

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@atl.no

Statens vegvesen

Trafikant og kjøretøy ved Cathrine Håheim Andersen

Ref. Nr. 20/ 122447-2

01.10.2020

Svar på høring om forslag til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

Helsedirektoratet har utarbeidet forslag til endringer i førerkortforskriftens vedlegg 1 om helsekrav. Endringene gjelder i hovedsak bestemmelser knyttet til diabetes, herunder varighet av førerrett i tilfeller hvor førerkortinnehaveren har diabetes som behandles med insulin eller andre blodsukkersenkende medisiner. Det gis en frist for personer i denne gruppen som ikke har oppdatert førerkortet sitt, siden krav om tidsbegrensning ble innført i 2010, til å oppsøke Statens vegvesen for å få utstedt førerkort med tidsbegrensning. Fristen foreslås satt til 1 januar 2022. Denne endringen stiller ATL seg positiv til, uten å problematisere forslaget, da dette ikke nødvendigvis berører våre medlemmer i stor grad. De endringene i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften som påvirker våre medlemmer vil vi adressere gjennom resten av høringssvaret.

Endringer i førerkortforskriften:

ATL ser det som positivt at det foretas en gjennomgang av forskriften. Korrigeringene som er gjort med hensyn til begrepsavklaringer, språklige rettinger, samt oppdateringer av henvisninger gjør lovteksten mer enhetlig og i samsvar med begrepsbruken i tilstøtende regelverk og bidrar til økt grad av harmonisering. Korrigeringene anses som mindre og har etter vårt skjønn liten betydning for selve meningsinnholdet i bestemmelsene.

Endringer i Trafikkopplæringsforskriften:

Direktivet endrer vedlegg 2. pkt. 5.1.3 i 2006/126/EF, som regulerer i hvilke tilfeller en praktisk prøve avlagt med automatgir skal avmerkes med kode 78 i førerkortet. Forenklingen av de eksisterende begrensningene for å kjøre automatiske kjøretøy medfører behov for endringer i trafikkopplæringsforskriften § 29-8. Endringen som foretas er særlig begrunnet i den tekniske utviklingen i transportindustrien, hvor mer moderne, sikrere og mindre forurensende kjøretøy, utstyrt med halvautomatiske, automatiske og hybride girsystem gir et behov for tilpasninger i regelverket. I fortalen til endringsdirektivet legges det videre vekt på å redusere den administrative og økonomiske byrden for de ulike brukergruppene. Med implementering av endringsdirektivet utvides § 29-8 fra å omfatte klasse C, CE, D og DE til også å gjelde utvidelse til BE, C1, C1E, D1 og D1E, noe som innebærer at det ikke lenger er behov for å avlegge praktisk prøve for å oppheve begrensningen til automatgir for BE.

ATL er fornøyd med endringen som foreslås. Vi mener utvidelse av førerrett til BE uten krav om ny praktisk førerprøve har gode grunner for seg og vi støtter begrunnelsen om viktigheten av at den teknologiske utviklingen på transportområdet må reflekteres i regelverket. Dette er et tiltak som er i overensstemmelse med økt bruk av mer moderne kjøretøy som både er mer miljøvennlige og trafikksikre. Vi ser det videre

som positivt at endringen også er begrunnet i hensynet til brukerne. Vi anser utvidelsen som et uttrykk for økt villighet til å modernisere regelverket slik at det i større grad gjenspeiler dagens faktiske forhold. ATL ser imidlertid at det er behov for å foreta ytterligere tilpasninger ved at det også legges til rette for å gjøre unntak for klasse B avmerket med kode 78. Vi mener Kommisjonens begrunnelse i dette endringsforslaget har stor overføringsverdi til å begrunne et slik unntak. Slik vi ser det gir ikke dagens regler tilstrekkelige incentiv til økt bruk av null- og lavutslippskjøretøy. En utvidelse av førerrett for klasse B78 kan for eksempel gjennomføres ved å innta en bestemmelse om å innføre opplæring som alternativ til praktisk prøve som vilkår for utvidet førerrett. Dette vil stimulere til at flere kandidater ønsker førerrett til automatisk giret kjøretøy og faktisk bidra til økt bruk av mer moderne, sikrere og mer miljøvennlige kjøretøy. En slik endring vil videre være uttrykk for at man inntar en fremoverlent holdning og aktivt tar ansvar for å nå de ambisiøse målsettingene satt for fremtidens transportsystem i EU og målene for trafikksikkerhet og miljø angitt i vår egen Nasjonale transportplan.

Når det gjelder forslaget om opphevelse av 29-8 (3) grunnet manglende samsvar med bestemmelsens 1.ledd, anser vi dette som uproblematisk endring.

-Trafikalt grunnkurs

Intensjonen med de to alternativene for gjennomføring av TGK i skoleverket, skulle så lenge valgfaget ennå ikke var godt nok implementert, være en av to muligheter for gjennomføring av TGK. Nå som valgfaget er tilstrekkelig innordnet i skoleverket, og det kommer nye læreplaner høsten 2020, ser ATL svært positivt på bortfall av mulighet for å gjennomføre TGK, utenom valgfaget, som en enkeltstående kurs. Dette på bakgrunn av blant annet tilbakemeldinger om variabel gjennomføring av TGK ved enkelte ungdomsskoler over det ganske land. Endringen vil gjøre det lettere å følge intensjonen, og det tydeliggjør regelverket for lærere og skoleeiere. I tillegg vil det for eleven som skal følge valgfaget, være positivt med en lengre læringsvei, hvor det kan legges til rette for både fordypning i enkelte temaer og en bredere og mer omfattende innføring. Opplæring over tid tilgodeser også modning og muligheter for refleksjon.

Fordelen for trafikkskolene er av både økonomisk og pedagogisk karakter. De vil møte elever som har en lang læringsvei og god forståelse for faget, sammenlignet med et regulært kurs på 17 timer, og på den måten være enda bedre forberedt på oppgaven som venter dem i trafikken. Samtlige elever må oppsøke en trafikkskole for gjennomføring av TIM i etterkant, noe som for trafikkskolen er økonomisk positivt.

Et spørsmål ATL allikevel ønsker å stille, er om ikke trafikklærerne med kjernekompetanse i trafikkfaget er de som burde undervise ved gjennomføring av Valgfag trafikk i grunnskolen?

-Førerprøve i klasse A1, A2 og A

-Endring i § 30-1, krav til prøvekjøretøy ved praktisk prøve for klasse 2. Ved å senke kravet til motorstørrelse på forbrenningsmotoren fra minimum 400 cm³ til minimum 250 cm³ vil utvalget av modeller, som på forhånd er typegodkjent, være større og dermed gjøre det lettere for bransjen i forhold til godkjenning og registrering.

ATL takker for muligheten til å komme med innspill.

Vennlig hilsen,

Solveig Spæren, *Rådgiver*

Øyvind Årbogen, *Fagkonsulent*