

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøy
v/ Shobika Suthahar Jakoban
Deres referanse: 26/148795-15

27. august 2026

Høring om forslag til endringer i førerkortforskriften, trafikkopplæringsforskriften og trafikklærerforskriften

Jeg viser til høring om forslag om å innføre en egen førerkortklasse LT for ATV og UTV registrert som traktor, med høringsfrist 31. august 2026.

Høringssvaret er utarbeidet på bakgrunn av en omfattende involvering av de trafikkskolene som tilbyr opplæring i klasse T. Norges Trafikkskoleforbund har vært i direkte dialog med i underkant av 20 av disse skolene og innhentet deres vurderinger av høringsforslaget. I tillegg er det sendt ut informasjon og forespørsler om innspill gjennom forbundets nyhetsbrev og medlemskommunikasjon til relevante fagmiljøer og medlemsskoler. Forbundets faggruppe for klasse T har vært involvert gjennom hele prosessen og bidratt med faglige vurderinger av både regelverksforslaget og læreplanutkastet.

Høringssvaret bygger altså på erfaringer og innspill fra et bredt utvalg av de trafikkskolene som i dag har størst praktisk erfaring med opplæring på traktor, og svaret er også behandlet og forankret i forbundets styre.

Vi takker for muligheten til å avgi høringsuttalelse.

1. Sammendrag av Norges Trafikkskoleforbunds hovedsyn

Norges Trafikkskoleforbund støtter Statens vegvesens mål om å styrke trafiksikkerheten for førere av ATV og UTV registrert som traktor. Kjøretøyene har særskilte kjøreegenskaper og et risikobilde som tilsier at opplæringen bør bli mer målrettet enn i dag.

Norges Trafikkskoleforbund er likevel ikke overbevist om at etablering av en egen førerkortklasse LT er det mest treffsikre virkemiddelet. Etter vårt syn bør behovet for mer målrettet opplæring primært løses gjennom en helhetlig revisjon og videreutvikling av klasse T, kombinert med obligatoriske sikkerhetskurs tilpasset de ulike kjøretøygruppene innenfor klassen. Dette kan suppleres med ulike førerprøver og egne førerkortkoder, slik at kandidaten oppnår førerrett for de kjøretøyene vedkommende faktisk har gjennomført opplæring og prøve for. Forbundet mener at trafikkskolebransjens praktiske erfaring bør brukes aktivt i dette arbeidet, og vi stiller gjerne til disposisjon for å bidra til en modell som ivaretar både trafiksikkerhet, pedagogisk kvalitet og praktisk gjennomførbarhet.

Dersom Statens vegvesen likevel går videre med forslaget om egen klasse LT, mener Norges Trafikkskoleforbund at blant annet læreplan, HMS-krav og kompetansekrav bør bearbejdes nærmere i dialog med trafikkskolebransjen og relevante fagmiljøer.

2. Norges Trafikkskoleforbunds vurdering av forslaget om egen førerklasse LT

2.1. Trafikksikkerhetsmålet støttes

Norges Trafikkskoleforbund deler Statens vegvesens vurdering av at ATV og UTV har særskilte kjøreegenskaper og et risikobilde som skiller seg fra tradisjonell traktor samt andre kjøretøy og førerkortklasser. Kjøretøyene er i stor grad konstruert for bruk i terreng eller på annet underlag enn ordinær veg, og kan ha utfordringer knyttet til stabilitet, veltefare, beskyttelsesnivå, synlighet og samspill med øvrige trafikanter. Dagens opplæring i klasse T er ikke særskilt rettet mot de kjøretøyspesifikke egenskapene og risikofaktorene som gjelder disse kjøretøyene. Forbundet er derfor enig i at opplæringen bør styrkes og moderniseres.

Det sentrale spørsmålet er imidlertid ikke bare hvilken førerkortklasse førerretten plasseres i, men hvordan opplæringen innrettes for å utvikle nødvendig kompetanse, risikoforståelse og holdninger hos føreren. Etter vårt syn bør det først vurderes om behovet kan ivaretas gjennom en revisjon av dagens klasse T.

