

## Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | [post@ntsf.no](mailto:post@ntsf.no) | [www.ntsf.no](http://www.ntsf.no)

Statens vegvesen  
Trafikant og kjøretøy  
Cathrine Håheim  
23/ 60111

Sandvika, 01.09.23

## Høring- forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

---

### Innledning

Det foreslås å innføre et nytt kapittel 30A som regulerer gjennomføring av kjørevurdering. Kapitlet er i stor grad bygget opp i tråd med dagens kapittel 29 som gjelder generelt om førerprøven. Fra før er krav til kjørevurdering regulert i førerkortforskriften vedlegg 1.

Videre foreslås det et nytt kapittel 32 som regulerer behandling av personopplysninger, på lik linje som reguleringen i førerkortforskriften kapittel 16. 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.

I tillegg foreslås det en rekke endringer av dagens bestemmelser i forskriften, herunder:

- en spesifisering av kravet til ledsager ved øvingskjøring
- krav til kjøretøy for klasse T som lærevogn og førerprøvevogn
- en oppdatering av kravene til elevfortegnelse og opplæringskort
- åpning for digital undervisning for deler av trafikalt grunnkurs
- krav til opplæring og ferdigheter i bruk av førerstøttesystemer
- kortere karantenetid for klasse C, CE, D og DE
- innføring av kortere førerprøve for å fjerne kode 78 i klasse B
- forbud mot lyd- og bildeopptak i bil under praktisk prøve
- utvidelse av krav til tilleggsutstyr for kjøretøyet ved praktisk prøve klasse B

Vi i Norges Trafikkskoleforbund ønsker å kommentere innføringen av et nytt kapittel, 30A, og samtidig ønsker vi å utfordre en del av forslagene i kapittel 5 i høringsdokumentet. Forslag vi ikke tar opp til diskusjon eller kommenterer, er forslag, slik vi ser det, som absolutt er fordelaktig for trafikkopplæringsbransjen.

Våre kommentarer følger punktene i høringsdokumentet.

## Kommentarer

Det foreslås å innføre et nytt kapittel 30A som regulerer gjennomføring av kjørevurdering. Kapittelet er i stor grad bygget opp i tråd med dagens kapittel 29 som gjelder generelt om førerprøven. Fra før er krav til kjørevurdering regulert i førerkortforskriften vedlegg 1.

Kapittel 30A, Kjørevurdering

§ 30A, tredje avsnitt:

*-Ved førlighetssvekkelse med førertilpasset kjøretøy, avlegges kjørevurdering i den klassen det tilpassede kjøretøyet tilhører, da førighetssvekkelse 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.*

Vi i Norges Trafikkskoleforbund ønsker å foreslå at det også bør gis rom for at sensor kan vurdere om kandidaten i tillegg kan beholde høyere klasser, forutsatt at kandidaten har førerrett i tilsvarende klasse fra tidligere.

Et eksempel på dette kan være hvis en kandidat etter oppstått førighetssvekkelse gjennomfører kjørevurdering på et ombygd kjøretøy i kl. B, og fortsatt har førighet til å kunne føre et større kjøretøy med tilsvarende spesialutstyr, at da kandidaten også kan vurderes slik at denne kan få beholde førerkortet i den større klassen, for på et senere tidspunkt å kunne kjøre for eksempel C1, enten i jobb eller fritid med for eksempel bobil.

Et annet eksempel er der hvor arbeidsgiver i samarbeid med NAV bygger om lastebiler med spesialtilpasninger. Koding av førertilpasset spesialutstyr for det aktuelle kjøretøyet bør, slik vi ser det kunne følge kandidaten i de tilfellene det er aktuelt.

§30A-6 Førertilpasset kjøretøy

Norges Trafikkskoleforbund vil applaudere reguleringen hvor det blir lagt til rette for at trafikklærer i enkelte tilfeller kan sitte foran. Slik vi ser det vil dette positivt kunne trygge det emosjonelle registeret til eleven vedrørende gjennomføring av kjørevurdering.

