



Statens vegvesen

Vedlegg 1 - Høringsoppsummering

Høring av forslag til endringsforskrift til forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
20. juni 2013

Høringsoppsummering – Endringsforskrift til forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

Vegdirektoratet sendte forslag til endringsforskrift til forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører til offentlig høring den 26. februar 2013. Bakgrunnen for høringen kom som følge av de erfaringer Vegdirektoratet og ulike aktører så langt har fått med forskriften. Det er denne gangen tale om mindre endringer og vedlikehold. Høringsfristen var 26. mai 2013.

Høringen ble sendt til 194 instanser for uttalelse. Liste over høringsinstansene var vedlagt høringen. Det har kommet inn 44 høringsvar.

Følgende 18 instanser har spesifikt uttalt at de ikke har merknader til høring av forslaget:

1. Arbeidsdepartementet
2. Arbeidstilsynet
3. Brønnøysundregistrene
4. Buskerud fylkeskommune
5. Datatilsynet
6. Faglig råd for service og samferdsel
7. Forbrukerrådet
8. Forsvarsdepartementet
9. Helse og omsorgsdepartementet
10. Justis og beredskapsdepartementet
11. Kunnskapsdepartementet
12. Landbruks- og matdepartementet
13. Nord-Trøndelag fylkeskommune
14. Statens innkrevingsentral
15. Statens jernbanetilsyn
16. Statens vegvesen Region sør
17. Trafikverket
18. Utenriksdepartementet

Fra følgende 26 instanser er det kommet innspill som vi har kommentert og vurdert nærmere:

1. Advokatforeningen
2. Akershus fylkeskommune
3. Bring/Posten
4. DSB
5. FinansNorge
6. HINT
7. KNA
8. LEARN
9. LO
10. MEF
11. Nettbuss
12. NHO
13. NLF
14. Nordlandsbuss

15. Opplæringskontor Førde
16. Opplæringskontor Møre og Romsdal
17. RBT
18. STAFO
19. Statens vegvesen Region øst
20. Statens vegvesen Region nord
21. SOTIN
22. SRK
23. Torbjørn Johansen Busser
24. Trygg trafikk
25. VOLMAX
26. Ål videregående skole

I del I oppsummeres høringsinnspillene kronologisk og alfabetisk etter bestemmelsenes inndeling. Vegdirektoratet har forsøkt forkortet innspillene noe uten at innholdet av den grunn skal ha forandret mening. Kommentarer som ikke gir direkte innspill til bestemmelsene er samlet under første punktet «generelle kommentarer», med unntak på de bestemmelsene som er nærmere omtalt. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjon kommer under hver bestemmelse. Det gis ikke kommentarer til de bestemmelsene det ikke er kommet inn høringsinnspill til eller vi ikke har gjort endringer på. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse for de opprinnelige foreslåtte endringer.

I del II er fastsatt endringsforskrift til forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører

DEL 1

Oppsummering av høringsinnspillene med kommentarer

Generelle kommentarer

ADVOKATFORENINGEN: Det er en prioritert oppgave for Advokatforeningen å drive rettspolitisk arbeid gjennom høringsuttalelser. Advokatforeningen har derfor en rekke lovutvalg inndelt etter fagområder. I våre lovutvalg sitter advokater med særskilte kunnskaper innenfor det aktuelle fagfelt og hvert lovutvalg består av advokater med ulik erfaringsbakgrunn og kompetanse innenfor fagområdet. Arbeidet i lovutvalgene er frivillig og ulønnet.

Advokatforeningen ser det som sin oppgave å være en uavhengig høringsinstans med fokus på rettssikkerhet og på kvaliteten av den foreslåtte lovgivningen.

I saker som angår advokaters rammevilkår vil imidlertid regelendringen også bli vurdert opp mot advokatbransjens interesser. Det vil i disse tilfellene bli opplyst at vi uttaler oss som en berørt bransjeorganisasjon og ikke som et uavhengig ekspertorgan. Årsaken til at vi sondrer mellom disse rollene er at vi ønsker å opprettholde og videreutvikle den troverdighet Advokatforeningen har som et uavhengig og upolitisk ekspertorgan i lovgivningsprosessen.

I den foreliggende sak uttaler Advokatforeningen seg som ekspertorgan. Saken er forelagt lovutvalget for Samferdsel og sjø-, luft- og annen transportrett inklusive sjøforsikring.

DSB er opptatt av personer som arbeider innen brann og redning og at yrkessjåførutdanningen blir en forutsetning for å få førerett i de tyngre klassene.

Vegdirektoratets kommentar

Dette er ikke en problemstilling i dag.

FINANSNORGE: Forsikringsnæringen ser på etterutdanning som er viktig område. Forsikringsselskapene kan i deres sikkerhetsforskrifter peke på krav til utdanning. Kvalitet på opplæring er viktig, og kan styrkes ytterligere, for eksempel 40 timers kurs hvert 5. år. Myndighetene burde berørt sikkerhetsforskrift i opplæringen. I tillegg bør det på repetisjonskurs være erfaringsutveksling om hendelser og skader osv. Basert på vår dialog med NAF er det høynet utbytte om det gjennomføres kurs for en og en type næring.

LANDSORGANISASJONEN LO støtter det fremlagte forslaget til endringer av yrkessjåførforskriften, og har følgende merknad:

Etter vår vurdering bør det i forskriften vurderes å ta inn et punkt der YKB-kursets teoridel defineres som "annet arbeid" i henhold til forordning (EF) 561/2006. Kjøring som skjer som en del av opplæringen må defineres som kjøring i henhold til samme forordning, når kjøringen utføres med et kjøretøy som er underlagt direktivets bestemmelser. Dette må i så fall vurderes opp mot artikkel 13 pkt. g i forordningen.

MEF har flere bemerkninger til høringen som følger under den enkelte bestemmelse. MEF er forkortelsen av Maskinentreprenørenes Forbund.

RBT har stilt en rekke spørsmål, hele 11.

Vegdirektoratets kommentar

Å bevare alle spørsmålene vil gå noe lengre enn hva vi kan gjengi og kommentere i denne høringen. RBT har gitt sine betraktninger og stilt en rekke spørsmål hvor en fellesnevner er at det må stilles eksplisitte krav både i forskriften og læreplanen og til de som underviser. RBT ser nødvendigheten av en kompetanseheving, men mener forslaget ikke tar tak i de problemer som er.

SOTIN har flere bemerkninger til høringen som følger under den enkelte bestemmelse. SOTIN er forkortelsen av Samarbeidsforum Opplæringskontor i Transportfag i Norge.

STAFO: Vedlegg 2 er navngitt med ”forslag til endringsforskrift sensorforskriften”. STAFO forutsetter at dette gjelder yrkessjåførforskriften.

Vegdirektoratets kommentar

Dette er en trykkfeil som beklages. (*vedlegg 2: Forslag til endringsforskrift til sensorforskriften*). Dette er den eneste kommentaren vi har fått til denne feilen. Vi anser det derfor ikke å ha hatt betydning for høringen, men vi verdsetter årvåkenhet hos høringsinstansene.

TRYGG TRAFIKK har ingen merknader, men ønsker å presisere viktigheten av å ha godt kvalifiserte undervisningspersonell både som undervisningsansvarlig og øvrige lærere/instruktører. Fortrinnsvis bør det på sikt bare brukes personell med godkjent trafikkpedagogisk bakgrunn, herunder også i forbindelse med individuell kjøretrening.

