige. Det ble blant annet tatt høyde for at mange trafikkskoler førte elevfortegnelse manuelt, og derfor tok en oppsamling før dette ble meldt inn digitalt i TSK. I dag fører de aller fleste trafikkskolene elevfortegnelse elektronisk, og det gjøres umiddelbart. Dette er det også foreslått å forskriftsfeste i § 5-5, se redegjørelse i kapittel 5.7. PC blir altså brukt som et daglig arbeidsverktøy, og de samme hensynene til lang frist gjør seg derfor ikke gjeldende lengre. Det foreligger ingen god grunn til å utsette innmeldingen, og Statens vegvesen mener derfor det er hensiktsmessig å korte ned fristen fra 2 uker til 4 dager etter at opplæringen er gjennomført. Med dager menes alle dager, også helg. Dette innebærer at dersom opplæringen er gjennomført en fredag, må dette meldes inn senest tirsdag.

Vi foreslår også å fjerne kravet om at opplæringen må være innmeldt senest 3 virkedager før praktisk prøve. Dette da denne ikke vil få noen praktisk betydning, da all opplæring normalt vil være gjennomført noen dager før praktisk prøve, og at fristen da er 4 dager etter at den er gjennomført. Dette er dessuten et krav til trafikklærerne som ikke har blitt fulgt opp. I § 29-2 første ledd stilles det krav om at kandidaten må tilfredsstille «kravene til obligatorisk opplæring» for å kunne gå opp til praktisk prøve. Dersom dette ikke skulle være innmeldt,

foreligger det derfor grunnlag for å avvise kandidaten etter § 29–2 første ledd, og 3 dagers fristen i § 7–6 første ledd blir overflødig.

På bakgrunn av dette foreslås følgende endringer i **§ 7–6 første ledd**:

Obligatorisk opplæring i et trinn, og trinnvurdering i trinn 2 og 3, skal være innmeldt til Statens vegvesen før obligatorisk opplæring i nytt trinn påbegynnes. Når obligatorisk opplæring i klasse S gis over et kort tidsrom, kan opplæringen meldes inn samlet. Opplæringen må være innmeldt senest *fire dager* etter at den er *gjennomført*. *Innmeldingen* skal skje elektronisk til Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret).

Det foreslås også å legge til et nytt **§ 7–6 tredje ledd** som skal lyde:

Ved innmelding av trinnvurdering i Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret (TSK-registeret) skal læreren gi en vurdering av om eleven har et godt grunnlag for å gå videre med opplæring i neste trinn, eller om eleven rådes til å fortsette opplæringen i det aktuelle trinnet for å komme på riktig nivå.

Tilsynspersoner peker ofte på at elever synes å gjennomføre obligatoriske deler av opplæringen som sikkerhetskurs på bane og sikkerhetskurs på veg med så lavt nivå at undervisningen ikke kan gjennomføres på den måten som er forutsatt. Utbyttet av denne delen av opplæringen vil da bli mye dårligere enn det det er lagt opp til.

Førerprøvesensorene registrerer tilsvarende at kandidater mange ganger framstiller seg til praktisk førerprøve med ferdigheter som er langt lavere enn det som er forventet etter fullført opplæring.

Ved siste revisjon av forskriften ble læreren pålagt å avvise elever som ikke er gode nok for videre opplæring, jf. § 7–3. Dette synes bare i svært begrenset grad å bli overholdt, tilsynet har fått svært få meldinger om avvisning. Dette styringselementet i opplæringsmodellen ser dermed ikke ut til å fungere godt nok.

Trinnvurderingen har dels som mål at eleven selv skal vurdere egen kompetanse eller ståsted. Dels er også målet at læreren skal gi en tilrådning i spørsmålet om videre opplæring, jf. § 7–5 første ledd annet punktum. Slik det er i dag, blir det bare registrert at timen er gjennomført, ikke hvilken tilrådning læreren gir. Dette gjør det vanskelig å følge opp lærerne og medvirke til bedre progresjon i opplæringsløpet. Forslaget om å registrere lærerens tilrådning blir fremmet for å legge til rette for oppfølging og bedre styring av opplæringen, blant annet fra tilsynets side.

Sammen med andre tiltak som utvidelse av tidsrammen for trinnvurdering i trinn 3, ny satsning på informasjonsmøter for de som skal være med og øvingskjøre, og generelt

styrket faglig kontakt med trafikkskolene, ser vi for oss at denne endringen kan medvirke til at opplæringen i større grad blir gjennomført slik den er tenkt og at bidraget i 0- visjonsarbeidet blir sterkere.

5.17 Adgang til digital undervisning – §§ 8–1 sjette ledd og 7–4 tredje ledd

5.17.1 Gjeldende rett

Adgangen til å avholde undervisning digitalt er per dags dato ikke regulert eksplisitt i trafikkopplæringsforskriften. På det tidspunktet forskriften trådte i kraft i 2004 var ikke digital undervisning en mulighet, og derfor heller ikke nærmere behandlet. Vi mener imidlertid at det følger av selve systemet i trafikkopplæringsforskriften at den obligatoriske opplæringen skal avholdes fysisk, selv om dette ikke er regulert direkte. Store deler av opplæringen begrenser seg også selv til å måtte avholdes fysisk, da den innebærer praktisk gjennomføring og krav.

Under deler koronapandemien ble det gjennom forskrift gitt midlertidige bestemmelser om adgang til gjennomføring av nettbaserte samlinger som et alternativ til fysiske samlinger for av den obligatoriske undervisningen, se FOR-2021-03-22-826. Dette var begrunnet i smittevern hensyn. Det ble da åpnet for avholdelse av nettbaserte samlinger for trafikalt grunnkurs del 1–4, grunnkurs klasse AM 146, grunnkurs A1, A2 og A, grunnkurs klasse S, grunnkurs tunge kjøretøy del 1.2–1.6, og innledning og avslutning av sikkerhetskurs på veg for klasse B. Denne forskriften ble opphevet 01. oktober 2022.

5.17.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi ser nå at tiden er inne for å gi adgang til å avholde deler av den obligatoriske undervisningen som digital undervisning. Dette er på bakgrunn av den digitale utviklingen som har skjedd de siste årene, og økt kompetanse knyttet til digitale verktøy. Vi ser derfor nå at det er praktisk mulig å gjennomføre enkelte deler av undervisningen digitalt, uten at dette går på bekostning av kvaliteten.

Statens vegvesen ønsker i første omgang å åpne for digital undervisning på trafikalt grunnkurs del 1–4, se § 8–3 annet ledd nr. 1–4. Dette omfatter 10 timer undervisning. Disse delene av trafikalt grunnkurs egner seg for nettbasert undervisning, og det er gjort gode erfaringer med dette under koronapandemien. De øvrige delene av trafikalt grunnkurs er ikke aktuelle for nettbasert undervisning, da deler av disse gjennomføres som praktiske øvelser (trafikkuhell, førstehjelp og trafikant i mørket).

Vi foreslår å begrense antall elever på de nettbaserte samlingene til maksimalt 8 stykker. Vi ønsker å ha færre elever til stede ved de nettbaserte samlingene enn ved de fysiske for å legge til rette for tilstrekkelig dialog og elevaktivitet, samt kompensere for mulige

komplikasjoner, for eksempel i forbindelse med å slå på og av mikrofoner m.m. Maksimalt 8 elever per samling er foreslått ettersom dette fungerte godt under den midlertidige adgangen til digital undervisning under korona, og gjør det også enklere med tanke på logistikk ettersom det er halvparten av det antall elever som kan delta samtidig på de øvrige delene av trafikalt grunnkurs. *Vi ber imidlertid særskilt om tilbakemeldinger fra høringsinstansene på om dette er et hensiktsmessig antall.*

Det foreslås også å hjemle adgangen for Statens vegvesen til å gi nærmere retningslinjer for gjennomføringen av den digitale undervisningen, slik at denne mest mulig tilsvarer fysisk undervisning. Retningslinjene vil blant annet kunne regulere bruk av kamera og mikrofon, på hvilken plattform det skal avholdes, adgang og tilrettelegging for at det kan føres tilsyn med den nettbaserte undervisningen m.m. Ved å plassere dette i retningslinjer vil det være enklere å gjøre justeringer i en overgangsperiode.

I § 8-1 sjette ledd foreslås derfor følgende endringer:

Øvrig undervisning, jf. § 8-3 andre ledd nr. 1-4, skal være på 10 timer og fordeles jevnt over minst 3 samlinger. *Denne undervisningen kan gjennomføres som nettbaserte samlinger med maksimalt 8 elever pr. samling. Statens vegvesen kan fastsette nærmere retningslinjer for gjennomføringen av de nettbaserte samlingene.*

I den midlertidige forskriften under koronapandemien, ble det åpnet for at digital undervisning også kunne gjennomføres for grunnkurs klasse AM146, A1, A2 og A, S, tunge kjøretøy, samt innledning og avslutning av sikkerhetskurs på veg for klasse B. Vi ønsker i denne omgang ikke å åpne for dette igjen. Dette er på bakgrunn av at det er korte kurs på bare 2-3 timer, som ofte består både av kunnskapsformidling og en praktisk utførelse. For flere av målene for disse kursene vil det være naturlig og nødvendig for kunnskapsformidlingen å benytte blant annet bekledding og kjøretøy, og det vil da være mer hensiktsmessig at denne undervisningen gjennomføres fysisk. Man vil i mange tilfeller ikke oppnå samme måloppnåelse ved å gjennomføre disse digitalt.