§ 30A-8 Kjøretøytilpasning

Ved bytte av kjøretøy etter tidligere å ha gjennomført kjørevurdering på tilsvarende utstyrt kjøretøy, mener vi i Norges Trafikkskoleforbund at bestemmelsen bør inneholde en presisering om at kandidaten *kan* ha en kjørevurdering, ikke *må*.

Selv om sensorene ved Statens vegvesens sensorcorps i stor grad opererer etter de samme retningslinjene vedrørende gjennomføring av kjørevurdering, vil det allikevel være personlige forskjeller i skjønn. En skjønnsmessig vurdering om behovet for kjøretøytilpasning vil nok 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.

Norges Trafikkskoleforbund ser svært positivt på dette arbeidet og mener det vil kunne føre til mindre personlig avvik ved gjennomføring av en kjørevurdering.

§ 30 A-14, Fjerne begrensninger i førerretten

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

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

Norges Trafikkskoleforbund vil applaudere presiseringen om at det kun skal avlegges praktisk prøve.

## Kapittel 5- Nærmere om øvrige forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften

### 5.1 Definisjonen på avsperrert område.

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på endringen i § 1-2, vedrørende krav til området øvelseskjøringen skal foregå i. Dette på bakgrunn av svært uheldige situasjoner vedrørende gjennomføring av opplæring i klasse A.

Vi vil allikevel foreslå at det i hvert enkelt tilfelle må vurderes hvorvidt sikringstiltakene er nødvendig. Er det behov for sikringstiltak i hele kjøregården eller kun deler av området?

### 5.4 Krav til kjøretøy klasse T.

*Dette avsnittet i høringssvaret er trukket basert på en medlemsundersøkelse som ble gjennomført i etterkant av høringsfristen.*

### 5.10 Krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane for klasse C, D og CE

Eksisterende ordlyd, - lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet og 3 akslet

Forslag til ny ordlyd, - lastebil med tilhengerkobling for semitrailer, 2 akslet **eller** 3 akslet

Norges Trafikkskoleforbund støtter presiseringen i forslaget til ny ordlyd. Dette vil kunne gjøre det lettere for kursarrangøren å skaffe til veie et kjøretøy som er tilstrekkelig i en undervisningssituasjon, samtidig som det vil gjøre det litt enklere økonomisk. Eksisterende ordlyd vil kunne begrense denne muligheten.

### 5.13 Krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap m.m

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.**

Norges Trafikkskoleforbund ønsker dette tillegget i forskriften velkommen. Kompetansen som for eksempel en brannmann eller en operatør på ambulanse besitter vil nok i de fleste tilfeller langt overstige en trafikklærers. Slik vi ser dette vil innleid personell kunne heve kompetansen til samtlige. Både deltagere på kurset og den ansvarlige lærer.

#### 5.15 Lengden på trinnvurdering trinn 3- § 7-5 annet ledd

Norges Trafikkskoleforbund ser helt klart fordelene med en tidsramme på 60 minutter ved gjennomføringen av trinnvurdering trinn 3. Dette på bakgrunn av behovet for en god førsamtale, elevens forberedelser via et skjema med avkrysning eller eventuelt fritekst, «transport» til et egnet øvingsområde og god nok tid til en ettersamtale med innmelding av lærers tilråding.

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

Norges Trafikkskoleforbund ser helt klart at innmelding av obligatorisk opplæring ikke trenger å ta mer enn fire dager.

En utfordring vedrørende gjennomføring av trinnvurderingstimen er at tilrådingen eleven får av lærer i de fleste tilfeller kun blir meldt inn, innholdet i tilrådingen blir ikke synliggjort. Det foreslås derfor 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.*

Forslaget om å registrere lærerens tilråding blir fremmet for å legge til rette for oppfølging og bedre styring av opplæringen, blant annet fra tilsynets side.