VOLMAX: Etterutdanning er viktig for yrkessjåfører. Imidlertid må det kunne gjennomføres med en smidighet og kostnadsramme som ikke reduserer deres konkurransesituasjon i forhold til utenlandske sjåfører, slik som er tilfellet dag.

Volmax Kompetanse har drevet med etterutdanning i 2 år, som underleverandør til andre læresteder og med 4 egne læresteder det siste året. Vår erfaring er at yrkessjåførene er en veldig uensartet gruppe med store variasjoner i bakgrunn, utdanning, erfaring, interesser og kunnskaper. Med dagens moduler og markedspriser er det vanskelig å gi tilpasset undervisningen til alle.

Vårt sterkeste ønske for å kunne gi en bedre tilpasset undervisning er at Norge innfører et “meny valg” system der eleven kan velge fra en meny ulike type kurser som passer hennes/hans profil. Mange sjåfører er ikke motivert for å gå på “det samme kurset” om 5 år. Et slikt system ville gitt en hel annen mulighet for faglig utvikling både i bredde og dybde, og kursets undervisningsplan og innhold må selvfølgelig godkjennes av Statens Vegvesen.

§ 55 Dispensasjoner

Hensikten med dispensasjoner er å fange opp de tilfeller som ikke er beskrevet og som gir en urimelig og utilsiktet konsekvens. Vår erfaring med dispensasjoner er at dette håndheves strengt og korrekt. Vi ser derfor ikke nødvendigheten av å skjerpe dette.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte utvidelsen på 7 timer for å oppnå kombiførerrett er en unødvendig ekstrabelastning både praktisk og økonomisk for sjåfører og transportbedrifter. Kostnader til kursutgifter, reise, overnatting, kostnader til leie av vikar eller tapt innkjøring vil forverre

norske sjåførers konkurransesituasjon sammenliknet med utenlandske sjåførere, som kan gjennomføre dette på en smidigere og/eller billigere måte.

ÅL VGS har stilt spørsmål vedr. forståelsen av forskriften som ikke kommenteres i denne høringen.

Vegdirektoratets kommentar

Brevet fra ÅL VGS vil bli besvart av Statens vegvesen Region øst.

§ 1. Virkeområde andre ledd bokstav a og ny bokstav g

HINT støtter Vegdirektoratet i at presiseringen i nytt punkt g) bringes inn i forskriften. Dette vil hindre mistolkninger, men samtidig også komplisere håndhevelsen av forskriften. Selv om vi støtter presiseringen, er vi likevel noe betenkt over at det gis unntak for denne gruppen. Krav om grunnutdanning og etterutdanning har nettopp til hensikt å sikre kompetansen til de som skal utøve transportoppdrag. I dette perspektivet mener vi det er noe betenkelig å tillate at en ikke-øvet sjåfør ansatt i skole eller institusjon skal kunne utøve transport av passasjerer uten at krav om grunn- og etterutdanning er tilstede. Det uttrykkes også støtte for at Vegdirektoratet ikke bør gjøres endringer i punkt e) før en eventuell avklaring fra EU foreligger.

KNA støtter endringen og finner den positiv

LEARN støtter forslaget til endringen i bokstav g. Allikevel mener de at presiseringen ikke er eksakt nok fordi den skaper på nytt spørsmål hos de som er usikre på om deres transportvirksomhet er omfattet av begrepene «privat øyemed, institusjon eller omsorgsrolle». Dette er aktuelt for store grupper innen idretten og for de som er ansatt i institusjon uten omsorgsrolle, eks. vaktmestere etc. En avklaring av dette mener LEARN bør følge av endringen.

NHO var enige i Samferdselsdepartementets presisering fra 2010 av bokstav g slik den nå framkommer. Samtidig mener man at begrepet ”privat øyemed” bør presiseres bedre.

NLF støtter forslaget til endringen i bokstav a.

VOLMAX synes det er viktig med foreslåtte presisering og utvidelse av unntak. Utenom forskriften hadde vi gjerne sett at Statens Vegvesen hadde publisert ytterligere eksempler av grensetilfeller i 1 e.

Vegdirektoratets kommentar

Siden alle støtter foreslått endring i bokstav a kommenteres ikke den utover omtalen i høringsnotatet.

Uttrykket "privat øyemed" mener noen vil kunne tolkes mer utvidet enn ønskelig samt skape ytterligere usikkerhet om tolkning. Dette er Vegdirektoratet enig i. I ettertid ser vi at pasusen er unødvendig fordi enten så er det:

1. "kjøring mot vederlag"
2. "kjøring mot vederlag", men omfattet av unntaksbestemmelsene i bokstav a til g.
3. kjøring utover ovennevnte anses å ligge innenfor begrepet ”privat øyemed”.

Begrepet ”privat øyemed” bortfaller.

§ 2. Definisjoner

nytt tredje og sjette ledd skal lyde:

HiNT har ingen kommentar til de foreslåtte endringer og tilføyelser ut over at vi ønsker å kommentere at det bør være en viss anledning til å innfortolke rimelige pauser i timebegrepet.

MEF mener det vil være komplisert å beskrive kjøretøy. Flere kursarrangører er avhengig av å leie inn kjøretøy, samt at kursdeltakerne har mulighet til å ta med egne kjøretøy. Kravet må være at kursarrangøren har rutiner for hvordan de kontrollerer at kjøretøyet tilfredsstillende de krav som er stilt.

NLF tar til etterretning at veiledningen gir anvisning på en fleksibel og hensiktsmessig gjennomføring av undervisningen, herunder pauser. Likeledes at elevene kan benytte egne biler i etterutdanningen.

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE sier akkurat det samme som **SOTIN** har kommentert

SOTIN mener at kursdeltakerne må få ta med egne kjøretøy, men forutsetningsvis må medbrakte kjøretøy ha nødvendig måleutstyr.

STATENS VEGVESEN REGION ØST finner det ønskelig at det i definisjonen av en undervisningsplan legges til timefordeling. Vi ønsker dette for lettere å kunne se at kravet til timer i forskrift er oppfylt. I mange tilfeller har vi måttet etterspørre dette i forbindelse med godkjenning av nytt lærested.

VOLMAX

Alle kravene til dokumentasjon er relevante, men det er unødvendig kompliserende at alt dette skal finnes i undervisningsplanen, så lenge dette kan fremvises ved tilsyn fra Statens Vegvesen.

Vegdirektoratets kommentar

Endringene er kun en kosmetisk endring i forskriften, og ingen realitetsendring. Det må påpekes at kravene her ligger til grunn for godkjenning av det enkelte lærestedet, og som tidligere var plassert i § 19. **MEF** mener det må kreves at kursarrangøren har rutiner for hvordan kjøretøyene kan kontrolleres at tilfredsstillende kravene. Vegdirektoratet er enig i dette, og har formulert kravene i yrkessjåførforskriften § 10 for grunnutdanning, som viser til trafikkopplæringsforskriften kapittel 30, og for etterutdanning i yrkessjåførforskriften § 50 fjerde ledd. Det er også ønskelig om at det legges til et krav om at timeplan skal legges fram, noe Vegdirektoratet er enig i.

§ 3. Krav om yrkessjåførkompetanse og gyldig bevis nytt fjerde ledd

STATENS VEGVESEN REGION NORD er noe usikker på om uttrykket «reaktiveres» er et godt uttrykk. Vi ber Vegdirektoratet vurdere å erstatte «reaktiveres» med uttrykket «gjenopprettes» da dette etter vår oppfatning er et mer allment forståelig uttrykk.