ATV og UTV har fortsatt viktige bruksområder som arbeidsredskap, særlig innen landbruk og tilgrensende næringer. Samtidig har bruken blant unge førere økt, og kjøretøyene brukes også i andre sammenhenger enn tradisjonelt arbeid. Dette tilsier etter forbundets syn en mer kjøretøyspesifikk opplæring, men ikke nødvendigvis en ny førerkortstruktur.

Forbundet mener det bør vurderes en differensiert modell for førerprøve og førerrett innenfor klasse T. Kandidater som kun ønsker førerrett for ATV og UTV bør kunne oppnå dette gjennom et obligatorisk sikkerhetskurs og en praktisk prøve tilpasset denne delen av førerretten. Kandidater som ønsker førerrett for traktor med tilhenger, bør gjennomføre sikkerhetskurs og praktisk prøve som dokumenterer kompetanse for denne delen av førerretten. Førerrettighetene kan synliggjøres gjennom førerkortkoder. Etter forbundets vurdering vil en slik modell både ivareta behovet for målrettet kompetanse og møte innvendingene fra kandidater som opplever at dagens krav til opplæring og prøve med traktor og tilhenger går lenger enn det som er nødvendig når formålet utelukkende er å føre ATV eller UTV.

2.2. Høringsforslaget bør vurderes i et bredere trafikksikkerhetsperspektiv

Norges Trafikkskoleforbund mener at den trafikksikkerhetsmessige effekten av forslaget bør vurderes i en bredere sammenheng enn selve opplæringsmodellen.

Forslaget vil kunne bidra til økt tilgjengelighet til trafikkopplæring for ATV og UTV, blant annet ved at opplæringen åpnes for trafikkklærere i klasse B med relevant spesialutdanning. Dette kan gjøre det enklere å etablere opplæringstilbud flere steder i landet og dermed øke tilgjengeligheten til trafikkopplæring og førerrett for ATV og UTV.

Samtidig mener forbundet at høringsforslaget bør ses i sammenheng med andre regelverksendringer som retter seg mot samme målgruppe. Dersom adgangen til andre kjøretøygrupper begrenses eller utsettes, eksempelvis gjennom forslag om økt aldersgrense for lett motorsykel, kan dette påvirke hvilke kjøretøy unge velger å benytte.

Etter Norges Trafikkskoleforbunds vurdering er det en reell risiko for at ATV og UTV i større grad vil fremstå som et attraktivt alternativ for unge førere. Dersom dette fører til økt bruk av kjøretøy som allerede er forbundet med et krevende risikobilde, kan deler av den forventede trafiksikkerhetsgevinsten bli redusert.

For aldersgruppen 16-17 år er det ikke bare kjøretøyets egenskaper som påvirker ulykkesrisikoen. Faktorer som modenhet, risikovilje, impuls kontroll, gruppepress og holdninger er sentrale. Dersom flere unge velger ATV og UTV som transportmiddel, øker eksponeringen for disse faktorene, uavhengig av hvilken førerkortklasse kjøretøyet er plassert i.

Forbundet mener derfor at tiltakets samlede trafiksikkerhetseffekt ikke bare bør vurderes ut fra kvaliteten på opplæringen, men også ut fra hvordan regelverksendringene samlet kan påvirke ungdoms kjøretøyvalg og eksponering for risiko.

2.3. HMS-forhold ved opplæring og førerprøve

Ved opplæring og førerprøve på ATV og UTV kan fører og ledsager bli eksponert for betydelig støy fra motor, drivverk og vind, samt helkroppsvibrasjoner som over tid kan belaste rygg, nakke og muskulatur. Kjøretøyene gir også begrenset beskyttelse mot vær, vind, temperaturvariasjoner, støv og nedbør.

ATV-er er gjennomgående åpne kjøretøy uten førerhus, mens enkelte UTV-er kan være utstyrt med førerhus, varme og ventilasjon. Selv på UTV vil imidlertid eksponering for støy og vibrasjoner kunne utgjøre en belastning. I tillegg kommer særlige risikomomenter knyttet til veltefare og klemskader.