Som redegjort for ovenfor mener vi det følger indirekte av trafikkopplæringsforskriften at obligatorisk opplæring skal gjennomføres som fysiske samlinger, med mindre annet er slått fast. Vi ser imidlertid at det har vært stilt spørsmål ved dette den siste tiden, og anser det derfor hensiktsmessig nå å regulere dette eksplisitt i trafikkopplæringsforskriften.

Vi ønsker her å presisere at det bare er obligatorisk opplæring som skal gjennomføres fysisk, for ikke-obligatorisk opplæring er det opp til opplæringsinstitusjonene å bestemme hvordan denne skal gjennomføres.

Det foreslås derfor å innføre et nytt **tredje ledd i § 7-4**:

Obligatorisk opplæring skal gjennomføres ved fysisk oppmøte, med mindre annet er særskilt fastsatt i denne forskriften.

5.18 Sikkerhetskurs i trafikk for klasse A1 i trinn 3 – § 9-4 syvende ledd

5.18.1 Gjeldende rett

§ 9-4 syvende ledd lyder i dag:

Elever som skal erverve førerrett i klasse A1 skal gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk i trinn 3 jf. § 9-8 og § 9-9.

5.18.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det er ønskelig å presiser at sikkerhetskurs i trafikk i klasse A1 skal gjennomføres mot slutten av trinn 3. Dette da det er hensiktsmessig at eleven har gått gjennom øvrige deler i trinn 3 først, for å kunne få optimalt utbytte av kurset.

Det har alltid vært hensikten at sikkerhetskurset i klasse A1 skulle gjennomføres mot slutten av trinnet, men vi ser nå behovet for å presisere dette i forskriften, for å unngå at det gjennomføres tidlig i trinn 3.

Vi foreslår derfor at **§ 9-4 syvende ledd** endres til følgende:

Elever som skal erverve førerrett i klasse A1 skal gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk *mot slutten av* trinn 3, jf. § 9-8 og § 9-9.

5.19 Sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk på avsperrret område – § 9-10 fjerde ledd

5.19.1 Gjeldende rett

§ 9-10 regulerer sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A. Den inneholder per i dag tre ledd, og sier ikke noe om hvor kurset skal avholdes.

5.19.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi foreslår å ta inn et nytt § 9–10 fjerde ledd som skal lyde:

Kurset skal gjennomføres på avsperrert område.

Vi mener det er nødvendig å ta inn et nytt ledd i § 9–10, hvor det presiseres at sikkerhetskurs i presis kjøreteknikk for klasse A2 og A skal avholdes på avsperrert område. Dette er for å sikre at kurset skjer på en trygg måte, ettersom elven da kjører alene. Ved å avholde det på avsperrert område unngår man forstyrrende trafikk. Videre vil man ved eventuell tap av kontroll av kjøretøyet forhindre at eleven kjører ut av området. Ved å avholde kurset på avsperrert område vil man altså begrense et eventuelt skadeomfang i størst mulig grad.

Se for øvrig kapittel 5.1 hvor det er nærmere redegjort for definisjonen av «avsperrert område» i § 1–2 bokstav n og argumentasjonen for innføringen av denne.

5.20 Kursmål for sikkerhetskurs på veg klasse A1, A2 og A – §§ 9–13 tredje ledd, 9–15 tredje ledd og 9–17 tredje ledd

5.20.1 Gjeldende rett

§ 9–13 tredje ledd lyder i dag:

Eleven skal

- 1. planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
- 2. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø*
- 3. beskrive og begrunne sin kjøring i tillegg til taktiske og strategiske valg*
- 4. oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøre glede*
- 5. oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt*
- 6. reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist*

§ 9–15 tredje ledd lyder i dag:

Eleven skal

- 1. planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
- 2. kjøre tydelig, sikkert og selvstendig over lengre strekninger i krevende og variert miljø*

3. *beskrive og begrunne sin kjøring i tillegg til taktiske og strategiske valg*
4. *oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede*
5. *oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt*
6. *reflektere over og vurdere egen kompetanse som motorsyklist*

§ 9–17 tredje ledd lyder i dag:

Eleven skal

1. *drøfte og ta stilling til begrepene risiko, sikkerhet, strategisk og taktisk i forbindelse med motorsykkelfjøring og hvilke påvirkningsmuligheter eleven har*
2. *kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi*
3. *oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt*
4. *oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøreglede*
5. *vurdere egne sterke og svake sider som motorsyklist og velge ut områder med utviklingsmuligheter*

5.20.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Tiltak for å redusere antall hardt skadde og drepte motorsykkelførere innebærer i mange tilfeller å bevisstgjøre motorsyklisten på trafikksituasjoner hvor motorsyklisten er spesielt ulykkesutsatt. Et eksempel er kjøring i kryss, hvor motorsyklisten kan bli oversett.

Det er i læreplanen ulik formulering på et av målene i sikkerhetskursene på veg, som likevel har samme intensjon for læringsutbytte. Intensjonen er å bidra til at ferske motorsyklister oppfatter de situasjonene hvor de er ulykkesutsatt, og foretar en forebyggende handling på grunn av en riktig vurdering.

Målet er i § 9–13 tredje ledd nr. 5 og § 9–15 tredje ledd nr. 5 (sikkerhetskurs på veg klasse A1 og A2) formulert som «oppleve og drøfte trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt». Det er i § 9–17 tredje ledd nr. 3 (sikkerhetskurs på veg klasse A) og i § 9–25 tredje ledd nr. 6 (kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra klasse A2 til A) formulert som «oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt utsatt». Det er grunn til å tro at opplæringen knyttet til disse to forskjellige målformuleringene vil være ganske lik, og vi mener det er en mer presis målformulering at eleven skal «oppfatte og vurdere» de trafikksituasjonene hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt, istedenfor å ha et mål om «opplevelse og drøfte».

Vi foreslår derfor at **§ 9–13 tredje ledd nr. 5** skal lyde:

5. *oppfatte og vurdere* trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt

Vi foreslår videre at **§ 9–15 tredje ledd nr. 5** skal lyde:

5. *oppfatte og vurdere* trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt

Statens vegvesen foreslår også å ta inn et nytt kursmål for sikkerhetskurs i klasse A i § 9–17 tredje ledd nr. 2 som innebærer at eleven skal kunne «planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen». Kravet vil være en naturlig følge og gjennomføring av drøftingene man foretar etter § 9–17 tredje ledd nr. 1. Det er ikke tenkt at turen skal måtte planlegges i detalj fra A til B eller være en detaljer kartplanlegging, men kravet vil innebære at eleven skal gjøre seg noen tanker om hvilke områder man skal kjøre gjennom, hvilke hensyn må man ta på en slik tur og lignende.

Tilsvarende krav oppstilles allerede for sikkerhetskurs på veg i klasse A1 og A2, se §§ 9–13 tredje ledd nr.1 og 9–15 tredje ledd nr. 1. Vi kan ikke se at dette bør stille seg annerledes for sikkerhetskurs på veg i klasse A.

Som følge av at vi ønsker å ta inn et nytt punkt nr. 2, vil de andre punktene i tredje ledd forskyves ett nummer.

Vi foreslår at **§ 9–17 tredje ledd** skal lyde:

Eleven skal

1. drøfte og ta stilling til begrepene risiko, sikkerhet, strategisk og taktisk i forbindelse med motorsykkelskjøring og hvilke påvirkningsmuligheter eleven har
2. *planlegge en sammenhengende kjøretur og ta hensyn til særlige forhold knyttet til kjøreturen*
3. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi *og taktiske valg*
4. oppfatte og vurdere trafikksituasjoner hvor motorsyklister er spesielt ulykkesutsatt
5. oppleve og beskrive sammenhengen mellom godt utviklede ferdigheter og kjøre glede
6. vurdere egne sterke og svake sider som motorsyklist og velge ut områder med utviklingsmuligheter

Endringen i ordlyden i § 9-17 tredje ledd nr. 3 er nærmere behandlet i kapittel 5.31.4

5.21 Obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A1 til A2 og A1 til A– §§ 9-18, 9-19, 9-21 og 9-22

5.21.1 Gjeldende rett

§ 9-18 lyder:

§ 9-18 Utvidelse fra klasse A1 til A2

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

§ 9-19 lyder:

§ 9-19 Utvidelse fra klasse A1 til A

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

§ 9-21 første ledd lyder:

§ 9-21 Obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A1 til A2

Ved utvidelse fra A1 til A2 skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs ved utvidelse fra A1 til A2. Dette kurset er på 2 timer hvor minst 1 time er praktisk kjøring jf. § 9-22. Den praktiske øvingen gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Lærer kan maksimalt undervise 2 elever om gangen. Dette kurset gjennomføres innledningsvis.