STATENS VEGVESEN REGION ØST mener det her er grunnlag for misforståelser og mener at ordet «reaktiveres» bør erstattes med gjenopprettes som er et mere vanlig brukt ord.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet deler helt ut dette synet og det vil bli tatt hensyn til i forskriften.

§ 9. Komprimert grunnutdanning og aldersbegrensede rettigheter tredje ledd

Ingen kommentarer er innkommet.

§ 11. Utvidelse av kompetanse område og aldersbegrensede rettigheter

Bestemmelsen er ikke på høring, men advokatforeningen har i sitt innspill til § 35 foreslått en mer hensiktsmessig plassering av regelen noe Vegdirektoratet er enig i.

Setningen som tidligere foreslått i § 35 flyttes nå til § 11: «*Kompetanseutvidelsen kan foretas når som helst i kompetansebevisets gyldighetstid, jf § 35.*»

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet deler dette synet og det tas hensyn til i forskriften siden dette ikke anses å være til ulempe for noen.

§ 12. Krav om regelmessig etterutdanning

STATENS VEGVESEN REGION ØST ønsker å gjøre en endring i forskriften § 12 ved å få inn ordet ”*minst*” 35 timer.

Bestemmelsen er ikke på høring, men Statens vegvesen Region øst har gjort oppmerksom på at det ved flere anledninger har vært nødvendig å informere om at 35 timers etterutdanning er et minimum. Det er ikke noe som tilsier at man ikke kan gi flere timer.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet deler dette synet og det tas hensyn til i forskriften siden dette ikke anses å være til ulempe for noen. Vi vil for øvrig vurdere ved neste forskriftsendring om begrepet «minst» heller bør flyttes til § 2 Definisjoner, da alle ulike timeantall i forskriften er å anse som minimum.

§ 13 Gjennomføring av etterutdanning

HINT støtter Vegdirektoratets forslag om splitting av den sammensatte etterutdanningen. Endringen vil etter HINTs mening skape en mer ryddig struktur, samtidig som det vil forenkle undervisningen og gjøre kursene mer oversiktlig og meningsfylt for deltageren. De finner det

også naturlig at de som ønsker å opprettholde kompetansen både for person- og godstrafikk må gjennomføre flere timer etterutdanning enn de som kun skal ha en kompetanse.

MEF er ikke enig med kommentaren til Vegdirektoratet om at kombinerte kurs ikke har fungert da de har fått motsatte tilbakemeldinger. Deltakerne mener de har fått viktig informasjon for å kunne opprettholde sin yrkessjåførkompetanse for både gods- og persontransport, selv om de til daglig bare utøver det ene yrket. Går man bort fra dette vil det medføre økte kursutgifter, spesielt for de som bor i distriktene. På grunn av disse ekstra kostnadene, tror MEF at mange sjåfører tar bare utdanning for det ene transportfaget. Og det blir et frafall av førere som har yrkessjåførkompetanse for både gods- og persontransport. De som taper på denne omleggingen, er transportbedrifter i distriktene. MEF mener at kombinerte kurs bør opprettholdes. Deltakerne får viktig informasjon om hverandres transport, som kan være med å styrke utførelsen av sitt eget yrke.

NHO mener at sammensatt etterutdanning er lite formålstjenlig. De støtter derfor presiseringen for de som ønsker å opprettholde kompetansen for både person- og godstrafikk.

NLF har fått tilbakemelding om at kombikurs/sammensatte kurs gjennomføres på en svært tilfredsstillende måte. Ønsker derfor ikke å fjerne dette alternativet. NLF støtter samtidig forslaget om en ekstra dag for å få kompetanse i annen tungbilklasse.

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE sier at kombikurs fungerer på en utmerket måte.

SRK er av den klare oppfatning at det kun bør gjennomføres en type kurs. De mener også at kombikurs har fungert meget bra. De henleder også oppmerksomheten på liten bosetting hvor kurspåmeldingen er lav og derav vanskelig å fylle opp kursene. Kostnadsaspektet påpekes som en utfordring for bransjen dersom denne type kurs fjernes.

STATENS VEGVESEN REGION ØST mener at det er uheldig at den sammensatte etterutdanningen fjernes fordi vi da pålegger de som ønsker å opprettholde kompetansen på begge områder å gjennomføre 6 dager à 7 timer, totalt 42 timer. Dette er uheldig både av økonomisk og praktiske årsaker for både arbeidstaker og arbeidsgiver. Viser også til at yrkessjåførdirektivet sier 35 timer. Tilbakemeldingene vi har fått på den sammensatte etterutdanningen er at dette har vært lærerike kurs med som har skapt en god forståelse og kompetanseoverføring i forhold til de problemstillingene de som utfører godstransport har i forhold til det de som utfører persontransport har og motsatt. Det er fortsatt en del transportbedrifter hvor sjåførene utfører både gods - og persontransport som da er avhengig av å inneha kompetanse på begge områder.

Men det er en god løsning at de som av ulike grunner har gjennomført etterutdanning for gods- eller persontransport får muligheten til å bygge på med en dag ekstra for å opprettholde kompetansen på det motsatte området.

VOLMAX mener at dagens modell med 3 ulike utdanningsløp er lite egnet for både transportbransjen og lærestedene. Deres erfaring som lærested er at selv på et godskurs er det begrensede muligheter for å gå i dybden. Dette skyldes at deltakerne ofte utfører vidt ulike transportoppdrag. Det er ikke uvanlig å ha sjåfører som kjører tank, bulk, tømmer, anlegg, renovasjon, matvarer og stykkgoods på samme kurs.

De synes derfor at inntil moduloppbygging/innehold i etterutdanningen endres, så bør det kjøres kun en type kurs, men med mulighet til å tilpasse innholdet i modul 4 og 5 etter

deltagernes behov og bakgrunn på hvert kurs. Den foreslåtte endringen med en ekstra kursdag for å oppnå kombiførerrett, er en unødvendig ekstrabelasting både praktisk og økonomisk, og som ikke vil fremme rekrutteringen av ferievikarer/avløsere som periodevis kjører annen type kjøretøy.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet har foreslått en ordning med å gjennomføre etterutdanningen til å kunne omfatte en transporttype, og deretter utvide denne, ved å delta på en dag tilleggsutdanning og få dette godkjent. Vi har vært i tvil om ordningen med sammensatt etterutdanning har fungert etter intensjonen, men ut fra høringsinnspillene forstår vi at enkelte mener at sammensatt etterutdanning fungerer godt. Vegdirektoratet har derfor besluttet å beholde ordningen med sammensatt etterutdanning, men samtidig utvide ordningen slik at det blir flere muligheter i Norge innenfor etterutdanning. Dette betyr at vi får:

1. 35 timer etterutdanning for persontransport
2. 35 timer etterutdanning for godstransport
3. 35 timer sammensatt etterutdanning for person- og godstransport
4. 7 timer etterutdanning som gir mulighet for å utvide fra persontransport til godstransport ved å delta på en dag etterutdanning innen godstransport og motsatt fra gods- til persontransport.

§ 18. Godkjenning av lærested første ledd, andre ledd og bokstav c

MEF får tilbakemelding fra firmaene i distriktene at de opplever at det er komplisert å få gjennomført etterutdanningen av førerne og at det medfører store økonomiske kostnader når de må sende mange sjåfører på kurs til de større stedene/byene. Videre er det vanskelig å finne reservesjåfører, når de ikke tar etterutdanningen. Dette er spesielt et problem i distriktene.