Moderne traktorer derimot er konstruert med lukkede førerhus, støydemping, klimaanlegg, ergonomiske løsninger og vesentlig bedre beskyttelse ved velt og kollisjoner. ATV og UTV representerer derfor et annet HMS-risikobilde enn ordinær traktoropplæring.

Norges Trafikkskoleforbund mener disse forholdene må utredes nærmere og at det blant annet bør vurderes hvilke krav som skal stilles til verneutstyr, arbeidsmiljø og sikker gjennomføring av opplæring og prøver. Tiltak som hjelpåbud for ATV og UTV registrert som traktor vil kunne ha positiv effekt på sikkerheten, men vil ikke alene være tilstrekkelig som et HMS-tiltak.¹

¹ Jf. høring publisert 29. september 2025 og vårt høringssvar datert 27. november 2025

2.4. Konsekvenser for opplæringstilbud og trafikkskolene

Norges Trafikkskoleforbund er bekymret for at etablering av en egen førerkortklasse LT kan få konsekvenser for dagens opplæringstilbud i klasse T.

En stor andel av elevene som i dag tar traktoropplæring gjør dette primært for å oppnå førerrett til ATV og UTV. Dersom denne elevgruppen flyttes over i en egen førerkortklasse, kan elevgrunnlaget for klasse T bli redusert.

Tilbakemeldingene fra skolene forbundet har vært i dialog med, tyder på at dagens elevgrunnlag er avgjørende for at flere av tilbudene i klasse T skal være bærekraftige. Kostnadene knyttet til kjøretøy, utstyr, kompetanse og drift er allerede høye, og for mange skoler er dagens elevgrunnlag avgjørende for at tilbudet skal være bærekraftig.

Flere traktorskoler har gitt uttrykk for at dersom høringsforslaget vedtas slik det er foreslått, vil det gjøre det vanskelig å videreføre opplæring i klasse T. Dersom flere trafikkskoler velger å legge ned tilbudet om traktoropplæring kan dette særlig ramme distriktene, hvor elevgrunnlaget fra før er begrenset. Dette vil kunne redusere tilgjengeligheten til trafikkopplæring for ungdom som har behov for traktor som arbeidsredskap innen landbruk og andre næringer med behov for førerkompetanse. Forslaget kan derfor få utilsiktede konsekvenser som strekker seg utover målgruppen for ATV og UTV.

3. Norges Trafikkskoleforbunds alternative forslag: videreutvikling av klasse T

Som det fremgår ovenfor, mener Norges Trafikkskoleforbund at behovet for målrettet opplæring for ATV og UTV registrert som traktor best kan ivaretas innenfor dagens førerkortklasse T. Etter vår vurdering bør dagens læreplan for traktor revideres og moderniseres slik at den i større grad tar høyde for de ulike kjøretøytypene som omfattes av førerretten, samtidig som trafiksikkerhetsmålet ivaretas.

En mulig modell kan være at klasse T videreføres som hovedklasse for traktor, men at førerretten tilpasses etter hvilken kjøretøykompetanse kandidaten har dokumentert. Kandidater som ønsker førerrett for ATV og UTV registrert som traktor, gjennomfører et obligatorisk sikkerhetskurs rettet mot disse kjøretøyenes særlige risikofaktorer og praktisk prøve på traktor uten tilhenger. Kandidater som ønsker førerrett for traktor med tilhenger, gjennomfører et særskilt tilpasset sikkerhetskurs og praktisk prøve på traktor med tilhenger. Førerrettighetene kan synliggjøres gjennom koder på førerkortet. Kandidater som senere ønsker utvidelse, gjennomfører relevant tilleggskurs og praktisk prøve der dette er nødvendig for å dokumentere ny førerkompetanse.

Etter forbundets vurdering vil en slik modell gi mer målrettet opplæring uten å etablere en ny førerkortklasse.

Norges Trafikkskoleforbund mener modellen bør utredes i dialog med trafikkskolebransjen før det tas endelig stilling til ny førerkortstruktur. Forbundet bidrar gjerne med fagpersoner,

erfaringsgrunnlag fra skolene og konkrete innspill til hvordan en slik modell kan utformes i læreplan og forskrift.

