

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

firmapost@vegvesen.no

Saksbehandler: Stig Anders Ohrvik, telefon 417 64 826

Deres referanse: 2012/085289-130U Vår dato: 30.10.2014

Høring om forslag til endring i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. og forslag til endring i forskrift om førerkort m. m. - forslag om delt praktisk prøve i klassene A1, A2 og A (delt MC-prøve).

Trafikkforums høringssvar med kommentarer til ovennevnte forslag som sendt på høring 30.10.2014

1-1 Forslag om innføring av delt prøve i klasse A1, A2 og A - (delt MC-prøve).

Trafikkforum ser at det fremlagte forslaget kan ha positive effekter på den summative vurderingen, siden kandidaten i større grad får frigjort ressursene til å konsentrere seg om tekniske henholdsvis taktile oppgaveløsninger i de ulike delene av praktisk førerprøve.

Det er videre en mulig positiv effekt at den strukturelle endringen kan ha betydning for avvikling av den trafikale delen av den praktiske førerprøven i tilknytning til merkantile tjenester.

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

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

Trafikkforum er imidlertid av den oppfatning at en progresjon i opplæringen hvor tekniske kjøreferdigheter er tilstrekkelig innlært før opplæring i trafikk og

gjennomføring av de obligatoriske sikkerhetskursene er ivaretatt gjennom trafikkopplæringsforskriften § 9-3 første og andre ledd, læreplan klasse A1, A2 og A samt lokale undervisningsplaner, så fremt disse harmonerer med forskriften og læreplanen.

Trafikkforum mener således at innføring av delt prøve er mangelfullt begrunnet pedagogisk. Innføring av delt prøve vil i hovedsak være en strukturell endring begrunnet delvis i utenforliggende instrumentelle forhold og delvis i forhold som er knyttet til kontroll og oppfølging av tilsynsobjekter snarere enn kvalitetssikring av opplæringsprogresjonen og den summative evalueringen av kandidaten. Vurderingen av kandidatens tekniske ferdigheter ved slutten av trinn 2 er en formativ vurdering som best ivaretas i samspill mellom lærer og elev.

Veiledningstime trinn 2 kan i prinsippet ha større preg av ferdighetsprøve eller passeringstest, men dette bør uansett gjøres som en formativ underveisvurdering. Dette vil ivaretas best som ledd i opplæringen på den enkelte trafikkskole der det gjøres en formativ underveisvurdering, heller enn å bli en del av den summative førerprøven.

Vi viser for øvrig til våre kommentarer til punkt 3 Administrative og økonomiske konsekvenser.

2-1 Forslag om innføring av delt prøve i klasse A1, A2 og A - (delt MC-prøve).

Trafikkopplæringsforskriften § 29-1 andre og tredje ledd

Trafikkforum er enig i at det ikke fremstår som hensiktsmessig å innføre karantenetid på ferdighetsprøven. Trafikkforum er også enig i at det ikke fremstår som hensiktsmessig å endre § 29-1 andre ledd.

Dersom det blir innført delt praktisk prøve støtter Trafikkforum det fremlagte forslaget. Med utgangspunkt i at det generelt i trafikkopplæringen i samsvar med GDE-matrisen anses som ønskelig med mest mulig øving før førerprøve ønsker imidlertid Trafikkforum å anføre at det kunne vært ønskelig å vurdere å endre trafikkopplæringsforskriften § 29-5 første ledd slik at den teoretiske prøven kan avlegges ved oppnådd minstealder for øvelseskjøring i den aktuelle klassen. Adgang til å avlegge teorieksamen tidligere kan stimulere til at kandidaten tilegner

seg kunnskap og ferdigheter for å oppnå den nødvendige kompetansen på et tidligere tidspunkt, noe som igjen kan motivere til økt mengdetrening.

Trafikkopplæringsforskriften § 29-2 første ledd

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

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

Trafikkopplæringsforskriften § 29-6 andre og tredje ledd

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

Trafikkopplæringsforskriften § 30-1 første, sjette og sjuende ledd

Dersom det blir innført delt praktisk prøve støtter vi dette punktet.

Fører kortforskriften § 14-2

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

2-2 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften

§ 6-1 femte ledd

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

Trafikkforum støtter det fremlagte forslaget.

§ 6-1 nytt sjette ledd

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

Trafikkforum støtter det fremlagte forslaget.

§ 9-12 første ledd

Trafikkforum støtter det fremlagte forslaget.

§ 27-1 andre ledd

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

Det fremgår ikke eksplisitt at det her ikke er snakk om et hvilken som helst kurs i sikring av last.

Det vil derfor være en fordel å presisere at fritak fra kurset gjelder personer som har gjennomgått kurs i sikring av last jf trafikkopplæringsforskriften § 27-1 eller § 27-2 som ledd i førerkortrettet opplæring iht trafikkopplæringsforskriften.

§ 30-14 andre ledd

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

Teksten "traktor skal ha muligheter for manuell giring" bør endres eller helst sløyfes helt, da det er blitt praktisert forskjellig ved godkjenning av traktorer mellom de ulike trafikkstasjonene . De forskjellige leverandørene har ulike girsystemer, hvor definisjon av manuell giring kan bli praktisert forskjellig fra trafikkstasjon til trafikkstasjon. Dette vil gjøre det vanskelig for trafikkskolene å kjøpe traktor, med risiko for at den ikke blir

godkjent og dermed et bomkjøp. Alle nye traktorer i markedet har koplingspedal, men med ulike girsystemer som blir mer og mer automatisert. Særlig gjelder dette de traktorene som nå blir aktuelle for trafikkskoler, siden de må ha luftbremses, noe som bare finnes på utvalgte modeller i normale størrelser som tilleggsutstyr.

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

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

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

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

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

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

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

Alternativt foreslår Trafikkforum en mindre justering av foreliggende teksten:

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

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

Aktuell totalvekt skal likevel være minst 4000 kg.

3. Administrative og økonomiske konsekvenser

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

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

Det er riktig som det står i høringsnotatet at reisekostnaden vil øke siden kandidaten må møte til praktisk prøve to ganger. Vi må be om at denne kostnaden ikke undervurderes for kandidater som er bosatt i grissgrendte strøk.

I høringsnotatet konkluderes det med at en "liten" økning i kostnader totalt sett vil kunne oppveies med mindre sannsynlighet for underkjent prøve, gjennom bedre forberedelser. Det forventes også en trafiksikkerhetseffekt, som en følge av høyere ferdighetsnivå.

Dette er en konklusjon som tar utgangspunkt i at bransjen som helhet i liten grad er i stand til å ivareta sine forpliktelser overfor kandidaten, læreplanen, forskriften og sitt samfunnsansvar i alminnelighet.

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

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

3.2 Andre endringer av trafikkopplæringsforskriften

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

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

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

Vennlig hilsen
Trafikkforum



Stig Anders Ohrvik
Daglig leder