Dette forslaget, slik vi ser det, vil kunne skape et større og mere positivt fokus på intensjonen med trinnvurderingstimen. Både trafikklærer og elev vil mest sannsynlig tidligere i opplæringen ha fokuset på hva som skal skje mot slutten av inneværende trinn. Jamfør hva som står i dagens Læreplan klasse B, side 30, Kommentarer til trinn 2; *-Eventuelle oppgaver og klargjøringer i forhold til gjennomføringen kan med fordel gis allerede ved innledningen til trinnet.*

Norges Trafikkskoleforbund er allikevel litt bekymret for at trafikklærerne vil kunne komme til å se på trinnvurderingen som en «test- time», nettopp på bakgrunn av at tilrådingen skal være synliggjort. Vi vil derfor foreslå at tilrådingen synliggjøres via et fritekst- felt, ikke avkrysning.

#### 5.17 Adgang til digital undervisning – §§ 8-1 sjettede ledd og 7-4 tredje ledd

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

I § 8-1 sjettede 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.*

Norges Trafikkskoleforbund ser bakgrunnen for forslaget, da den digitale delen av vår hverdag snart omslutter alle deler av samfunnet, og målgruppen, dagens ungdom, er den første heldigitale generasjonen og dermed godt vant med å operere via digitale løsninger.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker allikevel ikke forslaget velkommen, da vi gjennom egne undersøkelser opplever at trafikkopplæringsbransjen er skeptiske til denne formen for undervisning ved gjennomføring av trafikalt grunnkurs.

67 % av de spurte trafikklærerne mener elevene får et bedre læringsutbytte gjennom fysisk tilstedeværelse.

Noen av grunnene til dette er at den verbale dynamikken mellom lærer og elev i klasserommet til en viss grad vil kunne forsvinne, og muligheten lærer har til å forstå eleven gjennom dennes kroppsspråk og mimikk, vil bli vanskeligere å utnytte. Refleksjon og meningsutveksling elevene imellom og ikke minst utfordringene med elever som har sosial angst, er introverte eller på annet vis ikke opprettholder fokuset gjennom «skjermen», vil kunne være vanskeligere å ha oversikt over. Målet for det trafikale grunnkurset, - *eleven skal gjennom opplevelse, aktivitet og oppsummering, bli bevisst på hva som menes med osv.* vil nok for endel trafikklærere være noe mindre konkret å forholde seg til gjennom digital undervisning.

Til tross for dette ser vi positivt på, at det i forslaget er brukt ordlyden *-kan*. Dette vil jo legge til rette for valgmuligheter, slik at de trafikkskolene som ikke er komfortable med digital gjennomføring, kan velge å la vær.

Under koronapandemien opplevde vi dessverre at endel aktører som ikke nødvendigvis tilhørte trafikkopplæringsbransjen valgte å tilby digitale trafikale grunnkurs i stor skala. Det gledes derfor når det foreslås 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.

I tillegg til dette ser vi svært positivt på muligheten det legges opp til, at Statens vegvesen kan føre tilsyn med den nettbaserte undervisningen, selv om vi kanskje skulle ønske at ordlyden var *-skal*.

## 5.22 Opplæring i førerstøttesystemer m.m

### 5.22.2 Forslag til endringer med begrunnelse

§ 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 heretter skal lyde:

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

I tillegg til dette foreslås det å forsterke § 11-4 med et nytt tredje ledd, -3. *gjøre rede for hva det innebærer å ta tilstrekkelig hensyn til andre trafikanter.*

Norges Trafikkskoleforbund ser at dette vil kunne være med på å øke den faglige påvirkningen fra lærer til elev gjennom det middels kraftige målverbet, og dermed også elevens forståelse for sin rolle.

Som en kommentar til nytt punkt 10 i § 11- 4, fjerde ledd, ser vi at dette punktet også kunne passet inn i § 11- 7, (§ 11-7. *Kursmål for sikkerhetskurs på bane – klasse B*) hvor verbet *-å mestre*, kunne vært byttet ut med et prosessmålverb.