Overskriften til § 9-22 lyder:

§ 9-22 Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra A1 til A2

5.21.2 Forslag til endringer med begrunnelse

§§ 9-18, 9-21 og 9-22 regulerer alle utvidelse fra klasse A1 til A2. Ut fra hvordan bestemmelsene er formulert i dag, kan det være vanskelig å forstå forskjellen på disse og når de kommer til anvendelse. § 9-18 regulerer utvidelse fra klasse A1 til A2 med praktisk prøve, mens § 9-21 regulerer utvidelse fra klasse A1 til A2 uten praktisk prøve. § 9-21 kan bare anvendes dersom eleven har to års førerrett i klasse A1, og obligatorisk kurs kan tidligst tas når eleven har ett års førerrett i klasse A1, jf. § 9-21 fjerde ledd.

Statens vegvesen anser det hensiktsmessig å presisere forskjellene på bestemmelsene, for å unngå uklarheter. Det er derfor ønskelig å ta inn i bestemmelsen at § 9-18 gjelder med praktisk prøve, mens §§ 9-21 og 9-22 gjelder uten praktisk prøve. Vi ønsker også å presisere at § 9-19 gjelder utvidelse fra klasse A1 til A med praktisk prøve.

Videre foreslås det å presisere i §§ 9-18, 9-19 og 9-21 at de ulike kursene ikke kan gjennomføres på samme dag. Dette er for å unngå en for intensiv opplæring, da det ikke vil være hensiktsmessig å ha for mange timer sammenhengende opplæring på samme dag. Det vil også være hensiktsmessig for å avklare om det er behov for ytterligere opplæring før eleven går videre til neste kurs/trinn, og legge til rette for at eleven skal kunne ta tilleggstimer ved behov.

På bakgrunn av det ovennevnte foreslås følgende endring i **§ 9-18**:

§ 9-18 Utvidelse fra klasse A1 til A2 *med praktisk prøve*

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

De obligatoriske kursene skal ikke gjennomføres på samme dag.

Vi foreslår følgende endring i **§ 9-19**:

§ 9-19 Utvidelse fra klasse A1 til A *med praktisk prøve*

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

De obligatoriske kursene skal ikke gjennomføres på samme dag.

Vi foreslår følgende endring i **§ 9-21 første ledd**:

§ 9-21 Obligatoriske kurs ved utvidelse fra klasse A1 til A2 *uten praktisk prøve*

Ved utvidelse fra A1 til A2 skal eleven gjennomføre obligatorisk kurs ved utvidelse fra A1 til A2. Dette kurset er på 2 timer hvor minst 1 time er praktisk kjøring jf. § 9-22. Den praktiske øvingen gjennomføres ved at eleven kjører alene på motorsykkelen. Lærer kan maksimalt undervise 2 elever om gangen. Dette kurset gjennomføres innledningsvis *og ikke på samme dag som annen obligatorisk opplæring.*

Vi foreslår følgende endring i overskriften til § 9–22:

§ 9–22 Kursmål for obligatorisk kurs ved utvidelse fra A1 til A2 uten praktisk prøve

5.22 Opplæring i førerstøttesystemer m.m. for klasse B – §§ 11–3 fjerde ledd og 11–4 fjerde ledd

5.22.1 Gjeldende rett

I § 11–3 fjerde ledd står det følgende:

Eleven skal

- 1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse B*
- 2. gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø*
- 3. gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell*
- 4. gjøre rede for kjøring med tilhenger*
- 5. gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkenes krav herunder rus, rusmidler og bilkjøring*
- 6. gjøre seg klar for kjøring*
- 7. utføre igangsetting og stans, giring, styring, bremsing og rygging i variert terreng*
- 8. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk*
- 9. utføre aktuell sikkerhetskontroll av bilen.*

§ 11–4 fjerde ledd lyder i dag:

Eleven skal

- 1. gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessekonflikter*
- 2. gjøre rede for veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering*
- 3. gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken i ulike vegmiljø, herunder kjøring i tunnel, og de regler som gjelder for bilkjøring*
- 4. anvende systematisk og automatisert informasjonsinnhenting*
- 5. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i bolig, tettsted og bymiljø*
- 6. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i landevegsmiljø og forutse, oppfatte og motvirke risiko for møte- og utforkjøringsulykker, å bli forbikjørt og kjøre forbi*
- 7. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket*
- 8. mestre å kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter.*

5.22.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Etter gjeldende § 11–3 er det krav til opplæring i bruk av førerstøttesystemer. Etter fjerde ledd nr. 2 er det slik at eleven skal *gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø*. For å tydeliggjøre dette ytterligere og legge til rette både for at alle får, ikke bare kunnskap om temaet, men også praktisk opplæring, foreslår vi at § 11–3 fjerde ledd nr. 2 heretter skal lyde:

«gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø, *herunder alle aktuelle førerstøttesystemer*»

og at fjerde ledd nr. 8 skal heretter skal lyde:

«beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk, *herunder aktuelle førerstøttesystemer.*»

Vi foreslår altså følgende endringer i **§ 11–3 fjerde ledd**:

Eleven skal

1. gjøre rede for reglene for førerkort og trafikkopplæring, og grunntankene i opplæringen i klasse B
2. gjøre rede for bilens oppbygning med tanke på sikkerhet og miljø, *herunder alle aktuelle førerstøttesystemer*
3. gjøre rede for eiers og brukers ansvar for kjøretøyets stand og bruk, økonomisk ansvar, offentlige reaksjoner og plikter ved trafikkuhell
4. gjøre rede for kjøring med tilhenger
5. gjøre rede for menneskets kapasitet og trafikkenes krav herunder rus, rusmidler og bilkjøring
6. gjøre seg klar for kjøring
7. utføre igangsetting og stans, giring, styring, bremsing og rygging i variert terreng
8. beherske grunnleggende kjøretøybehandling i områder med liten trafikk, *herunder aktuelle førerstøttesystemer*
9. utføre aktuell sikkerhetskontroll av bilen.

Dagens § 11–4 fjerde ledd nr. 1 sier at eleven skal *gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessemotsetninger*. Ulike grupper, for eksempel de som holder på med vegarbeid, trafikkdirigering og de som er i trafikken med hest, synes ikke det er tydelig nok hvordan eleven får opplæring til å ta hensyn til slike forhold. Tanken med forslaget til nytt nr. 3 er å gjøre dette mer konkret ved at forskriftsteksten blir lydende: Eleven skal gjøre rede for *hva det innebærer å ta tilstrekkelig hensyn til andre trafikanter*.

I § 11–4 fjerde ledd foreslår vi et nytt nr. 10: Eleven skal *mestre å bruke alle aktuelle førerstøttesystemer og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn i kjøringen*. Med disse endringene mener vi å få bedre fram at eleven både skal lære å bruke alle førerstøttesystemene han eller hun har fått kunnskap om, og å reagere riktig når de ulike

systemene varsler eller griper inn i kjøringen. Dette er viktig først og fremst med tanke på at eleven skal kunne bruke og ha nytte av systemene når han eller hun begynner å kjøre alene, men også for å ha bakgrunn for å legge måling av elevens ferdigheter på dette området inn i den praktiske førerprøven. Som kjent har praktisk prøve først og fremst oppgaver med utgangspunkt i trinn 2 og 3 i opplæringa. Det er viktig at mest mulig av det eleven skal ha kunnskap om og mestre etter opplæring i disse trinnene blir prøvd. På den måte blir den styrings- og kvalitetssikringsfunksjonen prøven kan sies å skulle ha, tydeligere.

Vi foreslår altså følgende endringer i § 11–4 fjerde ledd:

Eleven skal

1. gjøre rede for trafikksystemet, trafikantgrupper og interessemotsetninger
2. gjøre rede for veg, vegoppmerking, skilt og annen trafikkregulering
3. gjøre rede for *hva det innebærer å ta tilstrekkelig hensyn til andre trafikanter*
4. gjøre rede for tydelig, sikker og effektiv atferd i trafikken i ulike vegmiljø, herunder kjøring i tunnel, og de regler som gjelder for bilkjøring
5. anvende systematisk og automatisert informasjonsinnhenting
6. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i bolig, tettsted og bymiljø
7. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i landevegsmiljø og forutse, oppfatte og motvirke risiko for møte- og utforkjøringsulykker, å bli forbikjørt og kjøre forbi
8. mestre å kjøre tydelig, sikkert og effektivt i forbindelse med kø, i tunnel og i mørket
9. mestre å kjøre effektivt og behagelig, miljøvennlig og økonomisk i variert trafikkmiljø i god samhandling med andre trafikanter
10. *mestre å bruke alle aktuelle førerstøttesystemer og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn i kjøringen.*

Vi gjør for øvrig oppmerksom på at det også foreslås endringer knyttet til bruk av førerstøttesystemer ved praktisk førerprøve i trafikkopplæringsforskriften kapittel 30. Dette er nærmere redegjort for i kapittel 5.29.

