
Niðurstöður starfshóps
samgönguráðherra
um ökukennslu, ökuþróf, starfsleyfi
ökukennara
og starfsleyfi ökuskóla



Reykjavík í september 2008
Samantekt niðurstaðna: Arnaldur Árnason

Efnisyfirlit

Formáli	bls. 3
Um vinnu starfshópsins	bls. 5
Reglugerð um ökuskírteini nr. 501/1997	bls. 8
Tillögur starfshópsins	bls. 8
Nánari greinargerð með tillögum	bls. 11
Uppkast að reglugerð	bls. 36
I. Ökunám	bls. 36
II. Ökupróf	bls. 43
III. Endurmenntun og endurnýjun ökuréttinda.....	bls. 47
Reglugerð um löggildingu nr. 327/1999	bls. 49

Formáli

Í tengslum við heildarendurskoðun umferðarlaga skipaði samgönguráðherra í febrúar 2008 starfshóp til að fjalla um málefni ökunáms og ökukennslu hér á landi.

Samkvæmt skipunarbréfi skyldu verkefni starfshópsins einkum vera að

- endurskoða reglur um ökunám þannig að það fari fram í samfellu allt frá efstu bekkjum grunnskóla og upp á framhaldsskólastig,
- skoða framkvæmd ökuþróa og hvort ástæða sé til að breyta núverandi fyrirkomulagi,
- endurskoða tilhögun ökukennaranáms, sbr. reglugerð nr. 327/1999 um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla og mögulegar breytingar í reglugerðinni.

Í starfshópinn voru skipaðir eftirtaldir:

- Árni Albertsson, tilnefndur af embætti Ríkislögreglustjóra,
- Birgir Hákonarson, tilnefndur af Umferðarstofu,
- Guðbrandur Bogason, tilnefndur af Ökukennarafélagi Íslands,
- Jónas Helgason, tilnefndur af ráðherra,
- María Kristín Gylfadóttir, tilnefnd af samtökunum Heimili og skóli,
- Arnaldur Árnason, tilnefndur af Kennaraháskóla Íslands (nú Menntavísindasviði Háskóla Íslands) og var hann jafnframt skipaður formaður starfshópsins.

Sú breyting varð á skipun fulltrúa í hópnum að í byrjun september tók Holger Torp við af Birgi Hákonarsyni sem fulltrúi Umferðarstofu. Þá sat Jón Haukur Edwald þrjá fundi sem varamaður Guðbrands Bogasonar.

Starfshópnum til ráðgjafar var Birna Hreiðarsdóttir, lögfræðingur í samgönguráðuneytinu. Gert var ráð fyrir að hópurinn hefði lokið störfum og skilað sínum tillögum til ráðuneytisins þann 1. október 2008.

Samkvæmt áður nefndu skipunarbréfi starfshópsins var markmið með skipan hans skilgreint þannig að það væri „að endurskoða reglur um ökunám”, „að skoða framkvæmd ökuþróa” og „að endurskoða tilhögun ökukennaranáms . . . löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla og mögulegar breytingar á reglugerðinni”.

Þetta telur starfshópurinn sig hafa gert eftir sinni bestu sannfæringu og í samræmi við áðurnefnd markmið *að skoða og endurskoða* þá efnisþætti sem tilgreindir voru. Því skilar hópurinn ekki af sér eiginlegri skýrslu enda leit hann ekki þannig á hlutverk sitt að honum hefði verið falið að semja skýrslu eða gera úttekt á tilgreindu málsviði heldur einungis *að skoða og endurskoða*.

Þau gögn sem starfshópurinn skilar af sér eru þessi:

- a) Tillögur ásamt greinargerðum í 25 liðum um breytingar sem hann leggur til á Reglugerð um ökuskírteini nr. 501/1997.
- b) Efnislegt uppkast að endurskoðaðri reglugerð nr. 501/1997 skv. þeim sömu tillögum. Starfshópnum er fullljóst að þar er einungis um efnislega úrvinnslu að ræða sem ekki hefur verið færð í þann búning sem talinn er hæfa birtanlegri reglugerð.
- c) Tillögur til breytinga á Reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla nr. 327/1999, ásamt greinargerð og skýringum. Sem áður er starfshópnum það ljóst að reglugerðin, eins og hún kemur frá hendi hópsins, nær einungis til efnislegra breytinga sem hópurinn hefur kosið að á henni væru gerðar en hefur ekki verið færð í þann búning sem talinn er hæfa birtanlegri reglugerð.

Gögnin, sem hópurinn skilar af sér, er einnig að finna á rafrænu formi á meðfylgjandi geisladiski.

Formaður starfshópsins, Arnaldur Árnason, sá um að halda utan um vinnu starfshópsins og ritaði hann þær tillögur og greinargerðir sem hópurinn sendir frá sér.

Um vinnu starfshópsins

Hópurinn kom saman til síns fyrsta fundar þann 25. febrúar en á fundinum var þeim sem hópurinn skipa falið að taka saman lista yfir þau atriði sem hver og einn taldi að ræða þyrfti á næstu fundum. Síðan tók við fundalota en fram til miðs júní voru alls haldnir 8 fundir en frá miðjum júní og fram til loka ágústmánaðar var gert fundarhlé enda sýnt að ekki yrði fundað þann tíma vegna sumarleyfa.

Fundartími var fastsettur strax í byrjun með það í huga að fundinn væri tími sem hentað gæti sem flestum enda varð raunin sú að yfirleitt var fullmætt á fundi starfshópsins. Til fundar við starfshópinn komu fáeinir einstaklingar sem þangað voru sérstaklega boðaðir til að ræða ákveðin mál sem hópurinn hafði þá til umræðu. Ennfremur hafði formaður hópsins samband við töluvert marga aðila milli funda til að afla hjá þeim upplýsinga um tiltekin efni eða heyrá álit þeirra og mat á ákveðnum efnisþáttum.

Fundað var í húsnæði sem Kennaraháskólinn/HÍ lagði til að Bolholti 6 hér í borg en hópurinn hélt alls 15 fundi auk þess sem töluverð tölvusamskipti fóru fram á milli manna utan fundanna. Hver fundur stóð í u.þ.b. tvær og hálfu klukkustund. Auk húsnæðis til funda lagði Kennaraháskólinn/HÍ formanni starfshópsins til vinnuaðstöðu og nettengda tölvu ásamt öðrum nauðsynlegum útbúnaði.

Til skoðunar í starfshópnum komu tvær reglugerðir: *Reglugerð um ökuskírteini nr. 501/1997* og *Reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla nr. 327/1999*. Ákveðið var að fjalla fyrst um reglugerð um ökuskírteini en að mati hópsins er sú reglugerð engan veginn heppilega samsett. Í henni blandast saman lagatæknileg atriði sem fyrst og fremst snúa að lögreglustjóraembættunum og svo kennslufræðileg atriði sem þá snúa að ökukennurum, ökuskólum og öðrum sem með ökunám og ökuþróf sýsla. Atriði sem því síðarnefnda tengjast er einkum að finna í 26. – 45. gr. en einnig í öðrum greinum, s.s. greinum 51, 57a, 62 en ekki síst í a.m.k. 7 af þeim 11 viðaukum sem reglugerðinni fylgja. Auk þess er á sumum stöðum um að ræða töluverða endurtekningu þess texta sem annars vegar birtist í reglugerðinni sjálfri og hins vegar í viðaukum. Af þessari ástæðu er í tillögum hópsins að finna þá tillögu að þessari nefndu reglugerð verði skipt upp í tvær reglugerðir sem annars vegar taki þá á öllum ákvæðum er fylgja þurfa ökuskírteinaútgáfu en hins vegar reglugerð sem fjalli um ökunám, ökuþróf og endurmenntun ökumanna.

Í samræmi við þetta réðst formaður starfshópsins í það að tína út úr reglugerð um ökuskírteini öll þau atriði sem ökunámi, ökuþrófum og endurmenntun ökumanna tengjast og fella þau saman í heildstætt ferli. Viðaukarnir voru felldir inn í heildartextann, endurtekningum eytt sem mögulegt var og textinn slípaður til eftir föngum. Auk þess þótti æskilegt að taka tillit til efnisatriða í þriðju tilskipun Evrópusambandsins um ökuskírteini frá 20. desember 2006. Þá ýtti það enn fremur undir þessa gjörð að þeir sem hópinn skipa þekktu misvel til þessa sérstaka málasviðs, einhverjir höfðu lítil kynni af því haft fram til þessa meðan aðrir þekktu þar nánast hvern krók og kima.

Þetta skjal sem nefnt var okkar á milli „*Uppkast að reglugerð*” þróaðist svo áfram fund frá fundi en formaður hópsins sá um að færa inn breytingar og lagfæringar eftir því sem vinnu miðaði fram. Þannig var yfirleitt ný uppfærsla þess send út nokkru fyrir næsta fund og gafst þá færi á að koma fram athugasemdum ef einhverjar voru varðandi síðustu breytingar. Mæltist þetta vinnufyrirkomulag almennt vel fyrir innan starfshópsins.

Eftir því sem þessari vinnu miðaði áfram vann formaður hópsins að því að draga saman tillögur hans og semja með þeim nauðsynlegar greinargerðir. Tillögurnar eru í 23 liðum en þær voru flestar ræddar ítarlega í hópnum en ekki náðist þó full samstaða um þær allar. Því er í lok greinargerða með sumum tillögum að finna sérálit sem fulltrúar í hópnum hafa kosið að gera við ákveðin atriði í þeim.

„*Uppkast að reglugerð*” fylgir með tillögum starfshópsins og getur að hans mati orðið stofn að nýrri reglugerð sem tekur á málefnum ökukennslu og ökuþrófa en tillögu þar um er að finna í niðurstöðum hópsins eins og áður hefur komið fram.

Auk þessa sem nú hefur verið gerð grein fyrir gerir hópurinn tvær tillögur aðrar til breytinga á núgildandi reglugerð um ökuskírteini en þá er um að ræða atriði sem tengjast starfi ökukennara eða snúa á einn eða annan hátt að ökunámi, ökuþrófum eða endurmenntun. Fylgja þær tillögur öðrum tillögum starfshópsins er snerta þessa reglugerð.

Að þessari vinnu lokinni settist starfshópurinn svo yfir seinni reglugerðina, Reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla nr. 327/1999.

Að fenginni tillögu frá formanni hópsins var samþykkt að ganga þannig til þess verks að byggja á grunni reglugerðarinnar; bæta við, fella niður og lagfæra efnisatriði eftir því sem ástæða þótti til og samstaða varð um. Allar tillögur til breytinga sem hópurinn gerir eru auðkenndar með feitiletraðri stafagerð. Jafnframt var ákveðið að færa inn greinargerð með breytingum eftir því sem þörf var talin á, í lok hverrar greinar eða skýringar við þær ef slíkt átti betur við. Þá skyldi þeim, sem ekki gátu fallist á þá niðurstöðu sem fleiri í hópnun náðu saman um, gefinn kostur á að koma sínum sjónarmiðum og síns baklands á framfæri í lok hverrar greinar.

Þegar að því kemur að kynna sér vinnu starfshópsins vill hann vekja athygli á að niðurstöður hans koma ekkert síður fram í þeim greinargerðum og útskýringum sem hann sendir frá sér en í hinum knappa texta sem einkennir einstakar tillögur eða í reglugerðargreinum. Að mati hópsins er því brýnt fyrir þá sem kynna vilja sér vandlega niðurstöður hans að huga ekki síður að efni greinargerða og útskýringatexta fremur en að horfa um of á reglugerðargreinar og tillögur einar og sér.

Reglugerð um ökuskírteini nr. 501/1997

Tillögur starfshópsins

Varðandi ferli ökunáms, ökuþróa og endurmenntunar eru megingtillögur starfshópsins þessar: (Útskýringar og nánari greinargerð fylgja á eftir tillögunum, númeraðar á sama hátt.)

1. Hópurinn tekur undir framkomnar hugmyndir starfshóps um útfærslu og tilhögun umferðarfræðslu í skólum en telur þó að umferðarfræðsla í skólum ætti fremur að vera þar skyldunámsgrein fyrir alla nemendur í stað valgreinar.
2. Hópurinn leggur til að núverandi reglugerð um ökuskírteini verði skipt upp í tvær reglugerðir; annars vegar reglugerð sem fjallar um útgáfu ökuskírteina og endurnýjun þeirra og hins vegar reglugerð þar sem fjallað er um ökunám, ökuþróf og endurmenntun ökumanna.
3. Hópurinn telur að til einföldunar og samræmingar, ásamt því að stuðla að markvissari kennslu, sé rétt að tilgreina skýrari tímasetningar um það hvenær ökunám má hefjast en er í gildandi reglugerð.
4. Hópurinn telur að með frestun á gildistöku ákvæðis um ökugerði séu skapaðar raunhæfar aðstæður til framgangs þess máls innan settra tímamarka og hvetur til að stjórnvöld (opinberir aðilar, sveita- og bæjarfélög) komi af krafti til liðs við fagaðila um raunverulegar framkvæmdir. Tími athafna sé nú runninn upp, nógu lengi hafi verið rætt um ökugerðismál. Jafnframt telur hópurinn að rétt sé að skoða betur kosti sem hentað gætu fámennari og afskekktari byggðalögum.
5. Hópurinn leggur til að í stað próftökuheimildar sem nú er veitt áður en próf er tekið verði tekin upp námsheimild sem fengin sé áður en ökunám hefst. Einnig ræddi hópurinn töluvert þann möguleika hvort framkvæmanlegt væri að taka upp einhvers konar þroskakönnun, a.m.k. í þeim tilvikum þegar um áberandi seinþroska einstaklinga væri að ræða.
6. Hópurinn leggur til að í stað heilbrigðisyfirlýsingar sem umsækjandi gefur þegar sótt er um ökuréttindi verði ávallt skylt að framvísa læknavottorði þegar sótt er um ökuréttindi í nýjum réttindaflokki. Lagt er til að viðræður fari fram við Landlæknisembættið um að unnið verði og tekið upp samræmt heilbrigðisvottorð til nota í þessum tilgangi.
7. Full samstaða er í starfshópnum um að efla beri og styrkja ökuskólana til að geta betur sinnt sínu hlutverki. Það verði best gert með því að fela þeim aukin verkefni og ábyrgð á námi og skipulagningu þess. Samhliða verði eftirlit með þeim aukið og til þeirra gerðar auknar kröfur um kennslufræðilega skilvirkni og fagmennsku.
8. Hópurinn leggur til að Umferðarstofa sjái áfram um gerð aðalnámskrár fyrir nám til allra flokka ökuréttinda í samráði við Ökukennarafélag Íslands. Ökunámsstjórn yfirfer námskrár og sendir þær síðan til samgönguráðherra til staðfestingar. Ökuskólar annist síðan gerð skólanámskrár, hver fyrir sína starfsemi. Umferðarstofa yfirfari

skólanámskrár og staðfesti þær eftir að hafa gengið úr skugga um að í þeim séu uppfyllt öll ákvæði aðalnámskrár og viðeigandi reglugerða.

9. Hópurinn leggur til að hugtökin kennsluakstur / (verkleg) ökukennsla séu notuð þar sem ökukennari fræðir og þjálfar nemanda en orðið æfingaakstur þegar þjálfun í akstri fer fram án nærveru löggilts ökukennara. Í nágildandi reglugerð sem og í umferðarlögum er notkun þessara hugtaka mjög misvísandi.
10. Hópurinn leggur til að heimild til æfingaaksturs á létt bifhjól (þ.e. án ökukennara), sem nú er að finna í 31. gr. reglug. og IV. viðauka hennar, verði felld niður.
11. Hópurinn vill að skoðaður verði sá möguleiki að á svonefndum „frjálsum dögum“ við lok 10. bekkjar grunnskóla standi nemendum og forráðamönnum þeirra til boða að hittast í skólanum eina kvöldstund þar sem fram fari miðlun ýmiss fróðleiks og upplýsinga vegna væntanlegs ökunáms unglínganna og leiðbeinendahlutverks foreldranna.
12. Hópurinn leggur til að settar verði skýrari reglur en eru í nágildandi reglugerð um notkun túlks við ökuþróf, jafnt fræðilegt sem verklegt þróf.
13. Hópurinn leggur til að endurskoðuð verði skipting verklegs ökuþrófs í munnlegt þróf og akstursþróf.
14. Hópurinn leggur til að heimilt sé að gangast undir verklegt þróf allt að fjórum vikum áður en umsækjandi fullnægir kröfu um aldur í stað einnar viku eins og er í nágildandi reglugerð. Að öðru leyti haldist tímamörk sem fylgja heimild til þróftöku og gildistíma staðinna þrófa óbreytt.
15. Hópurinn leggur til að sé fræðilegt þróf lagt fyrir með rafrænum hætti geti aðilar, þ.m.t. ökuskólar með starfsleyfi, fengið heimild til að leggja fyrir fræðileg þróf, að því tilskildu að þeir uppfylli kröfur Umferðarstofu um aðstöðu og innri aðbúnað til framkvæmdar slíkra þrófa.
16. Hópurinn telur að verkleg ökuþróf geti einungis farið fram á þeim stöðum þar sem unnt er að uppfylla kröfur Umferðarstofu um umferðaraðstæður á akstursþrófum fyrir hina ýmsu flokka ökuréttinda, sbr. Handbók ökuþrófa 2.1-2 til 2.1-4 frá 19. september 2005. Til að mæta fækkun þrófstaða sem óhjákvæmilega hlytist af þessari tilhögun leggur hópurinn til að skoðaðir verði nýir kostir sem nánari grein er gerð fyrir í greinargerð þeirri sem fylgir hér á eftir.
17. Hópurinn leggur til að skoðað verði hvort unnt sé að gera breytingu á því hvar þrófdómari er í bílnum þegar verklegt þróf fer fram, þannig að framvegis sitji hann í aftursæti bílsins, þaðan sem hann stjórnar þrófinu og fylgist með akstursháttum þróftakans. Ökukennarinn situr hins vegar í hægri framsæti en hefur engin afskipti af akstrinum nema umferðaröryggi krefjist.
18. Hópurinn leggur til að fellt verði út heitið „hæfnisþróf“ sbr. 42.- 44. gr. nágildandi reglugerðar enda kemur þar fram að átt sé við sams konar þróf og þróf til réttinda í flokki B.

19. Hópurinn telur brýnt að í reglugerð komi skýr ákvæði um grunnmenntun þeirra sem ráðist geta til starfa sem prófdómarar við ökuþróf ásamt öðrum skilyrðum sem sett eru sem forsenda löggildingar og endurnýjunar hennar. Í greinargerð þeirri sem á eftir þessum tillögum fylgir má sjá tillögu hópsins varðandi þessa þætti.
20. Hópurinn leggur til að við endurnýjun bráðabirgðaskírteinis skuli handhafi þess hafa lokið akstursmati hjá ökuskóla (ökukennara) sem fengið hefur heimild til að hafa með höndum slíkt mat. Með akstursmati skal annars vegar kannað hvort mat ökumanns á eigin hæfni og akstursháttum sé í samræmi við raunverulega getu hans og hins vegar hvort hann hafi tamið sér vistvæn viðhorf í akstri sínum.
21. Hópurinn leggur ennfremur til að við endurnýjun bráðabirgðaskírteinis skuli umsækjandi sýna fram á að hann hafi lokið tilskildu námi í ökugerði ásamt námi er tengist öryggisbúnaði og forvörnum, annaðhvort samhliða ökunámi sínu eða eftir að því lauk. Ennfremur skuli umsækjandi framvísa vottorði/skilríkjum um að hann hafi lokið umferðartengdu námskeiði í skyndihjálpi.
22. Hópurinn telur að gera þurfi framkvæmd sérstakra námskeiða, en þau eru ætluð þeim ökumönnum sem hljóta akstursbann, sveigjanlegri en nú er.
23. Hópurinn telur að setja þurfi fram með skýrari hætti en gert er í núgildandi reglugerð með hverjum hætti samstarf Umferðarstofu og Ökukennarafélags Íslands skuli vera í þeim efnum sem ökunámi og -prófum tengjast, s.s. samningu námskráa, gerð viðmiðunarkvarða fyrir ökuþróf, skipulagningu og framkvæmd æfingaaksturs með leiðbeinanda o. fl.

Varðandi útgáfu ökuskírteina og endurnýjun þeirra gerir starfshópurinn þessar tillögur: (Útskýringar og nánari greinargerð fylgja á eftir tillögum, númeraðar á sama hátt.)

24. Hópurinn leggur til að leitað verði leiða til að afhending bráðabirgðaakstursheimildar til þeirra sem ljúka prófi í réttindaflokki B geti farið fram á viðkomandi prófstað að verklegu prófi loknu í stað skrifstofu viðkomandi lögreglustjóraembættis.
25. Hópurinn leggur til að hæfnisathugun verði beitt í ríkara mæli en nú er gert, t.d. við endurnýjun réttinda þeirra sem orðnir eru t.d. 70 eða 75 ára gamlir (hópurinn tekur ekki afstöðu til aldursmarka í þessu sambandi), skipti á erlendu ökuskírteini í íslenskt eða ef heilbrigði viðkomandi gefur tilefni til. Slík athugun fari fram á vegum ökuskóla sem sjái um að útvega ökukennara til að annast hæfnisathugunina. Niðurstaðan er þá send til embættis viðkomandi lögreglustjóra en ekki afhent einstaklingnum sjálfum.

Nánari greinargerð með tillögum starfshópsins

1. Starfshópurinn hefur kynnt sér *Áfangaskýrslu* starfshóps samgönguráðherra *Efling umferðarfræðslu í skólum - Markmið og leiðir*, (maí 2008) og telur sig geta tekið undir flest allt sem þar er sett fram. Hópurinn er þó þeirrar skoðunar að umferðarfræðsla í grunnskólum eigi fremur að vera skyldunámsgrein en valgrein. Ekki skipti máli í því sambandi hvort allir taki ökuþróf strax eða mjög fljótt eftir að lágmarksaldri er náð, allir eru þátttakendur í umferðinni og allir þurfa að koma sér milli staða. Þannig myndi stór þáttur umferðarfræðslu snúast um farandfræðilega þætti, þ.e. hvernig er unnt að komast milli staða, hvaða kostir eru í boði, hver er kostnaður mismunandi ferðamáta, hvaða áhrif hafa mismunandi ferðamátar á náttúru landsins, umhverfið og samfélagið í heild sinni, orkubúskap heimsins og fleira í þeim dúr. Þegar nær dragi ökuleyfisaldri (8. – 10. bekk) gæti áhersla færst í auknum mæli á umferðarlega þætti s.s. umferðarmerkingar, fræðslu um áhrif hvers konar vímuefna á stjórnendur ökutækja, forvarnir ýmiss konar, áhrif og afleiðingar aukins hraða o.m.fl.

Starfshópurinn telur að nauðsynlegt sé að draga skýr mörk milli umferðarfræðslu annars vegar og ökunáms/ökukennslu hins vegar. Umferðarfræðsla er að mati hópsins eilífðarverkefni og ætti skipuleg umferðarfræðsla að hefjast strax á forskólaaldri og standa yfir a.m.k. allt til loka framhaldsskóla. Síðan taka aðrir aðilar við og reyna að miðla alls kyns fræðsluefni til vegfarenda, þó stundum með misjöfnum árangri. Ökunám hefst hins vegar þegar unglingur mætir í sinn fyrsta ökutíma og því lýkur í reynd ekki fyrr en viðkomandi einstaklingur hefur öðlast fullnaðarskírteini.

Tillögur starfshópsins gera því ráð fyrir og byggja á að skólakerfið, sem kostað er af skattborgurum þessa lands, veiti *öllum* nemendum lágmarks umferðarfræðslu – ekki bara sumum.

2. Hópurinn telur að það væri til bóta fyrir þá sem eftir þessari reglugerð þurfa að vinna, þ.e. annars vegar þá sem annast kennslu og próf og hins vegar þá sem annast útgáfu og endurútgáfu ökuskírteina, yrði reglugerðinni skipt upp í tvær reglugerðir eins og lagt er til. Þá hafa viðaukarnir stundum valdið mönnum erfiðleikum þegar þeir leita atriða í reglugerðinni sem síðan er að finna í einhverjum viðauka hennar. Í einhverjum tilvikum væri í annarri reglugerðinni nauðsynlegt að vísa til efnisatriða í hinn og svo öfugt en það ætti ekki að þurfa að vera vandamál í framkvæmd.

3. Í nógildandi reglugerð er töluvert á reiki hvenær hefja má nám til hinna ýmsu flokka ökuréttinda og sýnist því ástæða til að fastsetja tímamörk þar um með skýrum hætti. M.a. hefur Umferðarstofa kallað eftir að svo væri gert og skólastjóri ökuskóla á höfuðborgarsvæðinu, sem formaður starfshópsins ræddi við og sinnir mestmegnis kennslu til aukinna ökuréttinda, kvartaði undan því að stundum settust mjög ungir og óreyndir ökumenn í nám til aukinna ökuréttinda.