For å løse dette mener **MEF** at Vegdirektoratet bør vurdere en litt enklere godkjenning for de kursarrangører som allerede er godkjent, og som ønsker å få godkjenning flere steder.

Undervisningsansvarlig er ofte den personen som eier eller er daglig leder i undervisningsfirmaet. Vedkommende utfører også mye av undervisningen. Det bør være mulig at undervisningsansvarlig kan være godkjent til å holde kurs flere steder. **MEF** ønsker at gode kursarrangører skal kunne holde kurs i distriktene. På denne måten kan mange personer opprettholde yrkessjåførkompetansen. Slik det gjøres nå, sender transportfirmaene et minimum at antall sjåfører til kursene i de store byene.

MEF mener forskriften må endres, slik at det er mulig å få til undervisning i distriktene. Vi sammenligner dette med mange andre kurs som blir holdt for transportbransjen i distriktene, og hvor undervisningen gjennomføres med høy kvalitet og gode resultater.

SOTIN mener at større bedrifter må kunne få ha en sentral opplæringsansvarlig som er godkjent for etterutdanning på flere steder. Det er forskjell mellom bedrifter og de som tilbyr kurs på det åpne marked.

Vegdirektoratets kommentar

Det er ikke kommet kommentarer til § 18 som er på høring, men derimot § 24 hva angår undervisningsansvarlig. § 24 er ikke på høring.

Vi finner det ikke tilrådelig å foreta oss noe i denne høringen med henhold til problemstillingen undervisningsansvarlig flere steder fordi:

1. Dette er en viktig prinsipiell sak
2. Vegdirektoratet ønsker å vurdere dette nærmere
3. En slik endring skal høres

Se for øvrig kommentarer under § 24.

§ 19. Administrative krav til lærestedet første ledd bokstav d, e, h og i

HINT er tilfreds med foreslått endring

NHO likeså

STATENS VEGVESEN REGION ØST har et nytt forslag til bokstav d. De ønsker presiseringen «hvert halvår» for å unngå meldinger så fort lærestedene gjør en liten endring i undervisningsplan og undervisningspersonell. De ønsker også å få tilføyd «aktuell timeplan».

VOLMAX er tilfreds med foreslått endring

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at ingen av kommentarene er vesentlige for meningsinnholdet. Endringene foreslått av Statens vegvesen Region øst har vi besluttet innarbeidet, men ordet «aktuell» sløyfes da ordet i denne sammenheng blir selvmotsigende.

§ 21 Elevfortegnelse

MEF sier noe av det samme som Nordlandsbuss (se nedenfor).

NLF mener at det ikke bør stilles krav til brannsikkert skap, kun sikker lagring.

NORLANDSBUSS påpeker løsninger omkring ASP som har ansvaret for all IT-drift hvorav backup og restore er en del av tjenestene.

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE sier noe av det samme som Nordlandsbuss.

SOTIN sier noe av det samme som Nordlandsbuss

SRK mener at dette er unødvendig strenge krav og påpeker noe av det samme som Nordlandsbuss.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at kommentarene er svært relevante og er tatt hensyn til i forskriften.

§ 23. Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående skole fjerde ledd

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE mener at begrepet elev bør endres til lærlingen/kandidaten.

SOTIN har samme kommentar som Akershus fylkeskommune.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at kommentarene er relevante og er tatt hensyn til i forskriften.

§ 24 Godkjenning av undervisningsansvarlig

Denne bestemmelsen var ikke på høring denne gangen. Allikevel har flere tatt muligheten for å kommentere § 24. Noen har også kommentert dette under § 18.

NHO mener at denne bestemmelsen slår svært urimelig ut og er unødig byråkratisk for de store busselskapene og konserner med flere datterselskaper og avdelinger spredd rundt i landet. NHO mener det her må åpnes for dispensasjon. De mener at en undervisningsansvarlig vil bedre kvaliteten, ikke den fragmenterte struktur som er i dag.

STATENS VEGVESEN Region øst mener det er behov for en presisering slik at ikke undervisningspersonell godkjent etter § 26 nytt fjerde ledd kan bli godkjent som undervisningsansvarlig.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at NHOs kommentarer er relevante og begrunnede, men denne forskriftsendringen kan ikke ta hensyn til dette. Se også vår begrunnelse under § 18. Vi anser at en slik endring skal høres.

På nåværende tidspunkt er heller ikke Vegdirektoratet helt ut enig i at en undervisningsansvarlig skal være ansvarlig for flere læresteder. Vi mener fortsatt det er riktig med en undervisningsansvarlig på det enkelte lærested for å opprettholde en generell høy kvalitet. Før vi eventuelt vurderer å oppheve begrensningen er det behov for å innhente

ytterligere opplysninger/erfaringer også fra andre lands organisering, da særlig i forhold til ansvar/oppgaver.

Presiseringen fra Statens vegvesen, Region øst, er vi for øvrig enig i, men vi gjør ingen endring i eksisterende bestemmelse på nåværende tidspunkt

§ 25. Undervisningsansvarliges plikter andre ledd innledningsvis og bokstav c

HINT støtter endringen i bestemmelsens bokstav c) og foreslår at Vegdirektoratet utarbeider retningslinjer for hva som ligger i det at veiledning og kontroll skal dokumenteres. I så fall kan det med fordel framgå hva som er forventet omfang av slik veiledning og kontroll.

NORLANDSBUSS påpeker at ordlyden trengs å tydeliggjøres: lærestedets undervisningsansvarlig deltar vanligvis også aktivt som undervisningspersonell, og skal/kan vedkommende veilede og kontrollere seg selv? Skal undervisningsansvarlig inneha samme eller bedre kompetanse som diverse fagetater som benyttes til undervisning, for å kontrollere og veilede disse? Skal hvert enkelt lærersted utarbeide sine egne maler for veiledning og kontroll eller vil myndighetene utarbeide ensartede dokumenter til denne bruken?

VOLMAX har registret 4 læresteder (med samme organisasjonsnummer) og dertil 4 separate opplæringsansvarlige. Lærestedene bruker de samme instruktørene og med de foreslåtte endringene vil hver instruktør måtte ha 4 veilednings og oppfølgingsplaner. Krav til oppfølging er i utgangspunktet fornuftig men i praksis vil dette likevel være både uhensiktsmessig og tungvint.

Her må det enten åpnes for at en person kan være undervisningsansvarlig for et begrenset antall læresteder, eller gi mulighet for at flere undervisningsansvarlige under samme organisasjonsnummer kan ha en samlet plan for veiledning og oppfølging.

Vegdirektoratets kommentar

Av dokumentasjonshensyn til at virksomheten følger pålegg gitt i forskriften, vil dokumentasjon på aktivitetens omfang og innhold være av betydning. Noen hevder at veiledning av seg selv er lite formålstjenlig eller hensiktsmessig, men vil kunne danne grunnlag for fremtidige endringer. Kravet kommer som en konsekvens av erfaringer gjort under tilsyn med godkjente læresteder, der hverken instruktører eller undervisningsansvarlig vet hva som skal skje, når ting skal foregå, og i flere tilfeller hvordan opplæringen skal gjennomføres. Det har også vært tilfeller der undervisningsansvarlig og instruktør ikke kjenner hverandre. For å styrke kompetansen innen hvert lærested, ser vi dette som ett tiltak for at lærestedet skal kunne utvikle seg i riktig retning, ved hjelp av veiledning og dokumentasjon. se for øvrig kommentarene til § 24.