5.23 Klasse S – kapittel 14

5.23.1 Gjeldende rett

§ 14–3 fjerde ledd lyder i dag:

Eleven skal

1. *utføre aktuell sikkerhetskontroll*
2. *utføre start og stopp av motor*
3. *benytte korrekt sittestilling og styreteknikk*

4. *utføre igangsetting, fartsøkning og bremsing på en sikker og behagelig måte*

§ 14–4 fjerde og femte ledd lyder i dag:

Eleven skal:

1. *øve på kontroll før kjøring og skifte av variatorrem*
2. *tilpasse sin kjøring i forhold til terreng, føreforholdene og egne ferdigheter*
3. *velge kjøreadfærd som er tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner*
4. *utføre kontroll av slede og lasting av slede med rett plassering og sikring av last*
5. *oppleve utfordringene ved, og få øving i, kjøring med passasjer og med opplastet tilhengerslede*
6. *forstå veltefaren og gjøre sikre vegvalg i ulendt terreng og løssnø, med og uten passasjer, slede og last*
7. *kjenne til faremomentene ved, og få øving i kjøring på veg og glatt underlag med og uten slede, ved kryssing av veg*
8. *øve på observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge*
9. *øve på å orientere seg ved hjelp av kart og kompass og GPS relaterte hjelpemidler.*

Eleven skal ha 4 undervisningstimer hvorav minst 3 timer skal være egenkjøring i variert terreng.

§ 14– 8 tredje ledd lyder i dag:

Andre del er på 5 timer, hvorav minst 3 timer skal være selvstendig sammenhengende kjøring i og utenfor løype, med refleksjonspauser. Hver elev skal gjennomføre minst en time av den selvstendige kjøringen med opplastet slede. Kurset avsluttes med felles oppsummering.

§ 14–9 tredje ledd nr. 2 lyder i dag:

Eleven skal

(...)

2. *videreutvikle sin kjørekompetanse på beltemotorsykkkel ved å:*
 - a. *gjennomføre selvstendig sammenhengende kjøring med og uten last, herunder selv velge sikre ruter tilpasset skredfare, miljø, dyreliv og natur*
 - b. *orientere seg ved hjelp av kart, kompass og GPS baserte hjelpemidler*

- c. *benytte rett observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge*
- d. *videreutvikle sin forståelse for de farer og ulemper kjøring med beltemotorsykel medfører for miljø, dyreliv, natur, fører, passasjer og andre brukere av naturen*

5.23.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Per i dag stilles det krav om eleven skal skifte variatorreim i trinn 3 for klasse S, jf. § 14–4 fjerde ledd nr. 1. Trinn 3 avholdes imidlertid ute i terrenget og det kan by på praktiske utfordringer å foreta dette skiftet der. Statens vegvesen foreslår derfor at kravet om skifte av variatorreim flyttes til trinn 2, ettersom skiftet da kan gjøres på gårdsplassen før man kjører ut.

Vi foreslår videre å presisere i § 14–4 fjerde ledd nr. 5 at eleven skal få oppleve utfordringene ved å få øving i kjøring med passasjer på selve beltemotorsykkelen. Det er ønskelig å presisere at passasjer skal være på beltemotorsykkelen for å understreke at passasjerer ikke kan sitte bak i sleden. Dette fordi det er viktig at eleven også blir trygg på å ha passasjerer på selve sykkelen, da det vil kunne by på andre utfordringer enn dersom passasjerer sitter i sleden.

Vi foreslår også å fjerne kravet i § 14–4 fjerde ledd nr. 9 og § 14–9 tredje ledd nr. 2 bokstav b om at eleven skal øve på å orientere seg ved hjelp av kart og kompass. Det er tilstrekkelig at eleven lærer seg å orientere ved hjelp av GPS-baserte hjelpemidler. Kravet om kart og kompass er noe utdatert, og dessuten vil eleven få opplæring i dette under grunnkurset i klasse S (som er en del av trinn 2, jf. § 14–3 femte ledd).

Det foreslås også å presisere i § 14–4 femte ledd at trinn 3 ikke kan gjennomføres samme dag som grunnkurs klasse S, samt i § 14–8 tredje ledd at andre del av sikkerhetskurs i naturen klasse S ikke kan gjennomføres samme dag som trinn 3. Dette for at opplæringen ikke skal bli for intensiv.

Vi foreslår på bakgrunn av dette følgende endring i **§ 14–3 fjerde ledd**:

Eleven skal

1. utføre aktuell sikkerhetskontroll *og skifte av variatorreim*
2. utføre start og stopp av motor
3. benytte korrekt sittestilling og styreteknikk
4. utføre igangsetting, fartsøkning og bremsing på en sikker og behagelig måte

Vi foreslår følgende endring i **§ 14–4 fjerde og femte ledd**:

Eleven skal:

1. øve på kontroll før *kjøring*

2. tilpasse sin kjøring i forhold til terreng, føreforholdene og egne ferdigheter
3. velge kjøreadferd som er tilpasset andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner
4. utføre kontroll av slede og lasting av slede med rett plassering og sikring av last
5. oppleve utfordringene ved, og få øving i, kjøring med passasjer *på beltemotorsykkelen* og med opplastet tilhengerslede
6. forstå veltefaren og gjøre sikre vegvalg i ulendt terreng og løssnø, med og uten passasjer, slede og last
7. kjenne til faremomentene ved, og få øving i kjøring på veg og glatt underlag med og uten slede, ved kryssing av veg
8. øve på observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge
9. øve på å orientere seg ved hjelp av *GPS-baserte* hjelpemidler.

Eleven skal ha 4 undervisningstimer hvorav minst 3 timer skal være egenkjøring i variert terreng. *Trinn 3 kan ikke gjennomføres på samme dag som grunnkurs klasse S.*

Vi foreslår følgende endring i **§ 14–8 tredje ledd**:

Andre del er på 5 timer, hvorav minst 3 timer skal være selvstendig sammenhengende kjøring i og utenfor løype, med refleksjonspauser. *Andre del kan ikke gjennomføres på samme dag som trinn 3.* Hver elev skal gjennomføre minst en time av den selvstendige kjøringen med opplastet slede. Kurset avsluttes med felles oppsummering.

Vi foreslår følgende endring i **§ 14–9 tredje ledd nr. 2**:

Eleven skal

[...]

2. videreutvikle sin kjørekompetanse på beltemotorsykkel ved å:
 - a. gjennomføre selvstendig sammenhengende kjøring med og uten last, herunder selv velge sikre ruter tilpasset skredfare, miljø, dyreliv og natur
 - b. orientere seg ved hjelp av *GPS-baserte* hjelpemidler
 - c. benytte rett observasjon og kommunikasjon, i den hensikt å ta ansvar for andre førere i et følge
 - d. videreutvikle sin forståelse for de farer og ulemper kjøring med beltemotorsykkel medfører for miljø, dyreliv, natur, fører, passasjer og andre brukere av naturen

5.24 Fritak for kurs i ulykkesberedskap – § 25–1 tredje ledd

5.24.1 Gjeldende rett

§ 25–1 tredje ledd lyder i dag slik:

Personer som tidligere har gjennomført kurs i ulykkesberedskap, og personer som har, eller har hatt, en førerrett i en tung klasse som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset.

5.24.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Første delen av dagens § 25–1 tredje ledd slår fast at «*personer som tidligere har gjennomført kurs i ulykkesberedskap (...) er fritatt fra kurset*». De som gjennomfører lignende fagutdanninger, slik som ambulansesarbeidere og brannvesenet, omfattes ikke av dette unntaket, men har etter en konkret vurdering fått dispensasjon fra kravet om kurs i ulykkesberedskap med grunnlag i den generelle dispensasjonshjemmelen i § 31–4 annet ledd. Det er imidlertid uheldig å bruke en slik generell dispensasjonshjemmel når det finnes en konkret unntakshjemmel i § 25–1 tredje ledd. Dette medfører dessuten at saksbehandlerne må foreta en konkret, skjønnsmessig vurdering av søkers kompetanse, noe som igjen kan føre til ulik behandling av like tilfeller. Det er derfor ønskelig å nå presisere i § 25–1 tredje ledd hvilke tilfeller det kan gis fritak for kurs i ulykkesberedskap etter søknad.

I § 25–1 tredje ledd og nytt fjerde til sjette ledd foreslås derfor følgende endringer:

Personer som har, eller har hatt, en førerrett i en tung klasse som egen førerkortklasse på førerkortet, er fritatt fra kurset.

Personer som har fagbrev som ambulansefagarbeider eller bachelor i paramedisin, og kan vise til utdanning, opplæring eller erfaring i branntekniske tema som nevnt i § 25–2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset.