Í réttindaflokkum A og B er leyfður æfingaakstur með leiðbeinanda og því eðlilegt að hafa þann tíma sem verja má til námsins rúman, eða eitt ár. Reyndar er heimild til æfingaaksturs í flokki A mjög lítið nýtt, jafnvel innan við 5 einstaklingar á ári að jafnaði sem hana nýta samkv. upplýsingum Umferðarstofu. Það gæti því allt eins komið til álita að hún yrði felld niður en ekki er gerð tillaga um slíkt að sinni.

Í réttindaflokkum BE, A1, M (AM) og T er ekki heimild til æfingaaksturs með leiðbeinanda og almennt um stutt nám að ræða. Þannig er t.d. í flokki BE einungis um 4 bóklega og 4 verklega tíma að ræða samkv. lýsingu námskrár. Það verður því ekki séð að þörf sé á að dreifa þeirri kennslu á langan tíma og því telur starfshópurinn að 3 mánuðir ætti í flestum ef ekki öllum tilvikum að vera nægilegt svigrúm.

Hvað varðar alla aðra réttindaflokka, þ.e. C, C1, D og D1 þar sem heimild til æfingaaksturs með leiðbeinanda er ekki til staðar er það álit hópsins að 6 mánuðir sé í flestum tilvikum vel rúmur tími til þess náms. Nám til eftirvagnaréttinda fyrir þá flokka, þ.e. CE, C1E, DE og D1E má hefja þegar viðkomandi hefur öðlast réttindi fyrir hlutaðeigandi flokk. Á höfuðborgarsvæðinu eru námskeið til aukinna ökuréttinda í boði allan ársins hring og yfirleitt unnt að hefja slíkt nám á tveggja eða þriggja vikna fresti. Úti á landsbyggðinni er víða boðið upp á slík námskeið einu sinni eða tvisvar á ári. Því ættu allir eða því sem næst allir að geta hafið nám til aukinna ökuréttinda og hafa lokið því stuttu áður eða nálægt þeim aldursmörkum sem krafist er til viðkomandi réttinda.

4. Ákvæði nógildandi reglugerðar, sem kveður á um kennslu í ökugerði fyrir þá sem afla vilja sér réttinda í flokki A eða B, hefur nú verið frestað með reglugerðarbreytingu til 1. janúar 2010. Með því móti gefst gott svigrúm til að gera enn eina tilraun, og þá vonandi lokatilraun, til að freista þess að hrinda í framkvæmd byggingu aksturskennslusvæðis hér á landi.

Það er hins vegar ljóst að smæð hins íslenska markaðar og það hversu dreifður hann er skapar hér vandamál sem finna þarf lausn á. Erlendis er gjarnan miðað við að til að

standa undir byggingu og rekstri eins slíks svæðis þurfi 10.000 – 12.000 nemendur að sækja þjónustu þangað á hverju ári. Ljóst er að langt er í land með að slíkur fjöldi ökunema verði hér á landi en fjöldi þeirra sem tekur ökuþróf í réttindaflokki B á hverju ári er um 4500 og í flokki A u.m.b. 500 – 700 en síðustu árin hefur fjöldi þeirra sem slíkra réttinda afla sér aukist hratt en ekki auðvelt að áætla hversu varanleg sú aukning er.

Ökukennarafélag Íslands hefur því haft forgöngu um að athuga hvort notkun svonefnds „hálkusleða“ (Skid-Car) gæti nýst við þessar séríslensku aðstaður og þá einkum þjónað landsbyggðinni. Ökukennarafélagið sér þá fyrir sér að eitt kennslusvæði í fullri stærð yrði byggt á suðvesturhorni landsins en á nokkrum stöðum á landsbyggðinni yrði síðan byggð aðstaða til að nota hálkusleðann. Þeim svæðum væri þá þjónað út frá „móðursvæðinu“ á þann hátt að farið væri með hálkusleðann og annan nauðsynlegan útbúnað í hringferð um landið, t.d. tvisvar eða þrisvar á ári, jafnvel oftari ef þörf væri á. Með í þeirri för væri einnig færanleg forvarnarstöð þar sem til staðar væri nauðsynlegur búnaður til sérhæfðrar kennslu sem tengist áhættugreiningu og -mati. Á þennan hátt væri ökunemum á viðkomandi svæðum skapað tækifæri til að ljúka þessum hluta náms síns í eða nálægt sinni heimabyggð. Er þá gert ráð fyrir að reglugerð heimili að þeim hluta námsins, sem fram á að fara í ökugerði, megi við vissar aðstaður ljúka síðar en samt ávallt áður en fullnaðarskírteini er gefið út. Eftir sem áður væri meginreglan sú að nemandi lyki þessum hluta námsins áður en hann lýkur ökunámi sínu og fær sitt fyrsta ökuskírteini útgefið.

Nú hefur hins vegar frést af því að 2-3 aðilar séu með það í undirbúningi að hefja byggingu slíkra aksturskennslusvæða og þá einkum í tengslum við aðra starfsemi sem þeir sinna og tengd er ökutækjum og notkun þeirra. Starfshópurinn fagnar slíkum hugmyndum en minnir jafnframt á mikilvægi þess að kennslufræðileg viðhorf séu ráðandi við gerð og hönnun slíkra svæða eigi þau að geta gegnt hlutverki sem aksturskennslusvæði.

5. Námsheimild sem lögreglustjóri veitir áður en viðkomandi hefur ökunám sitt er þá yfirlýsing embættisins um það að á þeim tíma liggi engar þær upplýsingar fyrir sem hindrað gætu útgáfu ökuskírteinis til hans að námi og prófum loknum. Núverandi fyrirkomulag er hins vegar þannig að fyrst að námi loknu, þegar að því er komið að þreyta próf, er sótt um próftökuheimild og þá hefur það viljað brenna við að viðkomandi er neitað um slíka heimild og tilgreindar fyrir því ástæður.

Ökukennari er ekki alltaf upplýstur um aðstæður þeirra nema sem hann tekur að sér eða þá að upplýsingum er hreinlega leynt fyrir honum þótt eftir þeim sé leitað. Í slíkum tilvikum er það afleit staða jafnt fyrir kennara sem nemanda sem upp kemur undir lok kennslu þegar í ljós kemur að viðkomandi nema er synjað um próftökuheimild. Starfshópurinn er því eindregið þeirrar skoðunar að umrædd breyting sé í alla staði framfaraspor en ítrekar þó að útgáfa slíkrar námsheimildar leysi lögreglustjóraembætti ekki undan þeirra skyldu að kanna að nýju feril og aðstæður umsækjanda áður en ökuskírteini er gefið út því aðstæður hans geta hafa breyst á þeim tíma sem nám stóð yfir.

Starfshópurinn vill benda á þá staðreynd að andlegur þroski fylgir ekki aldri og því getur þroski unglunga verið ákaflega misjafn þótt á sama aldri séu. Þannig er andlegur þroski þeirra sem hyggja á ökunám verulega ólíkur og gildir það almennt um öflun ökuréttinda og ekkert síður meðal þeirra sem vilja afla sér aukinna ökuréttinda. Mörg dæmi eru um að ökukennari hafi með viðtali við foreldra eða forráðamenn unglings reynt að leiða þeim fyrir sjónir að heppilegra sé að bíða eitthvað með ökunámið fremur en að freista þess „að koma nemandanum í gegnum próf“, vitandi það að unglungurinn eigi enn eftir að taka mikið út í þroska á næstu misserum. Viðbrögð við slíkri málaleitan eru oftast en ekki þau að þakka bara pent fyrir og leita síðan til einhvers annars ökukennara sem tilbúinn er til verksins og kemur á endanum unglungnum gegnum próf. Hefðbundin ökuþróf virðast með öðrum orðum ekki megna að vinsa úr þá einstaklinga sem varla eða alls ekki hafa nægan andlegan þroska til að takast af ábyrgð á við það vandasama og ábyrgðarmikla hlutverk að stjórna vélknúnu ökutæki í umferð. Þá er þetta ekki síður áberandi hvað auknu réttindin snertir þegar fólk, sem illa gengur að fóta sig á almennum vinnumarkaði, er með opinberum fjárstyrk sent á námskeið til að afla sér aukinna ökuréttinda ef vera skyldi að viðkomandi myndu sig í akstri við vöru- eða fólksflutninga.

Starfshópurinn telur að hér sé um að ræða vanda sem fari hraðvaxandi í sífellt flóknara umferðarumhverfi, vanda sem nauðsynlegt sé að gefa aukinn gaum. Hópurinn treystir sér samt ekki til þess að svo stöddu að leggja það fram sem sína tillögu að allir þeir sem hyggjast afla sér ökuréttinda, í hvaða réttindaflokki sem er, þurfi, áður en að því getur orðið, að gangast undir einhvers konar þroskakönnun.

6. Við gildistöku núverandi reglugerðar um ökustírteini árið 1997 var frá því horfið að fara fram á að umsækjendur um ökuskírteini skiluðu læknisvottorði með umsókn sinni

Þegar sótt var um ökuskírteini í réttindaflokkum A, B, BE, M og T heldur látið nægja að þeir gæfu yfirlýsingu um heilbrigði sitt, þótt áfram væri krafist læknisvottorðs þegar sótt var um skírteini í öðrum réttindaflokkum.

Starfshópurinn telur að reynslan af þessari heilbrigðisyfirlýsingu sé þess eðlis að skynsamlegt geti verið að hverfa frá henni og taka að nýju upp þá kröfu að allir sem sækja um ökuskírteini í fyrsta sinn fyrir réttindaflokkana A, B, BE, M og T skili læknisvottorði með umsókn sinni. Full heimild sé til slíks að mati hópsins í fyrrnefndri tilskipun Evrópusambandsins (viðauki III, gr. 3-5). Læknisvottorð væri að jafnaði gefið út af heimilislækni umsækjanda eða sérfræðingi og ritað á eyðublað sem gert er eftir fyrirmælum landlæknisembættis.

Hópurinn minnir á umræður sem fram hafa farið í samfélaginu á undanförunum árum um andlegt sem líkamlegt ástand ökumanna og hversu mikilvægt það er fyrir örugga umferð að sérhver ökumaður sé ekki í „óeðlilegu ástandi” á nokkurn hátt. Sérfræðingur eða heimilislæknir sem þekkir þá oft til aðstæðna umsækjenda er líklegri til að gefa út marktækar upplýsingar um heilsu og atgervi þeirra, ekki síst í ljósi þeirra umræðu sem vitnað var til hér að ofan, en umsækjendur sjálfir gefa með yfirlýsingu sinni, sem því miður hefur stundum komið í ljós að gefin var gegn betri vitund.

Þá minnast margir ökukennarar þess að á þeim tíma þegar ökunemar þurftu að afla sér læknisvottorðs, oft frá augnlækni, uppgötvuðust stundum sjónræn vandmál sem hrjáðu nemendur; sjónskekkja, misvísun sjónar, litblinda, ófullnægjandi sjón o.m.fl. Unglingar á þeim aldri sem hér um ræðir virðast margir hverjir ekki láta athuga sjón sína svo árum skiptir og því telur hópurinn að á þeim tímamótum þegar unglíngar fá sín fyrstu ökuréttindi sé gott tækifæri fyrir þá að fá sjón sína og heilsu skoðaða.

7. Að mati starfshópsins eiga ökuskólar að gegna lykilhlutverki í ökukennslu, kringum þá eigi öll önnur starfsemi að byggjast miklu fremur en kringum ökukennarana sem oftast en ekki starfa einir úti á vettvangi. Starfshópurinn vill því að ökuskólarnir verði eflir frá því sem nú er og þá einkum með því að fela þeim aukin verkefni og leggja meiri ábyrgð á þeirra herðar en nú er gert. Samhliða því yrði eftirlit með þeim aukið. Meðal verkefna sem til greina kemur að fela skólunum er gerð skólanámskrár/kennsluskrár sem hver og einn skóli ynni fyrir sig og sína starfsemi en samt innan þess ramma sem aðalnámskrá setur og hún þarf að fá staðfestingu Umferðarstofu. (Sjá nánar næsta lið hér á eftir.) Ennfremur má sjá fyrir sér að

akstursmat fari fram á ábyrgð ökuskólanna sem hafi ökukennara á sínum snærum sem annast slíkt mat. (Sjá lið 20 hér fyrir aftan.)

Allar frekari hugmyndir um starfsemi ökuskóla og samband ökukennara og ökuskóla komu til skoðunar þegar reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla var tekin til skoðunar og þar koma fram þær tillögur sem hópurinn gerir.

8. Starfshópurinn minnir á mikilvægi þess að í námskrá séu ávallt sett fram skýr aðalmarkmið / yfirmarkmið sem stefna beri að í námi og að slík námskrá sé unnin í samstarfi þar sem fagaðilar og kunnáttumenn á sviði námskrárgerðar vinni saman að gerð hennar. Á grunni slíkrar námskrár gerir svo hver sá aðili (ökuskóli) sem starfa vill í samræmi við slíka námskrá sína sérstöku kennsluskrá eða skólanámskrá þar sem því er t.d. lýst hvernig sá skóli hyggst ná settum markmiðum, hvaða námsefni hann notar til þess, hvenær og hvernig kennslan fer fram og mörgu öðru sem ekkert erindi á inn í aðalnámskrá þar sem höfuðmarkmið námsins ein eru sett fram. Skólanámskrá skal ávallt staðfest af Umferðarstofu sem, áður en samþykki er veitt, gengur úr skugga um að þar sé fullnægt öllum skilyrðum sem aðalnámskrá setur sem og þær reglugerðir sem málinu tengjast.

Starfshópurinn bendir á að þær námskrár sem nú er notast við í ökunámi séu að hans mati ekki „nú tímalegar“ í ströngustu merkingu þess orðs því í þeim sé margs konar atriðum sem snerta útfærslu kennslu blandað saman við önnur atriði sem teljast til aðalmarkmiða náms. Núgildandi námskrár um ökunám séu því einhvers konar blanda af námsmarkmiðum sem bundin ættu að vera í aðalnámskrá og öðrum atriðum sem miklu fremur ættu heima í kennsluskrá eða skólanámskrá.

Hópurinn vill í þessu sambandi skírskota til skólakerfis landsins en þar setja opinberir aðilar aðalnámskrá, bæði fyrir grunn- og framhaldsskóla, en hver skóli setur svo sína eigin skólanámskrá þar sem finna má útfærslu þess skóla á markmiðum sem aðalnámskrá setur. Þá vill hópurinn ennfremur benda á námskrár ætlaðar þeim sem leggja stund á ökukennaranám en þar hefur Umferðarstofa sett aðalnámskrár í flokkum A og B sem framkvæmdaraðili námsins (hingað til Kennaraháskóli Íslands) hefur svo séð um að útfæra í kennsluskrá. Þær kennsluskrár þurfa síðan að fá samþykki svonefndrar ráðgjafarnefndar um ökukennaranám.

Starfshópurinn skoðaði ítarlega þann kost að gerð aðalnámskráa yrði falin námskrárdeild Menntamálaráðuneytisins. Til að kynna sér betur hvaða hugmyndir ráðuneytið hefði um það fyrirkomulag fékk hópurinn á sinn fund tvo fulltrúa frá

námskrárdeildinni, þau Sigurjón Mýrdal, deildarstjóra og Sessselju Snævarr, deildarsérfræðing. Skýrðu þau málið frá sinni hlið og og ráðuneytisins ásamt því sem þau svöruðu mörgum spurningum frá hópnum á klukkustundar löngum fundi.

Eftir þær umræður varð það samt sem áður niðurstaða hópsins að leggja til að samning námskráa fyrir kennslu í öllum flokkum ökuréttinda yrði áfram í höndum Umferðarstofu svo sem verið hefur en með þeirri meginbreytingu að þar verði aðeins um að ræða samningu aðalnámskrár. Hópurinn telur að námskrárvinna í tengslum við öflun ökuréttinda verði best unnin í teymisvinnu þar sem sem víðtækust sjónarmið, fagleg sem stjórnsýsluleg, fái notið sín og tryggt sé að framsetning markmiða sé í samræmi við það sem best þekkest á hverjum tíma.

Það er skoðun hópsins með þessu móti mætti renna mjög styrkri stoð undir starfsemi ökuskólanna og gera þá meðvitaða um hlutverk sitt en stundum hefur nokkuð þótt skorta þar á.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Námskrár ökunáms eins þær eru settar fram í dag eru í samræmi við það sem við best þekkjum í nágrannalöndunum og hafa þróast í takt við þá reynslu sem fengist hefur af vinnu ökuskóla við gerð kennsluskráa. Þær eru sambland af fyrirmælum og markmiðum. Þetta tvennt er skýrt aðgreint í framsetningu. Um leið eru markmiðin stýrandi við samningu prófa og öllum því ljóst úr hvaða atriðum megi prófa. Tryggja þarf að öllum formkröfum sé fullnægt og að allir sitji við sama borð. US er þeirrar skoðunar að forsenda fyrir öfluggu skólastarfi sé virkt innra gæðastarf, vinnsla og regluleg endurskoðun skólanámskráa sé hluti af því starfi. Þessa vinnu þarf að auka og efla innan skólanna.”

9. Ekki er að mati hópsins þörf sérstakrar greinargerðar með þessari tillögu en benda má á 28. og 29. gr. núgildandi reglugerðar þar sem fjallað er um æfingaakstur þótt augljóst sé að átt sé við kennslu með ökukennara. Þannig segir t.d. í 1. mgr. 28. gr.:
„Æfingaakstur má ekki fara fram fyrr en tólf mánuðum áður en nemandi hefur aldur til að fá útgefið það ökuskírteini sem óskað er eftir.” Með þessu ákvæði er sýnilega verið að gera grein fyrir því hvenær ökunám má hefjast.
10. Samkvæmt því fyrirkomulagi sem nú gildir getur unglingur, þegar hann skortir þrjá mánuði í 15 ára aldurinn, hafið námið á létt bifhjól hjá ökukennara/ökuskóla. Honum er gert að sitja bóklegt námskeið (engin krafa er gerð um kunnáttu að því loknu) og fá „nauðsynlega þjálfun” í akstri. Að þessu loknu getur hann sótt um æfingaleyfi á létt bifhjól sem gildir að jafnaði í þrjá mánuði. Að þeim tíma loknum var ráð fyrir því gert

að viðkomandi einstaklingur gengist undir próf og öðlaðist þannig gild ökuréttindi í flokki M (nú AM) þ.e. á létt bifhjól.

Reyndin hefur hins vegar orðið sú að margir þessara unglunga taka aldrei próf á létt bifhjól heldur verða sér úti um framlengingu á æfingaleyfinu um aðra þrjá mánuði og það jafnvel nokkrum sinnum eða svo lengi sem hjólið endist eða allt þar til önnur áhugamál taka við, s.s. ökunám á bílinn. Þannig er hjólunum ekið af próflausum unglingum/börnum í umferð miklu lengur en til var ætlast og stundum a.m.k. eru hjólin að auki bæði óskráð og ótryggð.

Starfshópurinn leggur því til að betri skikkan verði komið á þessi mál. Sett verði sérstök námskrá um námið, svo sem ber að gera með allt nám sem krafist er til að mega stjórna vélknúnum ökutækjum, en það ekki fléttað inn í námskrá til A og A1 réttinda eins og nú er gert. Unglingar á 15. ári þurfa allt aðra nálgun á námsefnið en þeir sem eldri eru og því gengur ekki upp að samkenna þessum aldurshópum eins og oft virðist gert. Ökuskólar útfæri sína kennsluskrá og annist þessa kennslu eins og annað ökunám. Að því loknu ljúki námi síðan skilyrðislaust með prófi og útgáfu ökuskírteinis í flokki M/AM.

11. Starfshópurinn ræddi töluvert hvort setja ætti sem skilyrði fyrir veitingu leyfis til æfingaaksturs með leiðbeinanda að væntanlegur leiðbeinandi/leiðbeinendur sækti stutt námskeið til undirbúnings leiðbeinandahlutverkinu og þá gjarnan ásamt þeim einstaklingi sem þeir hygðust þjálfa í akstri. Margir hafa fundið að því að oft á tíðum séu væntanlegir leiðbeinendur ekki nægjanlega vel undir verkefni sitt búnir og að dálítill upprifjun á umferðarreglum og öðrum lögmálum umferðarinnar gæti verið bót þar á. Starfshópurinn er sammála um að slík krafa myndi verða til þess að þeim fækkaði eitthvað sem tilbúnir væru til að taka að sér hlutverk leiðbeinenda því einhverjir yrðu til að setja kröfu um slíkt námskeið fyrir sig. Hópurinn telur því að farsælla geti verið að setja einungis fram tilmæli um að einhver slík fræðsla fari fram eða standi til boða þeim sem virkilega vildu leggja dálítið á sig til að undirbúa sig sem best fyrir leiðbeinandahlutverk sitt. Sérstaklega er horft til grunnskólanna í því sambandi en að loknum samræmdum prófum í 10. bekk eru í flestum ef ekki öllum skólum svonefndir frjálsir/opnir dagar þar sem nemendur sækja alls kyns kynningar, fara í vettvangsferðir eða sinna einhverjum uppbyggilegum verkefnum öðrum en beinu skólanámi. Starfshópurinn telur því að seinni hluti maímánaðar ár hvert sé heppilegur tími fyrir skólana að bjóða foreldrum nemenda í 10. bekk ásamt börnum

þeirra sem þá eru að komast á bílprófsaldur eða eru nýlega byrjuð á sínu ökunámi að koma í skólann eina kvöldstund þar sem fram færi kynning á ökunámi og æfingaakstri með leiðbeinanda ásamt því að umferðarmál væru rædd. Þetta sér þá starfshópurinn fyrir sér sem lok umferðarfræðslu skólanna sem vonandi hefur þá staðið yfir allan þann tíma sem grunnskólinn spannar. Þessir kvöldfundir væru skipulagðir af skólunum eða starfsfólki þeirra og að þeirra frumkvæði en fenginn til sem gestur ökukennari/-kennarar eða einhver annar aðili sem vel þekkti til þessara mála.

Starfshópurinn vill ennfremur benda á að nái hugmyndir, sem settar eru fram sem tillaga að breytingu á reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla, fram að ganga en þá er gert ráð fyrir að ökukennarar starfi í mun nánari tengslum við ökuskólann en nú er, geti það auðveldlega leitt til breytinga í þessu efni. Þá myndist aðstaða til þess að allir ökukennarar við sama skóla ákveði að bjóða upp á stutt námskeið fyrir væntanlega leiðbeinendur og setji þátttöku í því nánast sem skilyrði, enda *ber* ökukennara að aðstoða og undirbúa væntanlegan leiðbeinanda þannig að æfingakstur geti orðið sem gagnlegastur. Takist vel til hjá þeim ökuskóla sem ríður á vaðið munu án efa aðrir fylgja í kjölfarið.

Það er skoðun starfshópsins að með því fyrirkomulagi sem hér hefur verið lýst mætti í mörgum tilvikum bæta æfingaakstur og gera hann skilvirkari án þess að fældir séu frá þeir sem ekki eru tilbúnir til að leggja á sig meira en þarf í tengslum við hann.

12. Þrátt fyrir ákvæði 1. mgr. 35. gr. reglugerðar um ökuskírteini þar sem segir að Umferðarstofa skuli leggja til túlk við ökupróf hefur reyndin verið sú að próftakar sjálfir hafa í flestum tilvikum séð um að útvega túlkinn sé hans þörf. Það er þá í mörgum tilvikum einhver sem þeir þekkjja vel eða þá einstaklingur sem gefur sig út fyrir að starfa sem túlkur við ökupróf og gjörþekkir orðið prófin. Í sumum tilvikum þarf ennfremur að notast við túlk í ökukennslunni sjálfri og hefur þá þótt eðlilegt að sami túlkur sjái um að túlka á prófunum þegar að þeim kemur.

Þeir sem á prófstað eiga að fylgjast með að próf fari fram eftir settum reglum hafa haft á því orð að þeim finnist óþægilegt að skilja ekki þau orðaskipti sem fram fara milli próftaka og túlks meðan á prófi stendur. Slík aðstaða býður líka heim grun um að einhvers konar óeðlileg orðaskipti eigi sér stað milli túlks og próftaka meðan á prófi stendur án þess að hér sé nokkuð fullyrt um að slíkt hafi átt sér stað.

Starfshópurinn leggur því til að skýrt verði kveðið á um í reglugerð hverjir megi koma fram sem túlkar við ökupróf. Tillaga hópsins er sú að sé ekki völ á prófi á því máli

sem umsækjandi kann og getur tjáð sig á eða hann getur ekki talað og skilið íslensku eða erlent tungumál, sem prófdómari veldur nægilega vel, skuli notast við túlk með löggild réttindi til túlkunar á því máli sem um ræðir eða túlk sem hlotið hefur samþykki Umferðarstofu til að koma fram sem túlkur við ökuþróf, jafnt fræðilegt sem verklegt próf. Horfið verði frá því fyrirkomulagi að próftaki sjálfur sjái um að kalla til túlk heldur sé það alfarið á hendi Umferðarstofu eða framkvæmdaraðila ökuþrófa hverju sinni að kalla til túlk við ökuþróf teljist hans þörf. Eftir sem áður stendur það óbreytt að próftaki ber allan kostnað af þjónustu túlksins.