§ 26. Krav til personell som skal undervise i grunnutdanningen nytt fjerde ledd

HINT kommenterer at i gjeldende forskrift ligger et betydelig krav til formell utdanning for personer som skal undervise på grunnutdanningen. Forskriften stiller i dag krav om at

vedkommende enten må ha faglig og pedagogisk utdanning tilsvarende 150 studiepoeng, trafikkklærergodkjenning eller ha utdanning tilsvarende 60 studiepoeng. I sistnevnte tilfelle kan vedkommende kun undervise under oppsyn av godkjent lærer. For alle kategorier gjelder at vedkommende kun kan undervise i emner relevant for sin utdanning.

Dersom Vegdirektoratet innfører et fjerde ledd hvor det kun stilles krav om realkompetanse innen relevant fagområde, vil dette etter vår mening slå ben under de tre første leddene i bestemmelsen; og spesielt bestemmelsen i tredje ledd. Etter vår mening er det meningsløst å kreve oppsyn av godkjent lærer for person med 60 studiepoeng dersom tilsvarende krav ikke stilles for de med realkompetanse. Vi antar at svært mange med utdanning tilsvarende 60 studiepoeng i tillegg vil kunne påberope seg relevant realkompetanse innenfor sitt fagområde. Bestemmelsens tredje og fjerde ledd vil derfor etter vår mening vanskelig kunne praktiseres i samme forskrift. Høgskolen i Nord-Trøndelag savner også en begrunnelse for hvorfor Vegdirektoratet foreslår å tilføye et fjerde ledd om realkompetanse.

Vi antar at man med forslaget fjerde ledd er ute etter en annen type kompetanse enn den trafikkklæreren besitter. Det er likevel ikke gitt at mennesker med en solid faglig ballast også er dyktige til å tilrettelegge for elevens læring. For å fungere optimalt bør læreren etter vår mening inneha både faglig og pedagogisk kompetanse, i tillegg til at det i yrkessjåførutdanningen også er viktig med god evne til kommunikasjon og kunnskap om voksnes læring. I endringsforslaget fjerde ledd stilles ingen krav til pedagogisk kompetanse til den som skal undervise. Dette er etter vår mening ikke tilstrekkelig. Vi tillater oss å sammenligne yrkessjåførutdanningen med kurset i ulykkesberedskap. Der ble det uttalt at de som skal undervise i førstehjelp må gjennomføre et obligatorisk «instruktørkurs» for å sikre den pedagogiske kompetansen, uansett hvilken medisinsk bakgrunn vedkommende har fra før.

Med bakgrunn i redegjørelsen over ber vi Vegdirektoratet vurdere og ikke innføre et fjerde ledd om realkompetanse i § 26. Dersom den likevel blir innført ber vi om at det i tillegg til den faglige kompetansen også stilles krav om at vedkommende må kunne dokumentere pedagogisk kompetanse.

NHO er tilfreds med at realkompetanse likestilles med formalkompetanse.

NLF støtter også forslaget

LEARN mener at forslaget innehar en god intensjon, men den form som her foreslås gir ingen reelle krav til kompetanse, da begrepet realkompetanse ikke gis binding til noen verdier. Det gis videre anledning for ethvert læresteds undervisningsansvarlig å bedømme den aktuelle realkompetanse, noe som blir svært lite hensiktsmessig.

Ingen vil i dag tenke tanken at en faglig leder ved trafikkskole skal få lov til selv å vurdere om en person kan benyttes som trafikkklærer, uten videre godkjenning av opplæringen. Dette er slik vi forstår forslaget som her foreligger hva gjelder Yrkessjåførutdanningen.

Et slikt frislipp av kompetansevurderingen vil etter vårt skjønn være til stor skade for den opplæring som gis, da vi finner det vesentlig at den som skal drive opplæring har grunnleggende forståelse og ferdigheter til å tilrettelegge for god undervisning.

Undervisningen etter nytt fjerde ledd bør derfor sikres ved at det er pedagogisk kompetanse hos den utøvende lærer eller hos tilstedeværende undervisningsansvarlig, slik det er påkrevet i tredje ledd. Videre må begrepet realkompetanse knyttes opp til en aktuell måleverdi, slik at dette er etterprøvbart for kontrollmyndighet.

REGION NORD forstår forslaget dit hen at dette å regne for en «sikkerhetsventil» for å fange opp personer som har en faglig kompetanse som ikke dekkes opp av kravene i de tre

første leddene i bestemmelsen, men som har en kombinasjon av opplæring og/eller praksis som gjør det ubetenkelig å godkjenne de som undervisningspersonell for nærmere, avgrensede emner. Sett på denne bakgrunn vurderer vi at uttrykket realkompetanse blir for upresist. Det bør etter vår oppfatning komme klart til uttrykk at de det gjelder, og for de emnene det vil være aktuelt å undervise i, skal ha et kompetansenivå på samme nivå som de som godkjennes etter de første tre leddene. Forskjellen er bare måten de har ervervet seg denne kompetansen på. Vi foreslår derfor at forslaget til bestemmelse endres slik:

Personer som kan dokumentere annen relevant utdanning eller praksis innen spesielle fagområder omtalt i grunn- og etterutdanningen, kan undervise i emner som har faglig sammenheng med vedkommendes kompetanse dersom regionvegkontoret finner den likeverdig med forannevnte.

Vi viser i denne sammenheng til hvordan samme type regel er utformet i bl.a. verkstedforskriften § 9 femte ledd.

SOTIN ønsker en nærmere presisering av hva som menes med realkompetanse.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet har foreslått å framlegge forslag om realkompetanse, og vi har fått reaksjoner på det. Flere mener dette er svært upresist og vag framstilling av en kompetanse, mens andre mener det motsatte. Vegdirektoratet har vært i tvil om dette er riktig veg å gå, og med bakgrunn i de innspill som har kommet i denne høringen frafaller forslaget, og vi vil foreløpig videreføre dagens forskrift og krav. Imidlertid ønsker vi å få fram realkompetansen som betydningsfull, noe de fleste vil være enige i. Presisjonen er imidlertid avgjørende og det skal vurderes nærmere.

§ 28. Krav til personell som skal undervise i etterutdanningen nytt tredje ledd

BRING/POSTEN er enig i at det stilles større krav til en instruktør som skal undervise i modul 6. Det er viktig å sikre at instruktøren har gode kunnskaper om optimalkjøring og at vedkommende har god veiledningskompetanse. Vi er opptatt av at instruktøren skal ta deltaker på alvor og ha respekt for den kunnskap og erfaring en sjåfør bidrar med til et etterutdanningskurs.

Vi er derimot ikke enig i forslaget om direkte å kopiere modul 6 opplæringen fra grunnutdanningen. En kopi av utdanning vil ikke gi instruktør nødvendig kunnskap innen veiledningskompetanse, vi anser det som meget viktig at en slik kompetanse blir kvalitetssikret i en ny utdanningsmodell. Posten/ Bring har håndplukket erfarne sjåfører for undervisning i modul 6 og vi ønsker å bygge en kompetanse med en økt forståelse for veiledning.

Etter vår vurdering er modellen for grunnutdanning i modul 6 ment for nye yrkessjåfører som ikke har en erfaring våre sjåfører har. Undervisningsplanen for denne modulen bør i tilfelle bygges helt om, dette for å sikre at instruktører får en opplæring de har bruk for i sitt videre arbeid. Posten/ Bring ønsker en mere spisset opplæring som er tilpasset veileders rolle i forbindelse med etterutdanning. Av denne grunn har vi et forslag til en opplæring i modul 6 – optimalkjøring, som er tilpasset en instruktør opplæring. Foreslått opplæringsmodell er ikke Inntatt i denne høringsoppsummeringen

HINT støtter endringsforslaget i denne bestemmelsen. Dette vil etter vår oppfatning bidra til at alle blir klar over hva oppgaven går ut på og hva som er målet med opplegget.