Personer med fagbrev innenfor brann og redning som kan vise til utdanning, opplæring eller erfaring på medisinske tema som nevnt i § 25–2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset.

Personer som har fullført utdanning fra Statens Politiskole eller Politihøgskolen, og kan vise til kurs, opplæring eller erfaring innenfor temaene som nevnt i § 25–2, kan etter dokumentert søknad få fritak fra kurset.

Dette vil kanskje ikke føre til færre søknader om fritak i starten, men klarere regler vil føre til en mer lik saksbehandling, da saksbehandlerne slipper å foreta en skjønnsvurdering av søkers kompetanse. Det blir enklere å fatte vedtak, og på sikt, når dette blir allmenn kjent,

føre til færre søknader. Det vil også ivareta at førerkortinnehaver har den kompetanse som er tiltenkt og beskrevet for kurset i læreplanen.

5.25 Krav om sikkerhetskurs på veg ved utvidelse av førerrett – § 26–2

5.25.1 Gjeldende rett

§ 26–2 lyder i dag:

Ved utvidelse fra klasse C1 eller D1 til klasse C og D, blir kurset i den høyere klassen redusert med 2 timer.

Ved utvidelse av førerrett fra klasse C1 til D1, eller omvendt, behøver en ikke å ta kurset.

Ved utvidelse av førerrett fra klasse C1E til D1E, eller omvendt, behøver en ikke å ta kurset.

Ved utvidelse av førerrett fra klasse C til D1 eller D, behøver en ikke å ta kurset.

Ved utvidelse av førerrett fra klasse D til C1 eller C, behøver en ikke å ta kurset.

5.25.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi får ofte spørsmål om eleven må ha bestått prøve i den ene klassen for å bli fritatt for kurs i den andre klassen som er stilt opp i § 26–2. Det har aldri vært meningen. Vi foreslår derfor et nytt sjette ledd som presiserer at eleven også er fritatt fra sikkerhetskurs på veg i de tilfellene hvor vedkommende har gjennomført opplæring i de opplistede klassene, men ikke har ervervet førerrett.

Det foreslås følgende nytt § 26–2 sjette ledd:

Det som er bestemt i første til femte ledd, gjelder tilsvarende når opplæring i aktuell klasse er gjennomført, selv om vedkommende ikke har ervervet førerrett i klassen.

5.26 Karantenetid klasse C, CE, D og DE – § 29–1 tredje ledd

5.26.1 Gjeldende rett

§ 29–1 tredje ledd lyder i dag:

Dersom den teoretiske eller den praktiske prøven ikke består, kan ny prøve ikke avlegges før det har gått henholdsvis to eller fire uker.

5.26.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Det foreslås at **§ 29–1 tredje ledd** utvides med følgende:

Dersom den teoretiske eller den praktiske prøven ikke består, kan ny prøve ikke avlegges før det har gått henholdsvis to eller fire uker. For klassene C, CE, D og DE er karantenetiden en uke for både teoretisk og praktisk prøve.

Karantenetid ble innført for å legge til rette for at kandidater som ikke består, bruker tid til grundig nok forberedelse før ny prøve. Når det gjelder opplæring i klasse C, CE, D og DE, skjer denne i stor grad ved relativt få skoler, som har elever med til dels lang reiseveg. For disse kan den relativt lange karantenetiden føre til store, ekstra reisekostnader. Elevene drar gjerne først hjem, og så tilbake til opplæringsstedet/stedet der de lettest får tilgang til ytterligere nødvendig opplæring, ny prøve og kjøretøy som trengs til denne. Ved å korte ned karantenetiden unngår vi kanskje at elevene må reise frem og tilbake, men heller blir på skolen og følger et intensivt undervisningsopplegg. Mange elever vil bare ha tilgang på tyngre kjøretøy på den aktuelle trafikkskolen, og ved å kunne bli igjen på skolen vil de i karantenetiden kunne få gjennomført mengdetrening i større grad enn dersom de må reise hjem.

Ordningen har også komplisert logistikken for trafikkskoler som driver i større skala med relativt konsentrert opplæring i tunge klasser. Fra denne delen av bransjen har det til dels vært kraftige innvendinger mot den lange karantenetiden. Det har bl.a. vært reist tvil om den er et spesielt godt bidrag til at aktuelle elever, som i praksis både har høy motivasjon for å bestå ny prøve og å komme seg ut i yrkeslivet så fort som mulig, virkelig gjør det.

Forslaget om reduksjon av karantenetid gjelder bare for tyngre klasser, og kandidaten har dermed allerede førerkort i en lettere klasse. Kandidaten vil derfor ha mye basiskunnskap, det er først og fremst håndteringen av et tyngre kjøretøy som er det nye elementet. Vi mener derfor forslaget om å redusere karantenetiden for disse klassene i større grad kan forsvares, enn dersom det var snakk om førstegangserverv av førerkort. Hele formålet med førerprøven er dessuten å vurdere om kandidaten har de nødvendige ferdighetene.

Det kan argumenteres for at ved å redusere karantenetiden på teoriprøven, vil kandidaten i større grad kunne forsøke å tippe seg til korrekt mønster uten å forstå innholdet, eller at

kandidaten forsøker å memorere oppgavene med tanke på fusk. Dette vil imidlertid også kunne være tilfellet ved dagens karantenetid.

På bakgrunn av det vi har gjort rede for over, foreslår vi at karantenetiden for klasse C, CE, D og DE kortes ned til en uke for både teoretisk og praktisk prøve.

5.27 Førerprøve for å fjerne kode 78 i klasse B – § 29–8

5.27.1 Gjeldende rett

Det følger av § 29–8 første ledd at:

Den praktiske prøven kan avlegges med automatgiret kjøretøy. Føreretten begrenses da til å gjelde slike kjøretøy. Ved utvidelse av førerrett for automatgiret kjøretøy til ordinær førerrett avlegges kun praktisk prøve.

5.27.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Dersom man ønsker å få fjernet kode 78 (begrenset til kjøretøy med automatgir) er det tilstrekkelig at man avlegger praktisk prøve, men denne må per i dag gjennomføres på nytt i sin helhet, jf. § 29–8. Ved ønske om å fjerne kode 78 knyttet til klasse B, må man derfor i dag avlegge full ny praktisk prøve for klasse B i henhold til §§ 29–6 og 30–2.

Vi foreslår å innføre en ny og kortere praktisk prøve for kandidater som ønsker å utvide føreretten for automatgiret kjøretøy til ordinær førerrett i klasse B.

Vedkommende som har slik begrensning, har tidligere vist at han/hun behersker kjøring i samhandling med andre trafikanter godt nok til å ha førerrett, så lenge giret er automatisk. Vi finner det unødvendig å prøve vedkommende like bredt som ved første prøve, når det bare er snakk om å vise at kandidaten behersker manuelt gir tilstrekkelig godt. Det er likevel nødvendig å få brakt på det rene at kjøringen er sikker, effektiv, økonomisk og miljøvennlig. Et standardisert ruteopplegg synes, som for andre prøver, fortsatt å være et godt bidrag til kvalitet og likebehandling.

Det er per dags dato bare aktuelt å innføre kortere førerprøve for å fjerne kode 78 for klasse B. For øvrige klasser er ikke dette like praktisk, og dersom kandidaten avlegger praktisk prøve med manuelt giret kjøretøy for klasse B, blir føreretten ubegrenset også i andre klasser, med unntak av klasse A1, A2 og A, jf. § 29–8 tredje ledd.

Det er naturlig å plassere forslaget i § 29–8, da denne allerede omhandler reglene om førerprøve for automatgiret kjøretøy. Ettersom vi også fjerner dagens § 29–8 femte ledd, se redegjørelse i kapittel 3.3.7, blir nå bestemmelsen en ren regulering av førerprøve med automatgiret kjøretøy, samt utvidelse til ordinær førerrett. Vi anser det derfor hensiktsmessig også å endre overskriften i bestemmelsen. Ettersom § 29–8 første ledd tredje punktum henger nært sammen med tilføyingen vi nå gjør, flytter vi denne ned til nytt femte ledd.

På bakgrunn av dette foreslås det at § 29–8 får følgende ordlyd:

§ 29–8 Førerprøve med automatgiret kjøretøy og utvidelse til ordinær førerrett

Den praktiske prøven kan avlegges med automatgiret kjøretøy. Førerretten begrenses da til å gjelde slike *kjøretøy*.

Førerretten i klasse BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i en eller flere av klassene B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE med manuelt giret kjøretøy ved praktisk prøve, og prøvekjøretøyet gir mulighet for å velge gir manuelt og kandidaten benytter denne muligheten når det er nødvendig for å gjøre kjøringen sikrere eller redusere drivstofforbruket ved fartsøkning, fartsreduksjon og kjøring i mot- eller utforbakke.

Dersom kandidaten avlegger praktisk prøve med manuelt giret kjøretøy, blir førerretten ubegrenset også i andre klasser, jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd, med unntak av klasse A1, A2 og A.