4. Merknader til læreplanforslaget for klasse LT

Dersom Statens vegvesen likevel går videre med forslaget om egen førerkortklasse LT, har Norges Trafikkskoleforbund enkelte merknader til den foreslåtte læreplanen.

Generelt mener forbundet at læreplanutkastet på flere områder bygger på en god og gjenkjennelig struktur som harmonerer med læreplanene for øvrige førerkortklasser. Samtidig ser vi behov for enkelte justeringer og presiseringer.

4.1. Overordnede merknader til læreplanen

4.1.1. Foreldreinvolvering

Målgruppen for klasse LT er i hovedsak 16-17-åringer. For denne gruppen har foresatte stor betydning for utvikling av holdninger, normer og trafikal atferd. Dette gjelder særlig for kjøretøy som ATV og UTV, hvor problemstillinger knyttet til risikotaking, gruppepress, passasjerkjøring, privat øvelseskjøring og trimming av kjøretøyet er relevante.

Norges Trafikkskoleforbund anbefaler at læreplanen § 15A-7 styrkes med et tydelig element av foreldreinvolvering som en del av den obligatoriske opplæringen. Dette kan for eksempel skje gjennom grunnkurset eller som et eget informasjonselement rettet mot foresatte. Formålet bør være å gjøre foresatte bedre i stand til å støtte opp under trafiksikker øving og ansvarlig bruk av kjøretøyet.

Et krav om foreldreinvolvering vil også være i tråd med nasjonale satsinger i trafiksikkerhetsarbeidet, slik disse kommer til uttrykk i Tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2026-2029.

4.1.2. Grunnleggende kjøretøy- og kjørekompetanse

Norges Trafikkskoleforbund vurderer at læringsmålene i hovedsak harmonerer godt med tilsvarende bestemmelser i andre førerkortklasser.

Når det gjelder følgende formulering i § 15A-3:

"Eleven skal gjennom hele trinnet drøfte sin egen motivasjon og vilje til å anvende kunnskaper og ferdigheter som tilegnes gjennom trinnet"

mener forbundet at dette i større grad bør knyttes til trinnvurderingene enn til hele opplæringsforløpet. Refleksjon rundt egen motivasjon og anvendelse av kompetanse vil etter vår vurdering være mer naturlig og pedagogisk målrettet som en del av den strukturerte vurderingen ved avslutningen av trinnet.

4.1.3. Trinn 3 trafikal opplæring

Norges Trafikkskoleforbund mener at læreplanen § 15A-4 fjerde ledd punkt 8 bør gi større oppmerksomhet til de ulykkeskategoriene som er særlig relevante for ATV og UTV. Forbundet anbefaler at det innarbeides læringsmål også knyttet til risiko for utforkjøringsulykker, veltefare og samspill i kryss og avkjørsler på landeveg. Dette vil bidra til at sentrale risikofaktorer løftes tydelig frem gjennom opplæringen.

4.1.4. Sikkerhetskurs i kjøreteknikk og utfordringer knyttet til øvingsområder

Norges Trafikkskoleforbund deler Statens vegvesens vurdering av at ATV og UTV har kjøreegenskaper og risikofaktorer som tilsier behov for mer målrettet opplæring enn det som følger av dagens læreplan for klasse T. Forbundet støtter derfor intensjonen bak forslaget om et eget sikkerhetskurs rettet mot disse kjøretøyene.

Det er nettopp dette som også er bakgrunnen for vårt alternative forslag om å videreutvikle klasse T gjennom kjøretøyspesifikke sikkerhetskurs. Etter vår vurdering er behovet for målrettet opplæring et argument for å styrke opplæringen på ATV og UTV, men ikke nødvendigvis for å etablere en ny førerkortklasse. De trafiksikkerhetsmessige gevinstene som Statens vegvesen søker å oppnå gjennom et eget sikkerhetskurs, vil etter vår vurdering i stor grad kunne oppnås innenfor en revidert læreplan for klasse T.