LEARN finner dette forslaget svært positivt. Realkompetansen som ligger i 5 års yrkesaktivitet har vist seg ikke å gi godt nok grunnlag for å kunne skape gode læringssituasjoner.

Krav om gjennomføring av modul 6 hos kursarrangør for komprimert grunnutdanning er bra, men dette gir kun ny praktisk læring. Opplæringen bør også innebære grunnleggende pedagogisk forståelse av tilrettelegging av den aktuelle undervisning, med gjennomgang av aktuelle situasjoner.

MEF mener at det ikke er samsvar mellom kravet i § 26 fjerde ledd og § 28 tredje ledd. I § 26 åpnes det for at etter en realkompetansevurdering, kan en få undervise innen bestemte fagområder i forbindelse med grunnutdanningen. Tilsvarende er ikke tillatt når en skal undervise i individuell kjøring ved etterutdanning av yrkessjåfører

Kravet om at instruktører skal ha gjennomført etterutdanning for å kunne undervise ved individuell kjøring, gjør at firmaene får store kostnader. MEF tror at det vil medføre at flere av firma som er godt, lar godkjenningen gå ut. MEF mener at dagens krav bør opprettholdes for de personer som skal undervise i individuell kjøring.

NHO er ikke enig i kravet og finner begrunnelsen for kravet som mangelfull. NHO mener også at de som har 5 års erfaring ikke bør har behov for å gjennomføre modul 6.

NLF mener at dagens ordning bør beholdes, ev stille krav om fagbrev og praksis. NLF godtar at undervisningspersonell som skal undervise i individuell kjøretrening skal ha gjennomgått modul 6 i §49.

NORLANDSBUSS mener at siste setning om at modul 6 skal være gjennomført som komprimert grunnutdanning er svært urimelig. Dette vil medføre vanskeligheter for gjennomføringen av modul 6 i etterutdanningen, og alle instruktører vil fullføre modul 6 i etterutdanningen i løpet av overgangstiden

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE er ikke fornøyd og mener at det vil medføre kostnader samt at en del av de bedrifter som i dag bedriver etterutdanning vil falle fra.

SOTIN mener at de som har lang erfaring og/eller har fagbrev må kunne få undervise i individuell kjøretrening uten å måtte gjennomføre modul 6.

SRK mener at kravet om at modul 6 skal gjennomføres er bra, men også fagbrevet må være et grunnleggende krav for å kunne undervise.

VOLMAX mener det finnes mange faglig dyktige personer i transportbransjen som kan fungere godt som instruktør i individuell kjøretrening uten at de har 5 års erfaring som yrkessjåfør. Dette er personer som for eks. jobber i bil, påbygger eller utstyrsbransjen, som kjører lastebil/buss og har erfaring med å drive opplæring. Alle de store importørene av buss/lastebil har for eksempel egne instruktører og opplæringsprogrammer for sjåfører. Volmax mener det må åpnes for en realkompetansevurdering i denne paragrafen på linje med det som er foreslått i § 26.

Obligatorisk gjennomføring av modul 6 i grunnutdanningen ansees unødvendig, da det er opplæringsansvarlig som har ansvaret for å sikre nødvendig kompetanse på området.

Vegdirektoratets kommentar

I denne høringsrunden har vi fått mange gode innspill på at det er fornuftig å kreve opplæring av undervisningspersonell. Flere mener at vegdirektoratets forslag om at person som bare har 5 års dokumentert erfaring som yrkessjåfør, skal delta på modul 6, som komprimert grunnutdanning, ikke er tilstrekkelig i forhold til kravet som stilles til undervisningspersonell i øvrige deler av forskriften. Flere hevder motsatt syn ved at yrkessjåfører med 5 års praksis eller mer har tilstrekkelig erfaring til å løse oppgavene. Vegdirektoratet ser begge synspunkter, og med disse syn som bakgrunn velger vi foreløpig å stryke forslaget.

Med bakgrunn i innkommende innspill i saken, kommer direktoratet tilbake med nytt forslag, som vil hjemles i yrkessjåførforskriften § 29.

§ 29. Alminnelig krav til faglig oppdatering

HINT støtter Vegdirektoratets forslag til endring, men ber samtidig Vegdirektoratet vurdere om det i bestemmelsen også bør stilles krav om at undervisningsansvarlig og undervisningspersonell skal holde seg pedagogisk oppdatert.

NHO tar til etterretning behovet for å inkludere undervisningsansvarlig. De ser også behovet for at Vegdirektoratet forskriftsfester pålegg om særskilte kurs, men forutsetter at et slikt krav kun gjøres gjeldende i de tilfeller hvor kompetansen er åpenbart mangelfull. Det forventes at pålegget begrunnes og at det gis klageadgang.

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE forutsetter at alle læresteder har kontroll på dette og at tilsynet avdekker evt. mangler.

SOTIN påpeker at virksomhetens interne kvalitetssystem bør kunne avdekke manglende kvalifikasjoner. Avdekkes mangler er det opp til tilsynet å veilede virksomheten.

TORBJØRN JOHANSEN BUSSER mener at undervisningsansvarlige deltar på minst en årlig samling i regi av Statens vegvesen.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at innkommende kommentarer støtter opprinnelig forslag. Vegdirektoratet har foreløpig ingen planer om å innføre en årlig samling.

§ 34. Plikt til å medbringe bevis for yrkessjåførkompetanse under kjøring

ADVOKATFORENINGEN mener at de foreslåtte endringer er noe uheldig utformet. Bakgrunnen for forslaget er et ønske om å understreke at lærlinger må medbringe sin tillatelse som lærling under kjøring. Etter Advokatforeningens syn kommer ikke dette klart nok frem

slik bestemmelsen fremstår med de foreslåtte endringer. I dagens bestemmelse slår første setning i § 34 fast at beviset skal medbringes ved kjøring, mens andre setning definerer hva som kan regnes som et bevis.

Et bedre alternativ er å innta kravet om å medbringe tillatelse som lærling i første setning, ettersom første setning omhandler selve plikten til å medbringe bevis for yrkessjåførkompetanse.

AKERSHUS FYLKESKOMMUNE ber om at ”lærling” benyttes som begrep.

NLF støtter forslaget til Akershus fylkeskommune

SOTIN anfører det samme som Akershus fylkeskommune

STATENS VEGVESEN REGION NORD støtter forslaget om at lærlingene likestilles med de øvrige sjåfører mht dokumentasjon

Vegdirektoratets kommentar

Det har ikke fremkommet innsigelser til endringen, men mange ønsker å bytte ut «elev» med lærling/lærekandidat som blir tatt til følge. Advokatforeningens forslag om endring vil også bli tatt til følge. Vi har imidlertid sløffet henvisningen til vegtrafikkloven § 29 siden hele forskriften er hjemlet i denne bestemmelsen.

§ 35 Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis første, andre fjerde og femte ledd

ADVOKATFORENINGEN mener at den foreslåtte endring i dagens § 35 første ledd er uheldig plassert. Bestemmelsen omhandler gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis, mens den foreslåtte inntatte setning omhandler tidspunkt for gjennomføring av kompetanseutvidelse.

Kompetanseutvidelse er hovedsakelig regulert i § 11, og dette synes etter Advokatforeningens mening å være en mer hensiktsmessig plassering av denne regelen.

Advokatforeningen foreslår at den foreslåtte setning legges til som et siste punktum til første ledd i § 11 med henvisning til § 35.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at kommentarene er relevante og er tatt hensyn til i forskriften.

§ 49. Mål og timetall for modul 6 Sikker atferd på veg andre ledd bokstav b

ADVOKATFORENINGEN mener at foreslått endring er uheldig plassert. Annet ledd omhandler krav til elevens prestasjoner, mens den nye setningen setter krav til hvordan kjøretøy som benyttes i undervisningen skal være utstyrt.

Tredje ledd omhandler derimot hvordan undervisningen skal gjennomføres og dette virker som en mer naturlig plassering av den nye bestemmelsen. Advokatforeningen foreslår at tillegget inntas som et nytt siste punktum i § 49 tredje ledd.

BRING/POSTEN forventer at utstyr som er montert i nyere lastebiler vil være tilstrekkelig for å måle dieselforbruk og å lese av annen nødvendig informasjon til bruk i dokumentasjonsarbeidet. Det er viktig for oss å presisere at fokus ikke skal være innsparing av diesel, sikker transport har hovedfokus i vår organisasjon. Nye fordyrende presisjonsmåleutstyr er ikke etter vår vurdering nødvendig og ikke i tråd med intensjon i yrkessjåførforskriften hovedformål

MEF mener at det er unødvendig å ta vare på registreringene i fem år.

NETTBUSS mener at registrering av girskift bør bortfalle

NHO mener at forslaget er unødig fordyrende og man mener man ekskluderer en lang rekke kjøretøy. De mener også telling av girskift bør fjernes. Det settes også spørsmålstegn ved å lagre registreringene i 5 år da det da med all sannsynlighet benyttes et annet kjøretøy.

NLF støtter forslaget.

NORLANDSBUSS mener at registrering av girskift bør bortfalle

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE ser heller ingen grunn til at registreringene skal lagres.

SRK mener at det er unødvendig å ta vare på registreringene i fem år.

STATENS VEGVESEN REGION ØST mener at ordet automatisk fjernes. Det er i mange sammenhenger vanskelig å registrere girskift på automatkasse. Skal instruktør få med seg girskiftene vil det kunne gå utover annen undervisning.

TORBJØRN JOHANSEN BUSSER mener at telling av girskift bør fjernes spesielt så lenge de fleste kjøretøy har automat.

De bemerker også behovet for å justere etterutdanningen da det i distriktene ofte er vanskelig å fylle opp kursene. Dette er tidligere kommentert av andre organisasjoner. De mener at man burde kunne endre utdanningen slik at modul 1,2,3 og 6 blir felles, modul 4 og 5 innrettes deretter etter person- eller godstransport. Se § 13 angående samme tema.

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet anser at flere kommentarer er relevante og er tatt hensyn til i forskriften. Det gjøres oppmerksom på at registreringer i denne forbindelse er ment mellom kjøretur 1 og kjøretur 2 innen kurset. Det skal legges vekt på hvor stor besparelse som er oppnådd. Dette skal også omfatte tidsforbruket. Dette må gjennomføres slik at elevene reflekterer over egen kjøreadferd, og dermed kan trekke konklusjoner over oppnådde resultater. Resultatene skal legges fram for hver enkelt elev og for gruppen samlet. Ut fra dette må miljøgevinsten ved endret kjørestil komme tydelig fram i form av forbrukt drivstoff og mengde CO2 utslipp. For

samfunnets del vil det være nyttig/interessant å få tilgang på slike resultater som utdanning har gitt også over noe tid, men vi setter ikke krav til lengden på oppbevaringstiden.

§ 50. Etterutdanningen sjuende ledd og åttende ledd

MEF er positiv til at det er mulig å utvide sin yrkessjåførkompetanse, ved å ta et kurs på en dag

NLF støtter forslaget om utvidelse på 7 timer for buss og gods

OPPLÆRINGSKONTORET FOR TRANSPORT OG LOGISTIKK I FØRDE ønsker at reglene for etterutdanning endres dit hen at man kan ta en dag etterutdanning hvert år slik det er gjort andre steder i Europa.

TRANSPORTOPPLÆRINGSKONTOTET I MØRE OG ROMSDAL SA finner det beklagelig at kombinert kurs foreslås tatt bort og de mener også at kursdeltakerne er av samme oppfatning.

SRK henviser til sine kommentarer under § 13

STATENS VEGVESEN REGION ØST gjør oppmerksom på hvis den sammensatte etterutdanningen opprettholdes må sjuende og åttende ledd beholdes som i dag og det må da tilføyes nytt niende og tiende ledd for den ekstra dagen som nevnt i § 13.

Vegdirektoratets kommentar

Dette er kommentert tidligere. 9. ledd og 10. ledd vil bli innført.

§ 51 og § 52 Første gangs gjennomføring..... bokstav e og g

STATENS VEGVESEN REGION ØST mener det innledningsvis bør tas med: "Fristen for når etterutdanning skal gjennomføres tar utgangspunkt i utløpsdatoen på det førerkortet en hadde når forskriften ble innført, henholdsvis 10.09.2008 for persontransport og 10.09.2009 for godstransport».

Vegdirektoratets kommentar

Vegdirektoratet har fått tilbakemelding om at det vært en del tvil mht når etterutdanningen skal være gjennomført. Det har vært episoder hvor sjåføren har fornyet førerkortet etter 10.09.2008 eller 10.09.2009 og da sett på utløpsdato for det nye førerkortet og ut fra den nye utløpsdatoen bestemt gjennomføring av etterutdanning. Det er statusen på førerkortet per de angjeldende datoer man skal ta som utgangspunkt.

Vegdirektoratet inntar derfor en tydeliggjøring i forskriften.

§ 55 Dispensasjoner

Ingen kommentarer

DEL II

Endringsforskrift til forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

I

I forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) gjøres følgende endring:

§ 1. andre ledd bokstav a og ny bokstav g skal lyde:

a) som benyttes av eller er under kontroll av forsvaret, sivilforsvaret, politiet, brannvesenet, ambulansetjeneste eller i forbindelse med offentlig kontrollvirksomhet på veg

g) som benyttes til persontransport av elever i forbindelse med undervisning i skole eller i institusjon, der føreren er ansatt og har en omsorgsrolle overfor medfølgende passasjerer

§ 2. nytt tredje og sjette ledd skal lyde:

Med lærested menes det geografiske stedet der utdanningen foregår med tilhørende framøstesteder som er godkjent av Statens vegvesen, og hvor Statens vegvesen skal kunne føre tilsyn etter § 30 i denne forskriften.

Undervisningsplan: plan som viser hvordan det enkelte lærested oppfyller forskriftens krav med de ressurser det har til rådighet. Planen skal redegjøre for undervisningsmetoder, gi opplysninger om lærestedets undervisningspersonell, timeplan, kjøretøy, undervisningsmateriell, arbeidsmåter og bruken av øvingsområder.

§ 3. nytt fjerde ledd skal lyde:

Ved gjennomført etterutdanning gjenoprettes yrkessjåførkompetansen.

§ 9. tredje ledd skal oppheves

§ 11. første ledd, nytt siste punktum skal lyde:

Kompetanseutvidelsen kan foretas når som helst i kompetansebevisets gyldighetstid, jf. § 35."

§ 12. første ledd andre punktum skal lyde:

Etterutdanningen gjennomføres som minst 35 timer undervisning fra 6 moduler over 5 dager á 7 timer.

§ 13. skal lyde:

Etterutdanningen skal avholdes slik det framkommer av bestemmelsene i § 50.

Person som skal opprettholde yrkessjåførkompetanse for persontransport må velge etterutdanning for persontransport. Likeledes må person som skal opprettholde yrkessjåførkompetanse for godstransport velge etterutdanning for godstransport.

Person som ønsker å opprettholde yrkessjåførkompetanse for både person- og godstransport kan gjennomføre 5 dager med 7 timers sammenhengende varighet, hvorav minst en dag må være spesielt relatert til persontransport og en dag relatert til godstransport.

Fullført etterutdanning innen persontransport kan også fornyes til å omfatte godstransport ved å delta på en dag med minst 7 timer utdanning, spesielt relatert til godstransport. Det samme gjelder fra gods- til persontransport.

Etterutdanningen skal fullføres innen 6 måneder etter at den er påbegynt uavhengig av om det byttes lærested. Det skal tas hensyn til innmeldte moduler i Statens vegvesen sitt elektroniske register når en yrkessjåfør bytter lærested før etterutdanningen er fullført.

§ 18. første ledd skal lyde:

For å tilby utdanning etter denne forskriften skal lærested og undervisningsansvarlig være godkjent av regionvegkontoret.

§ 18. andre ledd første setning skal lyde:

Godkjenning gis etter skriftlig og dokumentert søknad på fastsatt skjema.

§ 18. bokstav c oppheves

§ 19. første ledd bokstav d og e skal lyde:

d) Hvert halvår melde til regionvegkontoret endringer i gjeldende undervisningsplan og timeplan.

e) Hvert halvår melde til regionvegkontoret endringer i undervisningspersonell og deres utdannings- og yrkesbakgrunn.

§ 19. første ledd bokstav h siste setning skal lyde:

Når et lærested melder flytting avgjør Statens vegvesen om lærestedet må ha ny godkjenning.

§ 19. første ledd ny bokstav i skal lyde:

i) melde til regionvegkontoret straks tidspunkt for gjennomføring av grunn- eller etterutdanning er fastsatt.

§ 21. Overskriften skal lyde:

§ 21. Elevfortegnelse og undervisningslogg

§ 21. skal lyde:

Lærestedet skal fortløpende føre elevfortegnelse med navn, fødselsnummer, når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av utdanningen eleven har gjennomført ved lærestedet.

Lærestedet skal fortløpende føre datert undervisningslogg med navn, fødselsnummer og tilstedeværelse i den enkelte time.

Elevfortegnelse og undervisningslogg skal oppbevares og være tilgjengelig og lesbart i 5 år uavhengig om elevfortegnelse og undervisningslogg er ført manuelt eller elektronisk.

§ 23. fjerde ledd skal lyde:

Før lærling/lærekandidat kan avlegge prøve hos regionvegkontoret, skal skoleeier elektronisk ha meldt til Statens vegvesens elektroniske register at lærling/lærekandidat har gjennomført all opplæring etter kapittel 8, unntatt § 50.

§ 25. andre ledd innledningsvis skal lyde:

Undervisningsansvarlig plikter å sikre at undervisningen holder faglig og pedagogisk standard ved blant annet å

§ 25. andre ledd bokstav c skal lyde:

c) veilede og kontrollere lærestedets undervisningspersonell og utarbeide en årlig plan der omfang og innhold i veiledningen og kontrollen fastlegges og beskrives. Gjennomført veiledning og kontroll skal dokumenteres skriftlig.

§ 29. skal lyde:

Undervisningsansvarlige og undervisningspersonell skal holde seg faglig oppdatert. Vegdirektoratet kan kreve at personellet gjennomgår særskilte kurs for å kunne gi veiledning eller undervisning etter forskriften.

§ 34. skal lyde:

Yrkessjåfør skal medbringe bevis for yrkessjåførkompetanse under kjøring. Lærling/lærekandidat skal medbringe tillatelse som lærling/lærekandidat etter § 5. Som bevis for yrkessjåførkompetanse regnes førerkort påført fellesskapskode 95 eller eget bevis, jf vedlegg 1.

§ 35. andre ledd skal lyde:

Etterutdanning i samsvar med kapittel 2 skal være gjennomført før beviset kan fornyes. Søknad om fornyelse av bevis skal fremmes når etterutdanningen er gjennomført for å gi grunnlag for fornyelse. Ved fornyelse fastsettes utstedelsesdato tilsvarende første virkedag etter siste kursdag.

§ 35. fjerde og femte ledd oppheves:

§ 49. tredje ledd nytt siste punktum skal lyde:

Kjøretøyet skal være utstyrt slik at det er mulig og detaljert måle drivstofforbruk.

§ 50. niende ledd skal lyde:

Etterutdanning innen persontransport kan også utvides til yrkessjåførkompetanse innen godstransport, ved å delta på minst 7 timer etterutdanning med emner fra modul G4 og G5 etter bestemmelsene i § 45 og § 46 hvorav minst 3 timer skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 46 bokstav b. Utstyr for gjennomføring av sikring av last skal være i henhold til § 5-9 i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve.

§ 50. tiende ledd skal lyde:

Tilsvarende kan etterutdanning utvides fra gods – til persontransport med emner fra modul P4 og P5, etter bestemmelsene i § 47 og § 48 hvorav minst 1 time skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 48 bokstav a.

§ 51. første ledd nytt siste punktum skal lyde:

Det er førerkortets status den 10.09.2008 som er bestemmende for tidspunktet for når etterutdanningen skal være gjennomført.

§ 51. bokstav e og g skal lyde:

e) 10.09. 2015 når føreretten har utløpsdato i 2015

g) 10.09. 2015 når føreretten har utløpsdato i 2017

§ 52. første ledd nytt siste punktum skal lyde:

Det er førerkortets status den 10.09.2009 som er bestemmende for tidspunktet for når etterutdanningen skal være gjennomført.

§ 52. bokstav e og g skal lyde:

e) 10.09.2016 når føreretten har utløpsdato i 2016

g) 10.09.2016 når føreretten har utløpsdato i 2018.

§ 55. skal lyde:

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra forskriften ved særlig tungtveiende forhold.

Regionvegkontoret kan ved enkeltvedtak gjøre unntak fra forskriften ved særlig tungtveiende forhold.

Vedlegg 1 - Særskilt bevis for yrkessjåførkompetanse

§ 4. andre ledd punkt 9 skal lyde:

9) de høyeste førerkortklasser hvor innehaveren har gyldig yrkessjåførkompetanse

§ 6. skal lyde:

Modell for yrkessjåføerbevis



YSK-bevis - Forside		
Feltnr	Beskrivelse	Format
1.	Etternavn	
2.	Fornavn	
3.	Fødselsdato	DD.MM.YYYY -
4a.	Utstedt	DD.MM.YYYY
4b.	Gyldig til	DD.MM.YYYY
4c.	Utstedt av	STATENS VEGVESEN
4d.	Referansenummer	010169 49945 (Skal være Fnr, Dnr eller Vnr, 6+5)
5a.	Førerkortnummer	67 08 123456 7 (2+2+6+1)
5b.	Løpenummer	95 13 123456 7 (2+2+6+1)

YSK-bevis - Bakside		
Feltnr	Beskrivelse	Format
10.	Fellesskapskode og utløpsdato	95(DD.MM.YY)

II

Endringene trer i kraft 1. september 2013.