For klasse A1, A2 og A gjelder tilsvarende som i første ledd. Førerretten i klasse A2 og A begrenses allikevel ikke til automatgiret kjøretøy hvis kandidaten allerede har ervervet førerrett i klasse A1, eventuelt klasse A2, med manuelt giret kjøretøy ved praktisk prøve.

Ved utvidelse av førerrett for automatgiret kjøretøy til ordinær førerrett avlegges kun praktisk prøve. Til slik praktisk prøve settes det av tid etter bestemmelsene i kapittel 30. Avlegges prøven i klasse B settes det imidlertid av 45 minutter.

Kontroll før kjøring og kjøring i trafikk skal alltid inngå i prøven. Prøvestrekningen skal legges slik at kandidaten får mulighet til å vise at vedkommende behersker å kjøre sikkert, effektivt, økonomisk og miljøvennlig med manuelt gir og som hovedregel etter et standardisert ruteopplegg, jf. § 29–6.

5.28 Forbud mot lyd- og bildeopptak i bil – § 29–11 annet ledd

5.28.1 Gjeldende rett

Det følger av § 29–11 annet ledd at:

Opptreden og handlinger i strid med Statens vegvesens regelverk og retningslinjer for teoretisk og praktisk førerprøve er fusk. Som fusk regnes blant annet å benytte eller ha med ulovlige hjelpemidler under teoriprøve, for eksempel notater, mobiltelefon, kamera eller annet kommunikasjonsutstyr, samt samarbeid med andre. Som fusk av alvorlig karakter regnes blant annet fusk med organisert

preg, bruk av elektroniske hjelpemidler og at prøven avlegges av en annen enn kandidaten.

5.28.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Etter gjeldende § 29–11 annet ledd anses kun opptreden og handlinger i strid med retningslinjene til Statens vegvesen som fusk. Det er imidlertid eksplisitt uttalt at enkelte ulovlige hjelpemidler under *teoriprøve* regnes som fusk. Etter gjeldende rett er ikke lyd- og bildeopptak under den praktiske førerprøven regulert som fusk i forskriften.

Med bakgrunn i den teknologiske utviklingen og av hensyn til trafikksikkerheten er det ønskelig å innføre en bestemmelse som regulerer et forbud mot lyd- og bildeopptak inne i bilen under den praktiske førerprøven. Bestemmelsen er også ment å omfatte skjulte lyd- og bildeopptak.

Det foreslås derfor å innføre et nytt **§ 29–11 annet ledd tredje punktum** som skal lyde slik:

Opptreden og handlinger i strid med Statens vegvesens regelverk og retningslinjer for teoretisk og praktisk førerprøve er fusk. Som fusk regnes blant annet å benytte eller ha med ulovlige hjelpemidler under teoriprøve, for eksempel notater, mobiltelefon, kamera eller annet kommunikasjonsutstyr, samt samarbeid med andre. *Som fusk regnes også lyd- og bildeopptak inne i bilen under praktisk prøve.* Som fusk av alvorlig karakter regnes blant annet fusk med organisert preg, bruk av elektroniske hjelpemidler og at prøven avlegges av en annen enn kandidaten.

Et av de viktigste hensynet bak trafikkreglene er hensynet trafikksikkerheten. Det vurderes at en forskriftsendring vil synliggjøre at lyd- og bildeopptak inne i bilen kan bidra til å svekke trafikksikkerheten, ettersom lyd- og bildeopptak kan påvirke og/eller forstyrre kandidaten (sjåføren) under prøven.

Den mest vanlige opptaksmuligheten er trolig gjennom mobiltelefon. Etter trafikkopplæringsforskriften skal kjøringen skje i samsvar med gjeldende regelverk. Gjeldende regelverk fastslår at kandidaten har ansvar for at gjeldende trafikkregelverk følges på en måte som ivaretar trafikksikkerheten godt nok. Bruk av mobiltelefon under kjøring er i utgangspunktet forbudt, med enkelte unntak, jf. forskrift om forbud mot førers bruk av håndholdt mobiltelefon under kjøring med motorvogn § 2.

Lyd- og bildeopptak medfører også en rekke utfordringer med hensyn til personvernet. Endringen i trafikkopplæringsforskriften § 29–11 annet ledd tar også sikte på å ivareta personvernet til sensoren under førerprøven. Som utgangspunkt kan både lyd- og bildeopptak virke inngripende, særlig dersom det foregår i det skjulte. Det vil skape et skjevt styrkeforhold mellom dem som deltar i samtalen, ettersom den som tar opptak vil kunne formulere seg på en måte som setter den andre i en uheldig posisjon. På sikt vil frykten for skjulte lydopptak kunne medføre at sensorene modererer egne utsagn eller adferd i frykt for

at de blir overvåket. Det er viktig for sensorers faglige integritet at regelverket sikrer arbeidsforhold hvor yringsfriheten ikke begrenses, slik at det på sikt vil kunne gå ut over trafikksikkerheten fordi sensorene frykter å gi direkte tilbakemeldinger til kandidaten.

Typiske eksempler på opptak som bestemmelsen er ment å ramme vil være gjennom mobiltelefon, nettbrett, opptaksmuligheter inne i kjøretøyet eller lignende løsninger. Lyd- og bildeopptak har tidligere ikke vært direkte regulert i forskriften, og det har derfor vært utfordrende å kunne reagere på denne typen handlinger. En endring i bestemmelsen vil både synliggjøre forbudet samt gi enklere adgang til å reagere der denne typen opptak gjennomføres. Den nærmere reguleringen av bestemmelsen bør imidlertid gjennomføres i egne retningslinjer. Særlig fordi det i enkelttilfeller kan være forhold ved kandidaten som tilsier at det bør gjøres unntak fra en slik regulering.

Et eventuelt brudd på fuskebestemmelsen kan etter første ledd gi karantenetid fra tre til ni måneder, eventuelt ti måneder til ett år der fusket er av alvorlig karakter. Statens vegvesen mener imidlertid at brudd på regelverket i form av lyd- og bildeopptak som utgangspunkt bør medføre karantenetid på tre måneder. Dette fremstår som rimelig sett i forhold til andre mer alvorlige fusketilfeller, og på den andre siden de tilfellene hvor en kandidat stryker på den praktiske førerprøven og må bestille ny prøve.

Endringen vil med stor sannsynlighet ikke innebære noen økonomiske eller administrative konsekvenser for verken Statens vegvesen, kandidatene eller trafikkskolene. Rent praktisk vil imidlertid kandidatene og trafikkskolene måtte sikre at bestemmelsen blir oppfylt, eksempelvis ved å skru av opptaksmuligheter inne i kjøretøyet samt sikre at kandidaten kjenner til gjeldende regelverk.

5.29 Førerstøttesystemer ved praktisk prøve – kapittel 30

5.29.1 Gjeldende rett

Per i dag finnes det ingen bestemmelser som regulerer krav til førerstøttesystemer ved praktisk prøve.

5.29.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Statens vegvesen ser det nødvendig å regulere krav til og bruken av førerstøttesystem under praktisk prøve.

Det foreslås innført følgende ordlyd som **nytt siste ledd i §§ 30–1 til 30–11 og § 30–14**:

Prøvekjøretøyet skal ha slike førerstøttesystem som er vanlig i klassen. Kandidaten skal ha mulighet til å vise at vedkommende kan bruke de ulike systemene, og reagere riktig når systemene varslers eller griper inn i kjøringa. Sensor kan be kandidaten bruke

eller kople ut bestemte systemer.

Hvilke førerstøttesystemer som er vanlig i ulike klasser varierer og er i stadig utvikling. For klasse T er det så langt ingen systemer som er særlig vanlige, men ABS-bremser er i anmarsj. For klasse B og tunge klasser finnes det en rekke førerstøttesystemer som i dag må anses som vanlige. At dette er nevnt i prøvesammenheng styrer og styrker opplæring i temaet, ettersom resultatet kan måles ved førerprøven.

I lang tid framover vil «vanlig» førerrett også gjelde for kjøretøy uten moderne systemer. Kandidaten må også kunne vise at vedkommende er i stand til å kjøre biler uten slike systemer, eller når ett eller flere systemer er koplet ut. Derfor må sensoren kunne be kandidaten om å bruke eller kople ut bestemte systemer. Disse tankene ligger til grunn for tilsvarende ordning som allerede skal være innført i Tyskland.

Forslaget til endring må ses i sammenheng med forslåtte endringer i §§ 11–3 fjerde ledd og 11–4 fjerde ledd, hvor det foreslås å ta inn krav om at eleven skal kunne gjøre rede for og beherske aktuelle førerstøttesystemer ved gjennomført trinn 2 og trinn 3 i klasse B. Se nærmere redegjørelse og begrunnelse i kapittel 5.22.

Vi foreslår å ta inn dette kravet til førerstøttesystemer som et siste ledd i hver enkelt av bestemmelsene som omfatter praktisk prøve i kapittel 30, da disse bestemmelsene konkret behandler krav til kjøretøy under prøven og beskriver nærmere hva kandidaten skal kunne prøves i under førerprøve i den enkelte klassen. Vi tror kravet vil ivaretas bedre der enn dersom det plasseres i den generelle bestemmelsen § 29–6, som allerede er lang og av generelt omfang.