Norges Trafikkskoleforbund mener imidlertid at det foreslåtte sikkerhetskurs i for stor grad er innrettet mot utvikling av kjøretekniske ferdigheter. Selv om gode ferdigheter er en viktig forutsetning for sikker kjøring, viser både forskning og tidligere erfaringer fra trafikkopplæringen at økte ferdigheter alene ikke nødvendigvis gir økt sikkerhet. Et ensidig fokus på mestring av kjøretøyet kan i enkelte tilfeller bidra til overvurdering av egen kompetanse og dermed økt risikovilje.

Etter forbundets syn bør hensikten med sikkerhetskurs i større grad være å utvikle elevens forståelse av forholdet mellom opplevd og reell mestring gjennom å bidra til refleksjon rundt egne valg, risikovurderinger og begrensninger. Risiko knyttet til veltefare, fart, underlag og kjøretøyet begrensninger bør behandles som trafiksikkerhetsutfordringer som krever bevisste vurderinger, og ikke bare som tekniske ferdigheter som skal beherskes.

Norges Trafikkskoleforbund anbefaler at målformuleringene i forslaget § 15A-9 gjennomgås med utgangspunkt i prinsippene som ligger til grunn for sikkerhetskursene i andre førerkortklasser, særlig sikkerhetskurs på øvingsbane i klasse B. Etter vårt syn bør hovedvekten legges på at eleven skal utvikle kompetanse til å kjøre sikkert fremfor å videreutvikle kjøretekniske ferdigheter isolert sett. Dette innebærer ikke at kjøreteknikk skal nedprioriteres, men at ferdighetene tydeligere kobles til risikoforståelse, selvinnsikt og de overordnede trafiksikkerhetsmålene i læreplanen. En slik tilnærming vil også skape en bedre pedagogisk sammenheng mellom sikkerhetskursene på trinn 3 og trinn 4.

Læreplanforslaget forutsetter tilgang til områder som kan tilrettelegges for kjøring på ulikt underlag, med varierende terreng og friksjon. I praksis vil dette ofte innebære behov for tilgang til landbruksarealer eller andre spesialtilpassede områder.

For mange trafikkskoler vil slike områder være vanskelig tilgjengelige gjennom store deler av året, blant annet som følge av værforhold, sesongvariasjoner og lokale arealbegrensninger. Dette kan skape utfordringer både for gjennomføringen av opplæringen og for lik tilgang til opplæring på tvers av landet. Norges Trafikkskoleforbund anbefaler derfor at Statens vegvesen foretar en nærmere vurdering av hvordan kravene til øvingsområder kan utformes slik at de både ivaretar opplæringens kvalitet og er praktisk gjennomførbare for trafikkskolene.

4.1.5. Trinn 4 avsluttende opplæring og refleksjon

Norges Trafikkskoleforbund vurderer at målbeskrivelsene for trinn 4 i § 15A-11 har en god faglig retning og i stor grad er forankret i prinsippene som ligger til grunn for GDE-matrisen.

Vi mener likevel at enkelte av målformuleringene bør tilpasses bedre til målgruppen, da flere formuleringer fremstår som relativt abstrakte for en aldersgruppe på 16-17 år. Gjennom arbeidet med opplæring i andre 16-årsklasser, herunder MC-opplæringen, har vi erfart at formuleringer som «drøfte, beskrive og begrunne strategiske og taktiske valg» kan være krevende for elevene å forstå og relatere til egen kjøring. Etter forbundets syn bør det vurderes om enkelte mål kan formuleres med mer konkrete og handlingsorienterte verb som gjør det enklere for elevene å knytte målene til egne erfaringer og vurderinger.

Forbundet har også en merknad til bestemmelsen punkt 2, hvor det fremgår at eleven skal kunne kjøre «effektivt». Begrepet kan etter vår vurdering misforstås og assosieres med høy fart eller rask fremdrift. Vi anbefaler at begrepet erstattes med en formulering som tydeligere beskriver god trafikkavvikling, hensiktsmessig kjøring og samhandling med øvrige trafikanter.

Når det gjelder bestemmelsen punkt 4, er vi usikre på om dette bør videreføres som et eget læringsmål. Selv om gode ferdigheter kan bidra til både trygghet og kjøre glede, mener vi dette i større grad fremstår som en naturlig følge av opplæringen enn som et selvstendig kompetansemål.

Samtidig mener Norges Trafikkskoleforbund at trinn 4 kunne vært styrket gjennom et tydeligere krav til egenrefleksjon. I flere andre førerkortklasser benyttes logg eller refleksjonsoppgaver som et pedagogisk virkemiddel. Vi ser at dette kan medføre enkelte praktiske utfordringer, men mener det bør vurderes om elevene kan pålegges å utarbeide et refleksjonsnotat eller en enkel logg som del av opplæringen. Dette vil kunne bidra til å konkretisere refleksjonsarbeidet og gi elevene et bedre grunnlag for å vurdere egne erfaringer, valg, begrensninger og utviklingsbehov.

4.2. Generelle kommentarer til forslaget

4.2.1. Førerprøven og HMS-forhold

Norges Trafikkskoleforbund er opptatt av at både opplæring og førerprøve skal kunne gjennomføres på en trafiksikker og arbeidsmiljømessig forsvarlig måte. Slik det er redegjort for tidligere, innebærer opplæring og førerprøver på ATV og UTV særlige HMS-utfordringer sammenlignet med tradisjonell traktoropplæring for både trafikklærer og sensor.

Det foreslåtte opplæringsløpet åpner for at den praktiske opplæringen i stor grad kan gjennomføres på enten ATV eller UTV, samtidig som det stilles krav om å bruke ATV under sikkerhetskurs i

kjøreteknikk og UTV under praktisk prøve. Etter forbundets vurdering kan dette skape uheldige forskjeller mellom opplæring og prøvesituasjon, samt øke investeringskostnader for trafikkskolene, og bør vurderes nærmere.

Som et alternativ foreslår forbundet at det åpnes for bruk av UTV med konstruktiv hastighet inntil 60 km/t, forutsatt at kjøretøyet er begrenset til 40 km/t under opplæring og førerprøve. Dette vil gi adgang til kjøretøy med bedre sikkerhetsutstyr, herunder ABS-bremser, og dermed bidra til å styrke HMS og sikkerheten for elever, trafikklærere og sensorer. Tilsvarende prinsipp er allerede etablert i klasse T.

4.2.2. Kompetansekrav og etterutdanning

Norges Trafikkskoleforbund anerkjenner behovet for særskilt kompetanse på ATV og UTV registrert som traktor for trafikklærere som skal tilby opplæring på disse kjøretøyene. Etter vårt syn tilsier imidlertid ikke dette nødvendigvis behov for en egen førerkortklasse eller et eget utdanningsløp for trafikklærere.

Forbundets primære standpunkt er at opplæringen for ATV og UTV bør utvikles innenfor rammene av klasse T. Dersom det etableres egne sikkerhetskurs for disse kjøretøyene, mener vi at også kompetansekravene for trafikklærerne bør knyttes til denne modellen. Relevant kompetanse på ATV og UTV kan etter vår vurdering inngå som en naturlig del av spesialutdanningen og etterutdanningen for klasse T.

Dersom det likevel innføres en egen spesialutdanning for klasse LT, bør det vurderes om etterutdanningskravet er forholdsmessig. Høringsforslaget legger opp til en spesialutdanning av en ukes varighet kombinert med et eget klassespesifikt etterutdanningskrav på to dager. Selv om dette er i tråd med løsninger som er valgt for andre førerkortklasser, fremstår det etter Norges Trafikkskoleforbunds vurdering som lite proporsjonalt for en førerkortklasse med et relativt begrenset omfang og anvendelsesområde.

Forbundet anbefaler derfor at eventuell kompetanseutvikling for ATV og UTV i størst mulig grad integreres i den generelle etterutdanningen, fremfor å etablere et omfattende separat etterutdanningsløp. Dette vil etter vår vurdering være både faglig tilstrekkelig, administrativt enklere og mer kostnadseffektivt.

4.2.3. Bortfall av traktorrett ved erverv av klasse BE

Norges Trafikkskoleforbund støtter forslaget om å fjerne retten til å føre traktor og motorredskap ved erverv av førerkort klasse BE. Etter vår vurdering gir dette bedre samsvar mellom førerrett, opplæring og kompetanse, samtidig som det kan styrke det faglige grunnlaget for klasse T-opplæringen.

4.2.4. Passasjerforbud for førere under 18 år

Norges Trafikkskoleforbund støtter målet om å redusere ulykkesrisikoen blant unge førere, men er kritisk til forslaget om et generelt passasjerforbud for førere under 18 år.

Som omtalt tidligere mener forbundet at trafikksikkerhetsutfordringene i aldersgruppen 16-17 år i stor grad er knyttet til forhold som modenhet, risikoforståelse, impuls kontroll, gruppepåvirkning og holdninger. Etter vårt syn bør slike utfordringer i størst mulig grad møtes gjennom opplæring, refleksjon og bevisstgjøring, fremfor gjennom generelle begrensninger i førerretten.

Vi har tidligere pekt på behovet for økt foreldreinvolvering i opplæringen for klasse LT. Forbundet mener foresatte spiller en viktig rolle i utviklingen av unge føreres holdninger og risikoforståelse, og at temaer som passasjertransport, sosial påvirkning, gruppepress og ansvar for medpassasjerer naturlig bør inngå i en slik opplæring. Tilsvarende mener vi læreplanen i større grad bør legge til rette for egenrefleksjon rundt hvordan passasjerer kan påvirke førerens vurderinger og kjøreatferd.

Forbundet er derfor usikker på om et generelt passasjerforbud er det mest treffsikre virkemiddelet. Dersom opplæringen i større grad rettes inn mot nettopp de faktorene som ligger bak mange av ulykkene blant unge førere, vil dette kunne gi en mer varig og overførbar trafikksikkerhetseffekt også når føreren senere får tilgang til andre kjøretøyklasser.

Et generelt passasjerforbud kan også få praktiske konsekvenser, særlig i distriktene. I enkelte tilfeller kan det være mer hensiktsmessig at to personer transporteres i ett kjøretøy, fremfor at det benyttes to kjøretøy for samme transportbehov.

Dersom passasjerforbudet innføres, bør det avklares hvordan bestemmelsen skal gjelde for personer som allerede har ervervet førerrett før ikrafttredelsen.

5. Avsluttende kommentarer

Norges Trafikkskoleforbund mener høringen reiser flere prinsipielle spørsmål knyttet til utviklingen av trafikkopplæringen på traktorområdet.

Forbundet registrerer at Statens vegvesen foreslår en helt ny førerkortklasse med tilhørende læreplan og opplæringsløp for ATV og UTV, samtidig som læreplanen for klasse T ikke har vært gjenstand for en tilsvarende helhetlig revisjon. Etter vårt syn er dette en uheldig rekkefølge.

Både utviklingen i kjøretøyparken, endrede bruksområder for traktor, ATV og UTV, samt erfaringene fra trafikkskolene tilsier at dagens læreplan for klasse T har behov for en faglig gjennomgang og modernisering. Etter forbundets vurdering burde en slik revisjon vært gjennomført før det tas stilling til om utfordringene kan løses innenfor eksisterende førerkortstruktur eller om det faktisk er behov for å etablere en ny førerkortklasse.

Norges Trafikkskoleforbund vil derfor oppfordre Statens vegvesen til å ta initiativ til en bred revisjon av læreplanen for klasse T i tett dialog med trafikkskolebransjen og relevante fagmiljøer. Forbundet stiller gjerne til disposisjon for dialog, arbeidsmøter og faglige bidrag i en slik prosess. Bransjen besitter omfattende erfaring med opplæring på traktor, ATV og UTV, og vi mener denne kompetansen bør involveres tidlig i det videre arbeidet. Etter vårt syn vil en samlet gjennomgang av opplæringen i klasse T gi et bedre grunnlag for å vurdere hvordan opplæringen for ATV og UTV bør utvikles fremover.

Vennlig hilsen

Hilde Goflebakke-Dedic

Advokat

Norges Trafikkskoleforbund