13. Starfshópurinn leggur til að endurskoðuð verði skipting verklegs prófs í munnlegt próf og aksturspróf með þeim hætti að úr verði eitt próf sem skiptist í öryggisskoðun og aksturspróf og prófið metið í heild. Auðvelt ætti að vera að laga viðmiðunarkvarða ökuþrófa að breyttu fyrirkomulagi. Þannig mætti t.d. gefa +1 stig standi próftaki sig mjög vel í þessum hluta prófsins, fái 90 - 100 stig, 0 stig fyrir góða frammistöðu, t.d. 70 - 85 stig en beita síðan frádráttarstigum (mínusum) fyrir lakari frammistöðu sem gæti e.t.v. farið niður í -3 stig fyrir allsendis ófullnægjandi frammistöðu. Með þessa niðurstöðu fengna væri svo lagt upp í aksturshluta prófsins.

Þar sem verklegt próf er tvískipt og hluti þess fer fram með æfingum á plani eða á lokuðu svæði, sem einkum er til réttinda í flokkum tvíhjóla ökutækja, þarf, á sama hátt og nú er gert, að huga sérstaklega að því ef próftaki sýnir ófullnægjandi hæfni/getu við æfingar inni á lokuðu svæði að þá skuli prófi skilyrðislaust hætt án þess að prófað sé í seinni hlutanum.

14. Skv. 40. gr. reglugerðar um ökuskríteini má verklegt ökuþróf ekki fara fram fyrr en í fyrsta lagi einni viku áður en umsækjandi hefur náð tilskildum aldri en lengja má þann frest um eina viku ef „sérstakar aðstæður eru fyrir hendi“. Varðandi flokka aukinna ökuréttinda, þ.e. flokka C, CE, D og DE sem og próf til farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni mega þau próf fara fram allt að sex mánuðum áður en tilskildum aldri er náð. Ætla má að sömu ákvæði gildi einnig um undirflokkana, C1, CE1, D1 og DE1 þótt það sé ekki tekið fram í fyrirnefndri grein reglugerðarinnar.

Hópurinn telur að í þessu felist ákveðin mismunun eftir því hvaða réttinda er aflað og telur að henni beri að eyða. Hópurinn leggur því til að eitt heimildarákvæði gildi fyrir alla og um réttindi til allra flokka á þann veg að heimilt verði að gangast undir verklegt ökuþróf allt að fjórum vikum (28 dögum) áður en tilskildum aldri er náð, óháð því

hverra réttinda er verið að afla. Engar undanþágur yrðu þá veittar frá þessum tímamörkum. Ennfremur að óbreytt standi frá núgildandi reglugerð öll tímamörk sem fylgja heimild til próftöku, þ.e. að fræðilegt próf megi ekki fara fram fyrir en tveimur mánuðum áður en umsækjandi fullnægir aldursskilyrðum til þess réttindaflokks sem hann sækist eftir og að umsækjandi skuli hafa staðist verklega prófið áður en sex mánuðir eru liðnir frá því hann stóðst fræðilegt próf.

Það er ennfremur skoðun starfshópsins að með þessari breytingu væru töluvert milduð þau áhrif sem hlytust af fækkun prófstaða svo sem fram kemur í 16. lið þessara tillagna.

15. Fram undan er að fræðilegt próf verði lagt fyrir með rafrænum hætti, þ.e. að próftaki setjist niður fyrir framan tölvuskjá og takið prófið þar. Það er skoðun hópsins að þegar sú breyting hefur komist á eigi að stefna að því að unnt sé að þreyta fræðilegt próf sem víðast á landinu og þá ekki síst hjá ökuskólum að því tilskildu að þeir uppfylli kröfur Umferðarstofu um aðstöðu og innri aðbúnað til framkvæmdar slíkra prófa. Það tíðkast almennt í námi að próf fari fram á þeim stað þar sem fræðsla var veitt eða kennsla fór fram og hópurinn telur að þannig verði prófum best fyrir komið hvað þennan flokk snertir. En jafnframt má veita öðrum aðilum, sem uppfyllt geta sömu kröfur og gerðar eru til ökuskólanna varðandi framkvæmd prófanna, heimild til að hafa með höndum framkvæmd þeirra. Rétt er að leggja áherslu á að einungis er um framkvæmd prófa að ræða, efni prófanna verður varðveitt í miðlægrri gagnageymslu sem próftaki tengist svo þegar hann ætlar að þreyta prófið. Forrit velur fyrir hann 30 spurningar eftir fyrirfram ákveðinni forskrift þannig að spurningar eru breytilegar og varla fá nokkrir tveir próftakar sömu spurningar á sama tíma.

Fyrir utan rúman og helst nokkuð fjölbreyttan þjónustutíma þarf tvennt einkum að vera til staðar þar sem próf er tekið: aðili sem „vaktar” próftaka meðan þeir sitja yfir prófinu og fylgist með að allt gangi fyrir sig með tilskildum hætti og síðan fagleg þekking svo leysa megi úr vandmálum sem óhjákvæmilega koma alltaf upp á prófi, t.d. þegar einhver próftaki áttar sig ekki á efni spurningar eða svarmöguleika og skilur ekki orð eða orðasamband sem notað er í spurningu. Hópurinn telur að í ökuskólunum geti verið ágætlega fyrir þessu öllu séð og því séu þeir hinn ákjósanlegasti vettvangur til próftökunnar auk þess sem tilhögun af þessu tagi myndi efla og styrkja starfsemi ökuskólanna en það er einmitt eitt þeirra markmiða sem hópurinn vill sérstaklega beita sér fyrir svo sem áður hefur komið fram.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Að m.a. ökuskólar með starfsleyfi geti fengið heimild til að leggja fyrir skriflegt próf er auk þess sem fram kemur í skýrslunni skilyrt af því að aðskilnaður sé á milli ökukennslu og ökuprófa, þ.m.t. að ökukennari megi ekki starfa sem prófdómari. Gera verður greinarmun á kennslu og prófun og aðskilnað ökukennslu og ökuprófa í samræmi við fyrirmæli þriðju tilskipunar.”

16. Í Evróputilskipuninni er ekki að finna neina upptalningu á því hvaða umferðaraðstæður skuli vera til staðar svo unnt megi vera að þreyta þar aksturspróf heldur er þar aðeins almenn lýsing á prófaumhverfi á þessa leið:

„Wherever practicable, the part of the test to assess behaviour in traffic should be conducted on roads outside built-up areas, expressways and motorways (or similar), as well as on all kinds of urban streets (residential areas, 30 and 50 km/h areas, urban expressways) which should represent the various types of difficulty likely to be encountered by drivers. It is also desirable for the test to take place in various traffic density conditions.” (Viðauki II, gr. 11).

Í „Handbók ökuprófa” gerir Umferðarstofa grein fyrir því hverjar eru lágmarkskröfur sem gerðar eru til umferðaraðstæðna á akstursprófum fyrir hvern flokk ökuréttinda. Slíkar kröfur eru vafalaust settar fram til að tryggja svo sem verða má jöfnuð í prófum, að próf séu sem líkust hvert öðru þótt tekin séu á ólíkum tíma og mismunandi stöðum. Svo tekið sé dæmi af flokki B er þar t.d. að finna kröfu um að á hverju einstöku prófi komi fyrir þrjár stöðvunarskyldur, tvö hringtorg, fimm svonefnd T-gatnamót þar sem hægri regla gildir, fimm umferðarljós, fimm gangbrautir, þar af tvær ljósastýrðar, aðrein og frárein og þrír staðir þar sem reynir á lestur akreinatafla. Sambærilegar kröfur er svo að finna fyrir aðra réttindaflokka.

Ljóst má vera af þessu að fjöldi þeirra staða þar sem nú fara fram próf til B réttinda uppfyllir ekki þessar kröfur Umferðarstofu nema að mjög litlu leyti. Við síðustu heildarúttekt 1998 voru prófstaðir fyrst valdir út frá faglegum kröfum og að því loknu var tekið tillit til þjónustusjónarmiða. Af þeim ástæðum er núna notast við prófstaði þar sem ekki er unnt að uppfylla faglegar kröfur. Hafa verður í huga að ökuréttindi, sem fengin eru á Íslandi, gilda í mjög mörgum löndum öðrum og eiga þannig að vera þeim jafngild. Starfshópurinn telur því að í þessu efni, sem og í öllum öðrum sem snerta ökuréttindi og öflun þeirra, sé nauðsynlegt að horfa til fyrirnefndrar tilskipunar Evrópusambandsins og reyna að uppfylla eins og mögulegt er þau ákvæði sem þar er að finna um staði sem prófa má á. Slík ráðstöfun myndi hins vegar fækka mjög verulega prófstöðum frá því sem nú er, einkum til réttinda í flokki B því þar eru þeir flestir, líklega 19 talsins. Starfshópurinn telur að í því sambandi sé óhjákvæmilegt að

horfa til þess að fólki virðist fækka á mörgum svæðum landsins samhliða því sem vegakerfið batnar verulega og ferðir milli staða og landshluta verða sífellt greiðari en engu að síður búa ákveðin landsvæði við nokkra einangrun hluta ársins.

Hópurinn ræddi því töluvert ítarlega á fundum sínum á hvern átt unnt væri að mæta þessum tveimur ólíku sjónarmiðum; annars vegar verulegri fækkun prófstaða til samræmis við kröfu Evrópusambandsins og hins vegar hvernig unnt væri að þjóna hinum dreifðu og fámennu byggðarlögum landsins þegar svo væri komið. Prófstaðir í hverjum landshluta yrðu varla fleiri en einn í hverjum þeirra nema á Suður- og Suðvesturlandi þar sem þeir yrðu fleiri. Samhliða þeirri fækkun leggur hópurinn til að athugað verði hvort ekki sé unnt að veita þeim unglingum, sem búa og stunda ökunám fjarri þeim stað þar sem próf fer fram, einhvers konar „staðbundin ökuréttindi“ sem gildi í ákveðinn tíma, t.d. þrjá mánuði eða þar til tækifæri gæfist til að ljúka ökunáminu á stærri stað þar sem prófið færi svo fram að þeirri kennslu afstaðinni.

Fyrirkomulagið gæti þá verið þannig að unglingur stundar sitt ökunám í heimabyggð, bæði fræðilegt og verklegt að mestu leyti, tekur þar sitt skriflega próf með rafrænum hætti og stundar samhliða æfingaakstur með leiðbeinanda. Að því loknu og þegar viðkomandi hefði náð 17 ára aldri *mætti* lögreglustjóri í heimabyggð, með samþykki foreldra/forráðamanns og ökukennara, veita viðkomandi einstaklingi staðbundin og takmörkuð réttindi (ekki þó ökuréttindi) til að mega aka einn og óstuddur í sinni heimabyggð og hugsanlega með einhverjum takmörkunum öðrum. Sérstaklega þyrfti þó að huga að tryggingarmálum í þessu sambandi. Hér væri því um að ræða eins konar „sóló-réttindi“, lík þeim sem t.d. eru til staðar í flugnámi þar sem nemandi hefur heimild til að fljúga einir eftir að hafa lokið tilgreindum hluta náms síns, án þess þó að hafa lokið neinu flugprófi. Heimild til útgáfu takmarkaðra ökuréttinda mun vera til staðar í núgildandi reglugerð um ökuskríteini þótt sú heimild hafi hingað til ekki átt við um þennan sérstaka aldursþóp.

Það er skoðun starfshópsins að með þessu móti, ásamt þeirri breytingu sem gerð er grein fyrir í 14. lið þessara tillagna, mætti milda verulega þau áhrif sem mikil fækkun prófstaða hefði í för með sé gagnvart fámennum byggðarlögum. Unglingar þar fengju að vísu mjög takmarkaða heimild til akstur um sitt byggðarlag og þeim akstri yrði að setja ströng skilyrði. Síðan réði veðráttan því sem og færð og aðrar aðstæður hvenær tækifæri gæfist til að gera sér ferð til stærri staðar, ljúka þar síðustu ökutímunum og þreyta að svo búnu prófið. Það er því mat hópsins að rétt sé að skoða í fullri alvöru hvort sú hugmynd sem hér hefur verið reifuð geti nýst í þessu sambandi.

Fulltrúi Ökukennarafélags Íslands vill að eftirfarandi komi fram:

„Ökukennarafélag Íslands styður fullkomnlega að gerðar verði kröfur til prófstaða enda gilda ökuréttindi tekin hér á landi mjög víða í heiminum og því full ástæða til að ökuþróf fari fram í umhverfi þar sem reynir á sem fjölbreytilegastar aðstæður í umferð.

Hins vegar er það skoðun Ökukennarafélags Íslands að ekki eigi að taka upp kerfi sem leyfir akstur réttindalausra ungmenna. ÖÍ telur það hið mesta feigðarflan og frumhlaup að ætla að taka upp það kerfi að réttindalaus ungmenni, sem búi á strjálbýlli stöðum landsins, geti fengið heimild til aksturs án leiðbeinanda og ekki undir handleiðslu neins sérstaks aðila. Með slíkri ráðstöfun er verið að auka frjálsræði við notkun vélknúinna ökutækja, ásamt því að auka glundroða sem er þó nægur fyrir. Þarna kemur til ákveðin mismunun þegna þjóðfélagsins. Hvað um eftirlit með að reglum verði fylgt? Hvað snertir þetta marga einstaklinga á landsvísu? Þýður fækkun prófstaða upp á vandamál hvað þetta varðar?

Sem sagt; með þessari ráðstöfun á að auka frjálsræði hér á Íslandi þegar flestar þjóðir heims íhuga að setja eða hafa sett stífari reglur sem eiga að minnka frjálsræði ungra ökumanna. Til dæmis er í nýlegri skýrslu OECD að finna ýmsar ábendingar til að draga úr áhættu ungra 18 ára ökumanna, meðal annars bann við akstri á vissum tímum sólarhrings, farþega fjölda í ökutækinu og vélarstærð svo eitthvað sé nefnt. Slíkar hugmyndir eru settar fram vegna þess að það er álit sérfræðinga að þroski ungra ökumanna sé ekki nægur til að takast af ábyrgð á við það frjálsræði sem reyndari ökumenn búa við.”

17. Í 5. lið V. viðauka reglugerðar um ökuskrírteini segir: „Í akstursprófi skal prófdómari stjórna prófi og leiðbeinir hann próftaka um tilhögun prófsins Prófdómari skal að jafnaði sitja við hlið próftaka eða þaðan sem hann hefur góða yfirsýn yfir umferðaraðstæður og getur fylgst með próftaka.” Ennfremur segir í 1. mgr. 57. gr. Umferðarlaga: „Nemandi telst þó stjórnandi [bifreiðar] við prófakstur.”

Starfshópurinn ræddi ítarlega hvort gera ætti tillögu um breytingar hér á þannig að framvegis sæti prófdómari í aftursæti bifreiðar á verklegu ökuþrófi, þaðan sem hann stjórnaði prófinu og fylgdist með akstursháttum próftakans og er þá eingöngu átt við próf í réttindaflokki B. Kjósi prófdómari fremur að ökukennari í framsæti segi próftaka til um akstursleið, sem prófdómari hefur ákveðið eða próftaki dregið sér, væri honum það heimilt. Fékk hópurinn m.a. á sinn fund Svanberg Sigurgeirsson, sviðsstjóra ökuþrófasviðs hjá Frumherja, í þeim tilgangi að heyra hans skoðun á þessu atriði. Kom fram í þeim viðræðum að breyttu fyrirkomulagi fylgja bæði kostir og gallar. Kostirnir væru einkum þeir að prófdómara er gert kleift að fylgjast betur með gjörðum og framferði próftakans þar sem þann þarf ekki lengur að vera á varðbergi gagnvart aðsteðjandi hættum. Próftakinn hefði ökukennarann sinn með sér í bílnum en hann þekkir kennarann af fyrri samskiptum og ökukennarinn þekkir nemandann og veit hverra viðbragða er frá honum að vænta. Þannig mætti segja að þetta fyrirkomulag

geti stuðlað að meira öryggi á prófakstri en tjónum, sem orðið hafa á kennslubílum á prófakstri, hefur fjölgað hin síðari ár og tryggingarmál eru flókin í þessu sambandi. Sitji ökukennarinn við hlið próftakans í bílnum þegar prófakstur fer fram myndu slík vandamál væntanlega heyra sögunni til, ökuþrófið væri að þessu leyti ekkert frábrugðið hverjum og einum ökutíma.

Gallar sem fylgdu breyttu fyrirkomulagi væru t.d. þeir að í einhverjum tilvikum myndu próftakar fyrir auknu álagi meðan próf færi fram þótt ætla mætti að fyrir flesta próftaka hefði það þveröfug áhrif. Þá benti Svanberg á það að nærvera ökukennarans í prófinu gæti orðið tilefni til ágreinings við prófdómara að prófi loknu. Á móti er svo bent á það að sé fullt samræmi milli kennslumarkmiða og prófmarkmiða og sams konar skilningur þeirra sem kenna og hinna sem prófa á því hvernig túlka beri hin ýmsu ákvæði laganna, sé hverfandi hætta á slíkum ágreiningi. Hann spretti fyrst og fremst upp þegar ólíkar skoðanir á túlkun og útfærslu mætist. Þvert á móti megi halda því fram að þessi breytta tilhögun geti aukið fagmennsku bæði þeirra sem kennsluna annast sem og hinna sem á prófunum dæma. Þá benti Svanberg á að vandasamt geti verið fyrir prófdómara að greina úr aftursætinu hvort ökukennarinn beiti einhvern tímann meðan á prófi stendur þeim stjórnækjum sem fyrir framan hann eru, finnist honum próftakinn t.d. ekki ætla að nema staðar þar sem það er skylt.

Skv. upplýsingum sem formaður starfshópsins aflaði sér tíðkast þetta fyrirkomulag sem hér er um rætt í allmörgum löndum Evrópu, þ.á m. í löndum eins og Belgíu, Austurríki, Þýskalandi og á Spáni. Það blasir við að starf prófdómara, eins og því er háttað í dag, er mjög erfitt og vandasamt en ásamt því að meta frammistöðu próftakans og skrá hjá sér athugasemdir um aksturinn þarf prófdómari jafnframt að segja (tímanlega) til um hvert skuli aka, fylgjast með allri annarri umferð og vera alltaf reiðubúinn að grípa þar inn í telji hann umferðaröryggi ógnað. Starfshópurinn telur því að full ástæða sé til að huga að breytingu hér á, bæði til að stuðla að markvissu og faglegu mati á frammistöðu próftaka á ökuþrófum en ekki síður því ef það gæti jafnframt leitt af sér aukið öryggi meðan á prófi stendur.

Starfshópurinn leggur því til við ráðuneytið að heimilað verði að gera tilraun með það fyrirkomulag, sem hér hefur verið lýst, síðar á þessu ári eða í byrjun þess næsta. Yrði niðurstaða þeirrar tilraunar jákvæð leggur starfshópurinn til að þessi breyting nái fram að ganga og þá myndi jafnframt áður nefnt ákvæði 1. mgr. 57. gr. Umferðarlaga falla niður. Leiði tilraunin hins vegar til neikvæðrar niðurstöðu sýnist þessi hugmynd úr sögunni og þá væri staða þessara mála óbreytt.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Umferðarstofu er ekki kunnugt um að „tjónum, sem orðið hafa á kennslubílum á prófakstri, hefur fjölgað hin síðari ár.“ Engan veginn telst einhlítt að umrædd breyting á fyrirkomulagi auki öryggi eða fagmennsku. Tjón koma upp jafnt í ökukennslu sem í ökuþrófum. Margir ökukennarar kenna mjög lítið og eru í minni þjálfun til að bregðast við óvæntum uppákomum í akstri með nýliða en prófdómarar. Próftaki sem kemur í próf er að koma í lokaúttekt fyrir útgáfu ökuskírteinis og á að vera í stakk búinn til að aka einn og bregðast við af öryggi í umferðinni. Grundvallarbreyting á próffyrirkomulagi verklegra ökuþrófa þarf að skoða mjög vel. Jafnt kæmi til greina að ökukennari fylgdist með úr aftursæti, markmiðið væri þá fyrst og fremst að fá afdráttarlausa endurgjöf um frammistöðu þá sem nemandi sýnir á prófi í lok kennslu, svo hægt sé að endurskoða áherslur í kennslunni, sé þess þörf.”

18. Orðin hæfnisathugun og hæfnispróf valda ruglingi hjá mörgum og að mati starfshópsins er ekki ástæða til notað sé orðið hæfnispróf því fram kemur að það „skal fara fram í samræmi við ákvæðin um ökuþróf fyrir flokk B”. Hópurinn leggur því til að með heimildarákvæði í reglugerð verði lögreglustjóra heimilt að vísa skírteinishafa í próf að nýju ef rökstuddur grunur er um að hann búi hvorki yfir nægri aksturshæfni, nauðsynlegri þekkingu á umferðarlöggjöf né skilningi á tillitssemi við aðra vegfarendur. Í þeim tilvikum er skírteinishafi undanþeginn námskröfu sem og skyldu um að sækja nám í ökuskóla.

Hópurinn leggur svo til að hæfnisathugun fái að nokkru nýtt og aukið vægi, svo sem fram kemur í 25. lið þessara tillagna.

19. Í títtnefndri Evróputilskipun er að finna ítarleg ákvæði um menntun þeirra sem ráðast til starfa sem prófdómarar á ökuþrófum, auk krafna um virkni í starfi og stöðuga endur- og viðhaldsmenntun (viðauki IV). Í íslenskri reglugerð um ökuskírteini er hins vegar engin ákvæði um þetta að finna en rétt og skylt er að geta þess að Umferðarstofa hefur frá upphafi haldið uppi náms- og þjálfunarferli fyrir prófdómara sem þó gengur mun skemmra en fyrrnefnd ákvæði Evróputilskipunarinnar gera.

Starfshópurinn telur að brýnt sé að setja í reglugerð ákvæði um menntun og hæfni prófdómara og notaði drjúgan hluta fundartíma síns til að ræða það. M.a. var áðurnefndur Svanberg Sigurgeirsson, sviðsstjóri ökuþrófasviðs hjá Frumherja, inntur eftir sínu álit á þessu máli og upplýsti hann hópin um stöðu og þróun málefna prófdómara, jafnframt því sem hann lýsti sinn óskasýn í þeim málum. Almennt er samstaða um það að sá sem fenginn er til að meta og taka út störf annarra, þ.á m. ökukennara, ætti ekki að hafa minni sérmenntun en þeir sem kennsluna annast. Þannig ættu ekki aðrir að geta ráðist til starfa sem prófdómarar við ökuþróf en þeir sem

menntaðir eru sem ökukennarar. Aðstæður eru hins vegar á þann veg að nokkuð virðist í land með að þessi geti orðið raunin á og að mati Svanbergs er þá næstbesti kosturinn sá að fá til starfa menntaðan kennara sem hlyti sérstaka þjálfun til að geta starfað sem prófdómari. En þegar horft er til framtíðar í þessum málum telur starfshópurinn að markvisst beri að stefna að því að eingöngu þeir sem hlotið hafa menntun sem ökukennarar meti frammistöðu próftaka.

Starfshópurinn setur fram eftirfarandi tillögu um menntun, þjálfun og endurmenntun prófdómara þar sem hliðsjón er höfð af Evróputilskipuninni:

Umferðarstofa löggildir prófdómara til starfa við ökuþróf. Löggildingu til starfa við réttindaflokk B má einungis veita þeim einstaklingi sem

- a. orðinn er 24 ára,*
- b. hefur gild ökuréttindi í flokki B, hefur haft þau í a.m.k. fimm ár og ekið bíl að staðaldri þann tíma,*
- c. hefur ekki gerst sekur um alvarleg brot á hegningar- né umferðarlögum,*
- d. hefur hlotið menntun sem ökukennari með áherslu á kennslu- og uppeldisfræðimenntun. Fáist ekki slíkur aðili til starfsins má tímabundið ráða einstakling sem lokið hefur a.m.k. fjögurra ára námi að loknum grunnskóla,*
- e. hefur lokið með fullnægjandi árangri tilskilinni þjálfun fyrir prófdómara. Þjálfunin skal vera bókleg og verkleg og ljúka með prófi. Þjálfunin er skipulögð af Umferðarstofu í samráði við framkvæmdaraðila ökukennaranáms og ökuþrófa.*

Að fenginni a.m.k. þriggja ára reynslu af prófdæmingu í réttindaflokki B getur prófdómari óskað eftir að fá einnig löggildingu fyrir aðra réttindaflokka sem hann sjálfur hefur ökuréttindi fyrir.