5.30 Krav til tilleggsutstyr ved førerprøve klasse B – § 30–2

5.30.1 Gjeldende rett

§ 30–2 lyder i dag:

Førerprøven for klasse B består av en teoretisk og en praktisk prøve.

Den praktiske prøven avlegges med personbil med tillatt totalvekt på ikke over 3500 kg, bredde på minst 1,5 meter og minst fire sitteplasser. Kjøretøyet skal ha konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Hastighetsmåler skal være lesbar fra sensors plass.

Kjøretøy til førerprøve for klasse B skal ha følgende tilleggsutstyr:

a. dobbelt sett betjeningsinnretning for kopling og brems,

b. ett ekstra innvendig speil og utvendige speil som gir sensoren tilstrekkelig utsyn bakover på begge sider,

c. ekstra speil som gir sensoren mulighet til å observere kandidaten og

d. lys over pedalene på førersiden.

Til den praktiske prøven skal det settes av 75 minutter.

Kontroll før kjøring, sikkerhetskontroll og kjøring i trafikk skal alltid inngå i prøven.

5.30.2 Forslag til endringer med begrunnelse

Vi foreslår følgende endring av § 30–2:

Førerprøven for klasse B består av en teoretisk og en praktisk prøve.

Den praktiske prøven avlegges med personbil med tillatt totalvekt på ikke over 3500 kg, bredde på minst 1,5 meter og minst fire sitteplasser. Kjøretøyet skal ha konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Hastighetsmåler skal være lesbar fra sensors plass.

Kjøretøy til førerprøve for klasse B skal ha følgende tilleggsutstyr:

- a. dobbelt sett betjeningsinnretning for *kopling, brems og gass*,
- b. ett ekstra innvendig speil og utvendige speil som gir sensoren tilstrekkelig utsyn bakover på begge sider,
- c. ekstra speil som gir sensoren mulighet til å observere kandidaten og
- d. lys over pedalene på førersiden.

Kjøretøy med automatisk gir eller annen kraftoverføring som innebærer at føreren ikke kan påvirke utvekslingsforholdet mellom framdriftskilde og drivhjul, skal ha anordning som kopler ut førerens gass eller framdriften når sensors brems blir benyttet.

Til den praktiske prøven skal det settes av 75 minutter.

Kontroll før kjøring, sikkerhetskontroll og kjøring i trafikk skal alltid inngå i prøven.

Bakgrunnen for at vi foreslår krav om dobbelt sett gasspedal i § 30–2 tredje ledd bokstav a, er at det kan oppstå situasjoner i den praktiske prøven der kandidaten akselererer for sakte etter for eksempel å ha benyttet en for kort luke ved innkjøring på større veg. Med gasspedal tilgjengelig kan sensor gripe inn og øke farten og slik redusere risikoen for påkjørsel. Mange av trafikkskolebilene i dag har dobbelt sett betjeningsinnretning også for gass. Ettersom dette er lett å demontere, kan imidlertid enkelte trafikklærere ha fjernet gasspedalen på høyre side for bedre komfort. Ved å innføre krav om at kjøretøy til

førerprøve også skal ha gass på høyre side sikrer vi at denne er montert, og ivaretar sikkerheten til kandidaten, andre trafikanter og sensor selv.

Når det gjelder det foreslåtte nye fjerde leddet, har det sammenheng med at framdriften i mange biler som blir brukt til førerprøve, er så kraftig at sensor ikke greier enkelt å bremse eller stanse bilen når eleven samtidig gir gass. Vi mener derfor at det er behov for en anordning som automatisk bryter trekraften når sensor bremser.

Det har vært nevnt at en bør gjøre tilsvarende endringer som de to som er omtalt over i § 4-4 som regulerer krav til lærevogn ved opplæring. Vi mener det ikke nødvendigvis er slik, dels fordi læreren har bedre mulighet til å gripe inn (for eksempel verbalt) i tide før situasjonene blir farlig, dels fordi kravet til prøvevogn også i stor grad i praksis vil styre hvilket utstyr lærevogn utrustes med.

5.31 Andre språklige endringer

5.31.1 § 4-2 annet ledd

Det foreslås følgende endring i **§ 4-2 annet ledd**:

Under øvingskjøring på veg som er åpen for alminnelig ferdsel skal lærevognen være utstyrt med eget *synlig* skilt bak med ordet «SKOLE». Skiltet skal ha sorte bokstaver på hvit bunn og være utformet etter norm for lite kjennemerke. Dette kravet gjelder ikke for motorsykler, jf. § 2-4 tredje ledd.

Ordet «synlig» ønskes tatt inn i § 4-2 annet ledd, slik at det ikke er noen tvil om at skoleskiltet skal være synlig for andre trafikanter som kjører bak. Det er ingen formell endring, men en presisering av noe som allerede burde være opplagt. Likevel ser vi et behov for å få det inn i forskriften for å unngå diskusjon og uenigheter knyttet til dette.

5.31.2 § 5-11 femte ledd

Ved en inkurie ved forrige forskriftsrevisjon har ordet «innen» blitt tatt med i ordlyden til § 5-11 femte ledd. Dette foreslås fjernet.

Det foreslås følgende endring i **§ 5-11 femte ledd**:

Eier av trafikkskole, faglig leder, ansvarlig hos kursarrangør, undervisningspersonell, annet personell og øvrige aktører *plikter uten* ugrunnet opphold å gi de opplysninger om virksomheten som blir krevd angående trafikkopplæringen samt framvise og utlevere til kontroll de dokumenter som angår trafikkopplæringen og virksomheten for øvrig. [...]

5.31.3 § 6–3 sjette ledd

Ved en inkurie ved forrige forskriftsrevisjon vises det i § 6–3 sjette ledd til «tredje ledd», i stedet for «fjerde ledd». Tredje ledd erstattes med fjerde ledd.

Det foreslås følgende endring i § 6–3 sjette ledd:

Når godkjenningen av en trafikklærer tilbakekalles etter *fjerde* ledd, skal tilbakekallingen første gang normalt gjelde fra tre til seks måneder. [...]

5.31.4 § 9–9 annet ledd nr. 3 m.fl.

I flere av bestemmelsene i trafikkopplæringsforskriften kapittel 9 som omhandler kursmålene i klasse A1, A2 og A, er det satt som mål at eleven skal ta taktiske og strategiske valg. Ettersom det gjerne er en strategi som ligger til grunn for de taktiske valgene, anser vi det mer korrekt at strategisk står før taktisk, og vi bytter derfor rekkefølge på disse ordene.

§ 9–9 annet ledd nr. 3 foreslås endret til:

3. videreutvikle en sikker, *strategisk* og *taktisk* kjøring

§ 9–13 tredje ledd nr. 3 foreslås endret til:

3. beskrive og begrunne sin kjøring i tillegg til *strategiske* og *taktiske* valg

§ 9–15 tredje ledd nr. 3 foreslås endret til:

3. beskrive og begrunne sin kjøring i tillegg til *strategiske* og *taktiske* valg

§ 9–17 tredje ledd nr. 2 foreslås endret til:

2. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi og *taktiske valg*

Nr. 2 blir dessuten flyttet til nr. 3 ettersom det tas inn en ny nr. 2, se redegjørelse i kapittel 5.20. Ny nummerering er lagt inn i forslag til endringsforskrift vedlagt.

§ 9–25 tredje ledd nr. 5 foreslås endret til:

5. kjøre selvstendig, sikkert og effektivt over lengre strekninger i krevende og variert miljø, og beskrive og begrunne sin kjørestrategi *og taktiske valg*

5.31.5 §§ 10–3, 10–4 og 10–5

I §§ 10–3 femte ledd, 10–4 femte ledd og 10–5 tredje ledd står det at øvrig opplæring mot vederlag i klasse AM 146 på trinn 2, 3 og 4 kan gjennomføres med inntil tre elever. Dette er ikke ment å omfatte trinnvurderingen, men har likevel blitt oppfattet slik av enkelte trafikkskoler. Vi ønsker derfor å presisere at gjennomføring med inntil tre elever kun gjelder ved ikke-obligatorisk opplæring.

Det foreslås følgende endring i **§ 10–3 femte ledd**:

Eleven skal gjennomføre grunnkurs klasse AM 146 i samsvar med § 10–6 og § 10–7. Kurset gjennomføres som innledning til opplæringen i klasse AM 146. *Ikke-obligatorisk* opplæring mot vederlag kan i trinn 2 gjennomføres med inntil tre elever.

Det foreslås følgende endring i **§ 10–4 femte ledd**:

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs i trafikk klasse AM 146 i samsvar med § 10–8 og § 10–9. Kurset gjennomføres mot slutten av opplæringen i trinn 3. *Ikke-obligatorisk* opplæring mot vederlag kan i trinn 3 gjennomføres med inntil tre elever.