I dagens bilpark er førerstøttesystemene mange, og til tider veldig ulike i de enkelte kjøretøyene, derfor mener vi at uttrykket *-alle aktuelle førerstøttesystemer*, burde byttes ut med *-aktuelle førerstøttesystemer*.

Vi ønsker i tillegg å ha fokus på at forståelsen for og bruken av førerstøttesystemer er et bidrag til trafikksikkerheten, både gjennom elevens egne opplevelser i føreropplæringen, og via solid kunnskap og opplæring hos trafikklærerne. Derfor mener vi tilskuddet i § 11, fjerde ledd nummer 2 og 8 i forskriften kan være med på å øke denne forståelsen for og bruken av førerstøttesystemene.

### 5.23 Klasse S- kapittel 14

Norges Trafikkskoleforbund ser at det å flytte temaet, -skifte av variatorreim, til trinn 2, kan være svært praktisk. At dette temaet har vært underlagt trinn 3 synes vi og flere fagfolk i bransjen er noe underlig, da det å sjekke snøscooterens tekniske tilstand før du kjører kan være helt avgjørende. Forslag til plassering på trinn 2 kan være som et eget punkt i 2.1.7, Sikkerhetskontroll, eller som et frittstående tema.

Hovedmålet for opplæring i klasse S lyder som følger, *-Eleven skal ha de kunnskaper og ferdigheter, den selvinnstilt og risikoforståelse, som er nødvendig for å kjøre på en måte som:*

*-ivaretar egen og andres sikkerhet*

*-gir god samhandling med andre brukere av naturen*

*-tar hensyn til helse og trivsel*

*-tar hensyn til natur og miljø*

*-er i samsvar med gjeldende regelverk*

På bakgrunn av særlig det første punktet i hovedmålet, *- å ivareta egen og andres sikkerhet*, stiller vi oss undrende til forslaget om å fjerne kart og kompass som hjelpemidler til orientering. Dette fordi tekniske hjelpemidler enkelte ganger slutter å fungere. Det kan være feil på utstyret, kulde, batteridrift eller at man er i et område med dårlig dekning. Grunnleggende kunnskap om bruk av kart og kompass, vil slik vi ser det, kunne være avgjørende for å kunne finne frem, søke ly og på annet vis ta vare på egen og andres sikkerhet.

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

Det følger av § 29-8 første ledd at:

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

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på forslaget om å innføre kortere tid til gjennomføring av førerprøven ved utvidelse til ordinær førerrett i klasse B.

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på forslaget om å innføre kortere tid til gjennomføring av førerprøven ved utvidelse til ordinær førerrett i klasse B.

Som et alternativ til kortere førerprøve vil vi foreslå 7 timer med obligatorisk opplæring ved en trafikkskole. Dette meldes så inn i TSK registeret med kvittering fra aktuell trafikklærer. Fordelen er at disse kandidatene ikke utfordrer førerprøve- køen i tilsvarende grad som forslaget om forkortet prøve. Ubegrenset førerrett i andre klasser vil bestå på lik linje som ved forkortet praktisk prøve.

### 5.29 Førerstøttesystemer ved praktisk prøve- kapittel 30

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 førerstøttesystemer som er vanlig i klassen. Kandidaten skal ha mulighet til å vise at vedkommende kan bruke de ulike systemene, og reagere riktig når systemene varsler eller griper inn i kjøringa. Sensor kan be kandidaten bruke eller kople ut bestemte systemer.*

Norges Trafikkskoleforbund er helt enig i at anvendelse av førerstøttesystemer bør være endel av opplæringen og vi ser også at manglende forståelse av førerstøttesystemenes funksjon, virkemåte og ikke minst begrensninger, kan være uheldig for trafiksikkerheten.

Derfor støtter vi forslaget om at eleven skal kunne vise forståelse for og bruken av disse systemene under gjennomføring av førerprøven. Enten ved å la kjøretøyet ha kontrollen ved bruk av for eksempel adaptiv konstantfartholder, filskiftevarsler, både rett fram og i sving, parkeringsassistent eller 360 graders parkeringskamera.

Det vi allikevel ikke ønsker skal skje, er at dette blir en altfor stor del av førerprøven, rent tidsmessig. Hovedfokuset ved bedømming av førerprøven bør være den helhetlige delen av kjøringen. Vi ønsker derfor at det å utfordre eleven kanskje bør være en sømløs oppgave i løpet av førerprøven.

### 5.30 Krav til tilleggsutstyr ved førerprøve klasse B- § 30- 2

Norges Trafikkskoleforbund har full forståelse for forslaget om dobbelt sett med gasspedal. Når det gjelder ekstra bryter som kutter fremdriften da sensor bremses, er vi ganske sikre på at det vil være bortimot umulig å kunne gjennomføre. Dette på bakgrunn av kompleksiteten i selve «hjernen» til kjøretøyet og antall feilmeldinger, i tillegg til det å forstyrre andre nærliggende førerstøttesystemer. Vi henviser til teknisk direktør i Bilimportørenes landsforening, Tore Lillemork.

Det vi også stiller spørsmålsteget ved, er om dette, i de bilene det gjelder, for de trafikklærerne det gjelder, vil ha en tilbakevirkende kraft, eller om det blir en lengre overgangsperiode. Dette på bakgrunn av det økonomiske aspektet ved en eventuell ettermontering av slik bryter.

## Oppsummering

-Norges Trafikkskoleforbund er enig i forslaget om innføringen av nytt kapittel 30A, kjørevurdering, og nytt kapittel 32, behandling av personopplysninger, i Trafikkopplæringsforskriften.

### 5.1 Definisjonen på avsperrert område.

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på endringen i § 1-2, vedrørende krav til området øvelseskjøringen skal foregå i.

### 5.4 Krav til kjøretøy klasse T.

-På bakgrunn av diskusjonen i høringsforslaget mener vi at førerprøven i klasse T bør gjennomføres med en standard traktor slik som beskrevet.

Statens vegvesen foreslår en overgangsperiode på fem år, men på bakgrunn av den økonomiske utfordringen vedrørende innkjøp av slike kjøretøy, vil vi foreslå en overgangsperiode på minimum syv år.

-Vi mener også at det kan være til fordel for den generelle sikkerheten til de som skal kjøre ATV/ UTV, å opprette en egen førerkortklasse.

### 5.10 Krav til utstyr ved sikkerhetskurs på bane for klasse C, D og CE

Norges Trafikkskoleforbund støtter presiseringen i forslaget til ny ordlyd, slik at trafikkskolene ikke må ha to ulike kjøretøy. Altså 2 **eller** 3 akslet lastebil.

### 5.13 Krav til undervisningspersonell ved kurs i ulykkesberedskap m.m

Norges Trafikkskoleforbund ønsker dette tillegget i forskriften velkommen. Kompetansen som for eksempel en brannmann eller en operatør på ambulanse besitter vil nok i de fleste tilfeller langt overstige en trafikklærers.

### 5.15 Lengden på trinnvurdering trinn 3- § 7-5 annet ledd

Norges Trafikkskoleforbund ser helt klart fordelene med en tidsramme på 60 minutter ved gjennomføringen av trinnvurdering trinn 3.

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

Norges Trafikkskoleforbund ser helt klart at innmelding av obligatorisk opplæring ikke trenger å ta mer enn fire dager. Vi støtter også forslaget om å registrere lærerens tilrådning, men da via en fritekst- boks.

### 5.17 Adgang til digital undervisning – §§ 8-1 sjettede ledd og 7-4 tredje ledd

Norges Trafikkskoleforbund ser bakgrunnen for forslaget, da den digitale delen av vår hverdag snart omslutter alle deler av samfunnet.

Allikevel ser vi behovet for å regulere antallet deltagere på slike kurs og er enig i at antallet ikke bør overstige 8.



Det gledes når det foreslås 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. I tillegg til dette ser vi svært positivt på muligheten det legges opp til, at Statens vegvesen kan føre tilsyn med den nettbaserte undervisningen, selv om vi kanskje skulle ønske at ordlyden var *-skal*.

Norges Trafikkskoleforbund ønsker ikke forslaget om digital undervisning ved gjennomføring av trafikalt grunnkurs del 1.1- 1.4 velkommen, da vi gjennom egne undersøkelser opplever at trafikkopplæringsbransjen er skeptiske til denne formen for undervisning ved gjennomføring av trafikalt grunnkurs.

67 % av de spurte trafikklærerne mener elevene får et bedre læringsutbytte gjennom fysisk tilstedeværelse.

#### 5.22 Opplæring i førerstøttesystemer m.m

Norges Trafikkskoleforbund støtter tilskuddet i § 11, fjerde ledd nummer 2 og 8 i forskriften, som vi mener kan være med på å øke forståelsen for og bruken av førerstøttesystemene.

#### 5.23 Klasse S- kapittel 14

På bakgrunn av særlig det første punktet i hovedmålet, - *å ivareta egen og andres sikkerhet*, stiller vi oss undrende til forslaget om å fjerne kart og kompass som hjelpemidler til orientering. Dette fordi tekniske hjelpemidler enkelte ganger slutter å fungere. Det kan være feil på utstyret, kulde, batteridrift eller at man er i et område med dårlig dekning. Grunnleggende kunnskap om bruk av kart og kompass, vil slik vi ser det, kunne være avgjørende for å kunne finne frem, søke ly og på annet vis ta vare på egen og andres sikkerhet.

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

Det følger av § 29-8 første ledd at:

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

Norges Trafikkskoleforbund ser positivt på forslaget om å innføre kortere tid til gjennomføring av førerprøven ved utvidelse til ordinær førerrett i klasse B.

Som et alternativ til kortere førerprøve vil vi foreslå 7 timer med obligatorisk opplæring ved en trafikkskole. Dette meldes så inn i TSK registeret med kvittering fra aktuell trafikklærer. Fordelen er at disse

kandidatene ikke utfordrer førerprøve- køen i tilsvarende grad som forslaget om forkortet prøve. Ubegrenset førerrett i andre klasser vil bestå på lik linje som ved forkortet praktisk prøve.

#### 5.29 Førerstøttesystemer ved praktisk prøve- kapittel 30

Norges Trafikkskoleforbund støtter forslaget om at eleven skal kunne vise forståelse for og bruken av disse systemene under gjennomføring av førerprøven.

Det vi allikevel ikke ønsker skal skje, er at dette blir en altfor stor del av førerprøven, rent tidsmessig. Vi mener at hovedfokuset ved bedømming av førerprøven skal være den helhetlige delen av kjøringen. Vi ønsker derfor at det å utfordre eleven kanskje bør være en sømløs oppgave i løpet av førerprøven.

### **5.30** Krav til tilleggsutstyr ved førerprøve klasse B- § 30- 2

Norges Trafikkskoleforbund har forståelse for og støtter forslaget om dobbelt sett med gasspedal. Vedrørende en bryter som kutter fremdriften da sensor bremses, vil, slik vi ser det sammen med tekniske fagfolk vedrørende bilens elektroniske teknologi, være vanskelig å gjennomføre.

Det vi også stiller spørsmål ved, er om dette, i de bilene det gjelder, for de trafikklærerne det gjelder, vil ha en tilbakevirkende kraft, eller om det blir en lengre overgangsperiode. Dette på bakgrunn av det økonomiske aspektet ved en eventuell ettermontering av slik bryter. Hvis dette i det hele tatt er mulig?

**Vennlig hilsen,**

Øyvind Årbogen  
*Seniorrådgiver Opplæring*