Víkja má frá kröfu um þriggja ára reynslu af prófdæmingu í réttindaflokki B ef viðkomandi hefur a.m.k. 5 ára reynslu af akstri ökutækis í nýjum flokki og hann stenst bóklegar og verklegar kröfur umfram þær sem gerðar eru til þeirra sem vilja öðlast ökuréttindi í viðkomandi flokki. Ennfremur með því að láta viðkomandi einstakling fara í gegnum sambærilega þjálfun og próf og hann gerði áður en hann fékk löggildingu fyrir flokk B og hann uppfyllir að fullu öll skilyrði til endurnýjunar á löggildingu sinni.

Umferðarstofa í samráði við framkvæmdaraðila ökukennaranáms og ökuþrófa skipuleggur þjálfunina.

Umferðarstofa skal árlega meta starf prófdómara. Meta skal framkvæmd einstakra prófa og prófniðurstöður í heild. Sé niðurstaða mats ekki fullnægjandi skal tilgreina úrræði til úrbóta.

Löggilding prófdómara gildir til tveggja ára í senn. Við endurnýjun hennar þarf viðkomandi einstaklingur að uppfylla kröfur um endurmenntun sem nemur a.m.k. fjórum heilum vinnudögum á hverju löggildingartímabili og ennfremur verklegri viðhaldsþjálfun sem nemur minnst fimm heilum vinnudögum á hverju fimm ára tímabili. Umferðarstofa í samráði við framkvæmdaraðila ökukennaranáms og ökuþrófa skipuleggur endurmenntun og viðhaldsþjálfun prófdómara.

Auk þess er við endurnýjun gerð krafa um lágmarksvirkni prófdómara í starfi á hverju löggildingartímabili og jákvæða niðurstöðu úr mati Umferðarstofu á störfum prófdómara.

Prófdómara er ekki heimilt að stunda ökukennslu á sama tíma og hann starfar sem prófdómari.

Hópurinn ræddi ítarlega síðasta ákvæði þessarar tillögu, hvort mögulegt sé að sinna að einhverju leyti samtímis ökukennslu og starfi prófdómara. Þykir sumum í hópnum sem þessi túlkun sé býsna þröng og einhliða og sjá t.d. ekkert verulega athugavert við það að ökukennari, sem hefur réttindi til bifhjólakennslu en stundar hana ekki, geti tekið að sér í aukastarfi eða sem verktaki að meta próf hjá þeim sem afla sér ökuréttinda á bifhjól. Einnig að ökukennari sem réttindi hefur til kennslu á stór ökutæki starfi á sama grundvelli við dæmingu prófa í þeim flokkum. Þá er heldur ekki auðvelt að sjá hvers vegna starfandi prófdómara sé ekki heimilt að sinna, samhliða starfi við prófdæmingu, kennslu í bóklegum þáttum í ökuskóla, standi hugur hans og vilji til slíks.

Hópurinn telur ljóst að ákvæði Evróputilskipunarinnar þar sem segir að prófdómari „*may not be active as a commercial driving instructor in a driving school simultaneously*” útiloki að prófdómari geti haft með höndum rekstur ökukennslu á sama tíma og hann sinnir starfi prófdómara. Hins vegar sé ekki af þessum orðum ljóst hvort t.d. ökukennara sé heimilt að sinna prófdæmingu sem verktaki eða í hlutastarfi á vegum framkvæmdaraðila ökuþróa svo fremi sem hann sinni ekki kennslu til þeirra réttindaflokka sem hann tekur að sér að dæma um eða starfandi prófdómara að sinna bóklegri kennslu í ökuskóla í aukastarfi.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Umferðarstofa getur ekki fallist á að óljóst geti verið hvort ökukennara sé heimilt að sinna prófdæmingu sem verktaki eða í hlutastarfi svo fremi að hann sinni ekki kennslu til þeirra réttindaflokka sem hann tekur að sér að dæma um eða að starfandi prófdómari sinni bóklegri kennslu í ökuskóla í aukastarfi. Þetta telur Umferðarstofa ljóst að sé ekki leyfilegt.”

20. Starfshópurinn leggur til nokkra breytingu á fyrirkomulagi akstursmats en telur að öðru leyti að akstursmat hafi verið góð viðbót við ökunám á sínum tíma og sé svo enn. Hópurinn leggur til að þegar bráðabirgðaskírteini er endurnýjað og sótt er um fullnaðarskírteini skuli handhafi þess hafa lokið akstursmati hjá ökuskóla sem fengið hefur heimild til að hafa með höndum akstursmat. Í akstursmati skuli annars vegar kanna hvort mat ökumanns á eigin hæfni og akstursháttum sé í samræmi við

raunverulega getu hans og hins vegar hvort hann hafi tamið sér vistvæn viðhorf í akstri sínum.

Með öðrum orðum er það tillaga hópsins að formlega færist akstursmat til ökuskóla sem þá sjái um að útvega þeim sem eftir óska ökukennara til að framkvæma matið. Það gæti þá skoðast sem enn einn þátturinn í því að styrkja og efla starf ökuskólanna. Eftir sem áður gæti einstaklingur snúið sér beint til ökukennara varðandi akstursmat en útgáfa matsvottorðs væri í því tilviki ávallt á ábyrgð viðkomandi ökuskóla.

Framkvæmd matsins í dag er að margra mati of losaralega þegar næstum því hver einasti ökukennari kemur að því og margir hafa þeir ólíka nálgun. Eftirlit með framkvæmd þess er nánast óframkvæmanlegt en með flutningi þess til ökuskóla flyttist eftirlit með því þangað einnig og ökuskólarnir gerðir ábyrgir fyrir því hvernig til tekst. Ennfremur leggur hópurinn til að í akstursmati verði aukinn gaumur gefinn að þeim akstursstíl sem viðkomandi einstaklingur hefur tileinkað sér, hvort hann aki með orkusparnað í huga og reynt eftir föngum að leiða honum fyrir sjónir gildi vistvæns akstursstíls. Hópurinn telur þó að áður en að því geti orðið þurfi að setja skýrari markmið í námskrár um fræðslu í vistvænum akstri og gildi hans sem og að ökukennarar almennt taki þann þátt fyrir í verklegri ökukennslu í meira mæli en nú er gert.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Það sem lýtur að vistakstri og vistvæn viðhorf í akstri á fyrst og fremst að auka og efla í ökukennslunni sjálfri og prófum, sbr. þriðju tilskipun – ekki í akstursmati. Vistvæn viðhorf eru tekin fyrir í akstursmati nú þegar og mjög vafasamt að auka vægi þeirra enn frekar á kostnað sjálfsmats og áhættumats ökumanns sem er og á að vera þungamiðja akstursmatsins. Skipulag þess og skilgreind framkvæmd tekur mið af niðurstöðum erlendra rannsókna og er ætlað að auka umferðaröryggi m.t.t. ákveðinna áhættuþátta nýliða í umferð.“

21. Starfshópurinn tekur undir ákvæði 2. mgr. 26. gr. reglugerðar um ökuskírteini þar sem segir að nám í ökugerði fyrir réttindaflokka A og B skuli vera skyldunám fyrir alla þá sem afla sér ökuréttinda í þeim flokkum, sbr. 4. lið þessara tillagna. Ljóst virðist að ekki muni í öllum tilvikum vera unnt að ljúka því námi meðan á ökunámi stendur, þ.e. áður en ökuprófi er lokið, og því leggur hópurinn til að veitt verði undanþága frá því ákvæði þar sem aðstæður hamla að unnt sé að ljúka þeim þætti námsins á námstímanum. Því verði umsækjanda gert skylt við endurnýjun bráðabirgðaskírteinis að færa sönnur á að hann hafi lokið tilskildu námi í ökugerði ásamt tengdu námi er varðar öryggisbúnað og forvarnir, annaðhvort samhliða ökunámi sínu eða eftir að því

lauk. Þess vegna sé nauðsynlegt að í reglugerð verði sett ákvæði er heimili slíka frestun.

Starfshópurinn leggur ennfremur til að þegar bráðabirgðaskírteini er endurnýjað og sótt er um fullnaðarskírteini skuli umsækjandi framvísa vottorði/skilríkjum um að hann hafi lokið umferðartengdu námskeiði í skyndihjálpi en Rauði kross Íslands og Umferðarstofa skulu ákveða viðfangsefni námskeiðsins. Lagt er til að ökuskólar með starfsleyfi geti, að uppfylltum ákveðnum skilyrðum, fengið heimild til að annast slík námskeið. Við útgáfu fullnaðarskírteinis má skyndihjálparvottorð ekki vera eldra en þriggja ára.

Það er alkunna að um langt árabíl hefur það verið baráttumál Rauða kross Íslands og ýmissa fleiri aðila sem að björgunar- og slysamálum vinna að stuðla að víðtækari útbreiðslu þekkingar á skyndihjálpi á slysavettvangi en nú er. Hafa þessir aðilar beint sjónum sínum að ökunáminu og talið það vera góðan vettvang til að ná þessu markmiði. Starfshópurinn vill taka undir þetta sjónarmið og stuðla þannig að því að bæta og efla skyndihjálparkunnáttu landsmanna. Hópurinn bendir á að Rauði kross Íslands hefur nú þegar á boðstólum fjölbreytt úrval skyndihjálparnámskeiða en hópurinn telur að eitt þeirra sem ætluð eru almenningi eða einstaklingum gæti hentað vel í þessu tilliti. Í framkvæmd spannar námskeiðið yfir fjórar klukkustundir eða fimm kennslustundir alls og meðal þess efnis sem fjallað er um er streita í neyðartilfellum, tilfinningarleg viðbrögð eftir að hafa veitt skyndihjálpi, sálrænni stuðningur og hvernig forðast má sýkingar. Fjögur skref skyndihjálpar; hvernig tryggja á öryggi á vettvangi, meta ástand slasaðra eða sjúkra, sækja hjálpi og veita skyndihjálpi. Grunnendurlífgun og sjálfvirkt hjartastuð; að athuga viðbrögð, að opna öndunarveg, að athuga öndun, hjartahnoð og blástursaðferð, sjálfvirkt hjartastuð (AED), endurlífgunarkeðjan, hliðarlega og losun aðskotahlutar úr öndunarvegi. Þá er stutt umfjöllun um innvortis- og útvortis blæðingar, bruna, höfuðhögg, brjóstverk (hjartaáfall), bráðaofnæmi og heilablóðfall.

Verður ekki annað séð af þessari lýsingu en hér sé um að ræða efnisatriði sem vel séu til þess fallin að nýtast við þær aðstæður sem mætt geta vegfarendum úti í umferðinni þar sem slysi eða óhapp hefur átt sér stað. Umfang námsins hlýtur að teljast innan viðráðanlegra marka þótt ýmsir hefðu sennilega fremur kosið að umfangið væri meira eða jafnvel fullgilt 16 kennslustunda námskeið.

Hópurinn telur að með þessum tillögum sem hann gerir við útgáfu fullnaðarskírteinis til handa umsækjanda sé verið að stíga nýtt skref í ferli ökunáms hér á landi með því

að fara fram á að færðar séu sönnur á að tilgreindu viðbótarnámi sé lokið áður en fullnaðarskírteini er gefið út. Slíkt er samt ekki með öllu óþekkt og hefur t.d. viðgengist á sumum Norðurlandanna. Hópurinn telur einnig að slíkt fyrirkomulag geti fallið vel að hugmyndum um stigskiptingu ökuréttinda fyrir yngstu ökumennina en tillögur þar um hafa verið til skoðunar um nokkurt skeið.

22. Samgönguráðuneytið gerði nýverið breytingu á reglugerð um ökuskírteini þar sem að hluta til var komið til móts við þá tillögu sem hópurinn gerir um aukinn sveigjanleika við framkvæmd svonefndra sérstakra námskeiða. Framkvæmd þeirra hefur að ýmsu leyti reynst erfið, m.a. vegna þess að tilkoma akstursbanns virðist hafa haft í för með sér umtalsverðan fælingarmátt, miklu færri ungir ökumenn safna þeim fjölda refsipunkta sem þarf til akstursbanns en var áður en ákvæðið kom til og er það vel. Það hefur hins vegar í för með sér vandamál fyrir námskeiðshaldara sem freistast til að hefja námskeið þegar lágmarksfjöldi þátttakenda er náð (6 manns) en forfallist einhver eða einhverjir í hópnum er námskeiðshaldara ekki heimilt að hefja námskeið fyrir þá sem eftir standa. Þá skapar það ennfremur vandamál í framkvæmd þessara námskeiða hversu ólíkan bakgrunn þeir einstaklingar hafa sem inn á þau koma. Annars vegar er um að ræða harðsvíraða hraðakstursfíkla eða fíkniefnaneytendur sem fátt eða ekkert virðist bíta á og hins vegar ósköp eðlilega og blátt áfram unglunga sem fyrir hreina slysi eða óheppni hafa fengið fjóra eða fleiri refsipunkta og svo allt litrófið þar á milli.

Starfshópurinn telur því að nauðsynlegt sé að endurskoða núgildandi námskrá fyrir sérstök námskeið með það að markmiði að gera framkvæmd þeirra sveigjanlegri en jafnframt að leita leiða til að ná varanlegum áhrifum á akstursvenjur þeirra einstaklinga sem vísað er á slík námskeið.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Með breytingu á reglugerð um ökuskírteini (612/2008) var sveigjanleiki sérstakra námskeið aukinn þar sem við átti. Námskráin tekur mið af sambærilegum erlendum námskeiðum og úttektum á þeim. Umferðarstofa lítur ekki svo á að auka þurfi sveigjanleika þessara námskeiða á þessari stundu frá því sem nú er.”

23. Samkvæmt reglugerð um ökuskírteini er Umferðarstofu, sem með málefni ökunáms og ökuprófa fer fyrir hönd Samgönguráðuneytisins og Ökukennarafélagi Íslands, sem er fagfélag þeirra sem ökukennslu stunda, ætlað að hafa samvinnu um ýmsa þætti sem þeim málum tengjast. Í reglugerðinni er þetta ýmist orðað þannig að eitthvað skuli gert „að höfðu samráði við” eða „í samráði við” Ökukennarafélag Íslands. Samkvæmt

Íslenskri orðabók merkir orðið *samráð* sameiginleg ráðagerð og *að hafa samráð við* einhvern merkir þá að ráðgast við einhvern. Það hefur komið skýrt fram á fundum starfshópsins að ágreiningur er milli þessara aðila, þ.e. Umferðarstofu og Ökukennarafélagsins, um það hversu víðtækt þetta samráð skuli vera. Starfshópurinn leggur því til að sett verði í texta væntanlegrar reglugerðar með skýrum hætti hvers eðlis samráð þessara aðila skuli vera og hversu víðtækt það sé.

Ljóst má vera að skipulagning og framkvæmd ökunáms og ökuþróa er vandaverk og verður ekki, svo vel geti farið, unnið af öðrum aðilanum einum heldur þurfa báðir að hafa þar aðkomu að. Starfshópurinn telur að besta form slíkrar samvinnu sé að mynduð séu teymi um einstök verkefni þar sem sem öll sjónarmið fái að njóta sín, jafnt frá þeim sem koma fram fyrir hönd stjórnarsýslunnar sem og hinna sem standa fyrir hinum faglegu sjónarmiðum. Teymið hittist og komi sér saman um verklags- og vinnuáferðir í hverju verkefni og fundi svo allt til loka verkefnis eftir því sem þörf er talin á.

24. Viðtekin venja er að þegar próftaki hefur staðist verklegt próf og hann hefur náð aldri til að öðlast ökuréttindi að þá ekur ökukennarinn honum til þess embættis sem upphaflega gaf út próftökuheimildina til að sækja þangað bráðabirgðaakstursheimild. Er þá fyrst og fremst átt við réttindi í flokki B. Slík heimild er á einu blaði, prentuð út úr tölvu eða handskrifuð, stimpluð og rétt umsækjanda að því loknu en þessi afgreiðsla tekur oftast ekki nema um 1 – 2 mínútur. Ekki er að sjá að nein sérstök athugun sé gerð á því hvort forsendur séu til staðar svo gefa megí út akstursheimild til viðkomandi einstaklings önnur en að athuga hvort hann uppfylli aldursskilyrði og hafi staðist prófið samkv. vottun í ökunámsbók nemandans. Samkv. upplýsingum fulltrúa Ríkislögreglustjóra í starfshópnum fer sú athugun einkum fram áður en ökuskírteinið sjálft er útbúið. Akstur sem þessi er verulega tímafrekur því umferð er oft mikil og vegalengdir þó nokkrar, t.d. ef aka þarf frá Reykjavík til Hafnarfjarðar. Sums staðar á landsbyggðinni getur svo verið um miklu lengri vegalengdir að ræða.

Starfshópurinn leggur því til að leitað verði leiða til að einfalda þetta fyrirkomulag þannig að afhending heimildarinnar geti farið fram á prófstað strax að verklega prófinu loknu. Hópurinn vill áréttta að ekki er lagt til að nein breyting verði gerð á útgáfu ökuskírteinis eða bráðabirgðaheimildarinnar. Lögreglustjóraembættin sjái eftir sem áður um að útbúa öll slík gögn og beri ábyrgð á útgáfu þeirra, þ.á m. þessa bráðabirgðaakstursheimild. En í stað þess að útbúa hana með umsækjandann standandi

fyrir framan afgreiðsluborðið sé hún útbúin fyrirfram og vistuð á svæði þar sem prófdómari getur nálgast hana, prentað og afhent umsækjanda að verklega prófinu loknu. Hópurinn sér ekki allan mun á því hvort starfsmaður á vegum lögreglustjóraembættis réttir heimildina yfir borðið eða prófdómari. Hópurinn vill í þessu sambandi benda á að ökuskírteini eru oft send í pósti frá lögreglustjóraembættum til einstaklinga og í þeim tilvikum a.m.k. virðist ekki skipta öllu máli hver afhendir skírteinið.

Hópurinn telur að hér sé um tiltölulega einfalda aðgerð að ræða en engu að síður aðgerð sem líkleg væri til að hafa jákvæð áhrif á alla þá sem við þessi mál starfa, þ.m.t. próftakana, auk þess sem draga myndi töluvert úr ónáuðsynlegum akstri og snúningum í kringum ökuþróf.

Fulltrúar Ríkislögreglustjóra og Umferðarstofu óska eftir að eftirfarandi komi fram sem sameiginlegt álit þeirra beggja:

„Hver og einn sem vill hefja ökunám sækir um námsheimild til lögreglu. Upplýsingar um ökukennara og ökuskóla þurfa að liggja fyrir við umsóknina og umsækjandinn að leggja fram passamynd. Viðkomandi er síðan skráður í ökuskírteinaskrána.

Rafræn samskipti verði milli ökuskírteinaskrár og prófakerfis umferðarstofu. Um leið og námsheimild hefur verið samþykkt og skráð í ökuskírteinaskrá hjá lögreglu, eru þær upplýsingar sendar rafrænt til prófakerfis Umferðarstofu þar sem skráningu er haldið áfram meðan á ökunáminu stendur. Ökuskólar og ökukennarar skrá kennslu nemenda í kerfið og staðfesta fyrir próf að nemendur hafi fengið kennslu samkvæmt námskrá eða gera grein fyrir frávikum.

Niðurstöður úr bóklegu og verklegu prófi eru skráðar í prófakerfið. Að stöðnu verklegu prófi er þeim sem annast ökuþróf heimilt að gefa út bráðabirgðaakstursheimild til einnar viku, en það er sá tími sem ökuneminn hefur til að fara og sækja um ökuskírteini. Um leið og bráðabirgðaakstursheimildin er gefin út, er það skráð í prófakerfið, sem sendir upplýsingar um útgáfuna rafrænt til ökuskírteinaskrár.

Kostir við þetta fyrirkomulag eru:

- Enginn hefur ökunám án þess að uppfylla skilyrði sem í dag er krafist til að mega hefja ökunám og taka ökuþróf (en hefur að sjálfsögðu ekki lokið ökuskóla, sótt ökutíma eða lokið ökuþrófi).
- Upplýsingar um þá sem fá heimild til að hefja ökunám verða samstundis aðgengilegar í prófakerfi Umferðarstofu.
- Rafræn skráning ökuskóla og ökukennara leysir af hólmi skráningu í ökunámsbækur.
- Ökukennari þarf ekki lengur að fara með ökunemann á næstu lögreglustöð til að fá útgefna bráðabirgðaakstursheimild, heldur verður hún gefin út á staðnum að stöðnu ökuþrófi.
- Upplýsingar um stöðu ökunema í ökunámsferli er ætíð aðgengileg og m.a. verða útgefna bráðabirgðaakstursheimild strax aðgengilegar í ökuskírteinaskrá lögreglu.
- Aukin skilvirkni og aukið öryggi í allri vinnu við skráningu og miðlun upplýsinga á milli aðila.“

25. Í viðauka með nógildandi reglugerð um ökuskírteini kemur fram að markmið hæfnisathugunar sé að meta hvort skilyrði séu til útgáfu ökuskírteinis eða endurnýjunar, eftir atvikum með skilyrðum, svo og hvort skírteinishafi skuli halda ökuréttindum sínum að öllu eða að hluta. Hæfnisathugun getur farið fram að kröfu lögreglustjóra ef upplýsingar um heilbrigði umsækjanda gefa tilefni til, svo og ef fram koma upplýsingar sem gefa til kynna að heilbrigði skírteinishafa sé ekki lengur fullnægjandi. Einnig kemur fram að hæfnisathugun sé einungis verkleg en þó má leggja fyrir skírteinishafa spurningar til að kanna þekkingu hans á fræðilegum atriðum, m.a. með hliðsjón af mistökum sem hann kann að hafa gert meðan á akstri stóð.

Í reglugerðinni kemur hvergi fram hver skuli annast hæfnisathugun en í reynd hefur ákveðnum hluta þeirra verið sinnt af ökukennurum en öðrum hluta af Umferðarstofu. Hópurinn leggur til að framkvæmd þeirra verði alfarið falin ökuskólum sem hafi á sínum vegum hæfa ökukennara til að annast slíkar athuganir. Heppilegt geti verið að rjúfa þau persónulegu tengsl sem oft skapast við slíkar aðstæður, t.d. þegar aðili kallar til ökukennara, sem hann þekkir, í þeim tilgangi að gera hæfnisathugun á einhverjum ættingja sínum sem á við hrumleika eða sjúkdóm að stríða. Betra væri að þá kæmi til ótengdur/óskyldur aðili sem fenginn væri til verksins og niðurstaða athugunar væri þá í öllum tilvikum send viðkomandi lögreglustjóraembætti en ekki fengin í hendur einstaklingnum sjálfum né þeim sem um hæfnisathugun biður.

Samhliða þessu leggur hópurinn til að hæfnisathugun verði framvegis beitt í ríkara mæli en verið hefur. Sérstaklega ræddi hópurinn þá hugmynd að við endurnýjun ökuréttinda þeirra sem náð hafa einhverjum tilteknum aldri (hópurinn tekur ekki afstöðu til hver þau mörk ættu að vera) sé ávallt krafist hæfnisathugunar og niðurstaða þeirrar athugunar ráði mestu um það hvort viðkomandi fái réttindi sín endurnýjuð og þá e.t.v. með einhverjum takmörkunum eða ekki. Hópurinn bendir á þá þekktu staðreynd að gamalt fólk ekur oft eða öllu heldur reynir að aka löngu eftir að nauðsynleg hæfni til slíks er horfin. Því fylgir mikil slysaþætta, ekki þó endilega alltaf fyrir þessa viðkomandi einstaklinga sjálfa, heldur ekki síður fyrir alla aðra sem í kringum þá eru í umferðinni. Starfshópurinn telur að rétt sé að reyna að hamla gegn akstri fólks eftir að nauðsynleg hæfni til aksturs er horfin og telur að mat hlutlauss aðila geti verið gott skref í þá átt.

Sérþáttur innan þessa sviðs er svo hæfnisathugun sem framkvæma þarf á ástandi þeirra sem þurfa á endurhæfingu að halda vegna sjúkdóma eða slysa. Eðlilegt er að sú athugun tengist heilbrigðisgeiranum sem verið hefur í samstarfi við ökukennara við að

þróa mælitæki til að nota í þeim tilgangi. Sú vinna hefur verið í gangi undanfarin ár svo sem fram kom á málþingi sem Iðjubjálfafélag Íslands og Ökukennarafélagið stóðu fyrir og haldið var þann 24. maí 2006. Þar var grein gerð fyrir því sem unnið hefur verið á þessu sviði og kallað eftir viðurkenningu hins opinbera á því starfi.

Hópurinn vill benda á nauðsyn þess að eftirlit sé haft með ísetningu og skráningu aðlögunarbúnaðar í ökutækjum og að ökutæki fylgi vottorð um aðlögunarbúnaðinn og þær kröfur sem hann á að uppfylla með tilliti til viðkomandi tákntölu.

Þá ræddi hópurinn einnig þá hugmynd að hæfnisathugun sé í meira mæli beitt en nú er þegar um er að ræða skipti á erlendu ökuskírteini í íslenskt. Ljóst er þó að þar er um töluvert flókin mál að ræða, m.a. vegna gagnkvæmra samninga um gildi ökuréttinda milli landa. En hópurinn telur engu að síður að rétt geti verið að skoða þá hugmynd vel, einkum þegar í hlut eiga íbúar landa þar sem vafi leikur á um hversu ítarlegt ökunám þeir hafa að baki miðað við það sem héraendis gerist. Einnig telur hópurinn augljóst að hæfnisathugun, sem við slíkar aðstæður væri gerð, þyrfti að vera annars konar en þegar athugað er um heilsufar einstaklinga, líkamlegt sem andlegt.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Í dag er hæfnisathugun eingöngu á læknisfræðilegum grundvelli og að beiðni lögreglustjóra. Ákvörðun um endurnýjun og / eða útgáfa ökuskírteinis á alltaf að byggja á lokamati prófdómara, ekki ökuskóla eða ökukennara, þeirra er að annast alla kennslu og þjálfun. Umferðarstofa er fylgjandi þeirri meginhugsun að leitað verði nýrra leiða til að taka á sértækum vandamálum, sem tengjast m.a. fjölgun eldri borgara með ökuréttindi og aldurstengdri skerðingu á ákveðinni hæfni til aksturs. Sem dæmi má vísa til sérhæfðra prófa sem þróuð hafa verið í Austurríki og kynnt voru á NORBIT ráðstefnu sem haldin var í Reykjavík í ágúst s.l.“

Uppkast að reglugerð um ökunám, ökuþróf og endurmenntun ökumanna

I. ÖKUNÁM

1. gr.

Allt ökunám skal fara fram hjá ökukennurum sem til þess hafa fengið starfsleyfi og/eða hjá ökuskólum sem fengið hafa útgefið starfsleyfi frá Umferðarstofu.

Við samningu námskrár á grundvelli þessarar reglugerðar er ráð fyrir því gert að nemendum í grunnskóla sé veitt umferðarfræðsla í samræmi við viðmið þar um og stefnt skuli að því að allir nemendur í efstu bekkjum grunnskólans (8.-10. bekk) stundi á vegum viðkomandi grunnskóla aðfaranám að ökunámi. Þar sé áhersla m.a. lögð á umhverfislega þætti sem umferð tengjast, farandsfræðilega þætti, kostnaðarþætti, bæði fyrir einstaklinga sem og samfélagið í heild ásamt nauðsynlegustu umferðarmerkingum og fræðslu um eðli umferðar.

2. gr.

Sá sem öðlast vill ökuréttindi fyrir flokk sem hann hefur ekki áður haft ökuréttindi fyrir skal hafa hlotið kennslu hjá ökukennara með starfsleyfi til kennslu í þeim réttindaflokki.

Kennsla fyrir flokk BE skal fara fram hjá ökukennara með starfsleyfi til kennslu í flokkunum C, D og E.

Kennslu fyrir flokkana C, C1, D og D1 má þá fyrst hefja þegar viðkomandi hefur öðlast fullnaðarökuskírteini fyrir flokk B og náð þeim aldri og akstursreynslu sem krafist er.

Kennslu fyrir flokkana BE, CE, C1E og DE, D1E má þá fyrst hefja þegar viðkomandi hefur öðlast fullnaðarskírteini fyrir flokk B og eftir því sem við á einnig ökuskírteini fyrir flokka C, C1 og D, D1 og náð þeim aldri og akstursreynslu sem krafist er.

3. gr.

Sá sem óskar eftir að stunda ökunám í réttindaflokkum A og B má hefja námið allt að tólf mánuðum áður en viðkomandi hefur aldur til að öðlast ökuréttindi í þeim flokkum.

Sá sem óskar eftir að stunda ökunám í réttindaflokkum A1, BE, M (AM) og T má hefja námið allt að þremur mánuðum áður en viðkomandi hefur aldur til að öðlast ökuréttindi í þeim flokkum.

Sá sem óskar eftir að stunda ökunám til annarra réttindaflokka en að framan greinir, þ.e. flokka C, C1, D, D1 má hefja námið allt að sex mánuðum áður en viðkomandi hefur aldur til að öðlast ökuréttindi í þeim flokkum. Nám til réttinda með eftirvagna fyrir þau sömu ökutæki, þ.e. réttindaflokka CE, C1E, DE og D1E má þá fyrst hefja þegar hlutaðeigandi hefur öðlast ökuréttindi í viðkomandi flokki.

4. gr.

Þeim, sem hefur ökunám frá og með 1. janúar 2010 og vill öðlast ökuréttindi fyrir flokk A eða B og hefur ekki áður haft ökuréttindi fyrir ökutæki í viðkomandi flokki, er skylt að stunda nám í ökugerði í samræmi við ákvæði í námskrá.

Kennsla í ökugerði skal fara fram undir stjórn ökukennara, sem lokið hefur viðbótarnámi til undirbúnings kennslu í ökugerði.

Kennslu ökunema í ökugerði skal haga í samræmi við ákvæði viðeigandi námskrár og hún skal að jafnaði fara fram áður en umsækjandi lýkur ökunámi sínu. Við tiltekna landfræðilegar og/eða veðurfarslegar aðstæður er þó heimilt að þessi kennsla fari fram á fyrstu tveimur árum eftir að viðkomandi fær bráðabirgðaskírteini en þó ávallt áður en fullnaðarskírteini er gefið út.

5. gr.

Ökugerði er viðurkennt svæði útbúið til þess að þar fari fram verkleg kennsla fyrir ökumenn vélknúinna ökutækja. Ökugerði skal vera afmarkað og lokað almennri umferð. Í ökugerði er líkt eftir akstursskilyrðum við mismunandi aðstæður þar sem veggrip minnkar. Slík skilyrði eru t.d. hálka, lausamöl, hjólför með bleytu, rásað malbik og akstur við mörk malbiks (bundins slitlags) og svæðis utan þess.

Kennsla og þjálfun nemanda í ökugerði skal fyrst og fremst hafa það markmið að nemandi geti metið hættuleg akstursskilyrði þannig að hann þekki hættuna og læri að forðast hana.

Ökukennari skal fylgjast með akstri nemanda og hafa yfirsýn yfir allt svæðið. Nemandi skal stjórna ökutækinu á svæðinu án þess að ökukennari sé í ökutækinu og fylgist þar með akstrinum. Ökukennari þarf að geta gefið nemandanum fyrirmæli og leiðbeiningar með því að vera í talsambandi við hann.

Í tengslum við rekstur ökugerðis er heimilt að reka almennt kennslusvæði þar sem fram fer kennsla og þjálfun vegna grunnnáms ökumanna, þ.m.t. til aukinna ökuréttinda, og almenn endurþjálfun ökumanna. Reglur þessar gilda um slík svæði eins og við á.

Umferðarstofa veitir starfsleyfi til reksturs ökugerðis, hefur eftirlit með rekstri þess og getur afturkallað samþykki sitt þyki ástæða til.

6. gr.

Ökugerði skal vera a.m.k. 400×150 m og þar skulu hið minnsta vera eftirtaldar kennslubrautir:

- a. Braut með bundnu slitlagi, a.m.k. 12 m breið og 100 m löng. Viðnámsstuðull brautar má ekki vera minni en 0,5.
- b. Braut (þurr bein braut) með lausu malaryfirborði, a.m.k. 12 m breið og 200 m löng.
- c. Braut (hál bein braut) með yfirborði sem hægt er að gera hált, t.d. með því að sprauta vatni á brautina. Viðnámsstuðull skal vera u.þ.b. 0,2. Brautin á að vera a.m.k. 9 m breið og 100 m löng. Öryggissvæði (ekki hálkusvæði) beggja vegna hálkubrautar skal vera a.m.k. 13 m breitt og í framhaldi af brautinni skal vera a.m.k. 20 m löng öryggisbraut með bundnu slitlagi.
- d. Braut (hál braut í boga) með sérstöku yfirborði sem hægt er að gera hált, t.d. með því að sprauta vatni á brautina. Brautin skal vera 80 metra löng og 9 m breið og í boga, rásrúmi 50 m frá ytri brún brautar. Öryggissvæði (ekki hálkusvæði) skal vera a.m.k. 8 m breitt með ytri brún æfingabrautar og a.m.k. 3 m breitt með innri brún æfingabrautar. Í framhaldi af bogabrautinni skal vera 20 metra löng öryggisbraut með bundnu slitlagi.
- e. Braut með bundnu slitlagi, a.m.k. 80 m löng og a.m.k. 5 m breið, skal vera samhliða svæði með malaryfirborði sem skal vera hægra megin við fyrirætlaða aksturstefnu á æfingabrautinni. Svæðið skal vera a.m.k. 60 cm breitt og a.m.k. 8 cm lægra en yfirborð æfingabrautarinnar. Brún af æfingabraut á svæði skal vera með a.m.k. 60° halla.
- f. Öryggissvæði meðfram svæði með malaryfirborði, sbr. b- og e-liði, skal vera a.m.k. 5 m breitt.

Braut skal vera til aksturs að og frá æfingabraut. Gert er ráð fyrir að á henni sé með góðu móti unnt að ná 70 km/klst hraða og aka á þeim hraða um stund áður en ekið er inn á æfingabraut. Slík braut skal vera a.m.k. 180 m löng og a.m.k. 5 m breið. Fjöldi brauta fer eftir skipulagi ökugerðis.

Á brautum og öryggissvæðum mega ekki vera neinar þær ójöfnur, brúnir eða hindranir sem aukið geta líkur á því að ökutæki velti, t.d. í hliðarskriði.

Í tengslum við akstur nemanda í ökugerði skal vera fyrir hendi aðgangur að húsnæði til fræðilegrar kennslu með þeim búnaði sem þarf, þar á meðal veltibíl og öryggisbeltasleða.

Allar upplýsingar um nám í ökugerði skal skrá í ökunámsbók nemandans.

7. gr.

Þrátt fyrir ákvæði 5. og 6. gr. þessarar reglugerðar er heimilt að sú kennsla sem þar er lýst geti farið fram með notkun færanlegs „hálkusleða“ (Skid-Car). Einnig að kennslu, er varðar öryggisbúnað og forvarnir, megi inna af hendi í færanlegu kennslurými.

(Nái þetta ákvæði fram að ganga þarf að skilgreina í reglugerð lágmarksstærð svæðis sem þannig er notað og aðra sérhæfða aðstöðu fyrir þessa starfsemi.)

8. gr.

Sá sem hyggst hefja ökunám fyrir réttindaflokk sem hann ekki áður hefur haft réttindi fyrir skal, áður en nám er hafið, sækja um námsheimild hjá lögreglustjóra, óháð því hvar á landinu viðkomandi hefur búsetu. Með umsókn fylgi læknisvottorð fyrir umsækjanda, að jafnaði gefið út af heimilislækni hans eða sérfræðingi og ritað á eyðublað sem gert er eftir fyrirmælum landlæknisebættis. Með námsheimild skal það tryggt að á þeim tíma sem heimildin er út gefin liggja engar þær upplýsingar fyrir um umsækjandann, hvorki búsetulegar, heilsufarslegar né að viðkomandi hafi gerst sekur um brot á ákvæðum umferðarlaga, sem hindrað geti útgáfu ökuskírteinis til hans að námi og prófum loknum.

Námsheimild framvísar umsækjandi hjá viðkomandi ökukennara og/eða ökuskóla við upphaf náms.

Útgáfa námsheimildar leysir lögreglustjóra ekki undan þeirri skyldu að kanna að nýju feril og aðstæður umsækjanda áður en hann fær útgefið ökuskírteini.

9. gr.

Fræðilegur hluti ökunáms fer fram hjá ökuskóla sem fengið hefur starfsleyfi til kennslu fyrir viðkomandi réttindaflokk

Kennsla fyrir hvern flokk ökuréttinda skal vera í samræmi við markmiðslýsingar aðalnámskrár sem Umferðarstofa setur í samstarfi við Ökukennarafélag Íslands, ökunámsstjórn yfirfer og staðfestar eru af samgönguráðherra um ökunám fyrir hlutaðeigandi flokk. Við gerð námskrár skal þess gætt að flétta saman bóklega og verklega þætti námsins svo sem kostur er. Í aðalnámskrá skulu sett fram aðalmarkmið náms fyrir viðkomandi flokk, ásamt því að skilgreina hver markmiðanna heimilt sé að kenna í fjarnámsumhverfi. Í námskrá skal kveðið á um þá þekkingu, hæfni og viðhorf sem viðkomandi þarf að tileinka sér með náminu auk þess sem lýst skal tilhögun prófa fyrir viðkomandi réttindaflokk.

Hver sá ökuskóli, sem hyggst starfa á grundvelli aðalnámskrár tiltekins réttindaflokks, skal leggja fram sína skólanámskrá / kennsluskrá. Þar skal skólinn gera nánari grein fyrir útfærslu markmiða aðalnámskrár og setja fram skýr (undir)markmið þar sem því er m.a. lýst hvernig hann hyggst ná fram settum markmiðum aðalnámskrár. Skólanámskrá skal ávallt yfirfarin og samþykkt af Umferðarstofu.

Í námskrá ökuskóla skal ennfremur gerð grein fyrir námsefni sem skólinn notar við kennslu sína, skipulagi náms í viðkomandi skóla, á hvaða tímum kennsla fer þar fram og hvenær kennsla í einstökum námsþáttum er á dagskrá.

Ökukennari og ökuskóli skulu staðfesta í ökunámsbók að undirbúningur ökunema sé í samræmi við námskrár.

10. gr.

Verkleg ökukennsla má ekki fara fram á vegum þar sem umferð er mikil fyrr en nemandi hefur náð þeirri leikni í akstri að eigi stafi sérstök hættu af. Kennsla skal fara fram á vegum við mismunandi umferðarþunga, bæði í þéttbýli og utan þess og í fullu samræmi við kröfur viðkomandi námskrár.

Við kennslu á bifhjól, þ.á m. létt bifhjól, má ökukennari mest kenna þremur nemendum samtímis. Ökukennarinn skal geta fylgst gaumgæfilega með akstri nemendanna og skal, ef

fleiri en einum nemanda er kennt í senn, fylgjast með nemendum úr ökutæki sem fylgir á eftir hjólum þeirra. Ökutækið, sem á eftir fylgir, skal þannig búið að ökukennarinn geti haft handfrjálst fjarskiptasamband við hvern nemanda og því skal stjórnað af ökukennaranum eða öðrum sem hefur gilt ökuskírteini. Við kennslu eins nemanda má ökukennarinn samt fylgjast með akstrinum úr baksæti bifhjólsins.

Þegar bifhjólakennsla fer fram á svæði þar sem engin önnur umferð er og ökukennarinn getur haft stöðugt eftirlit með nemendum og veitt hverjum þeirra nauðsynlegar leiðbeiningar eiga ákvæði um hámarksfjölda nemenda ekki við.

11. gr.

Ökutæki sem notað er til ökukennslu og við ökupróf skal viðurkennt af faggiltri skoðunarstofu og vera skráð sem slíkt. Það skal jafnan vera þrifalegt og í fullkomnu lagi.

Ökutæki, sem notað er til kennslu í ökugerði, þarf þó ekki að skrá með sama hætti en skal skráð og fullnægja reglum um gerð og búnað ökutækja.

Umferðarstofu er þó heimilt að veita undanþágu frá reglum um gerð og búnað ökutækis, sem notað er í ökugerði, þegar það er metið nauðsynlegt til þess að nýta megi ökutæki sem best við kennslu í ökugerði. Eigi má aka slíku ökutæki utan ökugerðis.

Dráttarvél og létt bifhjól þarf ekki að skrá til ökukennslu og eru þau ökutæki undanþegin sérákvæðum um búnað.

12. gr.

Við ökukennslu skal að jafnaði nota beinskipt ökutæki og á verklegu prófi má einungis nota beinskipt ökutæki. Þetta gildir þó ekki um bifreið sem notuð er við verklegt próf fyrir flokk BE, við verklegt próf til farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir flokk B eða við verklegt próf til farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir flokk D, enda hafi nemandinn ökuskírteini fyrir flokk D. Þetta gildir heldur ekki um bifreið sem notuð er við verklegt próf til vöruflutninga í atvinnuskyni fyrir flokk C enda hafi nemandinn ökuskírteini fyrir flokk C.

Ákveða má, að fenginni umsögn læknis, að ökuskírteini fyrir flokk B megi því aðeins gefa út að verklegt próf verði tekið á bifreið með sjálfskiptingu. Ef próftaki hefur ekki áður fengið útgefið ökuskírteini fyrir flokk B verður ökuskírteini, er þannig stendur á, takmarkað við bifreið með sjálfskiptingu.

Með sjálfskiptingu er átt við ökutæki þar sem gírhlutfalli milli hreyfils og aflrásar er ekki breytt með beitingu kúplingar eða tengslis.

13. gr.

Við ökukennslu skal ökutæki búið merki/merkjum með áletruninni „Ökukennsla“ með svörtum stöfum á hvítum grunni. Á bifreið skal merkjunum komið fyrir í lóðréttri eða því sem næst lóðréttri stöðu, bæði framan og aftan á bifreiðinni og þannig að þau sjáist vel. Á fólksbifreið skal merki með áletrun, sem snýr bæði fram og aftur, komið fyrir á þaki bifreiðarinnar. Þegar kennt er á bifhjól skal nemandi klæðast vesti í áberandi lit með fyrrgreindri áletrun að aftan.

Önnur ökutæki skulu búið merki að aftan og ræður Umferðarstofa gerð merkjanna.

Óheimilt er að nota merkin við annan akstur en við ökukennslu, þar með talinn akstur að og frá þeim stað þar sem ökukennsla fer fram.

Við verklegt próf má ökutæki vera auðkennt með nafni skráðs eiganda/notanda, þó án þess að notað sé orðið ökuskóli eða þess háttar, ásamt símanúmeri hans. Að öðru leyti má ökutæki við verklegt próf hvorki vera auðkennt með kennslumerki, firmamerki, auglýsingum né neinu því sem auðkennir það sem kennslutæki.

Þegar ökutæki, sem sérstaklega hefur verið búið til ökukennslu, er notað í öðru skyni en til kennslu og við verklegt próf og einhver situr í því sæti sem kennslubúnaðinum er stjórnað frá,

skal búa þannig um þann búnað að ekki stafi hætta af. Ekki er þörf á slíkum viðbúnaði varðandi speglabúnað.

14. gr.

Ath. Atriði í þessari grein eru tekin nánast óbreytt úr núgildandi reglugerð og hefur hópurinn ekki lagt til neinar breytingar á þeim.

Um gerð og búnað ökutækja sem notuð eru til ökukennslu og við verkleg ökuþróf gildir eftirfarandi:

Réttindaflokkur A:

Ef stefnt er að öflun réttinda í áföngum: Tvíhjóla bifhjól án hliðarvagns með slagrymi yfir 120 cm³ og gert fyrir a.m.k. 100 km/klst hraða.

Ef stefnt er að öflun réttinda fyrir stórt bifhjól: Tvíhjóla bifhjól án hliðarvagns með vélarafli a.m.k. 35 kW.

Kennsluhjól skal búið baksýnispeglum fyrir ökumann á báðum hliðum, stefnuljóskerum að framan og að aftan og miðjustandara.

Réttindaflokkur A1:

Við kennslu og próf skal nota bifhjól í flokki A1 án hliðarvagns sem er að lágmarki með slagrymi yfir 120 cm³ og gert fyrir a.m.k. 100 km/klst hraða. Sé notað sjálfskipt hjól til prófs skal skilyrða ökuskráteini við sjálfskipt bifhjól með sérstakri tákntölu.

Kennsluhjól skal búið baksýnispeglum fyrir ökumann á báðum hliðum, stefnuljóskerum að framan og að aftan og miðjustandara.

Réttindaflokkur B:

Fjór hjóla fólksbifreið, skráð fyrir a.m.k. þrjú farþega en ekki fleiri en átta auk ökumanns, með leyfðaheildarþyngd 3.500 kg eða minna. Lengd bifreiðarinnar skal vera a.m.k. 3,80 m og breidd a.m.k. 1,45 m, eða eigin þyngd a.m.k. 700 kg. Bifreiðin skal gerð fyrir a.m.k. 100 km/klst hraða. Við sæti ökukennara skal komið fyrir sérstökum fetlum, þannig að ökukennari geti, óháð nemanda, rofið aflrás og hemlað bifreiðinni. Fetlar ökumanns mega ekki virka á fetla ökukennara. Ef bifreið er búin hallahemli skal hann vera aftengjanlegur.

Ef bifreið er búin sjálfskiptingu skal gírstöng koma í stað fetils til þess að rjúfa aflrás, og komið þannig fyrir að ökukennari geti stjórnað henni. Stýri bifreiðar skal vera vinstra megin. Bifreiðin skal búin baksýnispeglum fyrir ökumann á hægri hlið og eftirtöldum speglum fyrir ökukennara:

- a. Baksýnispeglum inni í bifreið.
- b. Flötum augnspeglum til að fylgjast með athygli nemanda.
- c. Kúptum baksýnispeglum á hægri hlið.

Réttindaflokkur C:

Vörubifreið a.m.k. 8,0 m að lengd, a.m.k. 2,4 m á breidd, a.m.k. 12.000 kg að leyfðri heildarþyngd og gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Eigin þyngd vörubifreiðarinnar skal vera a.m.k. 10.000 kg. Farmrymið skal vera lokaður kassi sem er að minnsta kosti jafnbreiður og jafnhár og stýrishúsið. Bifreiðin skal búin baksýnispeglum fyrir ökukennara, í flokki II skv. reglugerð um gerð og búnað ökutækja, á báðum hliðum. Baksýn án útibaksýnispegla skal ekki vera möguleg fyrir ökumann. Bifreiðin skal búin læsivörðum hemlum, gírkassa með átta gírurum áfram hið minnsta og ökurita samkvæmt reglugerð EBE nr. 3821/85.

Um aðrar sérkröfur gildir hið sama og fyrir flokk B.

Við verklega prófið skal bifreið vera með a.m.k. 50% af leyfðum farmþunga.

Réttindaflokkur C1:

Vörubifreið í flokki C1 a.m.k. 5,0 m að lengd, a.m.k. 5.000 kg að leyfðri heildarþyngd og gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Bifreiðin skal búin læsivörðum hemlum og ökurita samkvæmt reglugerð EBE nr. 3821/85 sem innleidd hefur verið með reglugerð nr. 136/1995. Farmrýmið skal vera lokaður kassi sem er að minnsta kosti jafnbreiður og jafnhár og stýrishúsið. Um aðrar sérkröfur gildir hið sama og fyrir flokk B.

Réttindaflokkur D:

Hópbifreið a.m.k. 10 m að lengd og skráð fyrir a.m.k. 40 farþega. Bil milli ása skal vera a.m.k. 5,5 m og bifreiðin gerð fyrir a.m.k. 90 km/klst. hraða. Hópbifreiðin skal búin læsivörðum hemlum og ökurita samkvæmt reglugerð EBE nr. 3821/85. Bifreiðin skal búin baksýnispeglum fyrir ökukennara, í flokki II skv. reglugerð um gerð og búnað ökutækja, á báðum hliðum. Um aðrar sérkröfur gildir hið sama og fyrir flokk B.

Réttindaflokkur D1:

Hópbifreið í flokki D1 eða D, a.m.k. 5,0 m að lengd, með leyfða heildarþyngd á bilinu frá 5.000 til 7.500 kg og gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Hópbifreiðin skal búin læsivörðum hemlum og ökurita samkvæmt reglugerð EBE nr. 3821/85. Um aðrar sérkröfur gildir hið sama og fyrir flokk B.

Réttindaflokkur BE:

Fólksbifreið í flokki B með tengdan eftirvagn/tengitæki að heildarþyngd a.m.k. 1.250 kg. Heildarþyngd samtengdu ökutækjanna skal vera meiri en 3.500 kg eða heildarþyngd eftirvagnsins/tengitækisins a.m.k. 200 kg meiri en eigin þyngd bifreiðarinnar. Ökutækin skulu gerð fyrir a.m.k. 100 km/klst. hraða. Farmrými eftirvagnsins/tengitækisins skal vera lokaður kassi, a.m.k. jafnbreiður og jafnhár og bifreiðin. Lokaði kassinn má þó vera lítið eitt mjórri en bifreiðin að því tilskildu að baksýn fái eingöngu með útibaksýnispeglum hennar.

Réttindaflokkur CE:

Bifreiðin skal uppfylla allar kröfur til prófökutækja í flokki C aðrar en kröfur um lengd og farmrými. Festi- eða tengivagn, sem er a.m.k. 7,5 m að lengd, skal notaður. Samtengdu ökutækin skulu vera a.m.k. 14 m að lengd, a.m.k. 2,4 m á breidd, a.m.k. 20.000 kg að leyfðri heildarþyngd og skulu gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Samanlögð eigin þyngd vagnlestarinnar skal vera að minnsta kosti 15.000 kg. Farmrými eftirvagnsins skal vera lokaður kassi sem er a.m.k. jafnbreiður og jafnhár og stýrishús bifreiðarinnar. Baksýn án útibaksýnispegla skal ekki vera möguleg fyrir ökumann.

Við verklega prófið skulu ökutækin vera með a.m.k. 50% af leyfðum farmþunga.

Réttindaflokkur C1E:

Próftökutæki í flokki C1 með tengdan eftirvagn sem er a.m.k. 1.250 kg að leyfðri heildarþyngd. Samtengdu ökutækin skulu vera a.m.k. 8,0 m að lengd og þau skulu gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Farmrými eftirvagnsins skal vera lokaður kassi sem er a.m.k. jafnbreiður og jafnhár og stýrishúsið. Lokaði kassinn má þó vera lítið eitt mjórri en stýrishúsið að því tilskildu að baksýn fái eingöngu með útibaksýnispeglum bifreiðinnar. Heildarþyngd eftirvagnsins skal vera a.m.k. 800 kg.

Réttindaflokkur DE:

Próftökutæki í flokki D með tengdan eftirvagn sem er a.m.k. 3.000 kg að leyfðri heildarþyngd og a.m.k. 2,4 m á breidd. Samtengdu ökutækin skulu gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Farmrými eftirvagnsins skal vera lokaður kassi sem er að minnsta kosti tveggja metra breiður og tveggja metra hár. Baksýn án útibaksýnispegla skal ekki vera möguleg fyrir ökumann.

Við verklega prófið skal eftirvagninn vera með a.m.k. 50% af leyfðum farmþunga.

Réttindaflokkur D1E:

Prófökutæki í flokki D1 með tengdan eftirvagn sem er a.m.k. 1.250 kg að leyfðri heildarþyngd og samtengdu ökutækin skulu gerð fyrir a.m.k. 80 km/klst. hraða. Farmrými eftirvagnsins skal vera lokaður kassi sem er a.m.k. tveggja metra breiður og tveggja metra hár. Heildarþyngd eftirvagnsins skal vera a.m.k. 800 kg.

Réttindaflokkur M / AM:

Létt bifhjól ekki aflmeira en 50 cm³ að slagrúmmáli og ekki hannað til hraðari aksturs en 45 km/klst. Bifhjólið skal búið baksýnisspeglum á báðum hliðum fyrir ökumann, stefnuljóskerum að framan og að aftan og hliðarstandara.

Réttindaflokkur T:

Dráttarvél a.m.k. 2.000 kg að eigin þyngd með tengdan eftirvagn/tengitæki sem er a.m.k. 800 kg að eigin þyngd.

Farþegaflutningar í atvinnuskyni – flokkur B:

Fólksbifreið fyrir ekki fleiri en 8 farþega auk ökumanns og með leyfða heildarþyngd ekki yfir 3.500 kg. Bifreiðin skal annað hvort vera a.m.k. 4,40 m að lengd og a.m.k. 1,60 m á breidd eða vera a.m.k. 1.100 kg að eigin þyngd. Um hemla og spegla gildir hið sama og fyrir flokk B. Bifreiðin má vera búin sjálfskiptingu.

Farþegaflutningar í atvinnuskyni – flokkur D:

Hópbifreið eins og lýst er við flokk D. Heimilt er þó að bifreiðin sé með sjálfskiptibúnaði.

Vöruflytningar í atvinnuskyni – flokkur C:

Vörubifreið eins og lýst er við flokk C. Heimilt er þó að bifreiðin sé með sjálfskiptibúnaði.

Ökutæki fyrir hreyfihamlaða:

Bifreið, sem sérstaklega er búin fyrir hreyfihamlaðan ökumann, má eigandi/umráðamaður nota við ökunám sitt og verklegt próf enda hafi áður verið fengin til þess heimild frá Umferðarstofu. Um hemla og spegla gildir hið sama og fyrir flokk B. Í bifreiðinni skal vera búnaður við sæti ökukennarans þannig að unnt sé, óháð nemanda, að hemla bifreiðinni. Ef bifreiðin er með handstýrðum hemlabúnaði til að nota með hægri hendi fellur brott krafa um sérstakan hemlafetil við sæti ökukennara ef unnt er án erfiðleika að nota handstýrða hemlabúnaðinn úr sæti ökukennarans.

15. gr.

Nemanda sem hlotið hefur nauðsynlegan undirbúning hjá ökukennara er heimilt að æfa akstur bifreiðar eða bifhjóls með leiðbeinanda í stað ökukennara, enda hafi leiðbeinandinn fengið til þess leyfi lögreglustjóra. Engum má veita leyfi sem leiðbeinanda nema hann

- a. hafi náð 24 ára aldri,
- b. hafi gild ökuréttindi til að stjórna þeim flokki ökutækja sem æfa á akstur með og hafi a.m.k. fimm ára reynslu af að aka þannig ökutæki,
- c. hafi ekki á undangengnum tólf mánuðum verið án ökuskráteinis vegna ökuleyfissviptingar eða verið refsað fyrir vítaverða aksturshætti.

Umsókn um heimild til að æfa akstur með leiðbeinanda skal rituð á þar til gert eyðublað í ökunámsbók nemandans. Á sama eyðublaði staðfestir ökukennarinn að nemandinn hafi öðlast

næga þekkingu á umferðarreglum, þjálfun í meðferð og stjórnun ökutækis til að æfa akstur með leiðbeinanda. Einnig skal ökukennari veita leiðbeinanda aðstoð við skipulagningu æfingaakstursins, svo sem með því að leiðbeinandinn fylgist með einni til tveimur kennslustundum nemandans.

Leyfi skal gefið út á nafn nemanda og leiðbeinanda og til tiltekins tíma, mest fimmtán mánuða. Leyfið fellur sjálfkrafa úr gildi þegar nemandi hefur öðlast ökuréttindin. Heimilt er að afturkalla leyfi ef sérstaklega stendur á. Leiðbeinandi skal hafa leyfið meðferðis við æfingaakstur og sýna það þegar lögreglan krefst þess. Ökutæki sem notað er til æfingaaksturs með leiðbeinanda skal auðkennt að aftan með merki með áletruninni „Æfingaakstur“. Umferðarstofa ræður gerð merkjanna. Óheimilt er að nota merkin við annan akstur en æfingaakstur með leiðbeinanda.

Æfingaakstur skal fara fram með hliðsjón af þjálfun nemandans og leiðbeiningum sem Umferðarstofa gefur út í samráði við Ökukennarafélag Íslands. Um æfingaakstur með leiðbeinanda gilda að öðru leyti, eftir því sem við á, sömu reglur og um kennsluakstur hjá ökukennara.

Óheimilt er að æfa með leiðbeinanda akstur bifreiðar sem krafist er aukinna ökuréttinda til að stjórna.

Við æfingaakstur á bifhjólum skal leiðbeinandinn sitja fyrir aftan nemanda nema æfingaakstur fari fram á svæði þar sem ekki er önnur umferð og leiðbeinandinn getur haft stöðugt eftirlit með nemandanum og veitt honum nauðsynlegar leiðbeiningar.

Leiðbeinanda er óheimilt að taka endurgjald fyrir starf sitt.

II. ÖKUPRÓF

16. gr.

Tilgangur ökuþrófs er að meta hvort próftaki hafi tileinkað sér þau markmið sem námskrá fyrir viðkomandi réttindaflokk mælir fyrir um og búi yfir þeirri þekkingu, hæfni og þeim viðhorfum sem áskilin er til að hann geti stjórnað hlutaðeigandi ökutæki af nægu öryggi. Ökuþróf skal byggja á markmiðalýsingu náms og próflýsingum fyrir viðkomandi réttindaflokk og því eru kröfur á prófi misjafnar eftir því hvaða réttindaflokk um er að ræða.

Ökuþrófi skal haga með hliðsjón af eðli ökutækja í hlutaðeigandi flokki, notkun þeirra og þeirri hættu sem af notkun þeirra getur stafað.

17. gr.

Ökuþróf skiptist í tvo hluta; fræðilegt próf og verklegt próf. Próf fyrir stórt bifhjól í réttindaflokki A og flokk BE skulu þó eingöngu vera verkleg.

Próftaka, sem vegna sérstakra ástæðna svo sem lesblindu, heyrnar- eða málleysis eða þess að hann á að öðru leyti erfitt með að tjá sig og getur af þeim sökum ekki gengist undir venjulegt próf, má vísa í sérstakt próf þar sem prófdómari eða annar tilkvaddur aðstoðarmaður, þó ekki ökukennari, veitir aðstoð við að leggja fram spurningar eða koma svörum á framfæri.

Ef ekki er völ á prófi á því máli sem umsækjandi kann og getur tjáð sig á eða hann getur ekki talað og skilið íslensku eða erlent tungumál sem prófdómari veldur nægilega vel skal notast við túlk með löggild réttindi til túlkunar á því máli sem um ræðir eða túlk sem hlotið hefur samþykki Umferðarstofu til að koma fram sem túlkur við ökuþróf, bæði við fræðilegt og verklegt próf.

Við próf til farþegaflutninga í atvinnuskyni má ekki nota túlk.

Standist próftaki ekki próf má hann fyrst reyna við sama próf að nýju að einni viku liðinni. Ef sérstaklega stendur á má stytta þann tíma.

18. gr.

Fræðilegt próf má ekki fara fram fyrir en tveimur mánuðum áður en umsækjandi fullnægir aldursskilyrði til að öðlast ökuréttindi í þeim flokki sem óskað er eftir.

Áður en nemandi getur gengist undir fræðilegt próf skal liggja fyrir skrifleg vottun ökuskóla og ökukennara um að nemandi hafi fengið fræðilega kennslu í samræmi við kröfur námskrár fyrir hlutaðeigandi flokk. Hafi fleiri en einn ökuskóli eða ökukennari annast kennslu nemandans skal sá sem síðast kenndi honum gefa út vottorðið.

Fræðilegt próf skal vera skriflegt og prófkröfur skulu vera í samræmi við markmiðalýsingu námskrár. Spurningar skulu vera á fjölvalsformi, einfaldar í orðavali og hlutlægar svo sem kostur er. Próftaki skal fá a.m.k. 45 mínútur til að leysa verkefnið. Heimilt er að prófið sé lagt fyrir með rafrænum hætti.

Fræðilegt próf fellur úr gildi ef nemandinn stenst ekki verklega hluta prófsins innan sex mánaða frá því fræðilega prófinu var lokið.

19. gr.

Verklegt próf má fara fram allt að fjórum vikum áður en umsækjandi fullnægir aldursskilyrði til að öðlast ökuréttindi í þeim flokki sem óskað er eftir.

Áður en nemandi getur gengist undir verklegt próf skal liggja fyrir skriflegt vottorð ökukennara um að nemandinn hafa fengið verklega kennslu í samræmi við kröfur námskrár fyrir hlutaðeigandi flokk. Sé um að ræða próf til aukinna ökuréttinda skal ökuskóli auk ökukennara staðfesta að nemandi hafi fengið verklega kennslu í samræmi við ákvæði námskrár. Umsækjandi skal hafa staðist verklega prófið áður en sex mánuðir eru liðnir frá því hann stóðst fræðilega prófið.

Umsækjandi leggur sjálfur til ökutæki í prófinu og skal ökutækið uppfylla skilyrði 14. greinar þessarar reglugerðar.

Ef umsækjandi vegna fötlunar eða af öðrum heilsufarsástæðum getur aðeins öðlast ökuréttindi fyrir sérbúið ökutæki eða sérstaka gerð ökutækja, skal verklega prófið tekið á slíku ökutæki, sbr. ákvæði 14. gr. þessarar reglugerðar.

20. gr.

Á verklegu prófi skal próftaki annars vegar spurður um atriði er varða gerð og búnað ökutækis, eðlilegt viðhald þess og öryggissskoðun og hins vegar skal könnuð hæfni hans í akstri í umferð. Prófkröfur á verklegu prófi skulu vera í samræmi við markmiðalýsingu námskrár í viðeigandi réttindaflokki og próflýsingu fyrir þann sama réttindaflokk.

Í akstursprófi skal prófdómari stjórna prófi og leiðbeinir hann próftaka um tilhögun prófsins. Í prófi fyrir flokk D og við próf til farþegaflutninga í atvinnuskyni er heimilt að hafa tvo prófdómara, einn sem stjórnar prófi og meðprófdómara. Prófdómari skal að jafnaði sitja við hlið próftaka eða þar sem hann hefur góða yfirsýn yfir umferðaraðstæður og getur fylgst með próftaka. Þegar próf fer fram í réttindaflokki B skal prófdómari þó sitja í aftursæti bifreiðar og stjórna prófinu þaðan en viðkomandi ökukennari situr þá við hlið próftaka¹

Prófdómari skal því aðeins hafa afskipti af stjórn ökutækis að umferðaröryggi krefjist. Hann skal eftir því sem unnt er láta próftaka afskiptalaus en fylgjast vel með akstursháttum hans, gæta að hvort hann fer eftir umferðarreglum og hvort hann ekur eðlilega miðað við aðstæður. Nauðsynlegar ábendingar og fyrirmæli ber prófdómara að gefa greinilega og í tæka tíð þannig að próftaka gefist ráðrúm til að skilja þær og framkvæma.

Prófdómari má ekki gefa fyrirmæli sem leiða myndu til umferðarbrotu ef hlýtt væri.

Við aksturspróf skal umsækjandi, ef það á við, hafa þegar útgefið ökuskírteini meðferðis.

¹ Sjá fyrirvara í lið 17 í greinargerð starfshópsins.

21. gr.

Frammistaða próftaka á fræðilegu og verklegu prófi skal metin til stiga. Fyrir hvern flokk ökuréttinda skal liggja fyrir próflýsing sem sé í samræmi við markmiðslýsingar í námskrá fyrir hlutaðeigandi réttindaflokk. Í próflýsingu skal m.a. skilgreint á hvern hátt prófið er lagt fyrir, hvaða upplýsingar prófdómara ber að veita próftaka við upphaf prófs, hvar og hvernig einstakir hlutar prófsins fara fram, um umferðaraðstæður sem þurfa að vera til staðar á akstursprófi, hvernig villur á prófi eru metnar og skráðar o.fl.

Við mat á villum á verklegu prófi skal stuðst við viðmiðunarkvarða akstursprófa fyrir hvern réttindaflokk. Umferðarstofa í samstarfi við Ökukennarafélag Íslands annast gerð kvarðanna en þeir skulu segja til um hvað telst villa og hversu þungt hver villa vegur.

Niðurstaða prófs, bæði á fræðilegu og verklegu prófi, skal kynnt próftaka strax að prófi loknu. Próftaki skal ávallt upplýstur um stigatölu sína á viðkomandi prófi og honum skal tilkynnt með ótvíræðum hætti hvort hann stóðst próf eða ekki. Þá skal hann ávallt upplýstur um hvað vel var gert á prófinu og einnig það sem aðfinnsluvert taldist.

22. gr.

Sé fræðilegt próf lagt fyrir með rafrænum hætti geta aðilar, þ.m.t. ökuskólar með starfsleyfi, fengið heimild til að leggja fyrir fræðileg próf, að því tilskildu að þeir uppfylli kröfur Umferðarstofu um aðstöðu og innri aðbúnað til framkvæmdar slíkra prófa.

Standi ekki til boða að leggja próf fyrir með rafrænum hætti skal sá aðili sem annast framkvæmd verklegra prófa einnig hafa með höndum framkvæmd fræðilegra prófa.

Verkleg ökuþróf geta farið fram á stöðum þar sem unnt er að uppfylla kröfur Umferðarstofu um umferðaraðstæður á akstursprófum fyrir hina ýmsu flokka ökuréttinda. Skal þá haft til hliðsjónar að þar reyni á sem flesta þætti sem upp geta komið í daglegri umferð, mismikinn umferðarþunga, vegi í þéttbýli sem utan þess og við sem ólíkust akstursskilyrði. Hluti verklega prófsins má fara fram á sérstöku svæði.

23. gr.

Við verklegt próf á bifhjól og létt bifhjól skal próftaki, auk bifhjóls/léttis bifhjóls til próftöku, leggja til bifreið búna fjarskiptatækjum fyrir prófdómara og vanan ökumann. Prófdómari skal gæta þess að próftaki noti viðeigandi öryggis- og verndarbúnað, þ.e. bifhjólaljálml, hlífðargleraugu, hanska og skó svo og viðurkenndan hlífðarklæðnað. Prófdómara er heimilt að fresta prófi telji hann próftaka ekki nægilega varinn, fjarskipti við próftaka ekki í nægilega góðu lagi eða veður eða veðurhorfur þannig að geti skapað hættu fyrir próftaka.

Prófið skiptist í tvo hluta: Í fyrri hluta prófsins er könnuð þekking próftaka á gerð og búnaði bifhjóls, viðhaldi þess ásamt því að próftaki kunni að greina bilanir sem gera það óöruggt í akstri og geta valdið aukinni slyshættu. Ennfremur skal próftaki framkvæma skilgreindar æfingar á bifhjóli á lokuðu svæði. Seinni hlutinn felur í sér akstur í umferð og fer hann fram strax að loknum fyrri hlutanum.

Sýni próftaki ófullnægjandi hæfni/getu við æfingar inni á lokuðu svæði er prófi hætt án þess að prófað sé í seinni hluta.

24. gr.

Lögreglustjóri getur vísað skírteinishafa í próf að nýju ef rökstuddur grunur er um að hann búi hvorki yfir nægri aksturshæfni, nauðsynlegri þekkingu á umferðarlöggjöf né skilningi á tillitssemi við aðra vegfarendur.

Prófið er skilgreint með sama hætti og próf í réttindaflokki B og viðkomandi verður því að standast skriflegt og verklegt ökuþróf. Hann skal sjálfur leggja til ökutæki til nota í prófinu og ökutækið skal ávallt fullnægja skilyrðum um slík ökutæki, sbr. 14. grein þessarar reglugerðar. Sé ákvörðun um slíkt próf byggð á akstri ökutækis í öðrum flokki en réttindaflokki B getur lögreglustjóri ákveðið að prófið fari fram eftir reglum um próf fyrir þann flokk, enda hafi

umsækjandi eða hafi haft ökuskrteini fyrir þann flokk. Standist umsækjandi prófið skal gefa út ökuskrteini fyrir þá flokka sem fyrir voru.

Standist umsækjandi ekki slíkt próf í þriðju tilraun skulu frekari próf fara fram eftir reglum um ökuþróf fyrir þá flokka sem hann óskar eftir að öðlast aftur. Ef ökuréttindin voru afturkölluð vegna þess að próf, sem skírteinishafa var vísað í á grundvelli 1. málsgreinar þessarar greinar, náðist ekki, telst það próf, sem ekki var staðist, fyrsta próf.

25. gr.

Umferðarstofa löggildir prófdómara til starfa við ökuþróf. Löggilding til starfa við réttindaflokk B má einungis veita þeim einstaklingi sem

- a. orðinn er 24 ára,
- b. hefur gild ökuréttindi í flokki B, hefur haft þau í a.m.k. fimm ár og ekið bíl að staðaldri þann tíma,
- c. hefur ekki gerst sekur um alvarleg brot á hegningar- né umferðarlögum,
- d. hefur hlotið menntun sem ökukennari með áherslu á kennslu- og uppeldisfræðimenntun.
- e. Fáist ekki slíkur aðili til starfsins má tímabundið ráða einstakling sem lokið hefur a.m.k. fjögurra ára námi að loknum grunnskóla, hefur lokið með fullnægjandi árangri tilskilinni þjálfun fyrir prófdómara. Þjálfunin skal vera bókleg og verkleg og ljúka með prófi. Þjálfunin er skipulögð af Umferðarstofu í samráði við framkvæmdaraðila ökukennaranáms og ökuþrófa.

Að fenginni a.m.k. þriggja ára reynslu af prófdæmingu í réttindaflokki B getur prófdómari óskað eftir að fá einnig löggilding til aðra réttindaflokka sem hann sjálfur hefur ökuréttindi fyrir.

Víkja má frá kröfu um þriggja ára reynslu af prófdæmingu í réttindaflokki B ef viðkomandi hefur a.m.k. 5 ára reynslu af akstri ökutækis í nýjum flokki og hann stenst bóklegar og verklegar kröfur umfram þær sem gerðar eru til þeirra sem vilja öðlast ökuréttindi í viðkomandi flokki. Ennfremur með því að láta viðkomandi einstakling fara í gegnum sambærilega þjálfun og próf og hann gerði áður en hann fékk löggilding til flokk B og hann uppfyllir að fullu öll skilyrði til endurnýjunar á löggilding sinni.

Umferðarstofa í samráði við framkvæmdaraðila ökukennaranáms og ökuþrófa skipuleggur þjálfunina.

Umferðarstofa skal árlega meta starf prófdómara. Meta skal framkvæmd einstakra prófa og prófniðurstöður í heild. Sé niðurstaða mats ekki fullnægjandi skal tilgreina úrræði til úrbóta.

Löggilding prófdómara gildir til tveggja ára í senn. Við endurnýjun hennar þarf viðkomandi einstaklingur að uppfylla kröfur um endurmenntun sem nemur a.m.k. fjórum heilum vinnudögum á hverju löggildingartímabili og ennfremur verklega viðhaldsþjálfun sem nemur minnst fimm heilum vinnudögum á hverju fimm ára tímabili. Umferðarstofa í samráði við framkvæmdaraðila ökukennaranáms og ökuþrófa skipuleggur endurmenntun og viðhaldsþjálfun prófdómara.

Auk þess er við endurnýjun gerð krafa um lágmarksvirkni prófdómara í starfi á hverju löggildingartímabili og jákvæða niðurstöðu úr mati Umferðarstofu á störfum prófdómara.

Prófdómara er ekki heimilt að stunda ökukennslu á sama tíma og hann starfar sem prófdómari.

III. ENDURMENNTUN OG ENDURNÝJUN ÖKURÉTTINDA

26. gr.

Við endurnýjun bráðabirgðaskírteinis skal handhafi þess hafa lokið akstursmati hjá ökuskóla (ökukennara) sem fengið hefur heimild til að hafa með höndum akstursmat. Í akstursmati skal annars vegar kannað hvort mat ökumanns á eigin hæfni og akstursháttum sé í samræmi við raunverulega getu hans og hins vegar hvort hann hafi tamið sér vistvæn viðhorf í akstri sínum.

Umferðarstofa setur nánari reglur um akstursmat, þ.m.t. um skilyrði sem gera skal til ökuskóla til að mega annast akstursmat. Ennfremur skal Umferðastofa gefa út nánari leiðbeiningar um framkvæmd akstursmats og hafa aðgengileg eyðublöð og önnur gögn sem nauðsynleg eru við akstursmat.

Við útgáfu fullnaðarskírteinis má akstursmat ekki vera eldra en sex mánaða.

27. gr.

Við endurnýjun bráðabirgðaskírteinis skal umsækjandi ennfremur færa sönnur á að hann hafi lokið tilskildu námi í ökugerði ásamt námi er tengist öryggisbúnaði og forvörnum, annaðhvort samhliða ökunámi sínu eða eftir að því lauk, sbr. heimildarákvæði í 4. gr. þessarar reglugerðar.

Ennfremur skal umsækjandi framvísa vottorði/skilríkjum um að hann hafi lokið umferðartengdu námskeiði í skyndihjálp. Rauði kross Íslands og Umferðarstofa ákveða viðfangsefni slíkra námskeiða. Ökuskólar með starfsleyfi geta, að uppfylltum ákveðnum skilyrðum, fengið heimild til að annast slík námskeið.

Við útgáfu fullnaðarskírteinis má skyndihjálparvottorð ekki vera eldra en þriggja ára.

28. gr.

Sæti handhafi bráðabirgðaskírteinis, sem fengið hefur ökuréttindi í fyrsta sinn, akstursbanni skal hann ljúka *Sérstöku námskeiði* og standast ökuþróf að nýju, vilji hann öðlast ökuréttindi sín á nýjan leik.

Á þessu námskeiði er það meginmarkmið að byrjandi verði betri og öruggari ökumaður, skilji mikilvægi þess að aka af tillitssemi og öryggi og fari eftir settum reglum. Sérstök áhersla skal lögð á tengingu umferðaröryggis við sálræna og félagslega þætti, s.s. viðhorf, tilgang aksturs, lífsleikni og lífsstíl.

Námskeiðin fara fram hjá ökuskólum sem uppfylla skilyrði Umferðarstofu um framkvæmd slíkra námskeiða og í samræmi við námskrá sem Umferðarstofa setur í samráði við Ökukennarafélag Íslands.

29. gr.

Ökumenn, sem annast farþegaflutninga (flokkur D og D1) og vöruflutninga (flokkur C og C1) í atvinnuskyni skulu sækja 35 kennslustunda endurmenntunarnámskeið á fimm ára fresti. Kenna skal í 7 kennslustunda lotum hvern dag sem endurmenntun stendur yfir. Nægjanlegt er að sækja endurmenntunarnámskeið fyrir annan hvorn flokkinn, þ.e. annars vegar D og D1 eða hins vegar C og C1.

Markmiðið endurmenntunarnámskeiðs er að rifja upp og bæta við þá þekkingu og þjálfun sem ökumenn hafa áður fengið í námi sínu til aukinna ökuréttinda.

Ökumaður sem sækir um endurnýjun ökuskírteinis til farþegaflutninga í atvinnuskyni fyrir flokk D og D1, skal frá og með 10. september 2011 hafa lokið slíku námskeiði en sá sem sækir um endurnýjun ökuskírteinis til vöruflutninga í atvinnuskyni fyrir flokk C og C1, skal frá og með 10. september 2012 hafa lokið slíku námskeiði.

Staðfestingar um að lokið sé tilskildri endurmenntun skulu fylgja umsóknum.

Endurmenntun skal fara fram hjá ökuskólum með starfsleyfi til að annast slíka endurmenntun en Umferðarstofa í samráði við Ökukennarafélag Íslands setur námskrá fyrir námið. Að námi loknu skal ökuskóli gefa út vottorð til þeirra nemenda sem ljúka námi með fullnægjandi hætti.

Reglugerð um löggildingu ökukennara og starfsleyfi ökuskóla nr. 327/1999

Finna þarf heppilegt nafn á þessa reglugerð. *Reglugerð um starfsleyfi ökukennara og starfsleyfi ökuskóla* hljómar ekki vel og heiti eins og *Reglugerð um starfsleyfi ökukennara og ökuskóla* getur valdið misskilningi.

Starfsleyfi ökukennara.

1. gr

Lögreglustjórar í umboði ríkislögreglustjóra gefa út starfsleyfi til ökukennslu. Umsókn um slíkt skal að jafnaði lögð fram í því umdæmi þar sem umsækjandi á lögheimili.

Starfsleyfi má veita þeim sem

- hefur náð **24 ára** aldri,
- hefur öðlast fullnaðarökuskírteini í flokki **B** og a.m.k. **5 ára** reynslu af akstri bifreiða,
- hefur stundað nám fyrir ökukennara í viðkomandi flokki og lokið prófum sem því námi fylgja og
- fullnægir kröfum um líkamlegt og andlegt hæfi sem gerðar eru til ökumanna sem annast farþegaflutninga í atvinnuskyni (hópur 2)

Áður en starfsleyfi er útgefið skal lögreglustjóri kanna að umsækjandi uppfylli öll skilyrði sem gerð eru við útgáfu starfsleyfis til ökukennslu.

Heimilt er að synja **um útgáfu starfsleyfis ökukennara** ef ákvæði 2. mgr. 68. gr. almennra hegningarlaga eiga við. Synjunin skal að kröfu hlutaðeigandi borin undir dómstóla samkvæmt reglum 68. gr. almennra hegningarlaga.

Starfsleyfi til ökukennslu gildir í fimm ár, þó ekki lengur en hlutaðeigandi hefur ökuréttindi, og skal tilgreind með viðeigandi tákntölu í ökuskírteini viðkomandi, sbr. reglugerð um ökuskírteini. **Ennfremur skal umsækjandi fá í hendur ritaða útgáfu starfsleyfis síns á þar til gerðu eyðublaði en Umferðarstofa í samráði við Ríkislögreglustjóra ræður gerð þess.** Tilkynna skal Umferðarstofu um **útgefin starfsleyfi.**

Greinargerð:

Starfshópurinn leggur til að aldursmark til að fá útgefið starfsleyfi (löggildingu) verði hækkað frá því sem nú er og verði framvegis 24 ár. Það er þá sami aldur og þarf til að geta gerst leiðbeinandi í æfingaakstri og hópnum finnst ekki eðlilegt að aldursmark til kennslu sé þremur árum lægra en þar gildir. Í kjölfar þessarar breytingar vill hópurinn að skilyrði um akstursreynslu verði hert til samræmis, verði 5 ár í stað þriggja. Hópurinn vill svo vekja athygli á að hér er aðeins átt við aldursmörk vegna útgáfu starfsleyfis en því námi sem skilyrt er fyrir útgáfu starfsleyfis geta viðkomandi lokið fyrir.

Þá leggur hópurinn til að orðið verði við kröfu ökukennara um að fá eitthvað haldbærara til staðfestu réttindum sínum til ökukennslu en tákntölu á bakhlið ökuskírteinis, ritaða þar með afar smáu lettri. Tillaga hópsins er sú að ásamt tákntölunni fái ökukennari í hendur prentað skírteini, sem t.d. gæti verið þannig að auð lína væri fyrir nafn, kennitölu og réttindaflokka og við útgáfu væri einfaldlega viðeigandi upplýsingar handskrifaðar á skírteinið, það undirritað, dagsett og stimplað og afhent umsækjanda þannig. Slík aðferð væri vafalaust einföldust í framkvæmd en vitanlega má hugsa sér aðra kosti.

Þá ræddi hópurinn dálítið hvort ekki væri framkvæmanlegt að flytja útgáfu starfsleyfis ökukennara til Umferðarstofu. Þar eru þegar gefin út starfsleyfi til ökuskóla og ekki er unnt að sjá neinn eðlismun á því hvort starfsleyfi er fyrir ökuskóla eða ökukennara. Munurinn liggur hugsanlega eingöngu í því að starfsleyfi ökukennara er skráð með sérstakri tákntölu í ökuskírteini viðkomandi kennara en starfsleyfi ökuskóla ekki. En það hljóta að vera atriði sem auðvelt er að leysa, t.d. með rafrænni skráningu.

Starfsfólk lögreglustjóraembættanna er í mörgum tilvikum ekki í stakk búið til að geta afgreitt umsóknir af þessu tagi og það er vel skiljanlegt enda þessi mál stundum flókin. Síðan bætist nú við krafa um að sýnt sé fram á að nauðsynlegri endurmenntun sé lokið við endurnýjun starfsleyfis og þar geta ýmis álitamál komið upp. Umferðarstofu er ætlað stórt hlutverk í skipulagningu endurmenntunar og því má ætla að þar liggi fyrir allar upplýsingar og fullur skilningur á þessum málum.

2. gr.

Starfsleyfi veitir heimild til að annast kennslu fyrir einstaka flokka ökutækja sem hér greinir:

- flokk A (bifhjól),

- flokk B (fólksbifreið/sendibifreið) og

- flokka C, D og E (vörubifreið, hópibifreið og eftirvagn/tengitæki). **Starfsleyfi til kennslu fyrir þá flokka** gildir einnig til kennslu fyrir farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni.

Starfsleyfi til kennslu fyrir flokk A og flokkana C, D og E má einungis veita þeim sem áður hefur fengið **starfsleyfi** fyrir flokk B. **Sá sem sækir um starfsleyfi til kennslu fyrir flokk A skal hafa a.m.k. þriggja ára reynslu af akstri bifhjóla og sá sem sækir um starfsleyfi til kennslu fyrir flokkana C, D og E skal hafa a.m.k. þriggja ára reynslu af akstri slíkra ökutækja.**

2. gr. a (Ný grein)

Ökukennari sem fengið hefur útgefið starfsleyfi til ökukennslu skal starfa undir merkjum ákveðins ökuskóla. Hlutverk ökuskólans er að fræða og móta nemendur sína með markvissum og árangursríkum hætti í samræmi við faglega stefnu skólans í þeim málum sem varða ökunám og ökukennslu og sjá til þess að þeir kennarar sem undir merkjum hans starfa framfylgi þeirri stefnu í störfum sínum. Slík stefnumörkun á ekki að hafa áhrif á rekstrarlegt umhverfi ökukennara.

Greinargerð:

Starfshópurinn er sammála um að efla beri tengsl ökukennara og ökuskóla þótt ekki sé full samstaða um hve langt skuli gengið í því efni. Full samstaða er samt um að efla og styrkja beri ökuskólana sem þungamiðju í starfi ökukennarans.

Því telur hópurinn að skipulagi við ökukennslu ætti að breyta þannig að tengsl ökuskóla og ökukennara styrkist. Vel má hugsa sér að það væri gert með því að setja sem skilyrði, t.d. fyrir því að geta skráð nemanda til prófs, að viðkomandi ökukennari starfaði í tengslum við ákveðinn ökuskóla. Þá er fyrst og fremst átt við *fagleg* tengsl en ekki *rekstrarleg* nema að mjög litlu leyti (t.d. sameiginleg markaðssetning). Hver ökukennari væri eftir sem áður sjálfstæður rekstraraðili, ætti sinn eigin bíl og tæki við þeim nemendum sem hefðu við hann samband. Hver ökukennari bæri eftirleiðis sem hingað til ásamt ökuskólanum ábyrgð á uppfræðslu sinna nemenda og staðfesti með undirskrift sinni, áður en nemandi gengst undir próf, að neminn hafi fengið tilskilinn undirbúning samkvæmt námskrá. Ekkert væri samt því til fyrirstöðu að ökuskóli gæti tekið upp annað rekstrarform, t.d. stofnað til rekstrarfélags um ökukennslu og átt þá bíla sem þar eru notaðir, kjósi menn fremur slíkt fyrirkomulag.

Með þessu móti mætti rjúfa að verulegu leyti þá einangrun sem gera má ráð fyrir að ökukennarar finni mjög fyrir í sínu starfi. Nokkrir ökukennarar gætu sameinast um rekstur ökuskóla og starfað saman að faglegri uppbyggingu kennslunnar. Þeir væru þá vel kunnugir því hvernig kennslu í skólanum er háttað og gætu auðveldlega aðlagð sína verklegu kennslu að henni. Kennarafundir væru haldnir reglulega, upplýsingum miðlað og ákvarðanir teknar. Þannig mætti ná meiri samþættingu í náminu en hingað til hefur tekist.

Þetta er sýnilega miklu auðveldara í framkvæmd þar sem þéttbýli er nokkurt en á hinum fámennari stöðum. Þá gæti fjarnám í a.m.k. hluta námsins komið til hjálpar og eiginlega sýnist það vera eina færa leiðin gagnvart ökuskólaskyldu í fámennum byggðarlögum. Ökukennarar á þeim stöðum gætu þá óskað eftir samstarfi við fjarnámsökuskóla. Slíkt fjarnám gæti einnig hentað öðrum ökunemum, þótt á þéttbýlli stöðum búi, og þá m.a. í þeim tilfellum þar sem fötlun, ónógur lesskilningum eða tímaskortur koma í veg fyrir að nemi geti sótt hefðbundinn ökuskóla. Það er alltaf ökukennarans í samráði við ökunemann að velja þau úrræði sem best henta nemanum hverju sinni.

Umferðarstofa, sem hvort sem er heldur skrá um virka ökukennara, gæti bætt upplýsingum í sína skrá um það hvaða ökuskóla hver og einn kennari tengdist. Skráning í próf er þegar rafræn að miklu leyti og því æskilegt að fylgja þessu eftir gegnum þá skráningu.

Jónas Helgason vill að eftirfarandi komi fram:

„Ég er sammála því að efla beri ökuskólana, en tel nóg að gert með markvissara eftirliti og með því að fela þeim aukin verkefni og ábyrgð með nýrri námskrá. Beina tengingu einstakra kennara við skóla tel ég illframkvæmanlega, einkum á landsbyggðinni, auk þess sem hún myndi skerða það frelsi sem kennarar og nemendur búa við í dag um allt land. Í ljósi þess að framvegis munu ökukennarar reglulega sækja endurmenntunarnámskeið hlýtur fagleg einangrun þeirra að rofna, sé hún á annað borð til staðar.”

Arnaldur Árnason vill að eftirfarandi komi fram:

„Tenging einstakra ökukennara við ákveðinn ökuskóla er lykilatriði í því að unnt sé að koma á fót skilvirku eftirliti með faglegu starfi ökukennara, nokkuð sem ekki hefur gengið upp í núverandi kerfi. Sé verulega gefið eftir í því efni munu ökukennarar hér í þéttbýlinu sem annars staðar geta „hoppað” á milli skóla eftir eigin geðþótta eins og verið hefur og það líst mér ekki á. Einn af stóru þáttunum í starfi hópsins var að benda á leið til að rífa ökukennara upp úr því einyrkjahlutskipti sem í alltof ríkum mæli hefur einkennt störf þeirra og finna þeim starfsumhverfi sem líktist meir því umhverfi sem viðgengst í nútímalegu fræðslustarfi, án þess þó að gengið sé á rekstrarlegt sjálfstæði þeirra.

Við heildarskipulagningu ökunáms í landinu hlýtur ennfremur ætíð að vakna sú spurning í hve ríkum mæli aðstæður innan við 10% nemenda á landsvísu eigi að vera ráðandi við skipulag ökukennslu á landinu öllu. Fyrir ökukennara á höfuðborgarsvæðinu, Suðurnesjum, Árborgarsvæðinu og Akureyrarsvæðinu a.m.k. ætti tenging við ákveðinn ökuskóla ekki að vera neitt vandamál, sé vilji á annað borð til staðar að gera umbætur á núverandi fyrirkomulagi.”

3. gr.

Nám fyrir þá sem öðlast vilja starfsleyfi til ökukennslu, sbr. þriðja lið 1. gr. fer fram á vegum Menntavísindasviðs Háskóla Íslands skv. sérstökum samstarfssamningi við Umferðarstofu. Sá samningur er gerður til 5 ára og skal endurskoðaður að þeim tíma liðnum, næst 18. febrúar 2010.

Námið fer fram samkvæmt námskrá sem Umferðarstofa setur, að höfðu samráði við framkvæmdaraðila námsins og Ökukennarafélag Íslands, og samgönguráðherra staðfestir,

um nám fyrir hlutaðeigandi flokk. Í námskrá skulu koma fram **aðalmarkmið námsins sem og með hvaða hætti námsmat fer fram.**

Nám fyrir þá sem öðlast vilja starfsleyfi til ökukennslu fyrir flokk B, flokk A og flokkana C, D og E skal fara fram með hæfilegu millibili enda fáist næg þátttaka.

Til skýringar:

Árið 1992 var fyrst stofnað til ökukennaranáms á vegum Kennaraháskóla Íslands. Það var álit þeirra sem að því unnu að þannig mætti lyfta hlutverki ökukennarans á hærra stall en áður var, það var þannig sett á bekk með öðru kennaranámi og þar með horfið frá að líta á starf ökukennarans sem bílstjórastarf en líta þess í stað á það sem kennslustarf. Samningur var gerður um námið milli þáverandi Umferðarráðs og skólans og frá árinu 1993 og til þessa dags hefur kennaraháskólinn brautskráð 124 ökukennara. Um þessar mundir stendur yfir nám hjá nýjum námshópi sem væntanlega mun ljúka sínu námi í desember árið 2009.

Í febrúar 2005 var nýr samningur gerður milli Umferðarstofu og skólans um ökukennaranám. Var sá samningur til 5 ára og eftir þeim samningi hefur síðan verið starfað. 1. júlí 2008 varð hins vegar sú veigamikla breyting að starfsemi kennaraháskólans sameinaðist hluta af starfsviði Háskóla Íslands og til varð Menntavísindasvið Háskóla Íslands. Öll starfsemi kennaraháskólans, skuldbindingar og samningar, fluttust þá til hins nýja sviðs en sá flutningur er alls ekki yfirstaðinn enn, heldur mun gerast hægt og bítandi á næstu árum. Nafn Kennaraháskóla Íslands sem sérstakrar stofnunar er þó horfið að nær öllu leyti.

Mál hafa því skipast á þann veg að menntun ökukennara hefur sjálfkrafa flust til hins nýja Menntavísindasviðs. Eftir því sem best er vitað hefur það ekki verið kannað hvort Háskóli Íslands hafi nokkurn áhuga á að vista þetta nám né heldur hvort fyrirkomulag það sem viðhaft er í náminu samrýmist skipulagi háskólans. Eðlilegast sýnist samt að líta svo á að fyrrnefndur samningur sé í fullu gildi þótt vistaskipti hafi orðið. Sá samningur fellur úr gildi í febrúar árið 2010 og þá hlýtur að koma til kasta Umferðarstofu og Ökunámsstjórnar, ef af skipun þeirrar stjórnar verður, að ráða fram úr því hvar ökukennaranámi yrði best fyrir komið í framtíðinni.

4. gr.

Samgönguráðuneyti skipar þrjá fulltrúa í ráðgjafarnefnd um ökukennaranám sem skal vera framkvæmdaraðila til ráðuneytis við námið. Fulltrúar skulu skipaðir samkvæmt tilnefningu, einn frá framkvæmdaraðila náms, einn frá Umferðarstofu og einn frá Ökukennarafélagi Íslands og til 5 ára í senn.

Auk þess að vera til ráðuneytis um framvindu námsins skal nefndin m.a. sjá til þess að gerð sé kennsluskrá á grundvelli námskrár þar sem eftirfarandi atriði skulu koma fram:

- **námsgreinar** og fjöldi kennslustunda í hverri grein,
- **dreifing náms á námstíma,**
- **tilhögun námsmats og lágmarkskröfur á prófum,**
- **námsgjöld sem þátttakendum ber að standa skil á og gjalddagar þeirra.**

Til skýringar:

Hér hafa verið sett inn skýrari ákvæði um ráðgjafarnefnd um ökukennaranám en er að finna í núgildandi reglugerð. Tilgreint er hver skuli skipa nefndina og til hve langs tíma í senn. Einnig hefur lýsing á verklagi og verkefnum nefndarinnar verið breytt dálítið og þá til samræmis við þá reynslu sem þegar hefur fengist af störfum nefndarinnar.

5. gr.

Námi til ökukennararéttinda lýkur með prófum sem fram fara á vegum framkvæmdaraðila námsins og þau skulu vera fræðileg og verkleg samkvæmt nánari ákvæðum í kennsluskrá. Á verklegu prófi í eigin akstri skulu tilnefndir tveir hæfir

einstaklingar sem dæma frammistöðu þátttakenda, annar frá framkvæmdaraðila námsins en hinn frá Umferðarstofu.

6. gr.

Nemandi sem lýkur ökukennaranámi með fullnægjandi hætti skal fá í hendur prófskírteini sem framkvæmdaraðili námsins gefur út.

Ef ökukennari hefur lokið viðbótarprófi vegna nýrra flokka (flokks A eða flokkanna C, D og E) skal ríkislögreglustjóri, að ósk umsækjanda, gefa út **nýtt starfsleyfi** og til fimm ára, þó ekki lengur en hlutaðeigandi ökukennari hefur ökuréttindi.

Tilkynna skal til Umferðarstofu um nýja útgáfu starfsleyfis.

7. gr.

Höfum ekkert átt við 7. grein – skoða þarf betur lögfræðileg atriði.

Ríkisborgari í aðildarríki Evrópska efnahagssvæðisins eða Fríverslunarsamtaka Evrópu, sem í öðru aðildarríki hefur öðlast viðurkenningu til að starfa sem ökukennari með starfsmenntun eða starfsþjálfun sem fellur undir ákvæði tilskipunar 92/51/EBE um annað almennt kerfi til viðurkenningar á starfsmenntun og starfsþjálfun, er undanþeginn námi og prófi skv. c-lið 1. mgr. 1. gr. Umsókn um löggildingu á grundvelli slíkrar viðurkenningar skulu fylgja fullnægjandi gögn.

Lögreglustjóri kannar hvort skilyrðum til útgáfu löggildingar er fullnægt. Getur lögreglustjóri þá ákveðið að umsækjandi skuli ljúka aðlögunartíma eða gangast undir hæfnispróf, sbr. 7. gr. tilskipunarinnar.

8. gr.

Framkvæmdaraðili ökukennaranáms skal í samvinnu við Umferðarstofu og Ökukennarafélag Íslands halda reglulega endurmenntunarnámskeið fyrir ökukennara samkvæmt ákvæðum í samstarfssamningi Umferðarstofu og framkvæmdaraðila náms. Starfandi ökukennari skal ljúka a.m.k. 35 kennslustunda endurmenntun á hverju því 5 ára tímabili sem starfsleyfi hans gildir. Hvert sjálfstætt endurmenntunarnámskeið má eigi vera skemmra en 4 kennslustundir og tími, sem varið er til endurmenntunar þann dag sem endurmenntun stendur yfir, má aldrei vera skemmri en 4 kennslustundir.

Markmið endurmenntunar er að ökukennari kynnist nýjungum sem fram hafa komið á sviði ökukennslu, rifji upp og bæti við þá þekkingu sem hann áður hefur aflað sér með námi eða í starfi og auki á þann hátt færni sína og hæfi sem ökukennari.

Heimilt er öðrum aðilum en framkvæmdaraðila ökukennaranáms að bjóða fram námskeið til endurmenntunar fyrir ökukennara. Umsókn um slíkt skal send Umferðarstofu ásamt nauðsynlegum upplýsingum um fyrirhugað námskeið, s.s. kennslustundafjölda, markmiðalýsingu, hvort námskeið sé einungis bóklegt eða að hluta einnig verklegt og hver eða hverjir annist kennslu. Umferðarstofa skal leita umsagnar ökunámsstjórnar og að öllum skilyrðum uppfylltum viðurkennir Umferðarstofa námskeiðið sem gilt námskeið til endurmenntunar.

Ökukennari sem lýkur endurmenntunarnámskeiði með fullnægjandi hætti skal fá í hendur vottorð frá námskeiðshaldara um þátttöku sína.

Til skýringar:

Hér eru nefnd atriði sem engan veginn eru sett fram með nægilega skýrum hætti í núgildandi reglugerð. Hópurinn telur mjög brýnt að skýrar reglur séu settar um endurmenntun ökukennara ekki síður en um endurmenntun þeirra sem stunda fólks- eða vöruflutninga í atvinnuskyni.

Nauðsynlegt er að búa þannig um hnútana að námskeið til endurmenntunar séu ekki þannig skilgreind að þeim megi ljúka með „framhjálaupi“ á erilsömum vinnudegi. Þess vegna telur hópurinn mikilvægt að sett sé ákvæði sem tilgreini þann lágmarkstímafjölda sem verja þarf til endurmenntunar þann dag sem endurmenntun er sinnt.

Hópurinn bendir á nauðsyn þess að kveðið sé skýrt á um skyldu til endurmenntunar í umferðarlögum en álitamál er hvort ákvæði 56. gr. umferðarlaga séu nægilega afdráttarlaus í því sambandi.

9. gr.

Endurnýja má **starfsleyfi til ökukennslu** enda **uppfylli umsækjandi öll skilyrði sem sett eru við endurnýjun starfsleyfis til ökukennslu**. Umsókn um endurnýjun skal lögð fram hjá lögreglustjóra, að jafnaði í því umdæmi þar sem viðkomandi á lögheimili.

Hafi ökukennari ekki varið tilskildum stundafjölda til endurmenntunar á gildistíma starfsleyfis verður leyfi hans ekki endurnýjað fyrir en lokið er þeirri endurmenntun sem upp á vantar.

Sé meira en ár liðið frá því starfsleyfi ökukennara féll úr gildi er lögreglustjóra óheimilt að endurnýja starfsleyfi hans fyrir en að aflokinni 35 kennslustunda endurmenntun. Hafi verkleg ökukennsla (æfingar í kennslubifreið) ekki verið hluti af þeirri endurmenntun skal umsækjandi kenna einn ökutíma að viðstöddum viðurkenndum aðila með tilskilda menntun og hæfi. Sérstaklega skal veita athygli samskiptum umsækjanda og ökunema en umsækjanda skal veitt endurgjöf í því sem vel er gert og hinu sem bæta má. Leiði slík könnun í ljós alvarlegt vanhæfi hjá umsækjanda er honum skylt að gangast undir sérstaka endurmenntun til að leiðrétta þá annmarka sem í ljós komu.

Við endurnýjun starfsleyfis mega vottorð um einstök endurmenntunarnámskeið ekki vera eldri en 5 ára.

Séu fleiri en 5 ár liðin frá því starfsleyfi ökukennara féll úr gildi verður leyfi ekki endurnýjað nema að undangengnu skriflegu prófi þar sem umsækjandi sannar þekkingu sína á reglum, ferlimálum og góðum starfsvenjum er tengjast ökukennslu og ökuprófum. Prófið fer fram á vegum framkvæmdaraðila ökukennaranáms. Eftir sem áður gildir einnig krafan um 35 kennslustunda endurmenntun.

Til skýringar:

Starfshópurinn vill vekja athygli á að úr þessari grein hafa verið felld ákvæði um virkni í starfi við endurnýjun réttinda. Í 56. gr. umferðarlaga er tilgreint sem skilyrði fyrir endurnýjun að viðkomandi „hafi að jafnaði stundað ökukennslu á liðnu löggildingartímabili“ en það ákvæði hefur reynst vandasamt í framkvæmd og mörg álitamál komið upp þegar þurft hefur að meta hvort umfang starfs tiltekins ökukennara hafi verið nægilegt eða ekki. Því er lagt til að þetta ákvæði falli niður en í stað þess komi skýr krafa um endurmenntun og fjölda endurmenntunarstunda á gildistíma starfsleyfis. Ennfremur að krafa um endurmenntun í stað hæfnisprófs þar sem meira en ár er liðið frá því að starfsleyfi féll úr gildi sé líklegri til auka hæfi ökukennarans til að takast á við ökukennsluna að nýju á faglegum grunni.

Nauðsynlegt er að mati starfshópsins að setja sérstök ákvæði í þeim tikvikum þegar ökukennari hefur ekki starfað við ökukennslu um langt skeið, jafnvel áratugi, en hyggst svo endurvekja réttindi sín og fá útgefið nýtt starfsleyfi. Þess vegna leggur hópurinn fram ákveðna tillögu um hvernig meðhöndla skuli umsóknir um slíkt.

10. gr.

Lögreglustjóri, í umboði ríkislögreglustjóra, getur svipt ökukennara **starfsleyfi til ökukennslu** ef ástæða þykir til. Skal það gert ef ökukennari hefur verið staðinn að háttsemi

sem ekki samrýmist starfi ökukennara eða hann að öðru leyti fullnægir ekki lengur skilyrðum **sem sett eru fyrir útgáfu starfsleyfis. Áður en til sviptingar starfsleyfis kemur** skal gera ökukennaranum grein fyrir málavöxtum og gefa honum færi á að koma sínum sjónarmiðum á framfæri áður en ákvörðun er tekin í málinu. Jafnframt skal málið sent Umferðarstofu og **siðanefnd** Ökukennarafélags Íslands til umsagnar.

Telji Umferðarstofa **að ökukennari** hafa brotið þannig gegn settum reglum að varðað geti sviptingu réttinda skal hún gera viðkomandi lögreglustjóra viðvart. Það skal enn fremur gert ef ökukennari hefur verulega brotið gegn eða vikið frá gildandi reglum um ökukennslu eða ef hann sem forstöðumaður ökuskóla hefur borið ábyrgð á að slíkt hafi átt sér stað við skólann Sama á við ef Umferðarstofa telur að ökukennari fullnægi ekki lengur kröfum um þekkingu og hæfni til að **hafa með höndum ökukennslu.**

Ökukennari sem sviptur hefur verið starfsleyfi sínu getur því aðeins endurheimt það að nýju hafi sannanlega verið bætt úr þeim vanköntum sem aðfinnslur beindust að eða fram komi að sakargiftir á hendur honum hafi ekki átt við rök að styðjast. Ávallt skal leita álits/umsagnar Umferðarstofu og siðanefndar Ökukennarafélags Íslands áður en ökukennara, sem sviptur hefur verið starfsleyfi sínu, er veitt það að nýju.

Starfsleyfi ökuskóla.

11. gr.

Umferðarstofa veitir **ökuskólum starfsleyfi til að annast ökukennslu.** Starfsleyfi skal binda við kennslu fyrir einn flokk ökutækja eða fleiri **sem hér greinir:**

- fyrir flokk A,
- fyrir flokk B og
- fyrir flokkana C, D og E auk kennslu fyrir farþega- og vöruflutninga í atvinnuskyni.

Með umsókn um starfsleyfi skulu fylgja eftirfarandi upplýsingar:

- **hver forstöðumaður ökuskólans er, en hann skal vera starfandi ökukennari við skólann,**
- **nafn og aðrar upplýsingar um kennslufræðilegan ráðgjafa skólans. Kennslufræðilegur ráðgjafi skal hafa að baki sem samsvarar a.m.k. eins árs námi á sviði kennslufræða,**
- **kennsluskrár til staðfestingar hjá Umferðarstofu fyrir þá flokka ökuréttinda sem skólinn sækir um starfsleyfi fyrir, hafi þær ekki áður verið staðfestar,**
- **um ökutæki sem skólinn hefur aðgang að til aksturskennslu eftir því sem við á,**
- **um aðstöðu skólans til bóklegrar og verklegrar kennslu eftir því sem við á,**
- **rekstrarlegt nafn ökuskólans og staðfesting á að hann hafi fengið útgefna kennitölu.**

Umsókn um starfsleyfi skal leggja fram á eyðublaði sem Umferðarstofa lætur í té. Umferðarstofa metur umsókn um starfsleyfi **ásamt þeim gögnum sem henni fylgja** og aflar frekari upplýsinga eftir því sem ástæða er til. **Umsókn um nýtt starfsleyfi til handa ökuskóla eða breytingu á gildandi leyfi skal ávallt vísað til Ökunámsstjórnar.**

Sé það mat Umferðarstofu að allar nauðsynlegar upplýsingar hafi verið lagðar fram af hálfu ökuskólans veitir Umferðarstofa umbeðið starfsleyfi. Við útgáfu starfsleyfis greiðir ökuskóli leyfisgjald sem Umferðarstofa innheimtir samkvæmt gjaldskrá sinni.

Veita má ökuskóla með starfsleyfi heimild til kennslu hluta bóklegs ökunáms í fjarnámsumhverfi en í aðalnámskrá hvers réttindaflokks skal tilgreina til hvaða þátta bóklega námsins heimildin nær.

Starfsleyfi skal veita til a.m.k. eins árs í senn, þó ekki lengur en til fimm ára. Lok starfsleyfis skal miða við áramót.

Til skýringar:

Hér er skilgreint hvað fylgja þarf umsókn þegar sótt er um starfsleyfi fyrir ökuskóla en í núgildandi reglugerð er tekið fram hvaða skilyrðum skóli þurfi að fullnægja. Skerpt er á sumum atriðum, t.d. hvað varðar kennslufræðilega ráðgjafa skólanna og því aukið við að skóli skuli hafa aflað sér rekstrarlegs nafns og fengið kennitölu.

Nýmæli er að í þessa grein er sett heimildarákvæði fyrir því að ökuskóli með starfsleyfi megi bjóða hluta bóklegs náms í fjarnámi. Ákvæði af því tagi er ekki að finna í núgildandi reglugerð en engu að síður hefur Umferðarstofa veitt heimild til slíks náms. Í fyrirhugaða reglugerð um ökunám og ökupróf þarf þá að setja ákvæði sem tilgreini að í aðalnámskrá fyrir hvern réttindaflokk skuli skilgreina hver markmiðanna heimilt sé að kenna með fjarnámi. Í uppkasti að slíkri reglugerð, sem frá starfshópnum kemur, er slíkt ákvæði að finna í 9. grein.

Full samstaða er innan starfshópsins um þetta fyrirkomulag og ennfremur að hluti hins bóklega ökunáms, þ.e. þess sem sérstaklega tekur á viðhorfsmótandi þáttum, tilfinningum, sjálfsstjórn, áhættumati o.fl geti ekki farið fram í fjarnámsumhverfi.

12. gr.

Í starfsleyfi ökuskóla skal skrá nafn hans og kennitölu ásamt nöfnum forstöðumanns (faglegs stjórnanda) og kennslufræðilegs ráðgjafa. Leyfið skal **aðgengilegt þeim sem eftir því leita, annaðhvort haft á sýnilegum og áberandi stað í húsakynnum (kennsluhúsnæði hverju sinni) skólans eða á heimasíðu hans. Forstöðumaður** og kennslufræðilegur ráðgjafi bera ábyrgð á að nám sé **skipulagt** og kennsla fari fram í samræmi við **kennsluskrá** og aðrar reglur. Tilkynna skal til Umferðarstofu ef nýr skólastjóri eða kennslufræðilegur ráðgjafi tekur til starfa við ökuskóla og skal þá gefa út nýtt starfsleyfi.

13. gr.

Þessi grein fellur út.

14. gr.

Um **starfsemi** ökuskóla gildir eftirfarandi:

- **Ökuskóli skal láta liggja frammi með áberandi hætti upplýsingar um kennslufyrirkomulag, s.s. lengd námskeiða, stundaskrá, lengd kennslustunda, námsgögn, námsmat, símanúmer og viðtalstíma forstöðumanns og kostnað við nám á vegum skólans. Geri skóli breytingar á kennslutilhögun sinni skal hann tilkynna það til Umferðarstofu.**
- Ökuskóli skal halda skrá um öll námskeið og nemendur sem hefja nám og ljúka námi **á hans vegum**. Ennfremur skal **skólinn tryggja að upplýsingar um** viðveru nemenda og námsframvindu þeirra séu **ætíð aðgengilegar**.
- Ökuskóli skal setja sér skýrt viðmið í **kennsluskrá sinni um hámarksfjölda nemenda á sama námskeiði og árangur af þátttöku á því og miða þá við að kennari geti sinnt hverjum og einum í samræmi við hans þarfir og áhuga.**
- Kennarar í **bóklegum þáttum ökunáms** skulu vera ökukennarar en fela má sérhæfðum leiðbeinanda kennslu einstakra námsþátta.
- Ökuskóli skal **í byrjun hvers árs** senda Umferðarstofu **upplýsingar** um starfsemi skólans **á nýliðnu ári** þar sem fram koma m.a. upplýsingar um fjölda nemenda, **flokkaðar eftir því hverra réttinda er aflað og námskeið sem þeir sóttu**, nýmæli í starfsemi, **kennara við skólann og annað sem skólinn vill taka fram um starfsemi sína á árinu.**

Til skýringar:

Með þessari grein eru skilgreindar betur en áður þær reglur sem gilda um starfsemi ökuskóla. Tilkoma ítarlegri kennsluskráa, sem skólunum verður nú skylt að leggja fram og fara eftir, breytir þar ýmsu en auk upplýsinga sem þar skulu koma fram er skólunum gert skylt að láta ýmsar nauðsynlegar upplýsingar aðrar um starfsemi sína liggja frammi með áberandi hætti, t.d. á heimasíðu sinni. Nýmæli er hér að ökuskólum er gert skylt að setja sér skýr viðmið í kennsluskrá um hámarksfjölda nemenda í sömu kennslustofu og árangur af þátttöku á námskeiði en slík viðmið hefur þótt vanta í starfsemi skólanna.

15. gr.

Ökuskóli skal færa upplýsingar um nám og árangur nemenda, eftir því sem við á, í **ökunámsbók fyrir viðkomandi réttindaflokk**. Ökuskólinn skal varðveita prófúrlausnir **nemenda sinna**, úrlausnir verkefna og viðveruskrá í a.m.k. tvö ár frá **námslokum þeirra**. Stefnt er að því að í framtíðinni verði allar upplýsingar um námsframvindu nemenda skráðar með rafrænum hætti í ökunámskrá.

Til skýringar:

Á 15. gr. eru gerðar breytingar sem nauðsynlegar eru vegna breyttra aðstæðna. Ekki eru lengur gefin út námsvottorð til nemenda vegna náms í þessum flokkum heldur eru allar upplýsingar um nám og próf færðar í ökunámsbækur nemenda sem þeir svo flytja með sér og framvísa eftir því sem við á. Ökunámsbækur fara svo á endanum til Umferðarstofu og varðveitast þar sem gögn um nám nemendanna. Stefnt er að rafrænni skráningu í ökunámskrá, sem mun leysa af hólmi opinberar vottanir í ökunámsbækur, vera liður í útgáfu námsheimilda og bráðabirgðaakstursheimilda.

16. gr.

Óski ökuskóli eftir endurnýjum á starfsleyfi sínu þegar gildistími þess rennur út skal Umferðarstofa endurnýja starfsleyfi hans að uppfylltum **þeim skilyrðum sem fram koma í ákvæðum 11., 12. og 14. gr. og átt geta við um endurnýjun starfsleyfis**.

17. gr.

Starfsleyfi skal afturkalla ef Umferðarstofa telur að skilyrði fyrir leyfisveitingu séu ekki lengur fyrir hendi eða ef ökuskóli fer ekki eftir reglum um starfsemi ökuskóla. Áður en ákvörðun er tekin um afturköllun starfsleyfis skal forstöðumanni gefinn kostur á að tjá sig um málefni.

Eftirlit með ökukennslu og ökuskólum.

18. gr.

Ökukennarar og ökuskólar skulu haga starfsemi sinni í samræmi við ákvæði umferðarlaga og reglugerðar um ökuskírteini, einstakar námskrár og ákvæði reglugerðar þessarar.

19. gr.

Umferðarstofa skal hafa eftirlit með ökukennslu og ökuskólum **en reglulega skal mat lagt á störf ökuskóla**. Slíkt gæðamat fer fram með tvennum hætti: **Skólinn sjálfur og starfsmenn hans láta á hverju ári fara fram innra mat á starfi hans en eftirlitsaðili framkvæmir eða lætur framkvæma ytra mat á starfsemi ökuskóla**.

Tilgangur mats og eftirlits með starfsemi ökuskóla er að

- veita upplýsingar um starfsemi skólans, árangur starfs hans og framtíðarsýn til nemenda skólans, foreldra þeirra, eftirlitsaðila og annarra er málið kann að varða,
- tryggja að starfsemi ökuskóla sé á hverjum tíma í samræmi við ákvæði laga og reglugerða og námskrár þar sem það á við,
- auka gæði náms og starfs og stuðla að framförum,
- tryggja að réttindi viðskiptamanna skólans séu virt og þeir njóti þeirrar þjónustu sem skólanum bera að veita þeim.

Hver ökuskóli sem fengið hefur útgefið starfsleyfi framkvæmir a.m.k. einu sinni á ári hverju mat á skólastarfinu. Slíkt mat fer einkum fram með matslista (viðhorfskönnun) sem stjórnendur eða aðrir starfsmenn skólans útbúa og lagður er fyrir viðskiptamenn skólans, þ.e. ökunemana og einnig starfsfólk hans. Sem lið í slíku innra mati ökuskóla kæmi vel til greina að gera einnig viðhorfskönnun meðal foreldra eða forráðamanna þeirra unglunga sem sækja skólann. Við svörun ber að tryggja að viðhorf hvers og eins séu nafnlaus og órekjanleg. Innra mat skal ná til allra þeirra réttindaflokka sem skólinn hefur leyfi til að annast.

Niðurstöður innra mats skulu liggja frammi í skólanum og vera aðgengilegar þeim sem eftir leita, þ.á m. eftirlitsaðila, ásamt þeim gögnum sem liggja niðurstöðunum til grundvallar.

Ytra mat á starfi ökuskóla fer fram á þann þátt að eftirlitsaðili með ökukennslu framkvæmir eða ræður aðila til að gera rannsóknir eða úttekt á starfsemi ökuskóla. Slíkar úttektir geta náð til allra ökuskóla í senn, einhvers skilgreinds hóps skóla eða eins ákveðins skóla. Úttektir geta beinst að ákveðnum og afmörkuðum þáttum í starfi skólanna eða að starfi þeirra í heild. Ökuskólum er skylt að leggja fram alla þá aðstoð við úttekt sem óskað er eftir ásamt því að leggja fram öll umbeðin gögn, þ.m.t. niðurstöður innra mats skólans. Ytra mat á starfi ökuskóla skal gert að lágmarki einu sinni á gildistíma starfsleyfis hans.

Niðurstöður rannsókna eða úttekta á ytra mati ökuskóla skulu vera aðgengilegar öllum þeim sem eftir leita og kynna vilja sér niðurstöðurnar. Jafnframt skal eftirlitsaðili funda með stjórnendum og starfsmönnum ökuskóla þar sem greint er hvar styrkur skólans liggur og hvar úrbóta er þörf. Skal leitast við að fylgja niðurstöðum eftir með stuðningi, fræðslu og ráðgjöf til skólans þannig að leitt geti til umbóta í skólastarfinu.

Greinargerð:

Margir hafa á það bent að eftirliti með ökukennslu sé ekki sinnt sem skyldi enda óhægt um vik að ætla sér að fylgjast með störfum rúmlega 200 ökukennara vítt og breitt um landið og um 30 ökuskóla að auki.

Þessu vill starfshópurinn breyta og leggur því til ákveðna tillögu í því efni eins og sjá má hér að framan. Grunnhugmyndin er sú að eftirlitsskyldan færist frá því að vera með einstökum ökukennurum og verði þess í stað með starfsemi ökuskólanna sem þá um leið þurfa að gæta þess að þeir ökukennarar sem undir merkjum skólans starfa, geri það á þann hátt og í samræmi við þær starfsreglur sem skólinn og starfsmenn hans hafa komið sér saman um. Þannig myndi eftirlitsaðili t.d. snúa sér til ökuskólans með mál sem upp kæmi vegna þess að fundið væri að starfi ökukennara sem undir merkjum skólans starfaði og það væri síðan ökuskólans að leita viðeigandi úrræða.

Starfshópurinn telur að eftirlit og gæðastjórnun af því tagi sem hér er lagt til sé í anda þeirrar skólastefnu sem nú ber hæst í samfélaginu og vill í því sambandi skírskota til sambærilegra ákvæða í nýjum lögum um grunn- og framhaldsskóla.

20. gr.

Samgönguráðherra skal skipa þriggja manna stjórn, Ökunámsstjórn. Stjórnin skal skipuð til þriggja ára í senn, samkvæmt tilnefningum frá Ríkislögreglustjóra, Umferðarstofu og Ökukennarafélagi Íslands sem hver um sig tilnefnir einn aðalfulltrúa í stjórnina og einn til vara.

Tilgangur og markmið með skipun þessarar stjórnar er að á einum stað sé haldið utan um og höfð heildarsýn yfir málefni er varða ökukennslu og ökupróf þar sem sjónarmið þeirra, sem næst þessum málum standa, fái notið sín. Jafnframt er stjórninni ætlað að fjalla um stefnumótun á sviði þessa málaflokks og hafa frumkvæði að nýjungum. Fyrir stjórnina eru ennfremur lagðar allar tillögur er varða breytingar á tilhögun ökukennslu og ökuprófa til umfjöllunar og umsagnar. Til stjórnarinnar má einnig vísa ágreiningsmálum er upp kunna að koma í starfi milli aðila. Stjórnin skal hafa reglulegan fundartíma.

Greinargerð:

Starfshópurinn leggur til að gerð verði sú „strúktúrbreyting“ á skipan ökukennslu og ökuprófa í landinu að þriggja manna stjórn verði sett yfir málaflokkinn í heild sinni. Þessa stjórn hefur hópurinn sín á milli nefnt *Ökunámsstjórn*

Hópurinn bendir á að málaflokkurinn er stór og spannar yfir nokkur svið samfélagsins og því finnst starfshópnum æskilegt að auka og efla heildaryfirsýn yfir hann. Tveir aðilar starfa þó sýnu mest innan hans; Umferðarstofa sem fyrir hönd samgönguráðuneytis fer með stóran hluta málaflokksins og Ökukennarafélagið sem er fyrst og fremst fagfélag þeirra sem annast ökukennslu. Fleiri aðilar sem honum tengjast, en þó ekki í jafn ríkum mæli og hinir tveir, eru t.d. ríkislögreglustjóri og framkvæmdaraðili ökuprófa.

Innan starfshópsins hefur töluvert verið horft til svonefndra *starfsgreinaráða* en auðveldlega má greina ákveðna hliðstæðu með þeim og hugmyndinni með ökunámsstjórn. Ráðherra skipar starfsgreinaráðin, hvert á sínu sviði og hlutverk þeirra er skilgreint þannig að það sé m.a. að „gera tillögur um“, „setja viðmið fyrir“, „veita ráðherra umsögn“ og „gefa álit“. (Sjá 24. og 25. gr. laga um framhaldsskóla nr. 92/2008). Þetta hlutverk starfsgreinaráðanna fellur því ákaflega vel að hugmyndum sem hópurinn gerir sér um hlutverk ökunámsstjórnar.

Starfsgreinaráðin fjalla um samþættingu og skipulag starfsgreina (iðngreina) þar sem hvort tveggja er um að ræða bóklegt og verklegt nám en þannig háttar einnig til um ökunám. Það er skoðun hópsins að nauðsynlegt sé að koma á einhverjum samstarfsgrundvelli þar sem þeir aðilar sem mest afskipti hafa af þessum málaflokki geti á formlegan hátt hist, rætt mál, mótað stefnu og tekið ákvarðanir ef því er að skipta. Því mælir starfshópurinn eindregið með því að þessari hugmynd, að setja á laggirnar eins konar yfirstjórn ökunáms í landinu, verði hrint í framkvæmd.

Fulltrúi Umferðarstofu vill að eftirfarandi komi fram:

„Í skýrslunni er á ýmsum stöðum fjallað um nefnd skipuð fulltrúum þriggja aðila; *Ökunámsstjórn*. Ennfremur er fjallað um nauðsyn þess að „setja þurfi fram með skýrari hætti en gert er í núgildandi reglugerð með hverjum hætti samstarf Umferðarstofu og Ökukennarafélags Íslands skuli vera í þeim efnum sem ökunámi og –prófum tengjast, s.s. samningu námskráa, gerð viðmiðunarkvarða fyrir ökupróf, skipulagningu og framkvæmd æfingaaksturs með leiðbeinanda o.fl.“ Við nánari skoðun virðist sem hér sé verið að fjalla um hliðstæð mál.

Í gildandi reglum er skýrt kveðið á um samráð aðila varðandi námskrárvinnu sem dæmi, en sagt er að „kennsla skal fara fram í samræmi við námskrá sem Umferðarstofa setur, að höfðu samráði við Ökukennarafélag Íslands, og samgönguráðherra staðfestir, um ökunám fyrir hlutaðeigandi flokk.“ Þannig er skýrt kveðið á um samráð í núgildandi reglugerð, samráð felur í sér að aðilar skiptast á skoðunum og reyna að komast að sameiginlegri niðurstöðu.

Hvort sem sameiginleg niðurstaða fæst eða ekki í lok samráðsferils er Umferðarstofu ætlað að setja námskrá sem ráðherra staðfestir. Hér er um ákveðið stjórnsýsluhlutverk Umferðarstofu að ræða, sbr. 112. gr. umferðarlaga nr. 501/1987 sem ekki er hægt að framselja nema með breytingu á umferðarlögum.

Umferðarstofa er fylgjandi framþróun og samráði á þessu sviði en á erfitt með að sjá fagleg eða hagkvæm rök fyrir því að búa til enn eitt stjórnsýslustigið.”

Gjöld.

21. gr.

Þessi grein fellur niður

Gildistaka.

22. gr.

Reglugerð þessi sem sett er samkvæmt 56. gr. umferðarlaga nr. 50 30. mars 1987, sbr. lög nr. 138 18. desember 1996, og 4. gr. laga um viðurkenningu á menntun og prófskírteinum, nr. 83 18. maí 1993, sbr. lög nr. 76 19 maí 1994 og nr. 37 16. maí 1997, svo og með hliðsjón af lið 1a í VII. Viðauka (tilskipun 92/51/EBE) við EES samninginn, öðlast gildi 1. júní 1999.

EBE gerðin sem vitnað er til er birt í EES viðbæti við Stjórnartíðindi EB, Sérstök útgáfa, bók 4, bls. 90-104, sbr. og EES viðbæti við Stjórnartíðindi EB, 17. hefti 1994, bls. 55-58.

Jafnframt falla úr gildi:

a. Reglugerð um ökukennslu, próf ökumanna o.fl., nr. 787 13. desember 1987, með síðari breytingum.

b. 1. og 2. gr. reglugerðar um prófgjöld ökumanna, gjöld fyrir ökuskírteini o.fl., nr. 634 30. desember 1991, með síðari breytingum.

c. d-liður ákvæðis til bráðabirgða í reglugerð um ökuskírteini, nr. 501 11. ágúst 1997.

Ákvæði til bráðabirgða.

Ökukennarar sem við gildistöku reglugerðar þessarar hafa löggildingu til kennslu í akstri bifreiða mega annast kennslu fyrir þá flokka bifreiða sem ökuskírteinið heimilar þeim þá að stjórna.

Gildandi námskrá fyrir ökukennaranám skal gilda sem námskrá fyrir nám og próf vegna löggildingar fyrir réttindaflokk B þar til ný námskrá hefur verið sett.

Ökuskólar sem starfað hafa að kennslu til undirbúnings ökuréttinda í flokki A og B hafa frest til 1. september 1999 til að afla starfsleyfis.

Við vitum ekki hvernig taka beri á þessari grein en teljum þó sýnt að ákvæði fyrsta liðar þess hluta hennar, sem eru ákvæði sett til bráðabirgða, hljóti að standa áfram. Hvorki sé framkvæmanlegt né heldur eðlilegt að af mönnum séu tekin áður fengin réttindi.

Dóms- og kirkjumálaráðuneytinu, 3. maí 1999.

Þorsteinn Pálsson.

Ólafur W. Stefánsson.