Det foreslås følgende endring i **§ 10–5 tredje ledd**:

Eleven skal gjennomføre sikkerhetskurs på veg i klasse AM 146 i samsvar med § 10–10 og § 10–11. Eleven skal i tillegg ha tilstrekkelig øving. *Ikke-obligatorisk* opplæring mot vederlag kan i trinn 4 gjennomføres med inntil tre elever.

5.31.6 § 15–8

Overskriften i § 15–8 samsvarer ikke med de øvrige overskriftene i kapittel 15, og er ikke korrekt angitt slik det står per i dag.

Det foreslås følgende endring av overskriften i § 15–8:

§ 15–8. Kursmål for sikkerhetskurs klasse T *kode* 141 og klasse T *kode* 148

5.31.7 § 29–2 tredje ledd

Ut ifra dagens ordlyd i § 29–2 tredje ledd kan det fremstå som om synstest ved kjennemerke og synsattest fra optiker eller lege er alternative måter å teste synet på. Dette er de ikke i praksis i de tilfeller hvor det stilles krav til kandidater om å fremlegge synsattest fra norsk optiker eller lege i henhold til førerkortforskriften vedlegg 1 § 4 og kapittel 4.

Dette leddet har skapt forvirring og ført til ulik praksis på trafikkstasjonene hvor enkelte avviser kandidatene ved manglende eller mangelfull synsattest, mens andre lar kandidatene i stedet ta en synstest ved kjennemerke. Ulik praksis på dette området er meget uheldig, ettersom dette innebærer at noen får lov til å gjennomføre praktisk prøve mens andre ikke får det. Det er derfor ønskelig å presisere at i de tilfeller hvor det er et krav om at kandidaten fremlegger synsattest, er ikke synstest ved kjennemerke et alternativ til dette.

Det foreslås derfor følgende endring i § 29–2 tredje ledd:

Ved førerprøve i førerkortklasser der det ikke kreves helseattest, skal kandidatens syn testes ved at kjennemerke må kunne leses på 20 meters avstand. Dette kreves ikke *når det er et krav om at kandidaten fremlegger gyldig synsattest eller utfylt synsdel fra helseattest for førerrett. Dokumentasjonen må ikke være eldre enn 3 måneder, jf. forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. vedlegg 1 § 4.*

5.31.8 § 29–10 annet ledd

I § 29–10 annet ledd er det ønskelig å sette inn en henvisning til førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd, da denne bestemmelsen redegjøre nærmere for avleggelse av prøve i en mer omfattende klasse.

Det foreslås følgende endring i § 29–10 annet ledd:

Førerett som er tapt kan alternativt gjennerverves gjennom avleggelse av førerprøve i en mer omfattende klasse, *jf. førerkortforskriften § 6–1 tredje ledd*. Det forutsetter at obligatorisk opplæring i den mer omfattende klassen er gjennomført og at vedkommende har hatt førerett i den opprinnelige klassen som egen førerkortklasse på førerkortet, eller har bestått førerprøven i den opprinnelige klassen.

6 Forslag til endringsforskrift

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Konsekvenser ved regulering av kjørevurdering

Ved innføring av egne hjemler for kjørevurdering, vil det skape et tydeligere og enklere regelverk å forholde seg til. I stedet for at man forholder seg til en del av bestemmelsene om praktisk prøve, mens øvrig blir gitt føringer om i retningslinjer, vil rammene og gjennomføringen nå bli regulert i egne bestemmelser i eget kapittel. Dette vil også gi bedre rettssikkerhet. Detaljer vil fortsatt reguleres i de interne retningslinjene, mens de viktige hoveddrammene er regulert i forskrift.

Dette vil gjøre det enklere å vite hva som gjelder for alle parter som er involvert i en slik prosess, og styrke samarbeidet mellom etatene og helsesektoren. Det antas at det også vil medføre færre spørsmål fra andre etater, når reguleringen blir tydelig.

Siden de fleste bestemmelsene som er tatt inn er i tråd med det som det allerede er gitt føringer om i retningslinjene for kjørevurdering, vil ikke dette gi noen særlige økte konsekvenser økonomisk generelt. Det kan være noen lokale forhold som må tilpasses, men det burde vært gjort allerede fra før av.

Videre samarbeider Statens vegvesen med Helsedirektoratet, NAV, statsforvaltere og politiet fra før av om felles forståelse og håndtering av kandidater som må gjennomføre kjørevurdering eller ny førerprøve, slik at de i stor grad har vært kjent med Statens vegvesen sine føringer fra før av.

Reguleringen innebærer derfor ingen kjente økonomiske konsekvenser av betydning.

7.2 Konsekvenser ved regulering av behandling av personopplysninger

Forskriftsregulering og mer utfyllende bestemmelser om rammene for behandling av personopplysninger på trafikkopplærings- og førerprøveområdet vil gi bedre rettssikkerhet og vern for de registrerte. Vi mener det er positivt for alle berørte at det innføres et tydeligere regelverk. Forskriftsreguleringen innebærer ingen utvidelse av det som har vært praksis tidligere, bare en presisering av gjeldende regelverk. Reguleringen gir også et bedre vern for de registrerte enn de generelle reguleringene i personopplysningsloven og personvernforordningen.

For de berørte av personopplysningsbehandlingene som gjøres på området, understrekes det at vi har en rekke interne rutiner for vurdering av personvernrisikoen. Det gjennomføres blant annet DPIA til hvert enkelt system som behandler en stor mengde personopplysninger eller særlige personopplysninger. Det samme gjøres ved andre type behandlinger hvor dette er tilfellet. Det er foretatt DPIA for de aktuelle systemene som omtales i dette kapittelet, samt for de behandlingene som omfatter en stor mengde personopplysninger på trafikkopplæringsområdet.

Reguleringen innebærer ingen kjente økonomiske konsekvenser.

7.3 Konsekvenser ved øvrige endringer i trafikkopplæringsforskriften

En rekke av de øvrige endringene som er forslått i trafikkopplæringsforskriften er gjort for å skape et tydeligere og enklere regelverk. De fleste av endringene innebærer ingen realitetsendringer, bare nødvendige avklaringer som allerede har vært gjeldende praksis. Disse forskriftsendringene vil derfor ikke innebære noen negative konsekvenser, men vil kunne innebære et bedre vern og forutberegnelighet for de berørte. Dette gjelder blant annet endringen av krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap i § 6–9 (kapittel 5.13), presiseringen av forbudet mot digital undervisning i § 7–4 tredje ledd (kapittel 5.17), presiseringene som gjøres i § 9–18 m.fl. (kapittel 5.21) og presiseringen i § 25–1 vedrørende fritak i ulykkesberedskap (kapittel 5.24). Ved å tydeliggjøre regelverket vil det også kunne redusere antall henvendelser til Statens vegvesen.

Flere av endringene har den konsekvens at det vil bli enklere å ettergå at regelverket følges, herunder å bedrive tilsyn. Dette gjelder for eksempel forslaget om krav til digitalisering av opplæringskort og elevfortegnelse, og tilgjengeliggjøring av dette for Statens vegvesen (kapittel 5.7 og 5.8). Det samme gjelder forslaget om kortere frist for innmelding av obligatorisk opplæring og at læreren skal gi sin vurdering ved innmelding av trinnvurdering (kapittel 5.16).

Flere av forslagene vil også bedre personvernet til de berørte, herunder forslaget om digitalisering av opplæringskort og elevfortegnelse, vegvesen (kapittel 5.7 og 5.8) og forslaget om å forskriftsfeste forbudet mot lyd- og bildeopptak i bil under praktisk prøve (kapittel 5.28)

Enkelte endringsforslag vil også gjøre det enklere for trafikkskolene å avholde undervisning, herunder forslaget om å endre kravet til at trafikklærer må ha hatt full førerrett i tre år (kapittel 5.11), og at det åpnes for digital undervisning for deler av trafikalt grunnkurs (kapittel 5.17).

Noen av endringene som foreslås i regelverket innebærer utgifter til endringer i relevante IKT-systemer hos Statens vegvesen som må dekkes inn på tildelt budsjett.

Enkelte av forslagene vil også kunne innebære økte utgifter for kursarrangører og trafikkskoler. Dette gjelder blant annet utvidelsen av krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane (kapittel 5.10), men på den annen side foreslås det også å fjerne enkelte krav, som vil veie opp for dette økonomisk. Også forslaget om utvidelsen av krav til tilleggsutstyr i bilene ved førerprøve vil kunne medføre merutgifter for trafikkskolene (kapittel 5.30). Likevel er det rimelig å tro at mange av bilene allerede oppfyller disse vilkårene i dag.

For den enkelte kandidaten vil forslaget om forkortet førerprøve i klasse B for å fjerne kode 78 (kapittel 5.27) og forslaget om å redusere karantenetiden for tunge klasser (kapittel 5.26) kunne innebære økonomiske besparelser.

8 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **1. september 2023**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **23/60111** dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag