



**Statens vegvesen**

## Vedlegg – Høringsoppsummering

Forskrift om endring i forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

19. juni 2019

## Innholdsfortegnelse

Innledning .....	4
Del I – Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer .....	6
§ 1 Virkeområde.....	6
§ 2 Definisjoner.....	20
§ 5 Unntak for lærling i yrkessjåførfaget .....	24
§ 6 Utdanningen.....	26
§ 7 Adgang til yrkessjåførutdanning .....	32
§ 8 Fullstendig grunnutdanning, alle rettigheter .....	40
§ 11 Utvidelse av kompetanseområde og aldersbegrensede rettigheter .....	42
§ 12 Krav om regelmessig etterutdanning.....	42
§ 13 Gjennomføring av etterutdanning.....	46
§ 15 Nettbasert undervisning og bruk av simulator i undervisningen.....	48
§ 18 Godkjenning av lærested .....	50
§ 19 Administrative krav til lærestedet.....	52
§ 21 Elevfortegnelse og undervisningslogg og § 22 Godkjenning for nettbasert undervisning og simulator.....	53
§ 23 Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående skole .....	53
§ 24 Godkjenning av undervisningsansvarlig .....	57
§ 25 Undervisningsansvarligs plikter .....	58
§ 26 Krav til personell som skal undervise i grunnutdanningen .....	59
§ 28 Krav til personell som skal undervise i etterutdanningen .....	60
§ 30 Kontroll og tilsyn med lærested.....	66
§ 35 Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis .....	68
§ 36 Statsborger fra annen EØS-stat .....	71
§ 37 Statsborger fra tredjestat .....	72
§§ 39–53 Kapittel 8 Mål og timeantall for utdanningen.....	73
§ 41 Hovedmål for yrkessjåførutdanningen .....	76
§ 42 Mål og timeantall for modul 1 Vegtransporten og samfunnet.....	76
§ 43 Mål og timeantall for modul 2 Yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø.....	77
§ 44 Mål og timeantall for modul 3 Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy...	78
§ 46 Mål og timeantall for modul G5 Godstransport i praksis .....	79
§ 49 Mål og timeantall for modul 5 Sikker atferd på veg .....	80

§ 51 Første gangs gjennomføring av etterutdanning for klassene D1, D1E, D eller DE, § 52 Første gangs gjennomføring av etterutdanning for klassene C1, C1E, C eller CE og § 53 Første gangs gjennomføring av etterutdanning for førere med utenlandsk førerett som kan gjennomføre etterutdanning i Norge .....	80
§ 56 Ikrafttredden .....	82
Del II – endringsforskrift.....	83

# Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

## Innledning

Den 11. juni 2018 sendte Vegdirektoratet forslag til endring i forskrift av 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) på høring. Høringsfristen var satt til 15. september 2018.

Høringsforslaget ble sendt til 116 høringsinstanser og publisert på Statens vegvesen sine nettsider, [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no). 38 instanser har svart på høringen.

Følgende instanser hadde ingen merknader til høringsutkast:  
Utenriksdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Statens vegvesen Region sør, Arbeidsmiljøverket Sverige og Vejdirektoratet Danmark.

Følgende instanser støtter forslaget:  
Skandinavisk trafikksenter AS og KNA Kongelig Norsk Automobilklub.

Følgende instanser har avgitt høringsinnspill med merknader til forslaget:  
Statens vegvesen Region øst, Statens vegvesen Region vest, Statens vegvesen Region midt, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Maskinentreprenørenes Forbund, Nord universitet, Nordland fylkeskommune, Politidirektoratet, Norges Taxiforbund, Trafikkforum, Volmax AS – Stokke, NHO Transport, , Statens vegvesen Tilsynsseksjonen – Faggruppe Trafikant, Utdanningsdirektoratet, Wright Trafikkskole AS avd. Borgenhaugen Opplæringskontoret Logistikk og Transport, Transportbransjens Opplæringskontor for SOTIN, Oslo Politidistrikt, Oppland fylkeskommune, Ministry of Economic Affairs and Employment, Norges Bondelag, Norsk Gartnerforbund, Arbeidsmiljøverket, Statens vegvesen Region midt TK-stab, Opplæringskontoret for Transport- og Logistikk, Nettbuss Midt-Norge AS Landlinjeskolene med Yrkessjåfør opplæring, Tide Buss AS, Bergen og omegn – YSK, Norsk Transportarbeiderforbund, NHO logistikk og søkTransport (NHOLT), Utdanningsdirektoratet og Yrkestrafikkforbundet.

I høringsoppsummeringen presenteres hovedinnholdet i høringsuttalelsene. Vegdirektoratets kommentarer er gitt fortløpende der det er ansett som hensiktsmessig. Det gis ikke kommentarer til de bestemmelsene det ikke har kommet inn høringsinnspill til. Det gis heller ikke kommentarer til innspill som omhandler tema som ikke er behandlet i høringen. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse av det enkelte tema.

Det har kommet inn mange gode innspill. Høringsinstansene har vært positive til de fleste av de foreslåtte endringene. Flere høringsinstanser har imidlertid vært kritiske til noen av de

foreslåtte endringene i yrkessjåførforskriften som blant annet § 1 bokstav a og b, § 2 nytt åttende ledd, § 7 første ledd andre punktum og § 28 tredje ledd. På grunnlag av disse innspillene har Vegdirektoratet besluttet å gjøre endringer i det opprinnelige endringsforslaget.

I vedlegg II til høringsoppsummeringen er fastsatt endringsforskrift til forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

## Del I – Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer

### § 1 Virkeområde

#### Forskriftstekst foreslått i høringen

##### § 1 andre ledd bokstav a skal lyde:

som benyttes av eller er under kontroll av forsvaret, sivilforsvaret, politiet, brannvesenet, ambulansetjeneste eller i forbindelse med offentlig kontrollvirksomhet på veg, *når transporten er en konsekvens av oppgavene som er tildelt tjenesten.*

##### Begrunnelse i høringen

Endringen presiserer at kjøretøyet ikke kan benyttes til andre formål enn det formål som er angitt i unntaket. Vårt eksempel med en brannbil som benyttes som en attraksjon på en festival, eller et marked vil ikke omfattes av unntaket, og sjåføren må ha yrkessjåførkompetansebevis. Presiseringen sikrer sammenheng med det tilsvarende unntaket i artikkel 3, litra c, i forordning om kjøre- og hviletid ((EF) nr. 561/2006). Dette er en presisering som i realiteten ikke antas å ha nevneverdig betydning for målgruppen.

#### Høringsinnspill til § 1 andre ledd bokstav a

##### Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)

ATL er seg enig i presiseringen av at kjøretøy ikke kan benyttes til andre formål enn det som er angitt for at unntaksbestemmelsen skal anses gyldig. ATL finner imidlertid eksempelet med brannvesenet, som er benyttet i høringsnotatet, som noe uklart, og kanskje til og med lite relevant sett i forhold til hensikten med presiseringen.

##### NLF/NHOLT

NLF/NHOLT mener som hovedregel at bruk av unntak bør begrenses. Det er derfor positivt at det i endringsforslaget nå tas inn at unntaket kun vil gjøres gjeldende når transporten er en konsekvens av oppgavene som utføres i forsvaret, sivilforsvaret, politiet, brannvesenet, ambulansetjeneste og offentlig kontrollvirksomhet. NLF/NHOLT mener likevel at av hensyn til trafikksikkerheten bør sjåfører i slik tjeneste ha yrkessjåførkompetansebevis.

##### Politidirektoratet (POD)

POD skriver at det er i tvil om den foreslåtte tilføyelsen i § 1 andre ledd bokstav a bidrar til å gjøre bestemmelsen klarere, og de kan ikke se at det foreligger noe faktisk eller rettslig behov for å endre bestemmelsen. POD skriver bl.a. at formuleringen «når transporten er en konsekvens av oppgavene som er tildelt tjenesten» fremstår noe kunstig med mulighet for misforståelser. POD er imidlertid enig i at den foreslåtte tilføyelsen neppe vil ha nevneverdig betydning for politiet, men mener at det ikke er tilstrekkelig til å begrunne endring.

## **Oslo politidistrikt (OPD)**

Oslo politidistrikt støtter den vurderingen POD har gjort knyttet til foreslått endring av § 1 andre ledd bokstav a. OPD ser heller ikke behov for å legge til teksten "når transporten er en konsekvens av oppgavene som er tildelt tjenesten". OPD skriver at ingen av etatene som er oppramset i bestemmelsen innehar oppgaver med kommersiell frakt av verken gods eller passasjerer. OPD mener at hovedoppgave til disse etatene er å ivareta viktige samfunnsoppgaver.

## **Statens vegvesen Region øst**

Region øst mener at tilføyelsen «når transporten er en konsekvens av oppgavene som er tildelt tjenesten» vil skape unødvendig forvirring om man er unntatt fra kravet om yrkessjåførkompetanse eller ikke. Regionen foreslår å fjerne dette og gi et generelt unntak for å gjøre det enklere å forstå hva som gjelder for disse yrkesgruppene.

## **Statens vegvesen Region midt**

Region midt mener at siste del av setningen blir for uklar og at den fortsatt åpner for diskusjoner, og krav om dokumentasjon om hva som er "en konsekvens" av oppgaven. Regionen skriver videre at endringen ikke er klart språk, og det vil medføre mange diskusjoner og tvilstilfeller i en kontrollsituasjon på veg. Region midt foreslår følgende tekst: "når transporten er et ledd i oppgave som bare denne virksomheten kan utføre».

## **Statens vegvesen Region nord**

Region nord setter pris på at bestemmelsen nå blir tydeligere ved at endringen presiserer at kjøretøyet ikke kan benyttes til andre formål enn det formål som er angitt i unntaket.

## **Landslinjeskolene**

Landslinjeskolene mener at det er foreslått flere gode endringer som blant annet gir større samsvar med unntakene i kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det åpnes også for øvingskjøring på egen arbeidsplass. Dette anser Landslinjeskolene som bra.

## **Yrkestrafikkforbundet**

Yrkestrafikkforbundet mener dette er et noe snevert tankesett. En brannbilsjåfør som kjører en brannbil til et marked og som blir benyttet som en attraksjon bør fortsatt gå innenfor unntaksregelen. Dessuten er ofte slik kjøring under 50 km fra stasjoneringsssted til markedsplassen. Med dette mener yrkestrafikkforbundet at forslaget ikke har noe for seg. Brannmannskap som deltar på slike arrangementer, er på vakt og kan risikere å måtte rykke ut under arrangementet. Yrkestrafikkforbundet skriver videre at en brannkonstabel ikke er en yrkessjåfør.

## **Vegdirektoratets kommentarer**

At Vegdirektoratet valgte å bruke brannvesen som eksempel om yrkessjåførkompetanse, er kun en videreføring av EU sitt eksempel. Vi stiller oss også litt undrende til dette, men har

bevisst gjort ett valg som skal underbygge ønsket om at yrkessjåførutdanning er vesentlig og viktig i trafikksikkerhetsarbeidet.

Vi er ikke uenig med NLF/NHOLT sin hentydning om at krav om YSK for utryknings-, rednings- eller kontrollpersonell vil bidra til økt trafikksikkerhet, men vi mener samtidig at disse etatene har gode interne rutiner for ivaretagelse av sikkerheten.

Det er viktig å gjøre det tydeligere hva som skal gjelde for bruk av tjenestekjøretøy. Det er bruk av f.eks. minibusser for transport av ansatte til konferanser, utstillinger, julebord og annen ikke tjenstlig kjøring dette er ment å treffe. Det skal ikke være slik at dersom en etat, for eksempel politiet, kjøper inn en minibuss som krever førerkortklasse D1 kan vedkommende etat fritt transportere sine ansatte til forskjellige møter eller andre arrangementer uten at føreren har nødvendig kompetanse innenfor fagområdet/feltet.

Ut fra yrkestransportloven, stilles det i forbindelse med vederlagsbegrepet ikke krav om hvem som skal betale eller hvem som får betalt. Det er denne forståelsen som ligger til grunn for bruken av uttrykket transport mot vederlag også i yrkessjåførforskriften.

I forarbeiderne til vegtrafikkloven § 29 fremkommer tolkningen av vederlagsbegrepet på like linje med bruken av begrepet i forbindelse med yrkestransportloven.

I direktiv 2003/59/EF artikkel 2 dansk utgave står følgende:

*«Dette direktiv gjelder ikke for førere av kjøretøyer:*

*der benyttes af de væbnede styrker, civilbeskyttelsestjenesten, brandvæsenet, ordensmagten og tjenester for akut ambulancekørsel eller er under disse tjenesters kontrol, såfremt transporten sker som led i disse tjenesters funktioner»*

Vi er uenige med Region øst, da vi ser at etatene benytter minibusser og lignende for egentransport til arrangementer som ligger utenfor oppgaveporteføljen. Motivasjonen er i stor grad for å spare ressurser, og da kommer man i en konkurransesituasjon med næringen som faktisk er underlagt kravet og som utfører identiske transportoppgaver. Vegdirektoratet vil foreslå å endre ordlyden til «når transporten er et ledd i oppgave som bare denne virksomheten kan utføre».

## Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 1 andre ledd bokstav d andre og tredje punktum** skal lyde:

*Ved øvingskjøring på egen arbeidsplass må ledsager oppfylle kravene i trafikkopplæringsforskriften § 3-1 og ha yrkessjåførkompetanse, eller være godkjent trafikkklærer, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-8. Kjøretøyene kan ikke benyttes til kommersiell transport av passasjerer eller gods under kjøringen.*



## Begrunnelse i høringen

Endringsdirektivet åpner for at øvingskjøring på egen arbeidsplass kan gjennomføres uten yrkessjåførkompetanse. Bestemmelsen i § 1 andre ledd bokstav d utvides derfor med et tillegg for å legge til rette for denne type øvingskjøring. Det er imidlertid vesentlig å merke seg at denne øvingskjøringen tillater å kombinere transport mot vederlag og øvingskjøring.

## Høringsinnspill til § 1 andre ledd bokstav d

### ATL

ATL stiller seg positivt til tiltak som tilrettelegger for øvingskjøring, siden dette er med på å styrke kandidatenes helhetlige kompetanse. ATL kan imidlertid se for seg en diskusjon vedrørende hvorvidt dette vil komme i konflikt med begrepet «opplæring mot vederlag», jf. trafikkopplæringsforskriften § 1–2 første ledd bokstav c. ATL kan lese at det er foretatt konkrete vurderinger av vederlagsbegrepet i forarbeidene til § 7 første ledd, og savner i så måte tilsvarende konkretisering i gjeldende bestemmelse. En tydeligere avklaring vil være å foretrekke for å unngå fremtidige drøftinger.

### Statens vegvesen Region øst

Siste ledd «Kjøretøyene kan ikke benyttes til kommersiell transport av passasjerer eller gods under kjøringen» vil etter Region øst sin vurdering harmonere dårlig med § 2 andre ledd, hvor det presiseres at kjøring uten last også kommer inn under transport mot vederlag.

### Statens vegvesen Region midt

Region midt mener at det er unødvendig å henvise til hva som er en godkjent ledsager og trafikklærer. Dersom trafikkopplæringsforskriften får endringer, må også yrkessjåførforskriften justeres. Regionen påpeker at det er unødvendig med dobbel beskrivelse. Når det gjelder siste setning: «Kjøretøyene kan ikke benyttes til kommersiell transport av passasjerer eller gods under kjøringen» stiller Region midt spørsmålet: «Hvorfor er det ikke anledning til å utføre kommersiell transport samtidig med øvelseskjøring?» Regionen mener dette hører hjemme i førerkortforskriften og har egentlig ikke noe med yrkessjåfør å gjøre.

### Vegdirektoratets kommentarer

Endring i direktiv 2003/59/EF artikkel 2 bokstav f presiserer bl.a. at direktivet ikke skal gjelde for personer som ønsker å tilegne seg førerett i klasse C1, C, D1 eller D i yrkessjåførutdanning i henhold til artikkel 6 (grunnutdanning) eller 8 (etterutdanning) i direktivet, når personen gjennomfører ytterligere øvingskjøring på egen arbeidsplass. Det forutsetter at øvingskjøringen gjennomføres med ledsager som innehar yrkessjåførkompetanse eller er trafikklærer på det relevante kjøretøyet.

I direktivets artikkel 2 bokstav f (dansk utgave) står følgende:

*«finder dette direktiv ikke anvendelse på nogen person, som ønsker at opnå et kørekort eller et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med artikel 6 og artikel 8, stk. 1, hvis denne person gennemgår yderligere køreundervisning som led i arbejdspladsbaseret læring, forudsat at den pågældende person ledsages af en anden person, som har kvalifikationsbevis til eller er kørelærer for den køretøjskategori, der anvendes til det formål, der er fastsat i nævnte litra.»*

Etter gjennomgang av direktivet og denne bestemmelsen på nytt, konkluderer vi med at kjøretøyene kan benyttes til transport av passasjerer eller gods mot vederlag, dersom øvingskjøring er arbeidsplassbasert og ledsager oppfyller visse vilkår. Det forutsetter dokumentasjon på ansettelsesforhold og at kjøringen skjer innenfor arbeidstiden.

Endelig forskriftstekst skal se slik ut:

*d) som benyttes til opplæring for å erverve førerett eller opplæring for å få eller fornye yrkessjåførkompetanse, forutsatt at kjøretøyet ikke benyttes til transport av passasjerer eller gods mot vederlag under kjøringen. Ved øvingskjøring som ledd i arbeidsplassbasert opplæring, kan øvingskjøringen likevel skje under transport av passasjerer eller gods mot vederlag, forutsatt at ledsager oppfyller kravene i trafikkopplæringsforskriften § 3-1 og har yrkessjåførkompetanse, eller er godkjent trafikkopplæringsforskriften § 6-8.*

## Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 1 andre ledd bokstav e** skal lyde:

som benyttes til frakt av *materiell, maskiner, verktøy* eller utstyr som er nødvendig for utøvelse av et yrke, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.

### Begrunnelse i høringen

Endringen tilføyer ordene «maskiner» og «verktøy» for å presisere at dersom sjåføren transporterer maskiner eller verktøy, som han/hun skal benytte under utøvelse av sitt yrke, er sjåføren omfattet av unntaket. Eksempelvis beltegraver, som i Norge anses som utstyr man må ha for å grave. Tilsvarende med bormaskiner til grunnundersøkelser/fjellboring, da disse også er ansett som utstyr føreren må ha for å gjøre sine grunnundersøkelser eller fjellboringer. Det legges i norsk praksis til grunn en nærhet i tid i forhold til bestemmelsen. Dersom man transporterer gravemaskinen en dag, og gjør arbeidet neste dag, vurderes transporten som en regulær transport.

## Høringsinnspill til § 1 andre ledd bokstav e

### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet mener at egen transport bør fortsatt unntas fra bestemmelsene. Gravemaskiner, borerigger og annet utstyr som trengs for å kunne gjøre oppdraget, transporteres ofte på lastebiler. Som oftest gjøres det større arbeider enn det er mulig å bli ferdig med på en dag, slik at utstyret blir stående igjen der jobben utføres til oppdraget er ferdig. Dermed må operatøren benytte sin lastebil til å komme seg mellom arbeidssted og bopel, for å kunne få utført sitt arbeide. Dette kan neppe ses på som regulær transport, konkluderer yrkestrafikkforbundet.

### NLF/NHOLT

NLF/NHOLT mener som hovedregel at bruk av unntak bør begrenses. Det er derfor positivt at det i endringsforslaget nå tas inn at unntaket kun vil gjøres gjeldende når transporten er en konsekvens av oppgavene som utføres i forsvaret, sivilforsvaret, politiet, brannvesenet, ambulansetjeneste og offentlig kontrollvirksomhet. NLF/NHOLT mener likevel at av hensyn til trafikksikkerheten bør sjåførere i slik tjeneste ha yrkessjåførkompetansebevis.

### OPD

OPD har i sin uttalelse fremholdt at kontrollhensyn fordrer at utformingen av regelverket er tilpasset utekontroll og faktisk lar seg kontrollere på stedet. POD er enig med OPD i at forslagene til endringene i § 1 andre ledd bokstav h, i og j og i § 2 nytt åttende ledd i kontrolløyemed kan bli krevende, dels fordi vilkår som hovedaktivitet og sporadisk er av skjønnsmessig art med utfordringer knyttet til hvordan dette skal dokumenteres og beregnes. Tilsvarende utfordring knytter seg for øvrig også til § 1 annet ledd bokstav e. For øvrig vises til eksempler og merknader i uttalelsen fra OPD som POD slutter seg til.

Eksempel andre ledd bokstav e: "som benyttes til frakt av materiell, verktøy eller utstyr som er nødvendig for utøvelsen av yrket, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet". Innholdet i denne teksten er gjenkjennbar fra forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 pkt. d, men i motsetning til kjøre- og hviletidsreglene er det ingen øvre vektbegrensning eller radius krav. Eksemplet åpner her for frakt av stort og tungt gods der man skulle tro at repetisjon av lastsikring som er en vesentlig del av yrkessjåførutdanningen, ville ha vært vesentlig, ikke minst hvis dette ikke er førerens hovedaktivitet. Innenfor håndverksbransjen har Trafikkorpset ved OPD registrert at det slurves, og at det er stor mangel på lastsikringskompetanse også for den gruppen som er fritatt for kjøre- og hviletid, jf. forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 pkt. d. Sistnevnte gruppe vil det nesten være umulig å kontrollere opp mot hovedaktivitetsgrensen på 30 %. Knyttet til yrkessjåførbeviskravet vil det kun være 30 %-grensen som gir fritak i og med at vekt og radius ikke er inntatt. I praksis vil dette formentlig medføre at flere håndverkere vil bli underlagt kravet om yrkessjåførkompetanse, noe som vil kunne være positivt med tanke på lastsikring, men som vil være nesten umulig å kontrollere.

## **Trafikkforum**

Trafikkforum mener denne paragrafen med fordel kan konkretiseres og stiller noen spørsmål: Hvilke retningslinjer gjelder hvis gravemaskinføreren arbeider mindre enn 30 % som yrkessjåfør, men henter grus som han har behov for til gravingen? Vil det være forskjell på om han bringer med grusen ved tilkjøring til arbeidsstedet og om han henter mer grus senere på dagen? Hva betyr det at skal utføre arbeidet samme dag? Er det kun første spadetak eller store deler av dagen paragrafen sikter til?

### **Statens vegvesen Region øst**

Region øst skriver at den foreslåtte endringen er iht. til det som er forvaltningspraksis på området. Regionen ser derimot at definisjonen på «hovedaktivitet» i § 2 er uklar. Hva menes med månedlig arbeidstid, 30 % av hva? Dette vil skape unødvendige utfordringer når det gjelder informasjon til kunder og i kontrollsammenheng. Region foreslår å innføre en km-begrensning slik at det vil ikke være noen tvil om utstrekningen på unntaket.

### **Statens vegvesen Region vest**

Region vest foreslår at det i bokstav e tas med en presisering av at bruken må ha en nærhet i tid, slik det legges til grunn i norsk praksis. Regionen mener dette vil sikre en bedre forutberegnelighet for allmenheten.

### **Statens vegvesen Region nord**

Region nord skriver at tilføyelsen av «maskiner» og «verktøy» gjør bestemmelsen mer presis. Det kan imidlertid være vanskelig å vurdere og ha oversikt over hva som er nødvendig for utøvelsen av et yrke. Regionen er usikker på hva som menes med «nødvendig», og slik sett er det vanskeligere å forstå hva som ligger i bestemmelsen. Region nord spør om dette blir utdypet ytterligere i retningslinjer.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Begrepet "hovedaktivitet" har vært med i forskriften fra tidligere. Vegdirektoratet har diskutert hvorvidt det er kontrollerbart å fastsette en grense, og vi er innforstått med signalene fra høringsinstansene. Det er mulig at dette fortsatt bør vurderes individuelt og skjønnsmessig. Det er åpenbart at kontroll etter kjøre-hviletidsbestemmelsene også er vanskelig på veg, på grunn av dokumentasjonskravet.

Vegdirektoratet vil ikke innføre begrensingen i forskriften, da vi mener vi har en bedre innarbeidet tolkning av begrepet «hovedaktivitet». Imidlertid bør vi ha denne avgrensningen som en mulig veiledning i vår helhetlige vurdering i evt. konkrete saker.

## Forskriftstekst foreslått i høringen

### § 1 andre ledd bokstav g skal lyde:

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

### Begrunnelse i høringen

Endringen presiserer at unntaket kun gjelder dersom sjåføren har en direkte omsorgsrolle overfor medfølgende passasjerer. Således vil ikke unntaket nødvendigvis gjelde for en vaktmester dersom vedkommende ikke oppfyller vilkåret.

## Høringsinnspill til § 1 andre ledd bokstav g

### Statens vegvesen Region vest

Region vest stiller seg positiv til presiseringen av at føreren er ansatt og har en direkte omsorgsrolle overfor medfølgende passasjerer.

### Statens vegvesen Region øst

Region øst påpeker at den foreslåtte endringen er iht. til det som er forvaltningspraksis på området. Det forutsettes at vedkommende har nødvendig utdanning/opplæring for å komme inn under unntaket.

Transport av personer mellom bosted og institusjon/dagsenter morgen og kveld, eller transport av elever til/fra skole morgen og kveld vil ikke falle inn under unntaket.

### Statens vegvesen Region midt

Region midt foreslår at i stedet for krav om "omsorgsrolle overfor passasjerene» kan presiseringen i bokstav (e) om at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet benyttes også her. Regionen mener dette gjør forståelsen av unntakene mer lik.

### Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet har tidligere tolket vederlagsbegrepet i vegtrafikkloven § 29 strengere enn den avklarende tolkning som Samferdselsdepartementet har redegjort for i sitt brev til Vegdirektoratet. I 2010 kom det en presisering fra Samferdselsdepartementet:

*"den skal tolkes slik at personer som er ansatt ved institusjoner innen helse- og rusomsorg, lærere eller personer i lignende roller – som i hovedsak utfører helt andre arbeidsoppgaver enn sjåførvirksomhet (for eksempel som lærer, miljøarbeider, sosionom og sykepleier) ikke skal måtte ha yrkessjåførbevis når de, som en del av arbeidet sitt, utfører ikke-kommersiell persontransport med buss eller minibuss."*

Kjøringen krever normalt yrkessjåførbevis, men skole/institusjons befording av elever/pasienter/beboere, som trenger veiledning, stell eller pleie, er unntatt. Personen som kjører må være ansatt og inneha en spesiell rolle eller oppgaver i forhold til passasjerene vedkommende frakter. Typisk er lærer, som er pedagogisk og faglig ansvarlig for elevene, en sykepleier som har tilsyn og omsorgsansvar for pasientene eller en institusjonsarbeider som er ledsager for en gruppe.

Hvis personer som er ansatt på institusjonen/skolen for å utføre helt andre arbeidsoppgaver, eksempelvis vaktmesteren, kontorpersonell og kantinearbeider osv. utfører denne transporten, gjelder ikke dette unntaket. Unntaket gjelder heller ikke personer som er ansatt for hovedsakelig å utføre transport og ikke har en direkte oppfølgingsrolle/omsorgsrolle for de personene vedkommende frakter.

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 1 andre ledd ny bokstav h skal lyde:**

*som eies, eller leies uten fører, av landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport knyttet til foretakets egen produksjons- eller næringsvirksomhet, innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.*

### Begrunnelse i høringen

Dette er en ny unntaksbestemmelse for fører av kjøretøy tilhørende landbruk-, gartneri-, skogbruk-, og oppdrett- og fiskerivirksomhet ved transport av egne varer. Dette stemmer overens med lignende unntak etter artikkel 13, stk. 1, litra b i forordning (EF) nr. 561/2006. Unntaket er utformet slik at det omfatter transport som er et ledd i deres egen næringsvirksomhet, forutsatt at kjøringen ikke er personens hovedaktivitet.

Reglens rekkevidde for gartnerivirksomhet har tidligere vært diskutert i Norge, herunder uensartet praksis mellom landene. Dette forslaget vil klargjøre at slik virksomhet er unntatt, innenfor de foreslåtte rammer. Dette antas å gi en mer ensartet praksis blant medlemslandene for slik virksomhet.

Direktivet åpner for at myndighetene kan fastsette avstandsbegrensning for unntaket. Vegdirektoratet har drøftet dette, og har satt en avstandsbegrensning som er sammenfallende med lignende bestemmelse i artikkel 13, stk. 1, litra b i forordning (EF) nr. 561/2006 om kjøre- og hviletid, fartsskriver mv. der det er en 100 km avstandsbegrensning fra der kjøretøyet er stasjonert. Dette for å samordne bestemmelsene der det er mulig.

## Høringsinnspill til § 1 andre ledd bokstav h

### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet skriver at dette er egentransport. Her benyttes utstyr som er nødvendig for å få arbeidet gjort. Det må skilles mellom transport av utstyr og transport av jord- og steinmasser til det arbeidet som utføres. Yrkestrafikkforbundet foreslår at egentransport får fritak, og all transport av masser og annen transport som er nødvendig for å kunne ferdigstille jobboppdraget, utløser krav om 35 timers etterutdanning.

### Statens vegvesen Region nord

Region nord mener at denne bestemmelsen er i tråd med unntaket i artikkel 13 bokstav b i forordning (EF) nr. 561/2006 om kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Det knytter disse regelverkene nærmere hverandre. Regionen skriver at bestemmelsen omfatter transport av egne varer som ledd i næringsvirksomhet innen primærnæringene og gjelder for personer som i utgangspunktet ikke driver ervervsmessig transport som hovedaktivitet. Region nord er av den formening at det ikke er denne transporten YSK er rettet mot primært. Det som imidlertid alltid har vært et tema er definisjonen av «hjemmehørende», og hvor «hjemmehørende» er. Regionen stiller spørsmål om det kommer en nærmere utdyping av begrepet i retningslinjer.

### Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgiving

Norges Bondelag og Norsk landbruksrådgiving har skrevet følgende i deres høringsinnspill:

«er tilfredse med at det vert gjort rom for slike unntak frå kravet om å måtte ha formell yrkessjåførkompetanse. Som det står i høyringsforslaget vil dette redusere gråsoner og uklårheit i handhevinga av regelverket, til fordel både for brukarane og dei myndigheitsorgan som skal forvalte forskrifta.

Meirarbeidet og kostnadene som eit krav om yrkessjåførkompetanse i desse tilfella ville medført, er påpeikt frå fleire hald i landbruket tidlegare. Unntaket, slik det er skissert i forslaget, gjer at ein nå kan etablere ein god praksis på området, med fornuftige avgrensingar, utan at det går på akkord med trafikktryggleiken.

Det er foreslått ei rekkeviddeavgrensing for det unntaket landbruket skal få, på 100 km i radius. Så lenge det er presisert at transporten dette gjeld er produksjons- og næringsrelatert og skal vere ein mindre del av sjåføren si verksemd, meiner Norges Bondelag og Norsk landbruksrådgiving det ikkje er naudsynt med ei slik avstandsavgrensing. Det er samstundes ein risiko for at den avgrensinga vil råke produsentar med lang avstand til tettstader og byar og dermed bli ei særskilt konkurranseulempe for desse.»

## Norsk Gartnerforbund

Inneholder presiseringer som vi er svært fornøyde med. Imidlertid gir rekkeviddebegrensningen liten mening, så lenge det er presisert at transporten dette gjelder er produksjons- og næringsrelatert og en mindre del av sjåførens virke. Begrensningen vil ramme produsenter med spesielt lang avstand til tettsteder og gir distriktpolitisk liten mening. I tillegg er dette unødvendig, med tanke på § 1 andre ledd bokstav i som også unntar bedrifter med landlig beliggenhet.

## Vegdirektoratets kommentarer

Norges Bondelag og Norsk Gartnerforbund mener rekkeviddeavgrensningen på 100 km grensen er unødvendig, og at den vil kunne ramme produsenter som har lang avstand til tettsteder og byer. Vegdirektoratet mener at transport fra produsent til et omsetningsledd (tettsteder og byer) ikke er en del av produksjonen, og dermed ikke vil omfattes av unntaket. Vi mener det er fornuftig å fastsette rekkeviddebegrensningen så det blir samsvar med forskrift om kjøre- og hviletid og yrkessjåførforskriften.

Vi har fra 1995 hatt et slikt unntak for primærnæringene, og det har så vidt oss bekjent ikke vært vanskelig å kontrollere. Nå, når det blir samsvar mellom kjøre- og hviletidsbestemmelsene og yrkessjåførforskriften, vil det være naturlig at håndhevingen følger hverandre. Det vil si at dersom det slås fast at en transport er underlagt kjøre- og hvilebestemmelsene, vil det kunne utløse krav om yrkessjåførbevis.

Vi mener en 100 km begrensning er nødvendig, da det samsvarer med kjøre- og hviletidsbestemmelsene, og dermed enklere og føre kontroll med.

## Forskriftstekst foreslått i høringen

### § 1 ny bokstav i skal lyde

*som benyttes til godstransport i førerens egen virksomhet, dersom regionvegkontoret anser at transporten ikke vil få negativ innvirkning på trafikksikkerheten. Transporten må være sporadisk, foregå i landlige omgivelser, og ikke tilbys andre.*

### Begrunnelse i høringen

Dette er en ny unntaksbestemmelse. Kjøring i forbindelse med egen virksomhet omfattes ikke av direktivet når virksomheten er etablert i landlige omgivelser/spredt bebyggelse ("rural areas") dersom kjøringen er tilfeldig og ikke påvirker trafikksikkerheten negativt. Det vil her være regionvegkontoret som definerer hva som kan sies å være «landlige omgivelser».

## Høringsinnspill til § 1 andre ledd ny bokstav i

### Yrkestrafikkforbund

Yrkestrafikkforbund støtter forslaget



## **NTL**

NLF/NHOLT mener at det ikke er særlig godt begrunnet at godstransport som utføres i førerens egen virksomhet, skal være unntatt for krav om yrkessjåførkompetanse, selv om det kun skal gjelde når transporten er sporadisk og ikke har negativ innvirkning på trafikk sikkerheten. En slik bestemmelse vil etter NLF/NHOLT oppfatning gi betydelige muligheter for forskjellsbehandling og derfor være konkurransevridende. NLF/NHOLT lurer på om hvordan man på forhånd skal kunne definere ferdsel på vei til ikke å ha innvirkning på trafikk sikkerheten fremstår også noe uklart.

## **ATL**

ATL stiller seg positivt til denne bestemmelsen som vil kunne gi økt fleksibilitet. ATL vektlegger imidlertid viktigheten av en tydelig avklaring av begrepene «landlige omgivelser/spredd bebyggelse» og «tilfeldig» kjøring.

## **OPD**

OPD lurer på om det er tenkt at regionvegkontoret skal utstede dokumentasjon på fritak? OPD mener at slik det er formulert, er det ikke gitt politiet å vurdere innvirkningen på trafikk sikkerheten. Det vil også raskt bli stilt spørsmål knyttet til tolkningen av begrepene: Sporadisk, landlige omgivelser og ikke tilbys andre. OPD mener at slik unntaket er formulert, vil det være vanskelig å håndheve.

### **Statens vegvesen Region øst**

Region øst skriver at unntaket vil skape forskjellsbehandling avhengig av hvor virksomheten er etablert. Regionen skriver videre at det ikke er definert hva som menes med «landlige omgivelser» og at dette er et vidt begrep. Det står «godstransport i førerens egen virksomhet». Innebærer dette at hvis andre personer i virksomheten utfører denne sporadiske transporten, må de inneha yrkessjåførkompetanse?

Region øst ser også utfordringer med å håndtere dette unntaket i praksis. Eksempelvis hva defineres som sporadisk, og hvordan vite at det er godstransport i egen virksomhet? Vil det være behov for å kontrollere kjøretøy og fører opp mot organisasjonsnummer og Brønnøysundregisteret?

### **Statens vegvesen Region vest**

Etter Region vest sin vurdering er ordlyden «landlige omgivelser» for vag og skjønnsmessig. Slik forslaget er utformet foreligger det ingen vurderingsmomenter som kan gi en rettleiding for hva som skal vurderes som «landlige omgivelser». Dette vil føre til stor usikkerhet for allmennheten. Slik unntaket er formulert nå vil det også være vanskelig å håndheve dette i kontrollsammenheng.

Etter regionens mening vil det også lett kunne oppstå ulik praksis og tolkning av vilkåret, slik at det vil være stor fare for forskjellsbehandling på tvers av regionene. For at forutberegneligheten for dette unntaket skal styrkes, foreslår vi at det innføres en ordning

med en søknadsbasert dispensasjon, samtidig som man legger til grunn noen konkrete vurderingsmomenter.

### **Statens vegvesen Region midt**

Region midt skriver at både kravet om at regionvegkontoret i hvert enkelt tilfelle skal vurdere trafikkløst med påfølgende vedtak om fritak, og at kjøringen kun skal utføres i gravgrensede områder, vil medføre store skjønnsmessige variasjoner. Regionen skriver videre at de ikke ser nytten av bokstav i og foreslår at hele punktet slettes.

### **Norges Bondelag**

Norges Bondelag har skrevet følgende i deres høringsinnspill: «Her innfører ein omgrepet landlege omgjevnader, «rural areas», som grunnlag for unntak. Norges bondelag ser ikkje at endringen (landlige omgivelser) vil påvirke landbrukets praktisering av regelverket i denne omgangen, sidan næring blir gitt unntak etter §1 bokstav h. Imidlertid skriver Norges Bondelag at de er opptatte av «... definisjonen av desse områda får ein tenleg og ikkje minst føreseieleg form for brukarane, som samstundes bygger aksept blant dei som vert omfatta av omgrepet, og spesielt dei som held til i grensesonene for unntaksregelen. Ein for ulik praktisering av den, regionvegkontora i mellom, meiner vi vil vere uheldig og skape unødig frustrasjon.

Som representantar og rådgivarar for næringslivet i distrikta ønskjer vi å ha ein dialog med vegmyndigheiter og andre delar av styresmaktene om dei retningslinene og den rettleinga som skal liggje til grunn for bruken av landlege omgjevnader som prinsipp i forvaltninga av regelverk og forskrifter.»

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Vegdirektoratet foreslår at det er regionvegkontoret som skal vurdere og behandle søknader om å benytte unntaket. Det har kommet innspill på om politiet kan være bedre rustet til å vurdere hvordan unntaket vil påvirke trafikksikkerheten. I dag er det regionvegkontoret som foretar vurdering av om det kan innvilges kjøring på begrenset geografiske område.

I kjøre- og hviletidsbestemmelsene artikkel 13 nr. 3, er det et lignende unntak for forhåndsdefinerte områder, og hvor det er definert områder med en befolkningstetthet på mindre enn fem personer per kvadratkilometer. Denne kan ligge til grunn for hvordan begrepet «landlige omgivelser» skal tolkes.

Her bør det minnes på at dette unntaket gjelder dersom alle følgende betingelser er oppfylt:

- førere av kjøretøyer i landlige omgivelser for å forsyne deres egen virksomhet
- førere som ikke tilbyr transport til andre
- medlemsmyndigheten finner at transporten er sporadisk og ikke påvirker trafikksikkerhet.

Vi foreslår at det innføres en ordning med en søknadsbasert dispensasjon, og at det er regionvegkontoret som skal vurdere og behandle søknader om å benytte unntaket. Konkrete vurderingsmomenter legges til grunn for vurderingen av søknadene.

## Forskriftstekst foreslått i høringen:

**§ 1 ny bokstav j** skal lyde:

*i klasse D og D1 som kjøres til verksted uten passasjerer, dersom verkstedet er lokalisert i nærheten, og det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.*

### Begrunnelse i høringen

Ny presisering vedrørende kjøring til verksted for klasse D og D1.

## Høringsinnspill til § 1 andre ledd ny bokstav j

### Yrkestrafikkforbund

Yrkestrafikkforbund mener at kjøring til og fra verksted ikke bør være lokaliseringsbestemt. Forbundet mener også at dette bør gjelde tomkjøring for alle typer kjøretøy.

### ATL

ATL stiller seg positivt til at kjøretøy som krever førerkort klasse D og D1, som kjøres til verksted uten passasjerer, under visse vilkår er unntatt fra bestemmelsene. Det stilles imidlertid spørsmål ved avgrensingen; hvorfor bestemmelsen gjelder utelukkende klasse D og D1, og ikke omfatter C, C1 og CE.

### Statens vegvesen Region øst

Region øst skriver at det virker unødvendig å ha et eget unntak for tomkjøring til verksted for klasse D og D1. Regionen mener dette skaper forskjellsbehandling i forhold til kjøretøy som krever førerrett i klasse C1, C1E, C, CE, D1E eller DE.

Region øst skriver videre at de allerede har en innarbeidet forvaltningspraksis på dette området jf. § 2 Definisjoner, «Flytting av et kjøretøy uten passasjerer eller last til/fra verksted/garasjeanlegg, nye eller ombygde kjøretøy som flyttes mellom forhandler og kunde krever ikke yrkessjåførkompetanse forutsatt at det ikke utføres noen form for gods- eller persontransport og at kjøringen ikke er en del av et transportoppdrag.»

### Statens vegvesen Region vest

Region vest stiller spørsmål om hvorfor dette unntaket kun gjelder for klasse D og D1 og ikke klasse C og C1.

Region vest skriver videre at de savner en presisering av hva som kan betegnes som et verksted i nærheten. Regionen foreslår en harmonisering med andre ledd bokstav h i denne forskrift og forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13, nr. 1 bokstav b (innenfor en radius av inntil 100 km).

## Statens vegvesen Region midt

Region midt skriver at det vil være urimelig å ikke tillate slik kjøring også med kjøretøy i klasse C og C1. Region midt lurer på hva hensikten er med å åpne for slik kjøring bare for buss.

### Vegdirektoratets kommentarer

Etter direktivet kjøretøy tilhørende klasse D og D1 kan kjøres av verkstedpersonellet, uten passasjerer, fra eller til verksted "maintenance center" som ligger i nærheten av nærmeste verksted "maintenance base" som benyttes av operatøren og hvor kjøring ikke er førerens hovedaktivitet.

I høringen var kanskje Vegdirektoratet litt tilbakeholden med å kommentere dette unntaket. Dette kan være grunnen til at flere av høringsinstansene spør hvorfor dette ikke omfatter klasse C og C1. Bestemmelsen åpner opp for at "vedlikeholdspersonellet" kan kjøre til/fra vedlikeholdssenter (verkstedet) for klassene D og D1. Bussnæringen har ofte større oppstillingsplasser for et visst antall kjøretøy, og som vanligvis har vedlikeholdssyklus som kan effektiviseres ved å la vedlikeholdspersonellet, kjøre bussene mellom opplagsplass og verkstedet. Kjøringen vil da ikke belaste arbeidstidsbestemmelsene som sjåførene er underlagt.

Innenfor godstransporten er det for det meste slik at det er føreren selv som har ansvaret for oppfølging av vedlikehold. Dermed mener vi det ikke er behov for å spesifisere at unntaket også gjelder C og C1. Vi har i Norge allerede en godt innarbeidet praksis for denne type kjøring og ser ikke at det vil by på noen problemer med håndhevelse av unntaket.

## § 2 Definisjoner

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 2 nytt syvende ledd skal lyde:**

*Fast bopel menes det sted hvor en person vanligvis bor, dvs. minst 185 dager hvert kalenderår, på grunn av personlige eller ervervsmessig tilknytning, jf. forskrift om førerkort m.m. § 2– 3.*

### Begrunnelse i høringen

Forskriften benytter begrepet «fast bopel» i ulike sammenhenger. Det er derfor behov for en klargjøring og definisjon av begrepet. Definisjonen er i overensstemmelse med definisjonen av samme begrep i førerkortforskriften.

## Høringsinnspill til § 2 nytt syvende ledd

### Yrkestrafikkforbund

Forbundet mener forslaget er meget godt og støtter forslaget.

### Statens vegvesen Region midt

Region midt mener at henvisning til paragraf i annen forskrift medfører dobbeltarbeid ved oppdateringer. Regionen påpeker at det er nok å definere minimum 185 dager, slik som det er gjort for 30 % i åttende ledd.

Regionen skriver videre at høringen er godt gjennomarbeidet og har ingen flere kommentarer.

### Trafikkforum

Trafikkforum mener at det er fornuftig med en klar og tydelig definisjon på hva som kvalifiserer til fast bopel. Trafikkforum skriver videre at endringen også harmoniserer med annet regelverk.

### Vegdirektoratets kommentarer

De fleste høringsinstanser er positive til denne endringen.

## Forskriftstekst foreslått i høringen

§ 2 nytt åttende ledd skal lyde:

*Med førerens hovedaktivitet menes at kjøring ikke må overstige 30 % av månedlig arbeidstid.*

### Begrunnelse i høringen

I forskriftens § 1 bokstavene e, h og j er et av vilkårene at det å «føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet». I denne forbindelse er det behov for å definere hvor stort omfanget av en sjåførs kjøring kan være uten at kjøringen anses som sjåførens hovedaktivitet. I endringsdirektivet til yrkessjåførdirektivet er denne definisjonen gjort, og samme definisjon er valgt for Norge.

## Høringsinnspill til § 2 nytt åttende ledd

### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet mener at det kan være vanskelig å måle hvor mye av arbeidstiden som går med forflytting av maskiner og utstyr som trengs for å kunne gjøre jobben. Forbundet mener også at det kan være at en yrkesutøver har tatt på seg et oppdrag som er langt unna

utstyrets stasjoneringsssted. Yrkestrafikkforbundet skriver at forflyttingen som egentransportikke bør ses sammen med den månedlige arbeidstiden som er inntektskilden. Flytting av utstyr er en nødvendighet som ikke bør fastsettes i tidsperspektiv avslutter yrkestrafikkforbundet.

### **NLF/NHOLT**

NLF/NHOLT skriver at det er positivt at det foreslås å etablere en grense for hva dette betyr mht. arbeidstid. Men det faktum at en person som i inntil 30 % av sin arbeidstid kan utføre transport med tunge kjøretøy, hvor formålet er transport av til dels tungt utstyr som det er viktig å sikre på en forsvarlig måte av hensyn til den generelle trafikksikkerheten, mener NLF/NHOLT at det ikke kan gis unntak. NLF/NHOLT kan ikke se at det angis hvordan den nevnte tidsbegrensning skal dokumenteres, og hvordan denne bestemmelsen kan kontrolleres og håndheves. I tillegg til trafikksikkerhetsmessige hensyn, mener NLF/NHOLT derfor at unntaksbestemmelsene kan være konkurransevridende.

### **POD**

OPD har i sin uttalelse fremholdt at kontrollhensyn fordrer at utformingen av regelverket er tilpasset utekontroll og faktisk lar seg kontrollere på stedet. POD er enig med OPD i at forslagene til endringene i § 1 annet ledd bokstav h), i) og j) og i § 2 nytt åttende ledd i kontrolløyemed kan bli krevende, dels fordi vilkår som hovedaktivitet og sporadisk er av skjønsmessig art med utfordringer knyttet til hvordan dette skal dokumenteres og beregnes.

### **OPD**

OPD skriver at for å kunne lykkes med en slik kontroll, er man avhengig av at regelverket er tilpasset utekontroll og faktisk lar seg kontrollere på stedet.

OPD ønsker her å minne om at ikke all kjøring er underlagt kjøre- og hviletid. Kjøre- og hviletid åpner også for å kontrollere de siste 28 dagene langs vei. Selv med dokumentert kjøretid vil kravet være vanskelig å kontrollere. OPD skriver videre at begrepet månedlig arbeidstid ikke er definert og stiller spørsmål om begrepet kan være iberegnet overtid osv. Et annet spørsmål fra OPD er hvilke krav man skal stille til dokumentasjon av timer som ikke er kjøretid.

### **Statens vegvesen Region øst**

Region øst skriver at krav om yrkessjåførkompetanse er begrunnet i trafikksikkerhet og fremfor å lete etter mulige unntak bør man etter deres syn se på hvordan unntak kan begrenses. Region øst mener at dette gir uheldige signaler. Regionen skriver videre at endringen vil også kunne være konkurransevridende med tanke på likebehandling mellom transportører og krav til yrkessjåførkompetanse. Regionen foreslår at dette leddet bør fjernes i sin helhet og referer til kommentaren under § 1 andre ledd ny bokstav h.

Regionen påpeker også at dersom man benytter prosentandel av månedlig arbeidstid vil det skape unødvendige utfordringer når det gjelder informasjon til kunder og i

kontrollsammenheng. Region øst sier at ved å eventuelt innføre en 50 km begrensing på unntakene som bruker begrepet «hovedaktivitet», vil det være mindre tvil om utstrekningen på unntaket og sammenlignbart med begrensningene i § 8 tredje ledd."

### **Statens vegvesen Region nord**

Region nord sier at hva som er «førerens hovedaktivitet» er vanskelig å kontrollere/fastslå ved kontroll på veg. Regionen mener at kontrolløren bare må stole på det føreren sier.

### **Norges Bondelag**

Norges Bondelag har skrevet følgende: « vil påpeike at dette bør reknast pr. år og ikkje per måned. Dei store årstidsvariasjonane i landbruket gjer at kortare intervall enn eit år gir lita meining. Norges Bondelag vil presiserer at dette dessutan må gjelde for køyring på veg.

Eit døme på dei som kan bli råka av uklarheit på dette punktet, er gardsarbeidarar, gjerne sesongarbeidskraft, som brukar store delar av arbeidstida si i arbeid med traktor og reiskap.

Den køyringa skjer i all hovudsak på jordbruksareala, men også i form av noko transport til dømes av rundballar, i eiga drift eller i ei samdrift med andre bønder. For å vise korleis dette kan sjå ut i praksis: Ein sesongarbeidar er engasjert til å hjelpe med slåttarbeid for fleire samarbeidande bønder, og utfører i august 150 arbeidstimar med slåmaskin, rive og rundballepresse, derav det aller meste utanfor veg. Slåttarbeidet er tilfeldigvis avslutta 30. august. Rundballane skal transporterast til lagerplass ved samdriftsfjøs. Denne transporten skjer umiddelbart etter avslutta slått, og utgjer 25 timar. Deretter er sesongarbeidaren ferdig. Arbeidaren har såleis utført 175 arbeidstimar, med traktorkøyning som hovudaktivitet. Av desse timane er 14 prosent transportarbeid langs veg. All vesentleg transportkøyning kom tilfeldigvis i same måned, og i den månaden utgjorde transporten nær 100 prosent av det utførte arbeidet. Korleis skal dette handhevast?

Om dette ikkje alt er å sjå på som avklart i og med hovud-unnataket i §1 bokstav h, meiner Norges Bondelag slik presisering om køyring på veg bør takast inn forskriftas §2.»

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Vi har drøftet hensikten med å innføre avgrensingen (30 % av månedlig arbeidstid) i forskriften. Vi mener det vil bli vanskelig å etterleve, samt å kontrollere. Ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv, samt innspill til andre unntaksbestemmelser, vil det være ufornuftig å fastsette hva som er «hovedaktivitet» i forskriften. Vi har kommet frem til at vi bør ha den avgrensingen som en mulig veiledning i vår helhetlige vurdering i evt. konkrete saker. Se vår kommentar til § 1 bokstav e. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene har samme begrepet (hovedaktivitet), men det er ikke vurdert hvor stor andel av den totale arbeidstiden dette skal være.

## § 5 Unntak for lærling i yrkessjåførfaget

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 5 tredje, fjerde og femte punktum skal lyde:**

*Tillatelsen gjelder kun for innenlands kjøring. Lærling kan bare benytte kjøretøy tilhørende virksomhet vedkommende står i et løpende lærlingkontraktsforhold med. Lærebedriften plikter straks å melde fra til regionvegkontoret ved avbrudd i læretiden.*

### Begrunnelse i høringen

Vi presiserer at lærling i yrkessjåførfaget bare kan utføre innenlands transport for virksomhet som lærlingen står i et løpende lærlingkontrakten med. Dvs. tillatelsen fra Statens vegvesen gjelder kun for innenlands kjøring. Lærling kan bare benytte kjøretøy tilhørende virksomhet vedkommende står i et løpende lærlingkontraktsforhold med. Dette betyr at lærling ikke kan kjøre annet kjøretøy tilhørende en annen virksomhet. De øvrige endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### Høringsinnspill til § 5

#### Utdanningsdirektoratet

Når det gjelder presiseringen om at «tillatelse gjelder kun for innenlands kjøring», stiller Utdanningsdirektoratet spørsmål ved om eventuelle konsekvenser for lærlinger og lærebedrifter med transportvirksomhet i grensenære områder er tatt med i vurderingen, særlig i de nordlige fylkene.

#### Yrkestrafikkforbund

Yrkestrafikkforbundet skriver at hvis lærebedriften leier inn bedrift, grunnet økt tilgang til oppdrag, har biler på verksted, eller av annen grunn disponerer biler som ikke er registrert i foretaket, bør lærlingene få benytte disse kjøretøyene. For ellers kan det bli vanskelig å benytte lærlingen, og lærlingen kan gå glipp av nødvendig læring. Læretiden kan også bli dratt ut i tid.

Yrkestrafikkforbundet mener at ordningen bør utvides til også å gjelde for utlandstransport. Yrkestrafikkforbund skriver at mange av lærebedriftene er i grenseområdene mellom Norge–Sverige–Finland, hvor mye av transporten er grensepasserende. Transporten foregår mye mellom nord og sør via Sverige og Finland. Forbundet påpeker at i læreplanen for yrkessjåførfaget, står det at lærlinger skal ha kunnskaper om grensepasserende transport. En ordning hvor lærlinger og lære kandidater gis mulighet til å utføre transport i nordiske land, kan være en god løsning. Yrkestrafikkforbund skriver videre at begrensningen kan føre til at mange aktuelle lærebedrifter må takke nei til lærlinger.



Yrkestrafikkforbundet skriver også at de ser ingen sikkerhetsmessige eller konkurransevridende utfordringer med å la lærlinger kjøre i Sverige og Finland. Forbundet foreslår at hvis det ikke kan etableres en fast ordning hvor lærlinger kan kjøre i Norden, må det lages en løsning hvor lærlinger og lærekandidater gis dispensasjon. Lærlinger kan for eksempel gis mulighet til å avlegge prøve i henhold til yrkessjåførforskriften, etter at de har gjennomført ni måneder av læretiden.

## **NLF/NHOLT**

NLF/NHOLT mener at det må tydeliggjøres i § 5 at bestemmelsen også gjelder lærekandidater, ikke kun lærlinger. NLF/NHOLT påpeker også at det er en stor utfordring at bestemmelsen kun gir anledning til innenlands transport. Mange lærebedrifter er lokalisert i grensestrøkene til våre naboland, og har mye grensekryssende transport. I tillegg er korteste rute mellom nord og sør i Norge ofte via Sverige og Finland. NLF/NHOLT skriver at i og med at det i læreplanen i Yrkessjåførfaget fremgår at lærlinger skal ha kunnskaper om grensekryssende transport, bør det gis mulighet for lærlinger og lærekandidater til å utføre transport i de nordiske landene. NLF/NHOLT anser ikke at trafiksikkerheten settes i fare eller at det medfører konkurransevridning at dette tillates.

NLF/NHOLT skriver videre at utdanningsdirektoratet har bestemt at innmelding til Statens vegvesen om gjennomført YSK ikke skal gjøres før i slutten av læretiden (3 mnd. før lærekontraktens utløp) og skal være en del av fagprøven. Årsaken til bestemmelsen, er at mange av elevene ikke går opp til fagprøven. De får tilbud om å kjøre for andre til en høyere lønn og hopper av som lærling. Det er viktig at yrkesfaglinjene opprettholdes i den videregående skolen, slik at man kan få utdannet flere gode sjåførere. Faren ved at mange ikke går opp til fagprøven er at linjen blir lagt ned.

NLF/NHOLT mener at innmeldingstiden for gjennomført YSK må justeres, slik at innmelding av opplæring bør kunne gjøres tidligst 6 til 9 måneder før lærekontraktens utløp. Lærlinger som er over 21 år må kunne avlegge yrkessjåførexamen uavhengig av sluttdato for læretid."

## **Transport Norsk Transportarbeiderforbund (NTF)**

NTF ser positivt på presiseringene i §5, om at lærlinger kun kan utføre innenlands transport.

## **Landslinjeskolene**

Landslinjeskolene har skrevet følgende i deres høringsinnspill: «En presiserende endring som kun har betydning så lenge en lærling i yrkessjåførfaget utøver yrket på bakgrunn av unntaksbestemmelsen, og ikke har kode 95 i førerkortet. Vi vil i denne forbindelse påpeke at slik tillatelse ikke bør være noe alle lærlinger «skal ha», men noe de «kan ha», inntil de har bestått eksamen for grunntidning og fått kode 95 i førerkortet.

Statens vegvesen omtalte bruken av unntaksbestemmelsen i §5 i sine egne kommentarer ved innføringen av Yrkessjåførforskriften i 2008. Da påpekte Vegvesenet at anvendelsen av unntaksbestemmelsen og tillatelse til å utøve yrket uten kode 95, bare unntaksvis ville komme til anvendelse og at omfanget av slike tillatelser sannsynligvis ville bli lite.

Dessverre har Vegvesenet ikke fulgt den praksis de selv ønsket, og tillatelse til å utøve yrket uten kode 95 er blitt «mer reglen og enn unntaket». Vi oppfordrer derfor Vegvesenet til å endre dagens praksis og se tilbake på den opprinnelige intensjon med unntakbestemmelsen. Med dette mener vi at hovedmodellen må være at yrkesutøvelsen også for lærlinger i yrkessjåfør-faget skjer på bakgrunn av kode 95 (må sees i sammenheng med våre kommentarer til de foreslåtte endringene i §23), og at unntaksbestemmelsen bare kommer til anvendelse når det nødvendig for å opprettholde kontinuitet i lærlingens læretid i overgangen mellom skole og lærebedrift.»

### **Maskinentreprenørens Forbund (MEF)**

MEF sier at det må tydeliggjøres i § 5 at bestemmelsen også gjelder lærekandidater, ikke kun lærlinger da flere av de som velger dette faget er lærekandidater.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Unntaket for lærlinger er et nasjonalt unntak, hvilket betyr at kjøring på andre lands territorium ikke er mulig. Tilsvarende gjelder lærlinger i Sverige og Danmark, de har ikke anledning til å kjøre utenfor egne landegrenser.

## § 6 Utdanningen

### **Forskriftstekst foreslått i høringen**

#### **§ 6 andre ledd skal lyde:**

*Grunnutdanningen kan gjennomføres med grupper på inntil 24 personer og etterutdanningen med grupper på inntil 12 personer.*

#### **Begrunnelse i høringen**

Vegdirektoratet finner å begrense størrelsen på de grupper det gis undervisning til etter denne forskriften. Dette begrunnes i et ønske om å legge til rette for et best mulig undervisningsutbytte for den enkelte. For store undervisningsgrupper vanskeliggjør toveis kommunikasjon mellom lærer og elever.

Det er valgt å opprettholde tidligere maksimumsantall for grunnutdanningen, men begrense antallet til maksimum 12 elever på etterutdanningen.

Bakgrunnen for valget er at det når grunnutdanningen påbegynnes, ofte allerede er etablert et klassemiljø gjennom føreropplæringen. Grunnutdanningen har i tillegg et mye større omfang enn etterutdanningen, og det etableres ofte mindre arbeidsgrupper for å bidra til elevaktivitet.

Kurs i lastsikring og ulykkesberedskap gjennomføres som tidligere i henhold til trafikkopplæringsforskriften, med henholdsvis 12 og 16 elever som maksimum.

I etterutdanningen er et av målene at yrkessjåførene skal få oppdatert, repetert, og utdypet kunnskap som er vesentlig for deres arbeid. Erfaringer fra tilsyn viser at etterutdanning med for store elevgrupper reduserer elevenes aktive deltagelse i undervisningen, og at målene blir vanskelig å nå. Etterutdanningen er også av vesentlig kortere varighet enn grunnutdanningen og erfaringene tilsier at elevgruppen sjelden blir delt opp i mindre arbeidsgrupper. Det har i tillegg vært eksempler på at rammevilkår som utstyr, klasserom m.m. ikke har vært tilpasset store elevgrupper.

## Høringsinnspill til § 6 andre ledd

### Yrkestrafikkforbund

Yrkestrafikkforbund mener at forslaget kan føre til mer konkurransevridende til fordel for utenlandske selskaper. Med færre deltakere må næringen/bedriftene betale langt mer for hver deltaker på kursene. Enhetsprisen vil stige betraktelig. Dette vil medføre en kostnad for norsk transportbransjen som gjør konkurransesituasjonen enda mer utfordrende, uten at noen med sikkerhet kan si at undervisningen eller utbytte hos deltakerne har blitt bedre.

Etter Yrkestrafikkforbundets oppfatning, er det faglige innholdet og kvaliteten på undervisningen som avgjør hvor godt etterutdanningen fungerer. Forbundet skriver videre at godt innhold og god undervisning fører til god læring. Et tak på antall elever er ingen garanti for god læring. Yrkestrafikkforbundet ser derfor ingen grunn til at det kun skal være 12 personer på etterutdanningen.

For steder der det av praktiske grunner passer bedre med færre deltakere må de gjerne gjennomføre kurs med et mindre antall deltakere. Om årsaken er mindre kursrom eller færre personer som trenger kurset er ikke avgjørende. Det avgjørende er at kurset blir gjennomført etter kravene som stilles.

### NLF/NHOLT

Forslag om å redusere maksimumsantallet for gruppene i etterutdanningen til 12 personer, er etter NLF/NHOLTs vurdering svakt begrunnet. Det er etter NLF/NHOLTs oppfatning altfor tidlig å trekke den konklusjonen Vegdirektoratet trekker, når det vises til erfaringer fra tilsyn etter at det kun gjennomført en 5-årsperiode med etterutdanning. Det motsatte kan hevdes, ifølge NLF/NHOLT: Med 24 elever i gruppen, vil det alltid være noen med friske meninger som får med seg de andre elevene og instruktørene i en god diskusjon. Etter NLF/NHOLT oppfatning bør fokus rettes mot innhold, tema og relevans i utdanningen, samt utformingen av lokalitetene.

NLF/NHOLT mener derfor at maksimalt antall ikke skal reduseres, men opprettholdes som i dag med 24 elever i klassen. Halvering av elevtall på etterutdanningen vil fordyre kurset for en allerede presset næring og det kan oppstå problemer med å skaffe et tilstrekkelig antall instruktører.

## **MEF**

Forslaget om å redusere maksimumsantallet for gruppene i etterutdanningen til 12 personer, er etter MEFs vurdering dårlig begrunnet. Blir det for få elever, kan kommunikasjonen bli dårlig fordi det med 24 elever i gruppen alltid vil være noen med friske meninger som får med seg de andre elevene og instruktørene i en god diskusjon. Etter MEF oppfatning bør fokus rettes mot innhold, tema og relevans i utdanningen, samt utformingen av lokalitetene. MEF mener derfor at maksimalt antall ikke skal reduseres, men opprettholdes som i dag med 24 elever i klassen. Halvering av elevtall på etterutdanningen vil bare være med på å fordyre kurset da det blir behov for flere forelesere/ instruktører.

## **Nord Universitet**

Nord universitet stiller seg bak forslaget om at maksimum 12 personer kan delta på samme etterutdanning. Vi mener at mindre elevgrupper, slik som foreslått, vil øke aktivitet og elevinvolvering i undervisningen. Således vil endringen kunne bidra til bedre måloppnåelse samt økt kunnskap- og erfaringsdeling mellom elevene på etterutdanningen.

## **Norges Taxiforbund**

I henhold til høringsdokumentet utføres det i dag aktivt undervisning på 80 til 100 læresteder av totalt 250 steder. Norges Taxiforbund mener at etterutdanningskurset, som har en begrensning på 12 personer, bør økes til like stort antall, som grunnutdanningen. Få deltakere pr kurs er kostnadsdrivende for deltakerne. Pedagogisk er det ikke noe forskjell på de to kursene. Taxiforbundet hevder at medlemmene deres har utfordringer med å finne kursarrangører i rimelig nærhet til bosted. I tillegg vil få deltakere pr kurs medføre færre ledige kursdager og dermed problemer med å overholde frist for når det må være gjennomført. Videre at deres medlemmer har en utfordring med å finne kurssteder, som gjennomfører etterutdanningskurs for persontransport. De aktive skolene prioriterer gods og de fleste persontransportkurs gjøres internt hos forskjellige busselskaper.

## **ATL**

ATL støtter ikke forslaget til begrensninger i elevtall for etterutdanning. ATL mener at læresteder som er godkjent for grunnutdanning, bør kunne ha inntil 24 personer også på etterutdanning.

I høringsnotatet vises det til erfaringer fra tilsyn hvor rammevilkår slikt som klasserom ikke har vært tilpasset store elevgrupper. Dette er et argument som faller for sin egen urimelighet hva angår læresteder som er godkjent for grunnutdanning; dersom det er plass til 24 elever på grunnutdanningen, så må det anses å være plass på etterutdanningen også.

Videre argumenteres det med at store elevgrupper reduserer elevenes aktive deltakelse i undervisningen og dermed påvirker måloppnåelsen. Dette synes noe underfundig, og til dels motstridende. Vi forstår det slik at ett av målene med endringene er å øke kompetansen til undervisningspersonell – da bør man også ha tillit til denne kompetansen. Godkjente læresteder innehar pedagogisk kompetanse som gjør dem i stand til å tilpasse

arbeidsmetodikk etter mål og måltaksonomi, og med foreslåtte endringer til spesialutdanning for undervisningspersonell så må man ha tillit til aktørenes kompetanse.

Til sammenlikning: Obligatorisk Trafikalt grunnkurs kan som hovedregel gjennomføres med 16 kursdeltakere, og under visse betingelser med to i tillegg. De fleste kursdeltakerne er tenåringer, og målene for kurset ligger på et høyt målnivå da det hovedsakelig er rettet mot risikoforståelse og trafikksystemet. Dersom det forutsettes at undervisningspersonell på Trafikalt grunnkurs innehar kompetanse til å nå høyt målnivå med en gruppe på 18 tenåringer, så må det også kunne forutsettes at undervisningspersonell med spesialutdanning evner å nå mål på høyt målnivå med flere enn 12 voksne mennesker. Det synes svært urimelig å innskrenke denne adgangen for alle kursholdere som et resultat av at enkelte under tilsyn har utvist klanderverdig arbeidsmetodikk sett i relasjon til didaktisk innhold og didaktiske mål. Dersom dette har vist seg å være et problem, så er dette noe som relativt enkelt kan reguleres gjennom økt spesifisering av krav til arbeidsmetodikk. Avvik fra dette vil i så tilfelle avdekkes i undervisningsplaner og ved tilsyn.

På bakgrunn av dette, argumenteres det med at vesentlige innskrenkninger i drift, slik dette er, nødvendig kan være tiltrengt i de tilfeller hvor utfordringene enkelt kan løses gjennom andre, mindre inngripende, reguleringer. Det foreslås derfor at læresteder som er godkjent for grunnutdanning også kan ha inntil 24 elever på videreutdanning.

### **Trafikkforum**

Maksimumsantall på etterutdanning er fornuftig. Det vil sannsynligvis gjøre læringsutbyttet større ved at begrensning i antallet åpner for større deltagelse fra deltagerne på kurset. Spesielt ved praksis. Det forutsetter at det er tilstrekkelig praksis i kurset. Det bør presiseres i forskriften.

### **Volmax**

Volmax er naturligvis helt enige at det må legges til rette for et best mulig undervisningsutbytte for alle elever, men Volmax mener bestemt at forslaget om en reduksjon i maksimum-antallet ikke er et hensiktsmessig tiltak i denne sammenheng. Volmax holdning til dette er begrunnet i følgende punkter:

En halvering av maksimum elevantall sikrer ikke at klasseromsstørrelsen står i forhold til antall elever. Undervisningsteknisk bør man heller sette et minimumskrav til antall m<sup>2</sup> i et klasserom for 24 elever. Er klasserommet på et undervisningssted mindre kravet til 24 elever bør undervisningsstedet kunne godkjennes for et lavere antall elever. I de modulene hvor man primært underviser i en klasseromsetting er Volmax erfaring at det er positivt med opptil 24 elever. Diskusjonene blir bredere, flere segmenter av bransjen er representert og det blir et bedre utbytte for både elever og instruktør. Volmax er imidlertid enige i at den ordningen man har i dag ifb. undervisning i lastsikring og ulykkesberedskap, er hensiktsmessig.

Elevene er avhengig av forutsigbarhet i gjennomføringen av etterutdanningen. Volmax vet at selv under gjeldene rammevilkår er avlyste kurs et stort problem for mange sjåførere som har planlagt sitt kurs nøye i forhold til sine arbeidsmessige forpliktelser og ikke minst i forhold til kjøre-hviletids bestemmelsene. Med lavere kapasitet og vesentlig lavere marginer innenfor

etterutdanningen er det svært sannsynlig at raten med avlyste kurs vil øke kraftig og dermed forårsake store problemer for mange sjåførere, transportører og transportkjøpere.

En slik endring vil medføre en vesentlig svekkelse i kost/inntekts-forholdet. Det må være tilstrekkelig lønnsomhet i å drive en slik virksomhet til at man også kan få gjennomført kvalitetsmessige oppgraderinger og fornyelser i hele undervisningsopplegget. Det er åpenbart at det relativt sett, er svært store faste kostnader knyttet til å drive denne type kursvirksomhet på en forsvarlig måte, uavhengig av antall elever. Volmax tror ikke det er realistisk å hente ut hele inntektsfrafallet i en prisøkning som evt. vil bli vesentlig. En reduksjon i maksimumsantallet vil dermed fjerne noen av de økonomiske rammer man trenger for å kunne gjennomføre investeringer i f.eks. digitalisering, instruktørsamlinger og oppgraderinger av undervisningsmateriell.

### **NHO Transport**

Vegdirektoratet foreslår å halvere gruppestørrelsen det gis undervisning for og at det maksimalt skal være 12 elever på etterutdanningen. NHO Transport er negativ til forslaget, slik flere andre bransjeorganisasjoner er. NHO forstår intensjonen om bedre individuelt læringsutbytte, men etterlyser en nærmere dokumentasjon. Læring og erfaringsutveksling kan ivaretas blant annet gjennom gruppearbeid og relevante case som en del av undervisningen. En viss gruppestørrelse i undervisningen gir også muligheter for å utveksle erfaringer mellom flere sjåførere. Etterutdanning med maksimalt 12 elever vil dessuten være mer ressurs- og kostnadskrevende å gjennomføre i praksis, noe som bør vektlegges i en totalvurdering.

### **Wright Trafikkskole**

Wright Trafikkskole og andre læresteder har lagt store ressurser i å tilrettelegge for kurs med inntil 24 deltakere, med tilpassede undervisningsopplegg og metoder, store og velegnede kurslokaler, administrasjon og logistikk i forhold til gjennomføring.

Konsekvenser:

- Dyrere kurs for kunden, færre som kan dele på kostnaden ved gjennomføring av kurs.
- Fulle kurs og vanskeligere å få plass på kurs, samt å kunne ta igjen eventuelle fraværsdager. Lite fleksibilitet for kunden.
- Kostnader for læresteder som har ting i orden for å omgjøre store undervisningslokaler tilpasset et betydelig mindre deltakerantall.

Wright forslag:

- Ordningen fortsetter som i dag, men læresteder må gjennom søknad og tilsyn kunne dokumentere undervisningsopplegg og metoder, velegnede kurslokaler, administrasjon og logistikk i forhold til gjennomføring.
- Eventuelle begrensninger i godkjenning i forhold til mangler.

### **Transportbransjen Opplæringskontor Møre og Romsdal**

Opplæringskontoret opplever ikke at antall deltakere er noe problem når det gjelder å være aktive på kurset.

Transportbransjen Opplæringskontor synes at det er en fordel at det er mange som kan dele på sine erfaringer.

Valg av undervisningsmetoder er det som er avgjørende for hvor aktiv kursdeltakerne er: Nabodeling, gruppeoppgaver, deling i plenum, pedagogisk rollespill og film som utgangspunkt for diskusjon for å nevne noen metoder som er godt egnet for å skape engasjement hos kursdeltakerne.

Dessuten er vi redd for at det i visse deler av landet med maksantall på 12 deltakere pr kurs, vil bli mangel på kurstilbud og sjåførere vil ha problem med å skaffe seg etterutdanningskurs eller de må reise langt for å finne ledig kurskapasitet. Prisen på kursene vil også bli høyere.

Nå føler vi at motstanden mot det å gjennomføre etterutdanningskurs er lav. Med øket pris og vanskeligere tilgjengelighet, frykter vi at motstanden mot det å gå på kurs vil øke og dermed vil også evnen og viljen til å ta imot læring på kursene bli mindre.

### **Nettbuss**

Nettbuss er enig i at 24 deltakere på etterutdanningskurs er for mye. Nettbuss foreslår en reduksjon fra 24 til 16 (i stedet for 12), for å ivareta et godt faglig læringsutbytte, både totalt på kurs, samt på lastsikring og ulykkesberedskapskurs. Nettbuss inntrykk er at både Nettbuss og bussbransjen i sin helhet har en godt innarbeid læringskultur for sine ansatte, så å bruke argumentet om læringsmiljø for rene persontransportkurs blir således ikke riktig.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Vegdirektoratet mener gruppene på grunnutdanning ikke bør være over 24. I etterutdanningen, hvor utdanningen skal være praktisk rettet, vil store grupper kunne generere mer lærerressurser, enn mindre grupper, og dermed være kostnadsdrivende. Vi forstår argumentene med kommunikasjon, erfaringsutveksling etc, men det har mindre med gruppestørrelse å gjøre, enn lærerens faglige kompetanse. Vegdirektoratet mener det enkelte lærested har oppfylt forskriften godt, både med tanke på innhold og metoder og regulert antall deltakere på en god måte. Vi har hatt begrensninger på antall deltakere på ulykkesberedskap og sikring av last, og det vil vi videreføre. Samtidig kan vi i de teoretiske leksjonene tillate 24 elever, og i praktisk rettede deler 12 elever. Med praksis menes ulykkesberedskap, sikring av last, kjetting pålegging, kjøretøyteknikk (sikkerhetskontroll) helse/ernæring, kriminalitet og smugling, og andre fag, der eleven skal bedre sine ferdigheter.

Det er unaturlig å legge lærestedgodkjenning for grunnutdanning til grunn for begrensning av antall elever i etterutdanningen.

I etterutdanningen er det flere aktører enn i grunnutdanningen, og dermed vil et slikt forslag være i strid med konkurransevilkårene i bransjen. På flere møter med bransjen de siste årene har forslaget om 12 elever i de praktiske fagene og 24 elever på teoretiske leksjoner blitt informert om, og signalene tilbake har vært positive.

Vegdirektoratet vil foreslå å endre ordlyden til: «*Grunnutdanningen kan gjennomføres med grupper på inntil 24 personer. Etterutdanningen kan gjennomføres med grupper på inntil 24 personer i teoretiske fag og inntil 12 personer i praktisk fag.*

*I grunnutdanningen kan Kurs i ulykkesberedskap gjennomføres med inntil 16 elever og kurs i sikring av last med inntil 12 elever. I etterutdanningen gjennomføres kursene med inntil 12 elever.»*

## § 7 Adgang til yrkessjåførutdanning

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 7 første ledd** skal lyde:

Det kreves ikke førerrett i den aktuelle førerkortklassen for å gjennomføre grunnutdanningen. Etterutdanning kan gjennomføres inntil 12 måneder etter utløpet førerrett. Under individuell kjøretrening kan ikke kjøretøyene benyttes til kommersiell transport av passasjerer eller gods. Før den individuelle kjøretreningen i grunnutdanningen kan gjennomføres, skal kravene i § 10 annet ledd og vilkårene for øvingskjøring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. kapittel 2 være oppfylt.

### Begrunnelse i høringen

Endringen i første ledd første punktum innebærer at det foreslås å ikke kreve førerrett av personer som skal gjennomføre etterutdanning. Frem til nå har dette vært et krav som har blitt håndhevet strengt. Dersom elever ikke har hatt gyldig førerrett har de blitt avvist, og har måttet fornye sin førerrett ved en trafikkstasjon før de kunne gjennomføre etterutdanning. Denne praksisen medfører at elever i prinsippet må oppsøke en trafikkstasjon to ganger over et særlig kort tidsrom. Først for å fornye førerrett for å kunne delta på etterutdanning, og



dernest straks etterutdanningen er gjennomført for å få utstedt enda et nytt førerkort med kode 95 eller separat yrkessjåførbevis. Dette medfører i tillegg en ekstra kostnad for elevene fordi de må betale for utstedelse to ganger. Vi foreslår en tidsbegrensning fra utløpt førerett til gjennomført etterutdanning, ikke skal overstige 12 måneder. Er det mer enn 12 måneder fra førerkortets utløpsdato, kreves førerkort for å delta på etterutdanning.

Ved å unnlate å kreve førerett for å gjennomføre etterutdanning vil dette i praksis medføre at instruktørene på den individuelle kjøretreningen må inneha førerett, og således være de som har ansvaret under denne kjøringen. Vegdirektoratet mener at dette vil ansvarliggjøre instruktørene og lærestedene i enda større grad enn det som nå er tilfelle.

Vegdirektoratet har diskutert om denne kjøringen vil komme i konflikt med vederlagsbegrepet knyttet til øvingskjøring. Dette fordi instruktørene på den individuelle kjøretreningen i modul 6 på etterutdanningen som oftest ikke har utdanning som trafikk lærer, og således ikke kan gjennomføre øvingskjøring mot vederlag. Siden kjøringen som gjennomføres i forbindelse med etterutdanningen ikke omfattes av trafikkopplæringsforskriften, har vi vurdert det slik at denne kjøringen ikke kan sies å være i strid med dette. Trafikkopplæringsforskriften gjelder trafikkopplæring og førerprøve for personer som vil erverve eller fornye en førerett som må dokumenteres med førerkort.

Vegdirektoratets vurdering er at kjøringen som gjennomføres på etterutdanningen er med henblikk på å fornye en yrkeskompetanse og ikke en førerett. Til tross for at eleven har latt føreretten utgå skal vedkommende fortsatt ha mulighet til å fornye sin tidligere ervervede yrkeskompetanse. Således kan etterutdanning gjennomføres før føreretten er fornyet.

Vår vurdering understøttes i noe grad av endringsdirektivet som nå åpner for øvingskjøring på arbeidsplasser hvor både elev og ledsager er ansatt (se endring i § 1 d).

## Høringsinnspill til § 7 første ledd

### Wright Trafikkskole

Wright Trafikkskole er bekymret for hvem som sitter med ansvaret under kjøringen.

Instruktøren vil være fanget i en forskrift om ansvar uten å kunne påvirke situasjonen i særlig grad. Situasjonen vil være ganske annerledes enn vanlig trafikkopplæring hvor instruktøren gjerne har bygd opp en kjennskap til eleven over tid, samt at instruktøren i stor grad kan overta kontroll over kjøretøyet ved uønskede hendelser. Instruktøren vil ved den individuelle kjøretreningen bli presset til fullt ansvar for kjøringen til en elev instruktøren ikke kjenner og i et kjøretøy uten tekniske innretninger for å kunne overta kontroll.

Konsekvenser:

- Instruktøren er «fanget» i et ansvar som er lite kontrollerbart.
- Eventuelle utfordringer med forsikring av kjøretøyet ved uønskede hendelser.

Wright Trafikkskole forslag:

- Ordningen fortsetter som før, det vil gi klare linjer for ansvaret ved kjøringen.

## Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet er positive til intensjonen i forslaget. Det er bra for dem som skal gjennomføre etterutdanningen, fører til mindre byråkrati. Utfordringen med dette forslaget er at noen av kursdeltakerne kommer med tungt kjøretøy til undervisningsstedet. Dette gjelder spesielt den dagen kursdeltakerne skal praktisere. For å kunne benytte kjøretøyet, må sjåføren ha gyldig førerkort. Kan det utstedes midlertid førerkort – kun gyldig ut den uka som kurset pågår, for deretter å kunne få hentet seg nytt førerkort på trafikkstasjonen.

Dette er erfarne sjåførere som har denne kompetansen, de har kun begått en formalia feil, og glemt å fornye førerkortet. Det gjør dem ikke mindre kompetente til å kjøre eller til faktisk å ha ansvaret selv.

For våre medlemmer som skal gjennomføre etterutdanning vil det kunne være positivt at de slipper å fornye føreretten før de gjennomfører etterutdanningen. Dette vil, som direktoratet peker på, forhindre at de behøver å møte på trafikkstasjon to ganger kort tid etter hverandre. Direktoratet skriver at det å unnlate å kreve førerett for å gjennomføre etterutdanning i praksis vil medføre at instruktørene på den individuelle kjøretreningen må inneha førerett, og at instruktøren vil være den som har ansvaret under kjøringen. Direktoratet mener at dette vil bidra til å ansvarlig gjøre instruktørene og lærestedene i større grad enn etter dagens ordning.

Videre har direktoratet vurdert om dette vil kunne komme i konflikt med vederlagsbegrepet knyttet til øvingskjøring, ettersom instruktørene som regel ikke er utdannet trafikkklærere. Direktoratet har konkludert med at det ikke er i konflikt med vederlagsbegrepet, da kjøringen som gjennomføres i forbindelse med etterutdanning ikke omfattes av trafikkopplæringsforskriften.

Det sies ikke noe om kjøringen blir å regne som øvingskjøring etter vtrl. § 26 eller ikke.

Dersom instruktøren sitt ansvar skal være tilsvarende en lærer eller ledsagers ansvar etter bestemmelsen om øvingskjøring i vegtrafikkloven § 26, vil dette innebære at det er instruktøren anses som fører av motorvognen. Dette vil innebære at instruktøren strafferettslig skal likestilles med føreren av motorvognen. Dette vil kunne få som konsekvens at instruktører blir ansvarlig for forhold de ikke ville blitt hvis føreren hadde eget gyldig førerkort. Eksempelvis vil både instruktøren og kursdeltakeren stå ansvarlig ved eventuelle brudd på trafikkreglene. Videre vil også instruktøren kunne bli erstatningsrettslig ansvarlig for skade voldt under kjøringen. Ettersom trafikkopplæringsforskriften ikke gjelder ved den individuelle kjøretreningen på etterutdanningen, er det slik vi ser det ikke noe krav til at kjøretøyet er utstyrt med ekstra speil og pedasett mm. Dersom kjøringen blir å regne som øvingskjøring etter vtrl. § 26 vil instruktør bli ansvarlig for forhold han har begrenset mulighet til å hindre.

De som gjennomfører etterutdanningen er, uavhengig om de har fornyet sin førerett, erfarne sjåførere med minst 5 års erfaring. Det vil ikke derfor være naturlig å likestille dette med øvingskjøring jf. vtrl. § 26

Yrkestrafikkforbund spør derfor etter en klarlegging fra Vegdirektoratets side av hva ansvaret for en instruktør vil innebære, og om dette regnes som øvingskjøring, jf. vtrl. § 26 siste ledd.

Yrkestrafikkforbundet mener dagens ordning bør videreføres.

### **Nord Universitet**

Nord Universitet er i utgangspunktet positiv til endringen som fremkommer i § 7, herunder at etterutdanningen kan gjennomføres inntil 12 måneder etter utløpt av førerretten.

Nord Universitet påpeker noen utfordringer ved å åpne for en slik praksis: endringen vil medføre at instruktørene på lærestedene nå blir ansvarliggjort for alt som skjer under individuelle kjøretreningen ettersom den som fører kjøretøyet ikke innehar førerrett. Dette til tross for at de ikke innehar formell kompetanse som trafikklærer tunge kjøretøy. Mange har kun 5 års praksis fra egen kjøring.

Flere læresteder benytter seg i dag av instruktører som ikke innehar førerrett, men som likevel har solid erfaring fra sitt yrke som trafikklærer på tunge kjøretøy. Disse vil ikke lenger kunne bistå med sin kompetanse dersom endringen gjennomføres.

Nord Universitet skriver videre at siste punktum fremstår som noe uklar og foreslår følgende endring: Før den individuelle kjøretreningen i grunnutdanningen kan gjennomføres, skal kravene i § 10 annet ledd i denne forskrift og vilkårene for øvingskjøring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. kapittel 2 være oppfylt.

### **NLF/NHOLT**

Det kreves ikke førerrett i den aktuelle førerkortklassen for å gjennomføre grunnutdanningen. Etterutdanning kan gjennomføres inntil 12 måneder etter utløpet av førerrett. Dette er en endring som vil øke fleksibiliteten og som NLF/NHOLT støtter fullt ut.

### **ATL**

ATL forstår endringen slik at forslaget har sin årsak i praktiske og økonomiske hensyn for elevene. Det presiseres i høringsnotatet at dette vil medføre at instruktøren er ansvarlig under kjøring. Dette finner ATL svært urimelig. Dersom instruktøren skal være ansvarlig for kjøringen, bør det forutsette bruk av godkjent lærevogn, jf. troff. § 4-1 og § 4-5. I dette tilfellet må mer-ansvaret endringen medfører for undervisningspersonellet, veie tyngre enn det økonomiske aspektet for elevene.

### **POD – OPD**

Det foreslås at kjøretrening i etterutdanning kan gjennomføres selv om personer som skal gjennomføre etterutdanning, ikke har førerrett fordi gyldighetsperioden for førerretten er utløpt. Det foreslås en tidsgrense på 12 mnd. for gjennomføring av etterutdanning i nevnte tilfeller.

I høringsnotatet uttales at unnlattelse av å kreve førerrett for gjennomføring av etterutdanning, i praksis innebærer at instruktørene må ha førerrett og således være de som har føreransvaret under kjøretreningen. Det legges med andre ord opp til øvelseskjøring.

POD mener at øvelseskjøring og ledsageransvar i tilfelle bør avklares og reguleres tydeligere i forskriften, enn det som kan leses ut av endringsforslagene til § 7 første ledd, nytt tredje ledd i § 24 og § 28 tredje ledd.

OPD mener at kjøretrening i etterutdanningen ikke uten videre bør likestilles med eller defineres som øvelseskjøring, og at det derfor bør kreves førerrett. Politidistriktet peker herunder på at det ikke er krav om øvelseskjøring for å opprettholde en førerkompetanse man allerede har, men som for tiden er bortfalt fordi gyldighetsperioden er utløpt. En endring av yrkessjåførforskriften som endrer denne grunnordningen, bør ikke foretas. POD er av den formening at vedkommende skal ha gyldig førerrett for å gjennomføre etterutdanning. Anførlene i høringsnotatets begrunnelse vurderes ikke tilstrekkelig tungtveiende for gjennomføring av endringsforslaget.

### **Trafikkforum**

ET 12 måneders vindu for å gjennomføre etterutdanning etter førerrettens utløp er meget fornuftig, skriver Trafikkforum. Det virker som om ledsager/instruktør ikke behøver førerrett i klassen når fører har dette, det er ikke i tråd med forståelsen av tekst under forklaringen. Trafikkforum mener at dette bør presiseres i høringsoppsummeringen.

### **NHO Transport**

NHO Transport støtter forslaget i § 7 første ledd om at det ikke kreves førerrett for personer som skal gjennomføre etterutdanningen og at utløpt førerrett ikke skal overstige 12 måneder.

### **Statens vegveien Region øst**

Region øst stiller seg kritisk til å fjerne kravet om å inneha gyldig førerrett for å delta på etterutdanning. Region øst stiller spørsmål om hva hvis vedkommende ikke tilfredsstiller helsekravene for å kunne få fornyet sin førerrett? Region øst mener at vedkommende ikke bør gis mulighet til å delta på etterutdanning. Region øst skriver videre at ved å stille krav om gyldig førerrett for å delta på etterutdanning, sikrer vi at forutsetningene for å inneha førerrett er til stede, jf. krav til helse.

Vegtrafikkloven (vtrl) § 24 første ledd presiserer at den som skal føre motorvogn må ha førerrett og ha ervervet førerkort der dette kreves. Er førerretten utgått, har ikke personen førerkort med gyldig førerrett. Uten førerrett er det heller ingen gyldig YSK-kompetanse å fornye.

Ved gjennomføring av optimal kjøring i den nye modul 5 uten førerrett vil instruktør ha det juridiske ansvaret under kjøringen. Denne personen anses da som fører av motorvognen jf. vtrl § 26 siste ledd. Vi ser dog at det i vtrl § 26 andre ledd siste punktum finnes unntaksmuligheter i form av forskrift fra departementet. Vtrl § 21 første ledd gjelder likevel

for den som sitter bak rattet og uten gyldig førerrett vil det kunne medføre usikkerhet om personen tilfredsstillende helsekravene.

Slik Region øst oppfatter det, vil ny modul 5 med kjøring uten gyldig førerrett medføre at instruktøren driver øvingskjøring mot vederlag. Kjøringen under ny modul 5 er slik regionen vurderer det føreropplæring. Regionen viser til at målene i yrkessjåførforskriften § 50 andre ledd presiserer at yrkessjåførene skal oppdatere, utdype og repetere kunnskap som er vesentlig for deres arbeid. Å føre kjøretøyet er en vesentlig del av oppgaven til en yrkessjåfør, og oppdatering av kunnskap under kjøring vil de nødvendigvis måtte få av instruktøren. Denne undervisningen må da etter Region øst mening anses som øvingskjøring mot vederlag og omfattes av trafikkopplæringsforskriften. Dette innebærer krav om godkjent trafikkskole og trafikklærer. Det er videre slik at yrkessjåførkompetanse er basert på en førerrett i de utdanningsløp man gjennomfører opplæring i. Uten førerrett kommer ikke yrkessjåførkompetansen til anvendelse og det bør etter vår vurdering være et minstekrav at førerretten er gyldig senest før gjennomføring av ny modul 5. Dette kan løses ved at eleven har gyldig helseattest og minimum midlertidig kjøretillatelse fra Statens vegvesen.

Enhver fører har plikt til å sørge for at vedkommende har gyldig førerrett. Å fjerne kravet om førerrett for eleven kan skape juridisk uklarhet i forhold til føreransvaret. En konsekvens kan også være at det blir vanskelig for lærestedene å rekruttere instruktører for ny modul 5.

### **Transportbransjens opplæringskontor i Møre og Romsdal SA**

Transportbransjens opplæringskontor skriver følgende: Ved å unnlate å kreve førerrett for å gjennomføre etterutdanningen, vil det i praksis medføre at instruktørene i den individuelle kjøretreningen må inneha førerrett og således være de som har ansvaret under denne kjøringen. Transportbransjen opplæringskontor stiller disse spørsmålene:

Hva innebærer dette for instruktørene? Det er kanskje første gang instruktøren møter kursdeltakeren og vet ingenting om han som sjåfør. Hvilke etiske og menneskelige hensyn kommer inn i bildet her? Og hva med de juridiske betraktningene?

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Å åpne for gjennomføring av etterutdanning 12 måneder før utløp av førerrett har fått oppmerksomhet. Argumentene er risiko knyttet til å la førere kjøre uten gyldig helseattest, det andre argumentet er at det brukes eldre instruktører, som ikke har førerrett på grunn av for dårlig helse. Det begrunnes også at det blir for få instruktører dersom det kreves førerrett for klassen. I og med at det er åpnet opp for å ta etterutdanning inntil 6 måneder før utløp av kompetansebeviset, uten at det influerer på bevisets gyldighetstid, har vi besluttet å gjøre endringer i det opprinnelige endringsforslaget til denne bestemmelsen. Dette betyr at det kreves førerrett for å gjennomføre etterutdanningen. Forslagets § 7 første ledd andre punktum om etterutdanning uten førerrett utgår.

Vegdirektoratet støtter derimot en del av forslaget til siste punktum fra Nord Universitet. *§ 7 første ledd skal lyde:* Det kreves ikke førerrett i den aktuelle førerkortklassen for å gjennomføre *grunnutdanningen*. *Under individuell kjøretrening kan ikke kjøretøyene benyttes til transport av passasjerer eller gods mot vederlag.* Før den individuelle

kjøretreningen kan gjennomføres skal kravene i § 10 annet ledd *i denne forskrift* og vilkårene for øvingskjøring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. kapittel 2 være oppfylt.

## Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 7 andre ledd** skal lyde:

Statsborger fra EØS-stat *med fast bopel i Norge, skal gjennomføre grunnutdanning i Norge.*  
Statsborger fra EØS-stat *med fast bopel eller som arbeider i Norge, kan gjennomføre etterutdanning i Norge.*

### Begrunnelse i høringen

Det presiseres at statsborgere fra EØS-stat med fast bopel i Norge skal gjennomføre grunnutdanning i Norge. Endringen presiserer kravet i direktivet om at de dette gjelder, må ta grunnutdanningen sin i Norge. Tidligere benyttet forskriften «kan gjennomføre grunnutdanning i Norge».

## Høringsinnspill til § 7 andre ledd

### Statens vegvesen Region vest

Regionvegkontoret lurer på om dette skal forstås som en lemping av dagens praksis, for å lettere kunne få godkjent utdanning fra en annen medlemstat.

I vedlegg 1, forslag til endringsforskrift står det «kan gjennomføre etterutdanning i Norge», mens det i vedlegg 2 § 36 står «Direktivet fastslår at etterutdanning skal gjennomføres i den staten der vedkommende bor». Region vest lurer på hva som er riktig tekst her.

### Statens vegvesen Region øst

Region øst mener at i unntaket bør det tilføyes at: «Bevis for yrkessjåførkompetanse må utstedes i det landet hvor etterutdanningen gjennomføres». Region øst skriver videre at dette er i samsvar med avklaring fra EU kommisjonen om at yrkessjåførkompetanse kun kan dokumenteres med førerkort med kode 95 eller eget YSK-bevis.

### Yrkestrafikkforbund

Yrkestrafikkforbund skriver at de ønsker ingen skilnad på utenlandske statsborgere som bor eller jobber i Norge. Arbeidstakere som enten bor og jobber, eller som kun jobber i Norge, skal gjennomføre etterutdanningen i Norge. Derfor foreslår Yrkestrafikkforbund følgende tekst: Statsborger fra EU/EØS- stat med fast bopel, eller som arbeider i Norge, skal gjennomføre etterutdanningen i Norge.

## **SOTIN**

SOTIN støttet dette forslaget. Elever på Vg2 transport og logistikk i videregående skole har normalt ikke oppnådd riktig alder for å ha førerett på tunge kjøretøyer. Opplæringen som elever og lærlinger får i videregående skole Vg2 transport og Logistikk samt Vg3 Yrkessjåførfaget er relevant for innholdet i yrkessjåføropplæringen. Det bør presiseres at læretid i bedrift inngår i videregående opplæring. Lærlinger og lærekandidater følger hovedmodellen med 2 år i skole som elev, og to år i skole som lærling. Lærlinger må gi mulighet til å øvelseskjøre på lik linje med elever i videregående opplæring. Ungdommer som er på landslinje for yrkessjåførfaget har status som lærlinger og de kan øvelseskjøre selv om de ikke har fylt 18 år."

## **Trafikkforum**

Trafikkforum lurer på hvordan kan man forsvare at en fremmedspråklig som ikke behersker norsk, men som er bosatt i Norge, deltar på et kurs han ikke forstår noe av? Etterutdanning følger et annet regelverk enn grunnutdanning, hva er årsaken til det?

## **NLF/NHOLT**

NLF/NHOLT mener at alle som er bosatt eller arbeider i Norge skal gjennomføre sin etterutdanning i Norge. Slik forskriftsteksten nå er utformet, er den i beste fall uklart når det i første punktum i andre ledd står skal, mens det i andre punktum står kan.

## **Vegdirektoratets kommentarer**

Dette er ett av de viktige punktene som kom fram i evalueringen av etterutdanning for yrkessjåfører (TØI rapport 1467/2016), og som hvert år har rammet rundt 42000 sjåfører innen EØS. Disse har tatt etterutdanning i ett land som ikke utsteder egne bevis, noe det nå blir krav om. Det er flere land som må etablere en ordning med utstedelse av egne bevis, i tillegg til kode i førerkortet. I Norge har vi hatt ordningen siden oppstarten i 2008.

Vår kommentar til Trafikkform: Lærestedene godkjennes på bakgrunn av at de beskriver hvilke undervisningsmetoder de vil benytte seg av. En undervisningsplan beskriver ofte hvilke kommunikasjonsformer man vil benytte. Dersom et lærested har undervisningsmetoder der en elev ikke forstår språket, men allikevel deltar, er dette etter Vegdirektoratets skjønn ikke i tråd med undervisningsplanen, og således bør lærestedet avkreves nye planer. Kommunikasjon mellom to eller flere personer krever som regel at de forstår hverandres språk.

Vår kommentar til Region vest: Teksten er nok riktig her, grunnutdanning skal man ta der man bor, dvs. har «fast bopel», og etterutdanning kan man ta der man bor eller der man arbeider.

Vår kommentar til Region øst: Vi mener at forskriftsteksten er tilstrekkelig klar og tydelig slik den er utformet nå.

Vår kommentar til NLF/NHOLT: Vi presiserer at det er dersom man har fast bopel i Norge at grunnutdanning skal gjennomføres i Norge, mens etterutdanning er valgfri, avhengig av hvor

man bor/jobber. Heretter er det krav om at det landet der utdanningen er gjennomført skal utstede yrkessjåførbevis. Et slik bevis er alltid gyldig i samsvar med sitt innhold.

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 7 tredje ledd** skal lyde:

Tredjestatsborger som arbeider i en virksomhet som er etablert i Norge eller har arbeidstillatelse som er utstedt av norske myndigheter, kan gjennomføre grunnutdanning i Norge. Tredjestatsborger *som har fast bopel eller* arbeider i Norge kan gjennomføre etterutdanning i Norge.

#### Begrunnelse i høringen

Endringen er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### Høringsuttalelser til § 7 tredje ledd

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet mener at når utenlandske arbeidstakere bor og/eller arbeider i Norge, skal etterutdanningen gjennomføres i Norge.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Her har vi kun endret «Tredjestatsborger som er bosatt [...]» til «Tredjestatsborger som har fast bopel [...]». Vi har brukt begrepet «fast bopel» istedenfor «bosatt» i denne forskriften slik at det er i samsvar med andre forskrifter.

## § 8 Fullstendig grunnutdanning, alle rettigheter

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 8 tredje ledd første punktum** skal lyde:

Person som har bestått fagprøve *i yrkessjåføraget* og yrkessjåføreksamen innen *persontransport*, kan fra fylte 20 år utføre *persontransport* i Norge med kjøretøy i klasse D1, D1E, D eller DE.

#### Begrunnelse i høringen:

Endringen er kun klargjørende og presiserende karakter.



## Høringsinnspill til § 8 tredje ledd

### **Yrkestrafikkforbundet**

Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget.

### **NHO Transport**

NHO Transport skriver at lærlinger innen persontransport bare kan kjøre 50 km rutelengde i buss med passasjerer. NHO Transport mener at denne begrensingen er erfaringsmessig upraktisk både for lærebedrift og læring, og svekker dermed muligheten til å rekruttere fra videregående skoler. Til orientering er kun 5 prosent av dagens bussjåfører under 32 år og bransjen ønsker større tilfang av unge kandidater.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Denne bestemmelsen har ikke vært en del av høringen. Allikevel velger vi her å gi en liten kommentar. Vi er kjent med problemstillingen. En 50 km-grense er begrensningen som åpner for rekruttering. I forbindelse med komprimert grunnutdanning kan elevene begynne å arbeide som bussjåfør fra fylte 20 år, i motsetning til de som utdanner seg den vanlige vegen (kun med yrkessjåførutdanning) som er 21 år. Det at 50 km er innført for lærlinger, ser vi som den eneste muligheten for å gjennomføre prosjektet med busslærlinger allerede fra fylte 18 år. Vi tror ikke rekrutteringen til yrket påvirkes av en slik grense, men topografien og bosettingsmønsteret vi har i Norge, kan skape behov for lenger kjøreruter. Det er også mulig at lærlingenes lærebedrifter er lokalisert slik at de ikke får full uttelling og utfordringer slik en lærling skal ha.

## § 11 Utvidelse av kompetanseområde og aldersbegrensede rettigheter

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 11 tredje ledd** skal lyde:

*Kompetanseutvidelse kan foretas når som helst i kompetansebevisets gyldighetstid, jf. § 35.*

**§ 11 nytt fjerde ledd** skal lyde:

*Utvidelse av yrkessjåførkompetanse skal ikke medføre repetisjon av emner fra grunnutdanningen.*

### Begrunnelse i høringen

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### Høringsuttalelser til § 11 tredje ledd

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet er undrende til hvorfor det er ønskelig å ta ut første ledd i paragrafen. Yrkestrafikkforbundet mener dette kan være bra for yrkessjåfører, og dagens ordning svekker ikke godssjåføren eller bussjåføren.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Vi har ikke tatt ut første ledd i § 11. Vi har kun flyttet § 11 første ledd siste punktum til § 11 tredje ledd.

## § 12 Krav om regelmessig etterutdanning

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 12 første ledd andre punktum** skal lyde:

*Etterutdanningen gjennomføres som minst 35 timer undervisning fra 5 moduler over 5 dager á 7 timer. To av dagene kan deles i 3,5 timer over to påfølgende dager.*

**§ 12 første ledd tredje punktum** skal lyde:

Den som etter § 3 er unntatt fra kravet om grunnutdanning, må for å opprettholde yrkessjåførkompetanse gjennomføre *etterutdanning*.

## Begrunnelse i høringen

Etterutdanningen gjennomføres som minst 35 undervisningstimer fra 5 moduler over 5 dager. Endringsdirektivet legger til rette for at en kan tillatte at 7-timers dagene deles opp over to påfølgende dager. Dette som et resultat av påtrykk fra transportbransjen som ønsket noe mer fleksibilitet når det gjaldt gjennomføringen av etterutdanningen. Endringen åpner for at det kan undervises for eksempel 3,5 timer den ene dagen, og 3,5 timer den påfølgende dagen.

Vegdirektoratet vurderer det slik at ved å åpne fullstendig opp for dette, vil etterutdanning dreie mer over mot kveldsundervisning. Dette fordi det vil være mulig å gjennomføre etterutdanning i tillegg til full arbeidsdag, uten å komme i konflikt med arbeidstidsbestemmelsene for yrkessjåfører. I dag gjennomføres utdanningen sammenhengende over fem dager (en uke), noe vi mener bidrar til å skape en god arena for kompetansedeling og faglig utvikling for den enkelte sjåfør.

Vi foreslår derfor at inntil to av fem dager kan deles over to påfølgende dager. På denne måten mener vi å ha lagt til rette for muligheten til å dele opp noe av undervisningen, men samtidig sikret at etterutdanningen fortsatt blir hovedaktiviteten på de dagene den gjennomføres.

## Høringsinnspill til § 12 første ledd

### NLF/NHOLT

NLF/NHOLT mener at forslaget i § 12 gjør kurset mer fleksibelt da det gir mulighet for å splitte opp to av dagene, selv om splitting av dager kan fordyre kurset. I og med at det ikke er foreslått at to av dagene skal splittes opp, støtter NLF/NHOLT forslaget. NLF/NHOLT stiller likevel spørsmål ved Vegdirektoratets begrunnelse for ikke å åpne opp for en generell deling av hver av de fem dagene slik EU-direktivet gir anledning til. Det er kjent at det er svært krevende med undervisning i 7 timer uansett hvor interessant undervisningen er.

### MEF

MEF mener at forslaget i § 12 gjør kurset mer smidig da det gir mulighet for å dele opp to av dagene. I og med at det ikke er foreslått at to av dagene må splittes opp, støtter MEF forslaget.

### Nord Universitetet

Nord Universitet stiller seg positive til at dagene på etterutdanningen kan deles mer opp. Dette sett fra et pedagogisk perspektiv, da dagene på 7 timer i tillegg til pauser, er for lange. Elevgruppen som deltar på disse kursene er til vanlig sjåfører, og de er ofte ikke vant til en undervisningssituasjon. Å skulle holde konsentrasjonen i læringssituasjonen i opptil 7 timer pr. dag er derfor noe lenge.

Nord Universitetet foreslår at det sees på muligheter for å dele flere dager enn to, men at det da må settes inn tiltak for at etterutdanningen ikke skal bli et tillegg til full arbeidsdag som sjåfør.

### **Norges Taxiforbund**

Norges Taxiforbund mener at etterutdanningen bør kunne gjøres mer fleksibel enn den er nå. Det blir foreslått å kunne dele undervisningen for to av dagene, til to ganger 3,5 timer. Taxiforbundet mener dette må kunne gjøres gjeldende for flere av dagene. Kurset vil uansett være «hovedaktiviteten på de dagene den gjennomføres».

Videre mener Taxiforbundet at det bør være mulig å få anledningen til kunne gjennomføre kurset i løpet av en måned. Dette vil gi større mulighet til å benytte helger til kursgjennomføring.

### **ATL**

ATL skriver at dersom hensikten er økt fleksibilitet, ønsker ATL at skoler som er godkjent for grunnutdanning får mulighet til å dele opp alle kursdagene. ATL mener at dette gir reell fleksibilitet og økt mulighet for å tilrettelegge undervisningen til elevforutsetninger. På side 5 i høringsnotatet fremkommer det at en av svakhetene med dagens regelverk er at innholdet i utdannelsen kun delvis er relevant for sjåførenes behov. Ved å tillate økt fleksibilitet vil dette kunne imøtekommes med bedre tilpasset opplæring for den enkelte kursdeltaker.

### **Trafikkforum**

Trafikkform har skrevet følgende i deres høringsinnspill til § 12: «Fleksibilitet ved å dele opp to av totalt 5 dager i to kortere bolker er i utgangspunktet fornuftig. Men det vil utvilsomt legge til rette for ettermiddags- og kveldsundervisning samt presse yrkesutøveren til å delta på kurs etter arbeidsløst slutt. Vi legger med andre ord press på, og legger til rette for, lange arbeidsløst dager. 13-timers dagen er en begrensning, men det vil tilpasses. Legg merke til at forskriften krever akkurat 3,5 timer i to dager for å erstatte en 7-timers dag. Det er lite forenlig med retningslinjen minst 35 timer. Mulig det burde vært brukt ordet minst 3,5 timer disse to dagene hvis denne ordningen er ønskelig.»

### **NHO Transport**

NHO Transport mener det bør åpnes for ytterligere fleksibilitet. For eksempel kan det være pedagogisk, praktisk og hensiktsmessig at undervisningen kan gjennomføres i to bolker over henholdsvis to og tre dager eller undervisning en dag ukentlig. NHO transport skriver videre at det bør tilrettelegges for en kombinasjon av nettbasert undervisning, simulator, fellesundervisning og oppgaver. En mulighet kan være å dedikere en dag til nettbasert undervisning og påfølgende dag til fellesundervisning. NHO Transport aksepterer kravet om at påbegynt etterutdanning skal fullføres innen en periode på 6 måneder, men med fleksibilitet innenfor denne perioden.

## **Statens vegvesen Region øst:**

Region øst foreslår å snu på setningen: «den som etter § 3 er unntatt fra kravet om grunnutdanning må gjennomføre etterutdanning for å opprettholde yrkessjåførkompetansen.»

## **Wright trafikkskole**

Wright trafikkskole skriver at mulighet til å dele opp to av dagene stort sett vil gjelde godssjåfører, gjerne selvstendige eller mindre firmaer. De begynner normalt arbeidsdagen kl. 06.00, og det er ikke unormalt at de er ferdig kl. 16.00 eller senere. Dersom "kveldskurs" starter kl. 16.30 vil man være ferdig kl. 20.30 inkl. pauser. Fører må deretter kjøre hjem med personbil eller yrkesbil. Man er veldig nær 15 timer utstrekking av dagen, 2 påfølgende dager. Bor man da et stykke unna, passerer man fort 15 timer. Hvor opplagt vil en kursdeltaker være til å være en aktiv og engasjert deltager etter ca. 10 timers arbeidsdag.

## **Vegdirektoratets kommentarer**

Til Nord Universitet: Vegdirektoratet har sett igjennom de danske forskriftene, og danskene definerer 7 timers dagen på samme måte som undervisningsperiode i norsk skole. En undervisningsperiode på 60 minutter inneholder pause, mens vi i Norge ikke inkluderer pause. Vi vil se på dette ved senere revisjon av forskriften, da vi er enige i at det ikke nødvendigvis er pedagogisk forsvarlig med statiske timer, med lite variasjon.

Til ATL: I forslaget fra ATL foreslår de at læresteder som er godkjent for grunnutdanning skal få dele opp dagene i etterutdanningen. Vi mener det vil favorisere enkelte læresteder, og være i disfavør av læresteder som bare har godkjenning for etterutdanning. En slik ordning vil være konkurransevridende, og i strid med yrkessjåførdirektivet.

Til Trafikkforum: Noe av vurderingene som ble gjort, ved å begrense til to dager som kan fordeles, er nettopp ett ønske om at den etablerte ordningen skal videreføres. Det vil samtidig kreves at ukehvil/døgnhvile etc. har tilstrekkelig lengde, også i forbindelse med utdanning.

Til NHO Transport: Alle forslagene her er det fritt opp til lærestedene å legge til rette for. Det eneste kravet som må oppfylles er at utdanningen ikke må strekke seg over en lengre periode enn seks måneder. Nettbasert undervisning i etterutdanningen mener vi strider mot det praksisrelaterte en slik utdanning skal ha. Derimot vil det være aktuelt at lærestedene kan bruke IKT-verktøy på lærestedet.

Til Wright Trafikkskole: Vi har også foretatt disse beregningene. Arbeidstilsynet og Statens vegvesen har slått fast at utdanningen er å betrakte som "annet arbeid" hvilket betyr at lærestedene må være varsomme med å tilby undervisning til tider og over tidsrom som gjør at yrkessjåføren tvinges til å bryte regelverket. Etter forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 4 bokstav f) er hviletid definert som «enhver uavbrutt periode som føreren fritt kan benytte». Den obligatoriske kursdeltakelsen springer ut av et kompetansekrav som myndighetene stiller til alle yrkesutøvere. Hvis sjåføren ikke deltar på kurset, mister han adgangen til yrket. Vegdirektoratet kan derfor ikke se at obligatoriske etterutdanningskurs utgjør tid som den

enkelte sjåføren «fritt kan benytte». Vi kan derfor ikke se denne tiden kan regnes som «hviletid».

Termen «annet arbeid» defineres i forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 4 bokstav e) som enten aktiviteter som framgår av en liste over transportrelaterte arbeidsoppgaver i direktiv 2002/15/EF artikkel 3 eller «ethvert arbeid for samme eller en annen arbeidsgiver, innenfor eller utenfor transportsektoren». YSK-kursene omfattes ikke av lista i direktiv 2002/15/EF.

Uttrykket «for» arbeidsgiver taler for at aktiviteten må ha en sammenheng med ansettelsesforholdet for at det skal være omfattet. Obligatoriske kurs, f.eks. etterutdanning, er en nødvendig forutsetning for sjåførens yrkesutøvelse. Utdanningen er etter sitt innhold så nært knyttet til arbeidet at det er naturlig å anse dette som «annet arbeid». Også for selvstendig næringsdrivende, hvor sjåføren i praksis er sin egen arbeidsgiver, må samme tolkning gjelde.

Merk også at noen deler av YSK-kurs innebærer faktisk kjøring, jf. yrkessjåførforskriften § 50 fjerde ledd. Slik kjøring er unntatt kjøre- og hviletidsreglene gjennom forordning (EF) nr. 561/2006 artikkel 13 nr. 1 bokstav g). Sjåføren kan velge å registrere slik kjøring som «OUT» (out of scope/unntakskjøring) når han driver undervisningskjøring, men må uansett registrere all tid brukt på annet arbeid (inkludert den faktiske kjøringen under kurset) siden siste døgn- eller ukevil når han skal begynne kjøring underlagt kjøre- og hviletidsreglene.

Vegdirektoratet anser obligatoriske kurs som «annet arbeid».

Vegdirektoratet viser også til Arbeidstilsynets brev datert 23. november 2017, der de vurderer hvorvidt tid brukt på obligatoriske kurs skal anses som arbeidstid eller ikke. I brevet adressert en opplæringsinstitusjon som blant annet driver YSK-opplæring, uttalte Arbeidstilsynet at tid bruk på lovpålagt etterutdanning er tid arbeidstaker står til arbeidsgivers disposisjon og dermed er å anse som arbeidstid. Merk også omtalen i brevet som gjelder bruk av helger til kursundervisning.

Vegdirektoratet merker seg at en rekke europeiske land i tråd med målsetningen om en harmonisert europeisk lovtolkning på kjøre- og hviletidsreglenes område har sluttet seg til en uttalelse avgitt fra MIDT (Monitoring of the Implementation of Digital Tachograph) i 2011, hvoretter YSK-kursene er å anse som «annet arbeid» som avbryter sjåførens ukevil.

Til Region øst: Vegdirektoratet er enig. Den som etter § 3 er unntatt fra kravet om grunnutdanning, må for å opprettholde yrkessjåførkompetanse gjennomføre etterutdanning.

## § 13 Gjennomføring av etterutdanning

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 13 første og andre ledd** skal lyde:

*Etterutdanningen gjennomføres slik det framkommer av bestemmelsene i § 50, § 51, § 52 og § 53.*

*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.*

### **Begrunnelse i høringen**

Endres til at bestemmelsen kun viser til egne bestemmelser om etterutdanning i §§ 50, 51, 52 og 53. I tillegg endres dagens femte ledd til andre ledd.

Bestemmelsen inneholdt tidligere informasjon om alle utdanningsløpene innen etterutdanningen. Vegdirektoratet mener at det er mer oversiktlig og forklarende dersom disse opplysningene deles i egne bestemmelser.

### **Høringsinnspill til § 13 første og andre ledd**

#### **NLF/NHOLT**

NLF/NHOLT hadde forståelse for at det ved innføringen av etterutdanning for yrkessjåfører ble etablert et stramt regime for å sikre at alle sjåfører fikk fullført utdanningen innenfor den angitte fristen. Når systemet nå er etablert, kan NLF/NHOLT imidlertid ikke se at det er gitt noen god begrunnelse for å opprettholde kravet om at alle modulene og alle 35 timene må tas innenfor en periode på 6 måneder. Etter NLF/NHOLTs vurdering kan det være like fornuftig å gjennomføre utdanningen i form av én dag pr år for de som måtte ønske det. Dette gjør ordningen mer fleksibel, både for arbeidsgiver og sjåfører, og kan virke motiverende for sjåførene.

#### **MEF**

Da YSK ble innført i 2008 var det ikke gitt mye fleksibilitet. Nå er det ti år siden dette ble innført, og MEF mener at tiden er inne for å se på gjennomføringen av kurset. Slik det er nå kan kurset gjennomføres i løpet av seks måneder. MEF mener det bør være mulig å gjennomføre kurset med en dag pr. år for de bedriftene som ønsker dette. Over 1100 av MEF sine medlemsbedrifter har fra 2–10 ansatte, og for de hadde det vært en stor fordel med enda større muligheter og fleksibilitet.

#### **Vegdirektoratets kommentarer**

Til NLF/NHOLT: NLF/NHOLT var tydelig på at ordningen med 6 måneder var fornuftig for transportbedriftene, da det var enkelt å planlegge driften ut fra denne tidshorizonten. Vegdirektoratet tror at det vil virke motsatt dersom man endrer gjennomføringsmetoden og at fleksibiliteten vil avta. Det er mange i transportbransjen som er konkurranseutsatt, både på arbeidsplassen og i oppdragene. Dersom utdanningen skal fordeles over en dag hvert år, vil innhold og omfang bli uoversiktlig, samt at mange vil oversitte frister, fordi bransjen er

operativ. Å ta fri en dag, midt i en hektisk sesong, vil være "for kostbart" i en allerede presset bransje.

I direktivet står det tydelig at etterutdanning skal ha en varighet på 35 timer hvert femte år.

Til MEF: Se vår kommentar til NLF/NHOLT.

## § 15 Nettbasert undervisning og bruk av simulator i undervisningen

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 15 andre ledd** skal lyde:

*Ved nettbasert undervisning skal undervisningsansvarlig godkjenne minst fire innleveringsarbeid, tre fra modul 2 og ett fra modul 3, før modulene kan godkjennes.*

**§ 15 nytt sjette ledd** skal lyde:

*Ved bruk av nettbasert undervisning eller simulator skal lærestedet ha pålitelig brukeridentifikasjon og kontrollmulighet.*

### Begrunnelse i høringen

Direktoratet ønsker å presisere at nettbasert undervisning skal ha et innhold og omfang tilsvarende deltakelse på tradisjonell utdanning. Dette fordi vi ønsker at nettbasert undervisning ikke skal være en «snarvei». Forslag om at det skal være fire innleveringsoppgaver, er i samsvar med dagens praksis. Det forventes at lærestedene utarbeider innsendingsarbeid fra alle temaene i modul 2 og 3. Det er også viktig at elever som deltar på nettbasert undervisning har riktig identitet. Læresteder som tilbyr nettbasert undervisning må dokumentere hvilken brukeridentifisering de bruker på sine elever.

### Høringsinnspill til § 15 andre og nytt sjette ledd

#### Trafikkforum

Det er positivt med mulighet for nettbasert undervisning, men det betinger en bedre kvalitetssikring. Forslaget leses slik at undervisningsansvarlig og lærested får et øket ansvar for kvalitet på sin undervisning inklusive nettbasert undervisningsmodulene. Det er også en ubetinget fordel at elevene er tilknyttet lærestedet før de gjennomfører nettbasert undervisning ved at nettbasert undervisningen er tilgjengelig i de fremtidige modulene 2 og 3. Forberedelse før og repetisjon/refleksjon i etterkant er foreslått, og helt nødvendig, for å sikre et godt læringsutbytte fra undervisningen.

#### NHO Transport

NHO Transport skriver at Vegdirektoratet åpner for bruk av nettbasert undervisning og simulator på enkelte deler av utdanningen. NHO Transport er enig i at dette ikke skal være



noen snarvei. NHO stiller likevel spørsmål ved de tydelige begrensingene som skisseres i høringsnotatet. Denne tilnærmingen vil neppe ta ut potensialet for ønskede synergier.

Etter NHO syn vil nettbasert undervisning være et velegnet formidlingsverktøy. Lydlagt nettbasert undervisning gir eksempelvis muligheter for at eleven kan repetere informasjonen flere ganger i sitt eget tempo. Dette har spesiell verdi og kan gi mestringfølelse for elever med lese- og skrivevansker eller de som ikke har norsk som morsmål. Kostholdsinformasjon eller videoer som illustrerer økonomikjøring, er eksempler på emner som kan være egnet for nettbasert undervisning. Bransjen har allerede gode erfaringer med bruk av nettbasert undervisning gjennom Kompetanseløftet, hvor elevene avslutningsvis gjennomførte en test med flere svaralternativer.

Den teknologiske utviklingen gjør at yrkessjåførene mottar mye digital informasjon i kjøretøyet om kjørestil, nedbremsing, drivstofforbruk med mer. Det betyr at de i daglig virke er vant til å forholde seg til digital kunnskap. Dette grunnlaget kan i opplæringsarbeidet brukes til å forbedre den enkelte sjåførens ferdigheter ytterligere, for eksempel ved bruk av kjøresimulator eller nettbasert undervisning.

NHO Transport ber dermed Direktoratet vurdere en mer fleksibel tilnærming til bruk av nettbasert undervisning som formidlingsform og hvordan dette skal kombineres med klasseromsundervisning og egnede innleveringer/tester. Opplegget bør ses i sammenheng med kravene i § 12. Økt innslag av nettbasert undervisning vil også kunne bidra til kvalitet og likere kunnskapsformidling uavhengig av hvor sjåføren er lokalisert. I enkelte distrikter kan det være knapphet på lærepersonell til videreutdanning.

### **Wright Trafikkskole**

Wright trafikkskole skriver at de registrerer at Direktoratet ikke ønsker at nettbasert undervisning skal være en «snarvei». Wright Trafikkskole AS oppfatter helt klart dette som en «snarvei» og har valgt å gjennomføre fulle kurs med obligatoriske oppmøte. Wright Trafikkskole lurer på hvordan Statens vegvesen som tilsynsorgan skal kunne kontrollere brukeridentifikasjon og hindre juks, når det er dokumentert gjennom flere dokumentarer på tv at det faktisk er mulig å gå på trafikkstasjonen å jukse på teoriprøven.

### **Yrkestrafikkforbundet**

Yrkestrafikkforbundet er tvilende til bruk av nettbasert undervisning. Ikke minst på hvordan dette skal kontrolleres. Yrkestrafikkforbundet referer til at det jukses ved førerprøven hos Statens vegvesen, og lurer på hvordan denne prøven skal avlegges, og hvilke kontrolltiltak som er tenkt for å forhindre juks.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Det er mange gode innspill fra NHO transport. I denne utgaven av forskriften legger vi til rette for bruk av nettbasert utdanning i grunnutdanningen. For å tilby nettbasert utdanning, kreves godkjenning fra Statens vegvesen. I retningslinjer har Vegdirektoratet benyttet retten til å legge føringer for godkjenningen. Det er disse betingelsene som nå er forskriftsfestet,

med krav om innsendingsoppgaver, samt føringer vi vil komme med i læreplanen om før og etterlesing, samt krav til sikkerhet.

## § 18 Godkjenning av lærested

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 18 første ledd første punktum** skal lyde:

For å kunne tilby utdanning skal *lærested, undervisningsansvarlig og undervisningspersonellet* være godkjent av Statens vegvesen.

### Begrunnelse i høringen

Som et ledd i å profesjonalisere yrkessjåførutdanningen vil det fra 2022 bli krav til at undervisningspersonell må godkjennes. Kravet vil tre i kraft samtidig med krav om å ha gjennomført spesialutdanning for å undervise innen individuell kjøretrening på etterutdanning, jf. § 28. Godkjenning av undervisningspersonell vil medføre ansvarliggjøring av undervisningspersonellet i tillegg til undervisningsansvarlig.

### Høringsinnspill til § 18 første ledd

#### NLF/NHOLT

NLF/NHOLT er positive til at instruktører på etterutdanningen skal være profesjonelle. NLF/NHOLT har mange sjåførere med fagbrev som underviser på flere moduler i etterutdanningen. Det er ikke høgskoleutdanning som avgjør om en instruktør har kunnskap eller ikke. NLF/NHOLT mener at gjeldende praksis må videreføres. Hvis alle instruktørene skal ha minst 15 studiepoeng, vil dette fordyre opplæringen og mange av opplæringsinstitusjonene vil få manko på instruktører.

#### MEF

MEF er helt enige i at instruktører på etterutdanningen selvfølgelig skal være proffe. MEF er noe usikker på hva som legges i etterutdanning, men hvis dette betyr for eksempel høyskoleutdanning, er dette lite hensiktsmessig og et ytterligere fordyrende ledd. Det finnes mange dyktige fagfolk som kan ta seg av denne undervisningen. MEF mener at undervisningen slik den gjennomføres nå kan fortsette.

#### ATL

ATL stiller seg positivt til at undervisningspersonell må godkjennes, og anser dette som et viktig ledd i det å profesjonalisere yrkessjåførutdanningen.

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget.

## NHO Transport

NHO Transport støtter at undervisningspersonell skal godkjennes fra 2022, men er uenig i kravet om spesialutdanning i § 28. NHO støtter også at læresteder som har vært inaktive i 12 måneder må søke om ny godkjenning

### Vegdirektoratets kommentarer

Bestemmelsen krever at Statens vegvesen skal godkjenne den enkelte instruktør, og registrere dette i Statens vegvesen elektroniske register. Det vil dermed være behov for lærestedene å dokumentere den enkeltes faglige bakgrunn.

Som det framkommer i høringsinnspillene, er det enighet om instruktørutdanning, men uenighet om nivået. Direktivet fastslår kunnskapsnivået, og instruktørutdanningen må være på minst dette nivået, eller høyere. Det er noe praksiserfaring på hvordan en slik utdanning kan gjennomføres, for eksempel samlingsbasert, eller i kombinasjon med nettbasert undervisning. Det kan vurderes å utdanne noen "superinstruktører" rekruttert fra bransjen, som forestår utdanningen lokalt. Vegdirektoratet har arrangert møte med bransjen. Konklusjonen etter møtet er å utsette krav om spesialutdanning til et senere tidspunkt, og krav om førerrett beholdes.

## Forskriftstekst foreslått i høring

**§ 18 nytt femte ledd** skal lyde:

*Ved inaktivitet over 12 måneder, må det søkes om godkjenning på nytt.*

### Begrunnelse i høringen

Det er pr. i dag ca. 250 læresteder som er godkjent. Av disse er det kun 80–100 læresteder som jevnlig avholder utdanninger. Vegdirektoratet ønsker med denne endringen å sikre at de godkjente lærestedene har kontinuerlig drift, og at det er tilstrekkelig faglig kvalitet på utdanningen som gis.

## Høringsinnspill § 18 nytt femte ledd

### ATL

ATL støtter at det ved inaktivitet over 12 måneder, må søkes om godkjenning på nytt. Dette er med på å sikre den faglige kvaliteten på utdanningen som gis.

## **Trafikkforum**

Regodkjenning for de lærestedene som ikke har gjennomført kurs siste 12 måneder ses på som viktig for å opprettholde kvalitet i tilbudet.

Trafikkforum mener at spesialutdanning for instruktører er helt nødvendig og bifalles.

## **NHO Transport**

NHO Transport støtter at undervisningspersonell skal godkjennes fra 2022, men er uenig i kravet om spesialutdanning i § 28. NHO støtter også at læresteder som har vært inaktive i 12 måneder må søke om ny godkjenning.

## **Vegdirektoratets kommentarer**

Alle høringsinstansene er positive til denne endringen.

## § 19 Administrative krav til lærestedet

### **Forskriftstekst foreslått i høringen**

**§ 19 bokstav d andre punktum** skal lyde:

*d) ved endringer i undervisningsplan og timeplan sende oppdaterte planer til regionvegkontoret senest 1 uke etter at endringen er gjennomført.*

### **Begrunnelse i høringen**

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### **Høringsinnspill til § 19 bokstav 4**

#### **ATL**

ATL støtter kravet om at det ved endringer i undervisningsplan og timeplan sendes oppdaterte planer til regionvegkontoret senest 1 uke etter at endringen er gjennomført.

#### **Vegdirektoratets kommentarer**

ATL støtter endringen i denne bestemmelsen.

## § 21 Elevfortegnelse og undervisningslogg og § 22 Godkjenning for nettbasert undervisning og simulator

### Forskriftstekst foreslått i høringen

#### § 21 nytt fjerde ledd skal lyde:

*Dersom lærestedet avvikles, skal elevfortegnelse og undervisningslogg oppbevares sammen med foretakets regnskap.*

#### § 22 første ledd første punktum skal lyde:

*Regionvegkontoret kan etter søknad gi godkjenning for å tilby deler av grunnutdanningen gjennom nettbasert undervisning.*

#### § 22 andre ledd første punktum skal lyde:

*Regionvegkontoret kan etter søknad gi godkjenning for avansert simulator i full skala i deler av grunn- og etterutdanningen.*

### Høringsinnspill til §§ 21 og 22

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbund støtter forslagene i §§ 21 og 22.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Det var få kommentarer til endringen. Yrkestrafikkforbund er positiv til de nye bestemmelsene.

## § 23 Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående skole

### Forskriftstekst foreslått i høringen

#### § 23 fjerde ledd skal lyde:

*Før lærling/lærekandidat kan avlegge yrkessjåførsamen, skal fylkets fagopplæringskontor ha meldt til Statens vegvesens elektroniske register at lærling/lærekandidat har gjennomført all opplæring etter kapittel 8, unntatt § 50, § 51, § 52 og § 53. Innmelding kan gjøres tidligst 3 måneder før lærekontraktens utløp.*

#### Begrunnelse i høringen

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

## Høringsinnspill til § 23 fjerde ledd

### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet mener at innmelding av opplæring tidligst kan gjøres 6–9 måneder før lærekontraktens utløp. Normalt starter lærlingen opplæring i august, avsluttes i august to år senere. Hvis lærlingen meldes opp til eksamen i mai, er det kort tid før prøve kan avlegges. For lærlinger som avslutter læretiden i august, er det vanlig at fagprøver gjennomføres i mai og juni. I arbeidet med nye læreplaner fra 2020 er det lagt inn forslag om at eksamen i henhold til grunnopplæring i yrkessjåførforskriften skal være bestått før avleggelse av fagprøven. Fagprøven kan avlegges i løpet av de siste tre månedene av læretiden. Videre mener Yrkestrafikkforbundet at lærlinger som er over 21 år, skal kunne avlegge yrkessjåføreksamen uavhengig av sluttdato for læretid.

### NLF/NHOLT

Utdanningsdirektoratet har bestemt at innmelding til Statens vegvesen om gjennomført YSK ikke skal gjøres før i slutten av læretiden (3 mnd. før lærekontraktens utløp) og skal være en del av fagprøven. Årsaken til bestemmelsen er at mange av elevene ikke går opp til fagprøven. De får tilbud om å kjøre for andre til en høyere lønn og hopper av som lærling. Det er viktig at vi opprettholder yrkesfaglinjene i den videregående skolen, slik at vi kan få utdannet flere gode sjåførere. Faren ved at mange ikke går opp til fagprøven er at linjen blir lagt ned. NLF/NHOLT mener likevel at innmeldingstiden for gjennomført YSK må justeres, slik at innmelding av opplæring bør kunne gjøres tidligst 6 til 9 måneder før lærekontraktens utløp. Lærlinger som er over 21 år må kunne avlegge yrkessjåføreksamen uavhengig av sluttdato for læretid."

### NHO Transport

Utdanningen avsluttes med fagprøve eller kompetanseprøve i yrkessjåførfaget. NHO sier at overskriften i § 23 bør endres til «Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående opplæring» for å unngå misforståelser. Fagopplæringskontor bør også endres til «offentlig organ i videregående opplæring som er ansvarlig for godkjenning av lærekontrakt». NHO viser også til SOTINs høringsuttalelse når det gjelder § 23 fjerde ledd om avleggelse av yrkessjåføreksamen.

### SOTIN

Dette er i tråd med tidligere anbefalinger. SOTIN mener likevel at innmelding av opplæring bør kunne gjøres samtidig som oppmelding til fagprøven. Normalt starter lærlingen sin opplæring i august og avslutter i august 2 år senere. I arbeidet med nye læreplaner fra 2020 er dette lagt inn forslag om at eksamen i henhold til grunnopplæring i yrkessjåførforskriften skal være bestått før avleggelse av fagprøven. Fagprøven kan avlegges i løpet av de siste tre månedene av læretiden.

## **Statens vegvesen Region øst**

Region øst er positive til endringen som vil sørge for likebehandling av læring uavhengig av hvilket fylke de tilhører.

### **Utdanningsdirektoratet**

Utdanningsdirektoratet mener det er positivt med en presisering av dette leddet da det legger til rette for en likere praksis mellom fylkeskommunene. Utdanningsdirektoratet bemerker samtidig at fagopplæringskontor ikke lenger er et begrep som benyttes i alle fylker, og anbefaler heller å bruke begrepet fylkeskommune.

Utover dette har Utdanningsdirektoratet ingen bemerkninger til endringsforslagene.

### **Opplæringskontoret for logistikk og transport**

Her mener opplæringskontoret at dette klart er en ulempe for lærlingene. Her er noen av momentene rundt en slik endring av yrkessjåførforskriften: Opplæringskontoret mener at det er lite motiverende å gjennomføre undervisning i noe elever skal ha eksamen i først om 2 år. Pr. dags dato har opplæringskontoret 3 lærlinger som ikke kan kjøre da de har ventet med å ta prøven. De har strøket og opplæringskontoret kjører nå på med ekstra undervisning for å få dem i havn. Bedriftene står uten sjåfører da lærlingene ikke har rukket å bestå før kontrakten har utløpt dvs. at de ikke har yrkesrett. Pålegges alle lærlingene å vente med å ta prøven, må det arrangeres oppfriskningskurs som tar lærlingen ut fra bedrift hvor de følger opplæringsløpet sitt – dette er kostnadskrevende.

Lærlingen har fått sin opplæring foran denne eksamen i år 2 + 19 uker i år 3 av sin opplæring. Det er vanlig i all annen videregående opplæring at eksamen kommer rett etter at opplæringen er gjennomført. Yrkessjåfør opplæringen i modul 1 avsluttes etter 19 ukers kurset ved landslinje. Det er meningsfullt for elevene å ta eksamen etter dette. Som tidligere nevnt, har opplæringskontoret eksempler på at lærlinger som venter med eksamen til et år etterpå, har problemer med å bestå denne. Det er jo ikke logisk, og i hvert fall ikke pedagogisk, at en eksamen skal gjennomføres ett år og tre måneder etter at pensum er ferdig.

Lærlingen mister rettigheten til å få innmeldt sin opplæring når den er gjennomført på lik linje som en som har gått på en trafikkskole.

### **Transportbransjens opplæringskontor i Møre og Romsdal SA**

De tema som angår lærlinger har SOTIN, organisasjonen som er overbygning over opplæringskontorene i transport og logistikkfag, kommet med innspill på.

### **Landslinjeskolene**

Landslinjeskolene ber Statens vegvesen i stedet å gå tilbake til den opprinnelige formuleringen som fjerde ledd i §23 hadde før endringen i 2010, med et lite tillegg.

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

Har lærlingen/lærekandidaten fått hele eller deler av opplæringen utenfor videregående skole skal lærested som har gitt opplæringen melde dette inn iht. §14.

Landslinjeskolene mener det må være slik at den som faktisk har gitt opplæringen også har ansvaret for å melde dette inn til Statens vegvesens elektroniske register. Det vil være den beste måten å sikre at yrkessjåførforskriftens bestemmelser blir oppfylt. Det er ulike veier frem til fagbrev i yrkessjåførfaget, og med en slik formulering vil man oppnå at alle lærlinger faktisk får grunnutdanning og at dette foregår på de steder forskriften tillater.

Statens vegvesen oppnår ikke noen forbedringer ved at ansvaret for innmelding flyttes internt i fylkesadministrasjonen, snarere tvert imot. Beste løsning er at dette igjen blir de videregående skolenes og/eller eventuelt godkjente læresteder sitt ansvar.

Til endringsforslagene i andre paragrafer enn de landslinjeskolene har omtalt her, som ikke spesielt berører fagutdanningen av yrkessjåfører, har de ingen kommentarer til.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Vegdirektoratet er enig i NLF/NHOLT sin vurdering, selv om dette ikke er Statens vegvesen sitt ansvar, bortsett fra reguleringen i yrkessjåførforskriften. Vi har fra 2007, med utgangspunkt i Utdanningsdirektoratets ønske, forsøkt å regulere dette. I mange fylker har NLF/NHOLT en tett dialog med fagopplæringskontorene, og medlemsbedriftene mottar lærlinger som følges fram til yrkessjåføreksamen og fagprøve. NLF/NHOLT foreslår at innmelding av gjennomført yrkessjåførutdanning bør kunne gjøres tidligst 6 til 9 måneder før lærekontraktens utløp. Vegdirektoratet er opptatt av at yrkessjåførforskriftens krav til måloppnåelse i alle fag oppfylles, uavhengig av hvor utdanningen er gjennomført. Det er to nivåer på å være «profesjonell yrkessjåfører» Den ene å være innehaver av yrkessjåførbeis, den andre er innehaver av både yrkessjåførbevis og fagbrev. Dersom det er slik at enkelte elever avslutter sin fagutdanning når de har bestått yrkessjåføreksamen, og begynner i sjåførjobb, er det med på å undergrave fagutdanningen, noe man må prøve å unngå.

Utdanningsdirektoratet er positiv til presiseringen av innmeldingsansvarlig, da det legger til rette for en mer lik praksis mellom fylkeskommunene. Utdanningsdirektoratet påpeker at fagopplæringskontor ikke lenger er et begrep som benyttes i alle fylker, og anbefaler heller å bruke begrepet fylkeskommune. Da det er Utdanningsdirektoratet som har ansvaret for denne bestemmelsen støtter vi dermed forslaget og det endres.

Til Landslinjeskolene: Se kommentaren til NLF/NHOLT sitt innspill. Her betraktes NLF/NHOLT som "bedriften" og de ser utvilsomt behovet for en regulering 6 – 9 måneder før lærekontraktens utløp, ikke etter endt utdanning på Videregående skole.

Til SOTIN: Vi endrer ordlyden i henhold til Utdanningsdirektoratets forslag, bytter vi fylkets fagopplæringskontor til fylkeskommune.



Vegdirektoratet har inntil nå oppfattet at opplæringslovens bestemmelser om fagprøven ligger til grunn for forslaget om når opplæring skal meldes inn og yrkessjåføreksamen avlegges. Vi oppfatter at landslinjene mener det ikke er behov for regulering. Begrunnelse er at elevene må få avlegge eksamen umiddelbart etter gjennomført opplæring på landslinjene. For Statens vegvesen kan det innebære at grunnlaget for å utstede kjøretillatelse til lærlinger (§ 5) må vurderes nærmere. Vi kan se for oss at dette vil omfatte alle lærlingene, og at yrkessjåføreksamen må være bestått, før lærlingen kan starte læreperiode som innebærer transport mot vederlag. Vi kommer tilbake med ny vurdering av praksisen.

Vi konkluderer nå med å beholde forskriften som tidligere, bortsett fra at det er fylkeskommunen som er innmeldingsansvarlig, og vi innfører ingen frist for når opplæring skal være innmeldt, bortsett fra «når all opplæring er gjennomført»

## § 24 Godkjenning av undervisningsansvarlig

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 24 første ledd** skal lyde:

Lærestedet skal *ha undervisningsansvarlig* som er godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register. Godkjenning gis etter dokumentert *søknad*

**§ 24 første ledd siste punktum** utgår

**§ 24 andre ledd** skal lyde:

Undervisningsansvarlig skal tilfredsstillere kravene til undervisningspersonell i § 26 første eller andre ledd *og inneha førerett for den opplæringen som lærestedet er godkjent for.*

**§ 24 nytt tredje ledd** skal lyde:

*Dersom lærestedet er godkjent kun for etterutdanning, og undervisningsansvarlig forholder seg til kun ett lærested, er det tilstrekkelig at vedkommende tilfredsstiller kravene i § 28 andre ledd og innehar førerett for den opplæringen som lærestedet er godkjent for.*

### Høringsinnspill til § 24 første, andre og nytt tredje ledd

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet skriver følgende: «Stille samme krav til kompetanse til instruktøren som til kursdeltakerne. Må være slik at instruktøren har samme spesialkompetanse som de det undervises for. Trenger samme erfaring som kursdeltakerne. Trenger ikke spesialutdanning, men yrkeskompetansen.»

Yrkestrafikkforbundet mener undervisningsansvarlig skal ha samme kompetanse som § 28 tredje ledd. Vedkommende skal tilfredsstillende samme krav som i den nevnte paragraf.

### **Trafikkforum**

Erfaring fra faglig leders mulighet til å være faglig leder ved flere læresteder er blandet. Det har vært kritisert fra trafikkskolenes bransjeorganisasjoner at denne praksisen åpner for useriøse aktørers mulighet til å tjene penger uten for stor innsats. Hvis innskjerpingen til kravene til undervisningsansvarlige skulle rettferdiggjøre muligheten til å være ansvarlig for flere læresteder, må tilsynsaktiviteten økes og sanksjonsmulighetene skjerpes.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Til Trafikkforum: Tilsyn og kontroll med virksomheten foretas kontinuerlig, og målene/objektene plukkes ut etter vurderinger gjort av spesialistfunksjonen for tilsyn. Tilsynsseksjonen har klare måltall for hvor mange tilsyn som skal gjøres til enhver tid, og vil også føre tilsyn med undervisningsansvarliges oppgaver.

## § 25 Undervisningsansvarligs plikter

### **Forskriftstekst foreslått i høringen**

§ 25 andre ledd bokstav c nytt tredje punktum og bokstav e skal lyde:

- c) *Disse dokumentene må oppbevares i minimum 5 år på lærestedets kontoradresse.*
- e) *påse at kun kvalifisert personell gir undervisning, og at de er godkjent av regionvegkontoret*

### **Begrunnelse i høringen**

Endringen presiserer tidskrav når det gjelder oppbevaring av dokumenter sammenfallende med tidskrav til andre dokumenter. Se kommentar til § 21.

Undervisningspersonell skal være godkjent av regionvegkontoret. Se kommentar til § 18. krav til godkjenning trer i kraft 1. juli 2022.

### **Høringsinnspill til § 25 andre ledd**

#### **Yrkestrafikkforbundet**

Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget.

#### **Vegdirektoratets kommentarer**

De fleste høringsinstansene har ikke kommentert disse to bestemmelsene. Yrkestrafikkforbundet er positiv til endringene.

## § 26 Krav til personell som skal undervise i grunnutdanningen

### Forskriftstekst foreslått i høringen

#### § 26 første ledd skal lyde:

Person som har faglig og pedagogisk høyere utdanning tilsvarende minst 150 studiepoeng, hvorav minst 30 studiepoeng i pedagogiske fag, kan undervise i de emner som har en relevant faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og utdanning*.

#### § 26 andre ledd skal lyde:

Trafikklærere som oppfyller vilkårene i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. § 6-2 jf. § 6-8, § 6-9 eller § 6-11, kan undervise i emner som har relevant faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og utdanning*.

#### § 26 tredje ledd skal lyde:

Person som har utdanning tilsvarende minst 60 studiepoeng kan under oppsyn av lærer som oppfyller kravene til utdanning etter første eller annet ledd, undervise i emner som har en relevant faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og utdanning*.

#### § 26 nytt fjerde ledd skal lyde:

*Undervisningspersonellet etter første, andre og tredje ledd skal være godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register. Godkjenning gis etter dokumentert søknad.*

### Høringsinnspill til første, andre, tredje og nytt fjerde ledd

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet støtter forslaget

#### Nord Universitetet

Nord Universitet støtter prinsippet om at kompetanse skal kunne danne grunnlag for at vedkommende kan undervise i emnet, selv om denne ikke direkte er samsvarende med vedkommende sin utdanning. Nord Universitet forstår at endringen er ment som en oppmykning, men ber om at det vurderes om teksten slik den foreslås i endringsforskriften også kan oppfattes som en innskjerping om den forstås dithen at en nå må ha både kompetanse og utdanning. Denne tolkningen kan unngås dersom man i stedet skriver kompetanse og/eller utdanning. Dette gjelder både i første, andre og tredje ledd.

#### Statens vegvesen Region øst

Innspill til § 26 nytt fjerde ledd

Region øst ser positivt på en endring med godkjenning av undervisningspersonellet. Samtidig ser Region øst utfordringer vedrørende registrering av undervisningspersonell i Statens vegvesens elektroniske register (TSK), da dette per i dag ikke har valgmuligheter for undervisningspersonell.

Det er uheldig om man slik som ved godkjenning av undervisningsansvarlige må operere med fiktive trafikklæregodkjenninger. En registrering i TSK fordrer derfor at registeret utvikles til å kunne registrere flere kategorier undervisningspersonell enn trafikklærere.

Det er etter Region østs vurdering er det svært få som kan undervise i samtlige temaer og moduler i grunn- og etterutdanningen. En fellesgodkjenning vil ikke være nyansert nok. Region øst ser behov for at TSK utvikles slik at man kan registrere hvilke deler godkjenningen gjelder, slik det er for trafikklærere i dag. Region øst mener at det kan være fornuftig med en overgangsordning slik det er skissert for undervisningspersonell som allerede underviser ved lærestedene. Når forskriftsendringene er trådt i kraft og helt nye læresteder søker om godkjenning eller nytt undervisningspersonell tilkommer, bør de imidlertid godkjennes gjennom søknadsprosessen fortløpende, og ikke fra 1. juli 2022. Se for øvrig kommentarer under § 33 reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig og undervisningspersonell

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Vi støtter Nord Universitets forslag om å skrive kompetanse og/eller utdanning istedenfor kompetanse og utdanning. Dette for å unngå eventuell misforståelse om at en nå må ha både kompetanse og utdanning.

Dermed gjør vi følgende endringer:

§ 26 første ledd endres til «... *vedkommendes kompetanse og/eller utdanning*».

§ 26 andre ledd endres til «... *vedkommendes kompetanse og/eller utdanning*».

§ 26 tredje ledd endres til «... *vedkommendes kompetanse og/eller utdanning*».

Når det gjelder Regions østs innspill, mener vi dette ikke er rettet til yrkessjåførforskriften, men til Vegdirektoratets håndtering og utvikling av TSK registeret, og er en konsekvens dersom høringsforslagene blir vedtatt og satt ut i live.

## § 28 Krav til personell som skal undervise i etterutdanningen

### **Forskriftstekst foreslått i høringen**

**§ 28 andre ledd** skal lyde:

Person med fagbrev og minst 5 års relevant yrkeserfaring kan undervise i emner i etterutdanningen som står i en faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og fagutdanning*.

### § 28 tredje ledd skal lyde:

Person som oppfyller kravet i § 27 eller har minst 5 års dokumentert erfaring som yrkessjåfør med relevant kjøretøy og *førerett i aktuell klasse* kan undervise i individuell kjøretrening i etterutdanningen *dersom vedkommende innehar spesialutdanning<sup>1</sup> innen trafikantatferd og optimal bruk av tunge kjøretøy på universitets- eller høyskolenivå. Utdanningen må være på minst 15 studiepoeng og godkjent av Vegdirektoratet.*

### § 28 nytt fjerde ledd skal lyde:

*Undervisningspersonellet skal være godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register. Godkjenning gis etter dokumentert søknad.*

### Begrunnelse i høringen

#### § 28 andre og tredje ledd:

Se kommentarene til § 26 første, andre og tredje ledd

For undervisningspersonell, som ikke er utdannet trafikklærer i tunge klasser, innføres krav om tilleggsutdanning dersom det skal undervises innen individuell kjøretrening i etterutdanningen. Kravet kommer som et resultat av tilsynserfaringer. Erfaringene viser at intensjonen med den individuelle kjøretreningen faller bort dersom undervisningspersonellet ikke er satt i stand til å gjennomføre undervisning i kjøretøyet. Det stilles andre krav til en slik undervisning enn til klasseromsundervisning, og et egnet opplæringsopplegg vil bli utviklet. Utdanningskravet trer i kraft fra 1. juli 2022.

I denne høringen foreslås det at man kan delta på etterutdanning uten å inneha førerett. Det må dermed stilles krav til at instruktørene i individuell kjøretrening må ha gyldig førerett i aktuell kjøretøyklasse.

#### § 28 nytt fjerde ledd:

Endringen presiserer nytt krav om godkjenning av undervisningspersonell. Se kommentarer til § 18. Ikrafttredelse fra 1. juli 2022.

### Høringsinnspill til § 28 andre og tredje ledd

#### Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbund skriver at de er positive til bedre utdanning og kompetanse, noe som vil bidra til høyere kvalitet på kursene. Det fremkommer lite om hvordan dette er tenkt gjennomført. Yrkestrafikkforbund forstår det slik at det er foreslått tre måneder heltidsstudier. Det å studere og bo hjemmefra er ressurskrevende. For den enkelte vil det i tillegg være en stor kostnad. Forbundet stiller noen spørsmål til dette: hva med tapt arbeidsfortjeneste? Er det arbeidsgiver, opplæringskontorer eller staten som betaler for tapt arbeidsfortjeneste? Hvordan skal studiene gjennomføres? Nettbasert undervisning med noen obligatoriske oppmøter, eller ved fysisk tilstedeværelse.

Undervisning av sjåførar som hjelpeinstruktører. Gjøres ved tillæring, hvem betaler for undervisningen og tapt arbeidsfortjeneste. Hva med spesialundervisning fra bilprodusent. Spesielt sertifisert teoretisk og praktisk opplæring på lastebil og buss.

### **Nord Universitet**

Nord Universitet støtter endringer, i den forstand at den tolkes som en oppmykning. Nord universitet foreslår at det også her tilføyes (fag)kompetanse og/eller fagutdanning.

### **ATL kommentar til § 28 tredje ledd**

ATL stiller seg som nevnt positivt til at undervisningspersonell må godkjennes, jf. § 18 første ledd første punktum. ATL stiller imidlertid spørsmål ved hvorvidt denne godkjenningen må bero på en spesialutdanning på universitets – eller høyskolenivå, slik det er foreslått. ATL ser for oss at tilsvarende spesialutdanning kan gis internt i bedriften hvor undervisningsansvarlig gjennomfører undervisningen etter godkjent opplæringsplan. På denne måten kan læresteder etter godkjenning fra regionvegkontoret utdanne egne instruktører til modul 6 – noe som vil gi økt grad av fleksibilitet og tilpasning. Dette vil samtidig kunne gi undervisningspersonell nærhet til arbeidsoppgavene de senere skal utføre i bedriften.

ATL mener at en situasjon med mangel på kvalifisert og godkjent undervisningspersonell kan oppstå dersom det stilles krav til spesialutdanning på universitets – eller høyskolenivå. Muligheter for intern opplæring vil kunne være hensiktsmessig for å unngå dette.

### **ATL Kommentar til § 28 nytt fjerde ledd**

ATL støtter at undervisningspersonellet skal være godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register.

### **NHO Transport**

Paragrafen stiller skjerpede krav til undervisningspersonellet som skal brukes ved individuell kjøretrening i etterutdanningen av yrkessjåførar. NHO Transport støtter at de skal ha førerrett i den aktuelle klassen. Det foreslås videre krav om at vedkommende «innehar spesialutdanning innen trafikk adferd og optimal bruk av tunge kjøretøy på universitets- og høyskolenivå. Utdanningen må være minst 15 studiepoeng og godkjent av Vegdirektoratet.»

NHO Transport mener dette kravet skyter langt over mål. Personellet skal undervise og gi praktisk kjøreveiledning til kandidatene. Dette forutsetter kvalifikasjoner og NHO foreslår formuleringen «innehar dokumentert kunnskap innen trafikkadferd og optimal bruk av tunge kjøretøy». Praktisk opplevd erfaring fra varierte trafikkforhold er viktig for å kunne lære bort. I dag benyttes ofte instruktører som har lang erfaring og betydelig bransjekunnskap, noen er ansatte i transportbedriftene. De er yrkessjåførar med fagbrev og har solid erfaring fra trafiksikker kjøring og forebygging av skader og uhell.

Etterutdanningen bør kunne gjennomføres eksternt eller bedriftsinternt med godkjente læreplaner. Bedriftsintern opplæring gir muligheter til å planlegge en god opplæringslogistikk som er koordinert med hverdagens produksjon. Arbeidsgiverne har en egenmotivasjon i at etterutdanningen blir best mulig for sjåførene. NHO viser også til

Nettbuss AS sitt hørings svar som blant annet refererer til den godt etablerte læringskulturen i bransjen, verdien av god bransjekunnskap og funnene i TØI-rapport 1467/2016 om at sjåførene som har gått på kurs innen persontransport har høyt skår for faglig utbytte. NHO Transport anser det som lite hensiktsmessig, fordyrende og lite relevant å stille absolutt krav til spesialutdanning ved høyskoler eller universiteter.

De kostnadmessige konsekvensene og hvorvidt det blir vanskeligere å gjennomføre etterutdanning i nærheten av arbeidsstedet bør dessuten analyseres nærmere. Ifølge tilbakemeldinger fra våre medlemsbedrifter vil de foreslåtte kravene heller ikke bidra til å styrke sluttproduktet. Stilles det krav om universitetsutdanning for alle fra 2022, kan det for øvrig ikke utelukkes at erfarne og dyktige instruktører elimineres siden det er innslag av lese- og skrivevansker i bransjen. For personell som ikke har eller kan dokumentere nødvendig kunnskap, for eksempel ved at de har fagbrev som yrkessjåfør, kan det utvikles et kurs- eller utdanningstilbud med læreplaner godkjent av Statens vegvesen. Nivå, innretning og omfang må tilpasses det faktiske behovet og deler av undervisningen bør foregå ute i felt.

I forbindelse med den praktiske kjøreundervisningen bør det også gis mulighet til at mer enn en elev kan være om bord i kjøretøyet. De kan observere hverandres kjøreadferd og få ytterligere utbytte av veiledningen.

#### **Statens vegvesen Region øst kommentar til § 28 andre og tredje ledd**

Region øst viser til kommentarer vedrørende manglende førerrett under § 7.

#### **Wright trafikkskole kommentar til § 28 tredje ledd**

Wright Trafikkskole støtter at det stilles krav til kompetanse for instruktører, men er redd for rekrutteringen dersom det kreves spesialutdanning på universitets- eller høyskolenivå. Å være instruktør i individuell kjøretrening er ikke en 100 % stilling og må gjerne kombineres med annen jobb eller pensjonisttilværelse. Selv store leverandører av etterutdanningskurs er avhengig av å bruke deltidsansatte for å kunne gjennomføre individuell kjøretrening. Disse deltidsansatte instruktørene jobber maksimalt en dag hver uke, ofte mindre. Wright Trafikkskole erfaring er at aktuelle instruktører ikke er interessert dersom det blir for mye «styr» for å kunne drive med undervisning innen dette feltet.

Konsekvenser:

- Vanskeligere å rekruttere flinke folk som instruktører.
- Større kostnader for lærestedet som igjen vil gi dyrere kurs for kunden.
- Færre instruktører som medfører oppstyking av kursgjennomføring og kunden må vente for å få gjennomført individuell kjøretrening.

Wright Trafikkskole forslag:

- Enklere kompetansegivende kurs.
- Krav om intern oppfølging og samlinger.
- Krav om forhåndsgodkjent opplegg for oppfølging og samlinger.
- Tilsyn og oppfølging av kompetansegivende kurs.

## SOTIN

Med krav om utdanning på høyskole med minimum 15 studiepoeng for å undervise i individuell kjøretrening i etterutdanningen vil medføre nedlegging av flere læresteder da dette vil ha en betydelig kostnad. Sjøførere med minimum 5 års praksis vil ha en kompetanse som er mer enn tilstrekkelig for dette. Det er denne kompetansen som gir fagkompetente yrkesutøvere. Kursstedet må gjennomføre kompetanseheving på alle sine instruktører med jevne mellomrom. Dette kravet vil og være med og øke kostnadene til en allerede pressa næring betydelig.

Til slutt vil SOTIN gi en kommentar til sammensatt utdanning i etterutdanningen. Sammensatt utdanning gir en bedre forståelse på tvers av de ulike sjøførgrupper. Det er etter vår erfaring veldig nyttig å blande person og godstransportsjøfører på samme kurs, de får en bedre forståelse for begge sin yrkesutførelse og blir bedre kollegaer ute på veien.

### **Nettbuss kommentar til § 28 tredje ledd**

Nettbuss mener at å ta ut våre instruktører for å delta på fastsatte kurs på høyskole/ universitetsnivå vil føre til logistiske utfordringer med tanke på daglig drift, og særlig for Nettbuss mindre avdelinger. Økonomisk mener Nettbuss det kan bli utfordrende i et hardt presset anbudsregime.

Konsekvensen av dette kan bli at Nettbuss ikke vil bruke ressurser på å sende modul 6 instruktører på kurs, og dermed ikke har muligheten for å arrangere etterutdanningskurs helt eller delvis i egen regi.

Den påfølgende konsekvensen av at det dermed trolig ikke brukes instruktører med bransjetilknytning, med de konsekvenser dette vil få, kanskje spesielt med tanke på yrkessjøførerskriftens § 50.

Nettbuss viser for øvrig til TØI rapport 1467/2016 om obligatorisk etterutdanning i Norge,

Nettbuss tror at en av årsakene til at persontransportbransjen får god score på læringsutbytte, er at Nettbuss har en godt etablert læringskultur i bussbransjen, Nettbuss hevder at de har godt organiserte interne kurs, og at de bruker interne ressurser med sterk bransjetilknytning.

Nettbuss er enig i at det er pedagogisk fordelaktig med en ekstra utdanning for modul 6 instruktører. Nettbuss foreslår derfor en modell, der Statens vegvesen (gjerner i samarbeid med høyskoler/ universitet) lager rammer (læreplan) for hvordan denne instruktørutdannelsen bør være (mål, innhold og rammer/omfang), og at dette kurset kan gjennomføres av trafikkskoler, eller andre opplæringsinstitusjoner med relevant (pedagogisk)kompetanse der trafikk lærer/instruktøren bør ha trafikkpedagogisk utdanning tilsvarende eksempelvis minst 150 studiepoeng, og at Statens Vegvesen godkjenner lærestedet for å drive denne type utdanning. Nettbuss foreslår også at denne type utdanning, eller deler av den kan gjennomføres som nettbasert undervisning. Dette vil medføre at noen læresteder pr. i dag har mulighet for å få godkjenning til å gjennomføre opplæringen, noe som igjen vil gjøre det lettere å tilpasse denne opplæringen til bedriftenes



logistikksituasjon. Dette vil i neste omgang gjøre det mulig for Nettbuss å fortsette å gjennomføre etterutdanningskurs i egen regi, og å bruke egne instruktører.

Nettbuss ønsker å være behjelpelig dersom det er spørsmål eller saker i denne høringen som bør utredes nærmere. Nettbuss stiller seg for øvrig bak NHO Transport sitt svar på denne høringen.

### **Transportbransjens Opplæringskontor Møre og Romsdal kommentar til § 28 andre og tredje ledd**

Transportbransjens Opplæringskontor mener at det er viktig at denne kompetansehevingen må kunne foregå desentralisert eller nettbasert.

Slik vil alle, hvor enn i landet de bor, ha mulighet for å tilegne seg dette kravet.

Transportbransjens Opplæringskontor bruker flinke sjåførere med lang praksis og som er i yrket som instruktører på modul 6 (nye modul 5). Transportbransjens Opplæringskontor har denne modulen på lørdager slik at de kan ha denne oppgaven ved siden av sitt faste yrke.

Det er viktig at de har god kontakt og et levende forhold til og interesse for bransjen og yrkessjåførene.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Til NLF/NHOLT- NHOLT, NHO, NETTBUS og SOTIN: Vegdirektoratet har arrangert et møte med bransjen for å komme fram til en riktig løsning til kompetansehevingen av instruktører. Konklusjonen etter møtet er at det er enighet om at det skal være utdanning/kurs, men at det må avklares nærmere på hvilket nivå utdanningen skal ligge. Denne delen av forskriftsendringen utsettes, og det må diskuteres videre hvordan vi skal løse dette. Øvrige deler av forskriften som ble hørt samtidig kan imidlertid vedtas og fastsettes nå. I oppsummeringen fra møtet var det flere forslag oppe, blant annet at Vegdirektoratet utsetter endringene i kompetansekravene, og kommer tilbake med forslag på et senere tidspunkt. Allikevel var deltakerne enig i at instruktørene må ha en spesialutdanning for å møte fremtidige krav.

Yrkessjåførforskriften § 28 tredje ledd vil da lyde:

§ 28 tredje ledd skal lyde: Person som oppfyller kravet i § 27 eller har minst 5 års dokumentert erfaring som yrkessjåfør med relevant kjøretøy og *førerett i aktuell klasse* kan undervise i individuell kjøretrening i etterutdanningen.

Til Transportbransjens Opplæringskontor Møre og R.: Vi viser til vår kommentar til § 18.

Vi støtter Nord Universitets forslag om å skrive kompetanse og/eller utdanning istedenfor kompetanse og utdanning. Når det gjelder førerrett, viser vi til våre kommentarer til § 7.

## § 30 Kontroll og tilsyn med lærested

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 30 første ledd** skal lyde:

Lærestedet skal være tilgjengelig for tilsyn fra regionvegkontoret. Undervisningsplaner, elevfortegnelse, *undervisningslogg*, *plan for veiledning og kontroll av undervisningspersonell samt dokumentasjon på gjennomført veiledning og kontroll*, lister over frammøte og register for gjennomført opplæring, skal være tilgjengelig for regionvegkontoret.

**Overskrift til § 33** skal lyde:

Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig *og undervisningspersonell*

**§ 33 første ledd** skal lyde:

Regionvegkontoret kan gi undervisningsansvarlig *og undervisningspersonell advarsel* eller pålegg som anses nødvendig for at vedkommende skal opptre i samsvar med regler gitt i forskriften. Dersom undervisningsansvarlig *eller undervisningspersonell ikke* etterkommer advarselen eller pålegget, kan regionvegkontoret midlertidig eller permanent kalle tilbake *godkjenningen*.

### Begrunnelse i høringen

§ 30 første ledd:

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

§ 33 Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig og undervisningspersonell

Overskrift til § 33:

Endringen presiserer at bestemmelsen også vil gjelde for undervisningspersonell.

§ 33 første ledd:

Endringen presiserer at bestemmelsen også vil gjelde for undervisningspersonell. Endringen vil ikke gjelde før godkjenning av undervisningspersonell er innført 1. juli 2022.

### Høringsinnspill til §§ 30 og 33

#### NLF/NHOLT–NHOLT

NLF/NHOLT skriver at § 30 til § 33 handler om tilsyn og konsekvenser ved f. eks. avvik. NLF/NHOLT skriver videre at foreslåtte endringer handler om at undervisningspersonell i større grad er ansvarlig for form og innhold i kursene. Myndighetene skal kunne iverksette kontroller av, og reaksjonsmidler mot både undervisningsleder og undervisningspersonell.

NLF/NHOLT mener at det i seg selv ikke er en stor utfordring. Det er hva som kontrolleres som er utfordringen. I dag er kontrollørene mer opptatt av at timeplanen med hensyn til undervisning og pauser overholdes, enn av kursets innhold. Det må gis rom for individuelle tilpasninger basert på kursdeltagernes tidligere erfaringer. NLF/NHOLT ønsker mer fleksibilitet slik at timeplanen ikke er så rigid som i dag. Pauser før tiden eller pauser som ikke står på timeplanen, blir anmerket som avvik under en kontroll. Noen instruktører er raskere enn andre og formidler stoffet på en enkel og forståelig måte. Det er ofte i pauser at kunnskap blir delt mellom elevene.

### **NLF/NHOLT- NHOLT kommentar til § 33**

Vegdirektoratet har i sitt forslag lagt opp til at nettbasert undervisning og nettbasert opplæring kan tas i bruk i grunnutdanningen i tråd med forslagene i endringsdirektivet, men konkluderer uten særlig grundig argumentasjon eller dokumentasjon at det ikke er hensiktsmessig å benytte nettbasert undervisning i etterutdanningen. Det vises i denne sammenheng til utfordringer!

NLF/NHOLT er ikke fornøyd med at det så enkelt konkluderes i denne sammenhengen, og anbefaler at Vegdirektoratet vurderer dette på nytt. Dagens unge yrkessjåfører møter velutviklet og moderne teknologi når de setter seg inn i lastebilene. NLF/NHOLT mener derfor det blir helt feil å opprettholde dagens praksis om at det stilles krav om tilstedeværelse for å få godkjent etterutdanningen. Det argumenteres med at det er foreslått endringer som legger til rette for en mer fleksibel gjennomføring av etterutdanningen. Som det fremgår av våre øvrige kommentarer, synes vi ikke Vegdirektoratet går langt nok på disse punktene heller, jf. våre kommentarer til §§12 og 13 over.

### **Norges Taxiforbund**

Taxiforbundet ber om at nettbasert undervisning blir gjort tilgjengelig for etterutdanningen. Dette ikke vil være noen utfordring, selv om kurset er av «kort varighet». Derimot vil deltakernes engasjement på å svare på spørsmål i nettbasert undervisning være et godt utgangspunkt for diskusjon og evaluering når alle er samlet. Taxiforbundet kan ikke se at det er noen forskjell på etterutdannings kurset og grunnutdanningen, når det gjelder hvem som bruker nettbasert undervisning og hvem som ikke velger å gjøre dette."

### **Statens vegvesen Region øst kommentar til § 30**

Region øst foreslår at andre ledd bør endres til:

«Representanter fra regionvegkontoret har rett til å overvære undervisningen, samt undervisningsansvarligs veiledning av undervisningspersonell, og kan avbryte og underkjenne opplæring dersom den er i strid med forskriften.»

Region øst mener at ved å presisere flertall representanter tydeliggjøres at det kan være flere enn en representant fra tilsynsmyndighetene tilstede. Ved å ta inn veiledning i bestemmelsen, utelukkes tvil om vår myndighet til å overvære veiledningen.

### **Statens vegvesen Region øst kommentar til § 33**

Det er slik at det også er læresteder i det offentlige skoleverk som tilbyr etterutdanning og som vi fører tilsyn med. Deres undervisningspersonell skal således i ny forskrift godkjennes av regionvegkontoret. Vi kan da komme i en situasjon hvor vi ser oss nødt til å tilbakekalle godkjenningen til undervisningspersonellet. Disse kan samtidig være lærer ved grunnutdanning som ligger under andre tilsynsmyndigheter, jf. opplæringsloven.

Vi ser at dette kan medføre andre problemstillinger, f.eks. om de skal kunne fortsette å undervise ved grunnutdanningen samtidig som deres godkjenning er tilbakekalt for etterutdanning?

### **Yrkestrafikkforbund kommentar til § 33**

Vi er av den formening at den ansvarlige er vedkommende som er undervisningsansvarlig. Undervisningsansvarlige må sørge for at undervisningen foregår etter bestemmelsene. Det kan være vanskelig å få endret på noe, hvis den ansvarlige ikke er av samme forståelse. Dermed kan ikke undervisningspersonell stilles til ansvar for noe de ikke kan få endret på.

### **Vegdirektoratets kommentarer**

Endringen presiserer at reaksjonsmidler også vil gjelde for undervisningspersonell. Endringen vil ikke gjelde før godkjenning av undervisningspersonell er innført 1. juli 2022.

NLF/NHOLT er ikke fornøyd med at det så enkelt konkluderes med at det ikke er hensiktsmessig å benytte nettbasert undervisning i etterutdanningen. Her kan vi henvise til vårt høringsnotat hvor det står bl. a. følgende om nettbasert undervisning i etterutdanning: «Vegdirektoratet mener at det ikke er hensiktsmessig å benytte nettbasert undervisning i etterutdanningen siden den er av kort varighet, og består av mange praktiske undervisningsemner. Vi ser i tillegg utfordringer med å tilpasse undervisningen til grupper dersom noen i gruppa velger nettbasert undervisning mens andre velger oppmøte. Videre vil det være en utfordring med måloppnåelse da det ikke er krav til avsluttende prøve på etterutdanningen. Således fortsettes dagens praksis med tilstedeværelseskrav på etterutdanningen. Vi mener likevel at det er lagt til rette for mer fleksibel gjennomføring av etterutdanningen med endringene som er foreslått i §§ 12, 50, 51, 52 og 53.»

Vi minner om at vi ikke kommenterer innspillene til spørsmål som ikke var på høring. Vi tar likevel med oss disse innspillene til eventuelle kommende forskriftsendringer.

## **§ 35 Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis**

### **Forskriftstekst foreslått i høringen**

### **§ 35 Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis**

**§ 35 tredje ledd** skal lyde:

Med mindre annet framgår av dette kapitlet utstedes bevis for yrkessjåførkompetanse ved at EØS-fellesskapskode 95 avmerkes i førerkortet.

**§ 35 fjerde ledd** skal lyde:

*Etterutdanning skal være gjennomført før søknad om fornyelse av beviset fremmes. Ved utstedelse av yrkessjåførbevis skal akseptabel legitimasjon framvises.*

**§ 35 nytt femte ledd** skal lyde:

*Opplysninger om innehaver av utstedt eller tilbakekalt yrkessjåførkompetansebevis kan utveksles med andre EØS-stater.*

### **Begrunnelse i høringen**

§ 35 tredje ledd

Endringen presiserer at EØS-fellesskapskode 95 avmerkes i førerkort.

§ 35 fjerde ledd

Endringen presiserer at ettutdanningen skal være gjennomført før søknad om fornyelse av yrkessjåførkompetansebevis og at akseptabel legitimasjon skal fremvises ved utstedelse yrkessjåførbevis.

§ 35 nytt femte ledd

Det skal opprettes et felles nettverk av nasjonale databaser. Nettverket skal hjelpe medlemstatene å kontrollere gyldigheten av kompetansebevis og å innhente opplysninger om en persons yrkessjåførbevis, eller forutgående involvering i produksjon eller distribusjon av forfalskede beviser. Nettverket skal utvikles i samarbeidet mellom medlemsstatene og Kommisjonen. Det framgår av yrkessjåførdirektivet 2003/59 at man enten kan etablere et nytt nettverk eller utvide et eksisterende nettverk (eksempelvis RESPER som brukes til utveksling av førerkortinformasjon i dag). I vurderingen skal det tas hensyn til hva som er den mest kostnadseffektive løsningen. Etableringen av en slik løsning vil få økonomiske og administrative konsekvenser for norske myndigheter. Omfanget av konsekvensene vil i stor grad avhenge av hvilken løsning som blir valgt og kan derfor ikke estimeres nå.

Fellesdatabasen må tilfredsstillere kravene iht. personvernforordningen om behandling av persondata (EU) No 2016/679. Tilgangen til data skal begrenses til de som har ansvar for implementering og kontroll av yrkessjåførdirektivet.

### **Høringsinnspill til § 35 tredje, fjerde og femte ledd**

#### **Yrkestrafikkforbundet**

Yrkestrafikkforbundet skriver at det som her fremkommer må det arbeides mye mer aktivt med for å avdekke. Yrkestrafikkforbundet ser ukentlig at yrkesutøvere fra andre land blir tatt med ugyldig førerkort og/eller etterutdanningsbevis. Noen mangler også etterutdanningen.

Forbundet mener at dette er svært uheldig, og setter alle yrkesutøvere i et dårlig lys. Ikke minst norske yrkesutøvere og andre som vil opptre etter bestemmelsene og fremstå troverdige.

## **NHO Transport**

«Ved utstedelse av yrkessjåførbevis skal akseptabel legitimasjon fremvises». NHO Transport mener det bør være krav til gyldig legitimasjon blant annet for å unngå eventuelle misforståelser om hva som er akseptabelt eller ikke.

## **Statens vegvesen Region vest**

Region vest stiller seg positiv til at det vil bli mulig å utveksle opplysninger om innehaver av utstedt eller tilbakekalt yrkessjåførkompetanse, slik som man i dag kan med RESPER og førerkort. Dette vil være positivt både med tanke på kontrollmuligheter og dermed også for trafiksikkerheten.

## **Vegdirektoratets kommentarer**

Når det gjelder akseptabel legitimasjon, står det på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) tydelig hva som godtas som legitimasjon. I henhold til førerkortforskriften § 5-2 tredje ledd må søker fremvise akseptabel legitimasjon med navn, fødselsnummer/D-nummer (11 siffer) og bilde før førerkort utstedes. Kravet til legitimasjon er det samme ved utstedelse av yrkessjåførbevis. Statens vegvesen har klare retningslinjer for akseptabel legitimasjon i forbindelse med førerprøver og utstedelse av førerkort og kompetansebevis.

## **§ 36 Statsborger fra annen EØS-stat**

### **Forskriftstekst foreslått i høringen**

#### **§ 36 fjerde ledd utgår**

#### **Begrunnelse i høringen**

#### **§ 36 Statsborger fra annen EØS-stat**

Fjerde ledd utgår. Regionvegkontorets mulighet for å kunne godkjenne etterutdanning fra annen stat utgår. Begrunnelsen for slike godkjenninger bortfaller som en konsekvens av at medlemstatene skal kunne utstede bevis for utdanning som er tatt i den enkelte medlemstat. Direktivet fastslår at etterutdanning skal gjennomføres i den staten der vedkommende bor, eller arbeider. Grunnutdanning skal gjennomføres i den staten vedkommende har fast bopel.

### **Høringsinnspill til § 35**

#### **Statens vegvesen Region vest**

Region vest skriver at direktivet fastslår at etterutdanning skal gjennomføres i den staten der vedkommende bor eller arbeider. Dette samsvarer som tidligere nevnt ikke med § 7 andre ledd slik det står beskrevet i vedlegg 1, forslag til endringsforskrift, hvor man bruker betegnelsen «kan» istedenfor «skal».

## Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet synes at grunnutdanningen også skal gjennomføres i den stat vedkommende arbeider. Kommer yrkesutøveren til landet etter at grunnkurset er gjennomført i hjemlandet, med godkjenning fra hjemlandet, kan grunnkurset godkjennes her. Yrkestrafikkforbundet presiserer at dette kun gjelder grunnkurs, ikke etterutdanningskurs.

## Vegdirektoratets kommentarer

Vår kommentar til Region vest: Teksten er nok riktig i § 7, grunnutdanning skal man ta der man bor. Etterutdanning kan gjennomføres enten i den staten der vedkommende bor, eller arbeider.

## § 37 Statsborger fra tredjestat

### Forskriftstekst foreslått i høringen

**§ 37 første ledd** skal lyde:

Tredjestatsborger som utfører godstransport, skal dokumentere påkrevd yrkessjåførkompetanse ved *utstedt førerattest avmerket med kode 95*, jf. forskrift 26. mars 2003 nr. 402 om internasjonal person- og godstransport, samt kabotasje § 2, jf. *(forordning (EF) 1072/2009)*.

### Begrunnelse i høringen

§ 37 Statsborger fra tredjestat

Det gjøres endringer for å sikre gjensidig anerkjennelse av yrkessjåførkompetanse på utstedelse av yrkessjåførbevis med kode 95 der koden ikke kan merkes på førerkortet.

Det er en klargjøring av forpliktelsen til å anerkjenne førerattest utstedt etter Forordning 1072/2009 som bevis for yrkessjåførkompetanse for førere som er ansatt i foretak etablert i tredjeland. Det fastslås nå at EU-kode 95 skal avmerkes i førerattesten som dokumentasjon på at sjåføren oppfyller kompetansekravene i yrkessjåførdirektivet. Det blir overgangsordning for dagens førerattester som ikke har påført kode 95, disse gis gyldighet frem til utløpsdato.

### Høringsinnspill til § 37 første ledd

## Yrkestrafikkforbundet

Yrkestrafikkforbundet er enig i forslaget.



## Statens vegvesen Region nord

Region nord er fornøyd med at tredjestatsborger som utfører godstransport, skal dokumentere påkrevd yrkestransportkompetanse ved utstedt førerattest avmerket med kode 95. Dette gjør kontrollen enklere.

## §§ 39–53 Kapittel 8 Mål og timeantall for utdanningen

### Høringsinnspill til §§ 39–53

#### Trafikkforum

Trafikkforum skriver at nettbasert undervisning og ny modulstruktur synes fornuftig. Spesielt med tanke på forberedelse før og repetering/refleksjon ved oppmøte etter nettbasert undervisningsmodulene. Elevene blir kjent med kravene til måloppnåelse før de blir overlatt til seg selv, og blir mottatt med en gjennomgang av stoffet etter det selvstendige arbeidet.

Det er ønskelig med en mulighet for å gjennomføre modul P3 eller G3 som nettbasert undervisning ved utvidelse av kompetanse. Stoffet er identisk med utdanningen direkte til klassen og læringsutbyttet vil da kunne bli tilsvarende. Eleven vil fortsatt bli møtt med repetering/refleksjon av stoffet etter sitt selvstendige arbeid. Eleven har også tidligere gjennomført modul 1 og sannsynligvis hatt nettbasert undervisning ved gjennomføring av modul 2, så arbeidsmåten bør være kjent. For lærestedene vil det være en ubetinget fordel ved at de ikke behøver å gjennomføre klasseromsundervisning kun for de elevene som skal ha utvidelse av kompetanse. Disse elevene kan ved en slik adgang delta i undervisning sammen med elevene ved de ordinære kursene i faget. Dette vil også øke læringsutbyttet for elevene som ønsker utvidelse av sin kompetanse. Legg også spesielt merke til at det har vært vanskelig å få tilgang til et kurs i utvidelse av kompetanse på grunn av de begrensningene som har eksistert i forbindelse med gjennomføring av kurs.

Moduloppbygning med innhold:

Modul 1:

c) Analoge skrivere trenger ikke mye fokus i år 2022.

i) teori – kan flyttes til Modul 2 med mulighet for nettbasert undervisning

j) teori – kan flyttes til Modul 2 med mulighet for nettbasert undervisning

Modul 2:

g) Praktisk orientert kompetanse – tilgang til kjøretøy er vesentlig for læringsutbyttet

h) Praktisk orientert kompetanse – tilgang til kjøretøy er vesentlig for læringsutbyttet

i) Praktisk orientert kompetanse – tilgang til kjøretøy er vesentlig for læringsutbyttet

## **Yrkestrafikkforbundet**

Moduler med: sikkerhet, evakuering, rullestolbrukere, svaksynte, hørselshemmede.

Det offentlige har brukt store midler på universell utforming av busser. Det medfører at rullestolbrukere, blinde og andre passasjerer med ulike handikap og ulik evne til å kunne bevege og orientere seg reiser mer enn før med vanlig rutebuss. En av konklusjonene etter Årdal hendelsen var at nødutgangene var vanskelig og tunge å åpne. Ved en eventuell ulykke i tunnel er det «selvbergingsprinsippet» som skal gjelde. Det stiller Yrkestrafikkforbundet undrene til. Det vil ikke være mulig for mange av passasjerer å redde seg selv. Dette gjelder rullestolbrukere, barn, mange eldre med eller uten rullator også videre.

Yrkestrafikkforbundet ønsker at det legges større vekt på sikkerhet i etterutdanningen. Forbundet mener at det kan og bør gjøres på flere måter og på flere temaer. Først og fremst er det ønskelig at det i enda større grad legges vekt på den forbyggende sikkerhetstenkningen. For det andre ønsker yrkestrafikkforbundet at det legges større vekt på ulykkes- og skadesteds håndtering. Denne delen bør også vektlegge evakuering av buss. På grunn av bussens utforming, (med dørene på høyre side, noe som medfører at de kan være sperret) og på grunn av at noen av passasjerene ikke kan berge seg selv, kan evakuering bli en utfordring. I verste fall kan sjåføren være satt ut av spill.

Uansett hvor god opplæringen blir på dette feltet, er det flere faktorer som er gjeldende ved ulykker og bussen må evakueres på kortest mulig tid.

## **Wright Trafikkskole**

Wright Trafikkskole AS driver ikke med nettbasert undervisning, men har valgt å gjennomføre utdannelsen med obligatorisk oppmøte. Wright Trafikkskole er opptatt av at timeantall og gjennomføring er rettferdig for deltakere som gjennomfører med obligatorisk oppmøte, istedenfor nettbasert undervisning.

Wright Trafikkskole finner teksten om timeantall ved gjennomføring av nettbasert undervisning noe uklar og ønsker en mer presis tekst som angir antall timer deltakere må gjennomføre ved lærestedet. Trafikkskolen regner med at timer angitt til innføring og oppsummering fra nettbasert undervisning er i tillegg til angitte timer for den enkelte modul. Modul 1. 36 timer + 1 time innføring i nettbasert undervisning. Modul 4. 23 timer + 1 time oppsummering av nettbasert undervisning.

## **POD**

OPD mener at blindsoneproblematikk bør inntas som eget tema i utdanningen. Synspunktet tiltres av POD da blindsoneproblematikk er meget relevant for trafikksikkerhet og forebyggelse av ulykker

## OPD

Når det gjelder paragrafer knyttet til kapittel 8 "Mål og timetall for utdanningen" er OPD svært overrasket over at blindsoneproblematikken ikke er inntatt som eget tema. Hovedtyngden av alvorlige tungbilulykker i OPD distrikt, er knyttet til denne problemstillingen.

### Vegdirektoratets kommentarer

Fram til nå har ordningen med nettbasert undervisning vært organisert i samarbeid mellom de som tilbyr nettbasert utdanning og et fysisk godkjent lærested. Dette har medført at elevenes første kontakt med yrkessjåførutdanning har vært via nettbaserte løsninger. Vi mener dette har vært uheldig, derfor tilpasser vi læreplan og forskrift, slik at det fysiske lærestedet er førsteoppmøtested og kontaktpunkt. Deretter er det det fysiske lærestedet, f.eks. Wright, som administrerer ordningen, noe vi tror vil skape en mer helhetlig og kompakt utdanning. Når det gjelder antall timer forutsettes det i godkjenningene til læresteder som tilbyr nettbasert undervisning, at den skal være like arbeids- og tidskrevende som tradisjonell opplæring, dette inkluderer også arbeid i det virtuelle klasserommet.

Tidsforbruket i modul 1 «*eleven skal få introduksjon til nettbasert undervisning*» og oppsummeringstimer må beregnes ut fra timetallet nettbasert undervisning er beregnet ut fra, og kommer som et tillegg for disse elevene. Timeforbruket vil framkomme i den enkelte undervisningsplan, og håndteres ut fra det. Wright foreslår å flytte noen tema fra modul 1 til modul 2. Vi mener dagens organisering dekker innholdet, og legger til rette for flere undervisningsmetoder. Vi er enig i at flere tema i ny modul 2 bør kreve tilgang til kjøretøy, samtidig som vi registrer at moderne kjøretøypark har digitale løsninger for mye av det man tidligere måtte «ut for å se på».

*POD og OPD tar opp problemområdet blindsoner som i dag er ivaretatt i føreropplæringen for alle tyngre klasser. Eleven skal: mestre å oppfatte trafikkbildet fullstendig ved å ha god observasjonsteknikk, ha kontroll over kjøretøyets blindsoner, kunne forutsi risikofulle situasjoner og handle på en måte som bidrar til sikkerhet.*

*Blindsoneproblematikken er omhandlet i både grunnkurs tunge kjøretøy, og som obligatoriske demonstrasjoner under sikkerhetskurs på bane. Læreplanen er formulert slik: Gjennom demonstrasjoner og praktiske øvelser skal eleven erfare at førerens sittestilling har stor betydning for omfanget av blindsoner foran kjøretøyet. POD og OPD påpeker et problemområde som ikke kan understrekes tydelig nok. Dette er Vegdirektoratet helt enig i, derfor er det obligatorisk i alle førerkortklasser. I tilhørende læreplan til yrkessjåførforskriften er ett av temaene: Ulykkesforebygging, blindsoner spesielt ved sving til høyre.*

*Yrkestrafikkforbundet tar opp problemet med redning/selvredning ut av buss og konsekvenser ved dette. Dette er ivaretatt i kurs i ulykkesberedskap og i den nå obligatoriske delen fra busspassasjerforordningen, men vil allikevel være et tilbakevendende spørsmål etter uhell/ulykker. Dette fordi det er HMS både for sjåføren og medfølgende*

passasjerer, særlig når føreren kommer i den vanskelige situasjonen å bedømme hvem som skal reddes ved for eksempel brann i buss inne i en tunnel.

*Trafikkforum* ønsker å kunne tilby nettbasert undervisning ved kompetanseutvidelse, noe vi presiserer ved godkjenning av nettbasert undervisning, vil det ikke være mulig å benytte dette ved kompetanseutvidelse. Årsaken til det er at innhold og omfang av denne opplæringen er så lite og kort, at dette ikke er forenlig med ønsket om å ha praktisk rettet utdanning.

## § 41 Hovedmål for yrkessjåførutdanningen

### Høringsinnspill til § 41

#### NLF/NHOLT

§ 41 andre ledd ny bokstav b. «Vise særlig hensyn til myke trafikanter»

NLF/NHOLT er enig i at dette er et viktig punkt som også kunne vært særskilt nevnt i § 50 om etterutdanning, selv om det der er henvist til § 41.

#### Nord Universitet

Nord Universitet oppfatter setningen i § 41 andre ledd bokstav a som noe ufullstendig. Nord Universitet foreslår følgende endring i bestemmelsen: «kjøre optimalt og trafikksikkert, og forutse mulig risiko for andre trafikanter ved egen tilstedeværelse i trafikken».

#### Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet støtter forslaget til hovedmålet om å «kjøre optimalt og trafikksikkert, og forutse mulig risiko for andre trafikanter ved egen tilstedeværelse i trafikken»

Vi er enige med Nord Universitet i en slik presisering/klargjøring og endrer teksten til: «kjøre optimalt og trafikksikkert, og forutse mulig risiko ved sin tilstedeværelse».

## § 42 Mål og timeantall for modul 1 Vegtransporten og samfunnet

### Høringsinnspill til § 42

#### MEF

MEF skriver at Vegdirektoratet forslår å opprettholde dagens ordning med at det er kun på grunnutdanningen man kan legge til rette for e- læring, uten at det etter MEF sin oppfatning begrunnes særlig godt. MEF støtter ikke Vegdirektoratet sitt forslag og mener at e- læring også kan brukes på etterutdanningen.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Vi viser til våre kommentarer til § 33.

## § 43 Mål og timeantall for modul 2 Yrkessjåførens sikkerhet, helse og arbeidsmiljø

### Høringsinnspill til § 43

#### NLF/NHOLT

§ 43 andre ledd bokstav c.

NLF/NHOLT mener det er viktig at eleven under grunnopplæringen og etterutdanningen får god kunnskap om bruken av digital fartsskriver og hvordan elevene skal gjøre etterregistrering i skriveren. Det er viktig at de får gjøre dette i praksis og ikke bare teoretisk; ikke minst det å lære seg å bruke landkoden.

§ 43 andre ledd bokstav d.

NLF/NHOLT mener alle elevene i grunnutdanningen og etterutdanningen skal lære seg å legge på kjetting og ikke bare få det demonstrert.

§ 43 andre ledd bokstav e.

NLF/NHOLT mener at daglig kontroll av kjøretøy er meget viktig og at dette bør vektlegges også i etterutdanningen.

#### Nord Universitet

Nord Universitet foreslår at det i tredje ledd tilføres: «eleven skal få demonstrert, av lærer eller instruktør, at kjøremåten.».

#### Vegdirektoratets kommentarer

NLF/NHOLT: Elever skal lære seg å legge på kjetting og ikke bare få det demonstrert. Kunnskap om bruken av digital fartsskriver er et tema som allerede er rikelig omtalt og som er forskriftsfestet. Det samme gjelder daglig kontroll av kjøretøyet, som også er en del av føreropplæringen. Nord Universitet vil ha inn teksten i tredje ledd: «eleven skal få demonstrert, av lærer eller instruktør, at kjøremåten [...]». Vegdirektoratet vil innføre denne presiseringen.

Vi endrer overskrift til § 43: *Mål og timeantall for modul 1 Felles for gods- og persontransport: Introduksjon, kjøretøyteknikk, optimal bruk av tunge kjøretøy og HMS.*

## § 44 Mål og timeantall for modul 3 Kjøretøyteknikk og optimal bruk av tunge kjøretøy

### Høringsinnspill til § 44

#### Nord Universitet

Nord Universitet foreslår at bokstav f flyttes til modul 1. Temaet synes for oss å passe bedre sammen med tema i den modulen, herunder ergonomi og kriminalitet.

#### NHO Transport

§ 44 andre ledd om innholdet i utdanningen

Eleven skal «b) forstå betydningen av å yte service i kundebehandlingen, og kjenne til utfordringer i ulike kommunikasjonsituasjoner».

NHO Transport foreslår følgende supplering av punkt b) «og hvordan håndtere disse». Det er blant annet viktig at sjåførene får kunnskap om hvordan de skal håndtere eventuelle konflikter mellom passasjerer eller mellom sjåfør og passasjerer.

Et annet poeng når det gjelder innholdet i utdanningen er å styrke kunnskapen om sikkerheten til passasjerer, sjåførere og medtrafikanter. Evakuering i tunnel er et tema som kan være aktuelt å belyse gjennom videreutdanningen.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Nord Universitet foreslår at § 44 bokstav f flyttes til modul 1. Vi er enig med Nord Universitet. Dermed blir det en endring i § 43. Bokstav k blir bokstav l og § 44 bokstav f flyttes til § 43 bokstav k. § 43 bokstav l blir ny bokstav m.

§ 43 andre ledd bokstav k, l og m skal lyde slik:

- k) kjenne til hvilke personlige belastninger en sjåfør kan bli utsatt for
- l) ha kunnskap om opptreden ved uhell og ulykker, og kunne iverksette nødvendige tiltak i forhold til ulykkestype gjennom å delta på kurs i ulykkesberedskap med innhold og metode som beskrevet etter forskrift 1. oktober 2004 nr.1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. kapittel 25
- m) få introduksjon til nettbasert undervisning

§ 44 andre ledd bokstav f, g og h skal lyde slik:

- f) kjenne til ny teknologi, herunder hvordan forskjellige motoralternativer, drivstofftyper, og kraftoverføringsprinsipper mellom motor og hjuler konstruert og virker og hvilke forholdsregler ved bruk som vil gi en sikker og optimal kjøring
- g) kunne gjøre rede for ulike bremsesystemers oppbygning og virkemåte hvordan de skal vedlikeholdes og hvilke konsekvenser en funksjonssvikt har

h) kjenne til bruk av øvrig sikkerhetsutstyr, herunder konsekvenser ved manglende tilpasning og vedlikehold av utstyret

NHO Transport foreslår at § 44 andre ledd bokstav b suppleres med «og hvordan håndtere disse», og skriver også at man må styrke kunnskapen om sikkerhet og trafikanter. Vi er enig med NHO. Dermed blir en endring i § 44 andre ledd bokstav b. Bestemmelsen skal lyde slik nå: «forstå betydningen av å yte service i kundebehandlingen, og kjenne til utfordringer i ulike kommunikasjonsituasjoner og hvordan håndtere disse». Når det gjelder evakuering i tunnel er dette allerede et viktig tema i yrkessjåførutdanningen.

Vi endrer overskrift til § 44: *Mål og timeantall for modul 2 Felles for gods- og persontransport. Vegtransporten og samfunnet, kommunikasjon, og kjøretøyets konstruksjon og virkemåte*

## § 46 Mål og timeantall for modul G5 Godstransport i praksis

### Høringsinnspill til § 46

#### NLF/NHOLT–NHOLT

§ 46 første ledd og § 52 første ledd bokstav d. Sikring av last

NLF/NHOLT mener at det ved gjennomføring av modul G4 ikke er nok lære seg å sikre én type gods. NLF/NHOLT mener her må det være rullering mellom 3 – 4 stasjoner hvor elevene må gjennomføre sikring av ulike typer gods.

#### ATL

§ 46 andre ledd bokstav a og § 48 andre ledd bokstav a:

ATL støtter kravet til oppsummering av nettbasert undervisningen i undervisningen, dette finner ATL svært hensiktsmessig.

§ 46 andre ledd bokstav a skal lyde: delta på 4 timer oppsummering fra nettbasert undervisning og reflektere over sine erfaringer fra gjennomført nettbasert undervisning og drøfte disse med medelever og lærere

§ 48 andre ledd bokstav a skal lyde: delta på 4 timer oppsummering fra nettbasert undervisning og reflektere over sine erfaringer fra gjennomført nettbasert undervisning og drøfte disse med medelever og lærere.

## § 49 Mål og timeantall for modul 5 Sikker atferd på veg

### Høringsinnspill til § 49

#### Wright Trafikkskole

§ 49 andre ledd bokstav b første og andre punktum

Wright Trafikkskole skriver at det er dette er en positiv endring som setter fokus på trafikksikker atferd, Wright trafikkskole har et stort fokus på at trafikksikkerhet alltid skal gå foran økonomisk gevinst. Men skolen opplever ofte at fokus på telling av girskifter og drivstofforbruk ofte fører til uheldig fokus ved gjennomføring av individuell kjøretrening. Enkelte deltakere er nesten anspent når de kjører for å kunne spare mest mulig og gire minst mulig.

Forskriftsendring skal og bør være fremtidsrettet og ta høyde for den tekniske utviklingen som skjer. Wright trafikkskole har et økende antall kjøretøyer med alternativt drivstoff hvor registrering av forbruk ikke er mulig og girsystemer med dual clutch som det er nesten umulig å registrere at bilen girer. Et eksempel er Volvo FH 12 540 med dual clutch, eneste måte å registrere at bilen girer er å følge med på turteller.

Wright trafikkskole ønsker at instruktøren skal kunne bidra til at deltakeren utvikler seg innen trafikksikker kjøring og optimal bruk av kjøretøyet uten å måtte ha fokus på etter skolen mening unødvendige ting. Dette vil bedre instruktørens kapasitet og mulighet for å kunne jobbe med deltakeren på en god måte. Fokus på god planlegging av kjøringen vil gi flyt, trafikksikkerhet, og økonomisk gevinst.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Krav i trafikkopplæringsforskriften omfatter flere typer gods men det er fortsatt slik at opplæringen også må tilpasses til den enkelte sjåfør sitt behov. Det vil være urimelig å kreve at et lærested har gods som for eksempel betongelementer med urimelig høy vekt, eller annet spesialgods. Dette må behandles særskilt for den enkelte fører.

§ 49 andre ledd bokstav b skal lyde: vise trafikksikker atferd og optimal utnyttelse av tunge kjøretøy, ved å kjøre 2 turer, hvor trafikale kjøreferdigheter vurderes og bedømmes. Start- og sluttidspunkt, effektiv kjøretid, komfort og forbruk av drivstoff skal registreres.

§ 51 Første gangs gjennomføring av etterutdanning for klassene D1, D1E, D eller DE, § 52 Første gangs gjennomføring av etterutdanning for klassene C1, C1E, C eller CE og § 53 Første gangs gjennomføring av etterutdanning for førere med utenlandsk førerrett som kan gjennomføre etterutdanning i Norge

### Høringsinnspill til §§ 51, 52 og 53



## **Nord Universitet**

§§ 51, 52 og 53:

Nord Universitet mener at endringene i bestemmelsene synes å gi lærestedene mer fleksibilitet og bedre muligheter for å tilpasse utdanningen til aktuelle elevers behov. I § 51 første ledd bokstav a henvises det til bestemmelsen i § 42 bokstav d. Nord Universitet legger til grunn at korrekt henvisning skal være til § 43 bokstav d. I forbindelse med § 53 står det; «§ 53 nytt syvende ledd skal lyde:». Nord universitet tror det her skal være nytt sjettede ledd.

Generelt oppfatter Nord Universitet endringene i kapittel 8 til å legge mer til rette for nettbasert undervisning, og mener dette er et nødvendig steg i riktig retning. Nettbasert undervisnings programmer og metoder har utviklet seg raskt og sikkert de seneste år, og vil være en foretrukket læringsmetode i mange sektorer i årene som kommer.

§ 51 første ledd bokstav a:

Nord Universitet viser til følgende tekst: «a. Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 42 bokstav d». Nord Universitet stiller spørsmål ved henvisningen; og spør om det er ment å henvise til § 43 bokstav d.

## **Trafikkforum**

§§ 51 og 52: Det er et ønske om å få adgang til å tilføre faglig kompetanse til yrkesutøverne i form av relevant utdanning. Det kan være forskjellige former for dokumentert opplæring så som krokløft, tipp, løftelem, vekselflak, handicapheis, snile, bruk av løfteutstyr med mer. Formuleringen i paragrafene bør kunne åpne for at lærested kan ta inn ekstra kompetansegivende opplæring når dette er tilstrekkelig beskrevet i undervisningsplanen.

Merarbeidet ved innføring av ny forskrift og gjennomføring av godkjenning av læresteder og lærekrefter vil kunne spores noe ved en aktiv markedsføring av muligheten for resertifisering så tidlig som mulig. Bransjen kan vekkes ved gjennomføring av fagseminarer og effekten kan bli øket kompetanse for lærekreftene og øket kvalitet på utdanningen.

## **ATL til § 51 første ledd bokstav a**

ATL viser til følgende tekst: «a. Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 42 bokstav d». ATL stiller spørsmål ved lovhenvlingen; og spør om det er ment å henvise til § 43 bokstav d.

## **Vegdirektoratet kommentarer**

Vi har gjort noen små justeringer i følgende bestemmelser:

§ 51 første ledd bokstav f skal lyde: Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy med samme totalvekt på begge turene.

§ 52 første ledd bokstav e skal lyde: Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy med totalvekt tilsvarende førerprøvevogn på begge turene.

§ 53 første ledd bokstav g skal lyde: Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy. For godstransport med totalvekt tilsvarende førerprøvevogn på begge turene

## § 56 Ikrafttreden

### Høringsinnspill til § 56 ikrafttreden

#### Statens vegvesen Region øst

Region øst viser til kommentarer under § 26 vedrørende behandling av nye søknader om godkjenning som lærested og nytt undervisningspersonell.

#### Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet er glad for å ha blitt gjort oppmerksom på noen upresise henvisninger, som vi vil rette opp. Det er riktig som ATL og Nord Universitet bemerker, henvisningen til § 42 bokstav d, skal være *«minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsene i § 43 bokstav d»*. § 53 *nytt syvende ledd, skal være nytt sjette ledd.*

## Del II – endringsforskrift

# Forskrift om endringer i forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet 19. juni 2019 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24 og § 29, jf. delegeringsvedtak jf. 7. februar nr. 111.

**EØS-henvisninger:** EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 36a (direktiv 2003/59/EF).

### I

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

**§ 1 andre ledd bokstav a** skal lyde:

- a) som benyttes av eller er under kontroll av forsvaret, sivilforsvaret, politiet, brannvesenet, ambulansetjeneste eller i forbindelse med offentlig kontrollvirksomhet på *veg, når transporten er et ledd i oppgave som bare denne virksomheten kan utføre.*

**§ 1 andre ledd bokstav d og e** skal lyde:

- d) som benyttes til opplæring for å erverve førerett eller opplæring for å få eller fornye *yrkessjåførkompetanse, forutsatt at kjøretøyet ikke benyttes til transport av passasjerer eller gods mot vederlag under kjøringen. Ved øvingskjøring som ledd i arbeidsplassbasert opplæring, kan øvingskjøringen likevel skje under transport av passasjerer eller gods mot vederlag, forutsatt at ledsager oppfyller kravene i trafikkopplæringsforskriften § 3-1 og har yrkessjåførkompetanse, eller er godkjent trafikkopplæringsforskriften § 6-8.*
- e) som benyttes til frakt av *materiell, maskiner, verktøy* eller utstyr som er nødvendig for utøvelse *av et yrke*, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.

**§ 1 andre ledd bokstav g og ny bokstav h, i og j** skal lyde:

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

- h) som eies, eller leies uten fører, av landbruks-, hagebruks-, skogbruks-, oppdretts- eller fiskeriforetak til godstransport knyttet til foretakets egen produksjons- eller næringsvirksomhet, innenfor en radius av inntil 100 km fra det stedet der foretaket er hjemmehørende, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.*
- i) som benyttes til godstransport i førerens egen virksomhet, dersom regionvegkontoret anser at transporten ikke vil få negativ innvirkning på trafikksikkerheten. Transporten må være sporadisk, foregå i landlige omgivelser, og ikke tilbys andre. Godkjenning kan gis etter dokumentert søknad.*
- j) i klasse D og D1 som kjøres til verksted uten passasjerer, dersom verkstedet er lokalisert i nærheten, og det å føre kjøretøyet ikke er førerens hovedaktivitet.*

**§ 2 nytt syvende ledd skal lyde:**

*Med fast bopel menes det sted hvor en person vanligvis bor, dvs. minst 185 dager hvert kalenderår, på grunn av personlige eller ervervsmessig tilknytning, jf. forskrift om førerkort m.m. § 2–3.*

**§ 3 tredje ledd siste punktum skal lyde:**

*Kravet om etterutdanning gjelder likevel fullt ut.*

**§ 3 fjerde ledd skal lyde:**

*Utgått yrkessjåførkompetanse gjenoprettes ved å gjennomføre etterutdanning.*

**§ 5 skal lyde:**

**§ 5 Unntak for lærling i yrkessjåførfaget**

Regionvegkontoret kan på bakgrunn av dokumentasjon fra lærebedrift tillate lærling som gjennomfører læretid i yrkessjåførfaget å utføre person- eller godstransport uten yrkessjåførkompetanse. Slik tillatelse kan maksimalt gis for tre år og skal alltid medbringes under kjøring. *Tillatelsen gjelder kun for innenlands kjøring.* Lærling kan bare *benytte kjøretøy tilhørende virksomhet vedkommende står i et løpende lærlingkontraktsforhold med.* Lærebedriften plikter straks å melde fra til regionvegkontoret *ved avbrudd i læretiden.*

**§ 6 første ledd første skal lyde:**

*Yrkessjåførkompetanse oppnås første gang ved å gjennomføre grunnutdanning og bestå prøve. Kompetansen fornyes ved å gjennomføre etterutdanning.*

**§ 6 andre og tredje ledd skal lyde:**

*Grunnutdanningen kan gjennomføres med grupper på inntil 24 personer. Etterutdanningen kan gjennomføres med grupper på inntil 24 personer i teoretiske fag og inntil 12 personer i praktisk fag.*

*I grunnutdanningen kan kurs i ulykkesberedskap gjennomføres med inntil 16 elever og kurs i sikring av last med inntil 12 elever. I etterutdanningen gjennomføres kursene med inntil 12 elever.*

**§ 7 første, andre og tredje ledd skal lyde:**

Det kreves ikke førerrett i den aktuelle førerkortklassen for å gjennomføre *grunnutdanningen*. Under *individuell kjøretrening* kan ikke kjøretøyene benyttes til transport av passasjerer eller gods mot vederlag. Før den individuelle kjøretreningen kan gjennomføres skal kravene i § 10 annet ledd i *denne forskrift* og vilkårene for øvingskjøring i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. kapittel 2 være oppfylt.

Statsborger fra EØS-stat *med fast bopel i Norge, skal gjennomføre grunnutdanning i Norge*. Statsborger fra EØS-stat *med fast bopel eller som arbeider i Norge, kan gjennomføre etterutdanning i Norge*.

Tredjestatsborger som arbeider i en virksomhet som er etablert i Norge eller *har arbeidstillatelse* som er utstedt av norske myndigheter kan gjennomføre grunnutdanning i Norge. Tredjestatsborger *som har fast bopel* eller arbeider i Norge kan gjennomføre etterutdanning i Norge.

**§ 8 tredje ledd første punktum skal lyde:**

Person som har bestått fagprøve i *yrkessjåførfaget* og yrkessjåføreksamen innen *persontransport*, kan fra fylte 20 år utføre *persontransport* i Norge med kjøretøy i klasse D1, D1E, D eller DE.

**§ 11 første ledd siste punktum utgår**

**§ 11 tredje og nytt fjerde ledd skal lyde:**

*Kompetanseutvidelse kan foretas når som helst i kompetansebevisets gyldighetstid, jf. § 35.*

*Utvidelse av yrkessjåførkompetanse skal ikke medføre repetisjon av emner fra grunnutdanningen.*

**§ 12** skal lyde:

**§ 12** *Krav om regelmessig etterutdanning*

For å opprettholde yrkessjåførkompetanse skal den enkelte gjennomføre etterutdanning innen hvert femte år etter at bevis for yrkessjåførkompetanse ble utstedt første gang eller fornyet. Etterutdanningen gjennomføres som minst 35 timer undervisning fra 5 moduler over 5 dager á 7 timer. *To av dagene kan deles i 3,5 timer over to påfølgende dager.* Den som etter § 3 er unntatt fra kravet om *grunnutdanning må gjennomføre etterutdanning for å opprettholde yrkessjåførkompetansen.*

**§ 13 første ledd** skal lyde:

*Etterutdanningen gjennomføres slik det framkommer av bestemmelsene i § 50, § 51, § 52 og § 53.*

**§ 13 andre, tredje og fjerde ledd utgår**

**§ 13 femte ledd blir andre ledd**

**§ 15 første ledd** skal lyde:

Lærested med særlig godkjenning etter § 22 kan tilby yrkessjåførutdanning ved bruk av *nettbasert undervisning* og avansert simulator i full skala i de deler av yrkessjåførutdanningen som godkjenningen omfatter

**§ 15 andre ledd** skal lyde:

*Ved nettbasert undervisning skal undervisningsansvarlig godkjenne minst fire innleveringsarbeid, tre fra modul 2 og ett fra modul 3, før modulene kan godkjennes.*

**§ 15 tredje ledd** skal lyde:

For de deler av utdanningen som gjennomføres ved *nettbasert undervisning* gjelder ikke reglene i § 14.

**§ 15 nytt sjette ledd** skal lyde:

*Ved bruk av nettbasert undervisning eller simulator skal lærestedet ha pålitelig brukeridentifikasjon og kontrollmulighet.*

**§ 18 første ledd** skal lyde:

*For å kunne tilby utdanning skal lærested, undervisningsansvarlig og undervisningspersonellet være godkjent av regionvegkontoret. Krav om godkjenning av undervisningspersonell gjelder fra 1. juli 2022. Lærestedets eier har det overordnede ansvar for opplæringsvirksomheten og skal legge forholdene til rette for opplæringen, herunder medvirke til at undervisningsansvarlig uhindret kan oppfylle sine plikter.*

**§ 18 andre ledd innledende tekst** skal lyde:

Godkjenning gis etter skriftlig og dokumentert søknad på fastsatt skjema. Søknaden skal *minst* inneholde

**§ 18 andre ledd bokstav d blir bokstav c**

**§ 18 andre ledd bokstav e blir bokstav d**

**§ 18 nytt femte ledd** skal lyde:

*Ved inaktivitet over 12 måneder, må det søkes om godkjenning på nytt.*

**§ 19 bokstav a** skal lyde:

- a) disponere relevant utstyr, undervisningslokale og områder som er nødvendig for å gjennomføre den undervisning lærestedet er godkjent for, samt disponere utstyr i henhold til forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve *m.m.* § 5–7 og § 5–9 der det tilbys utdanning etter bestemmelsene i § 43 andre ledd *bokstav l* og etter bestemmelsene i § 46 andre ledd *bokstav d*.

**§ 19 bokstav d og e** skal lyde:

- d) *ved endringer i undervisningsplan og timeplan sendes oppdaterte planer til regionvegkontoret senest 1 uke etter at endringen er gjennomført.*

- e) *ved endringer i undervisningspersonell og deres kvalifikasjoner sendes oppdatert informasjon til regionvegkontoret senest 1 uke etter at endringen er foretatt.*

**§ 19 bokstav i skal lyde**

- i) *melde til regionvegkontoret straks tidspunkt for gjennomføring av grunn- eller etterutdanning er fastsatt. Dersom innmeldt utdanning blir avlyst, skal dette meldes til regionvegkontoret senest 3 virkedager før planlagt startdato.*

**§ 21 nytt fjerde ledd skal lyde:**

*Dersom lærestedet avvikles, skal elevfortegnelse og undervisningslogg oppbevares sammen med foretakets regnskap.*

**§ 22 første ledd første punktum skal lyde:**

*Regionvegkontoret kan etter søknad gi godkjenning for å tilby deler av grunnutdanningen gjennom nettbasert undervisning.*

**§ 22 andre ledd første punktum skal lyde:**

*Regionvegkontoret kan etter søknad gi godkjenning for avansert simulator i full skala i deler av grunn- og etterutdanningen.*

**§ 23 fjerde ledd skal lyde:**

*Før lærling/lærekandidat kan avlegge yrkessjåførsamen, skal fylkeskommune ha meldt til Statens vegvesens elektroniske register at lærling/lærekandidat har gjennomført all opplæring etter kapittel 8, unntatt § 50, § 51, § 52 og § 53.*

**§ 24 første, andre og nytt tredje ledd skal lyde:**

*Lærestedet skal ha undervisningsansvarlig som er godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register. Godkjenning gis etter dokumentert søknad.*

*Undervisningsansvarlig skal tilfredsstille kravene til undervisningspersonell i § 26 første eller andre ledd og inneha førerett for den opplæringen som lærestedet er godkjent for.*



*Dersom lærestedet er godkjent kun for etterutdanning, og undervisningsansvarlig forholder seg til kun ett lærested, er det tilstrekkelig at vedkommende tilfredsstiller kravene i § 28 andre ledd og innehar førerett for den opplæringen som lærestedet er godkjent for.*

**§ 25 andre ledd bokstav c nytt tredje punktum** skal lyde:

*c) Disse dokumentene må oppbevares i minimum 5 år på lærestedets kontoradresse.*

**§ 25 andre ledd bokstav e** skal lyde:

*e) påse at kun kvalifisert personell gir undervisning, og at de er godkjent av regionvegkontoret. Krav om godkjenning av undervisningspersonell gjelder fra 1. juli 2022.*

**§ 26 første, andre, tredje og nytt fjerde ledd** skal lyde:

Person som har faglig og pedagogisk høyere utdanning tilsvarende minst 150 studiepoeng, hvorav minst 30 studiepoeng i pedagogiske fag, kan undervise i de emner som har en relevant faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og/eller utdanning*.

Trafikkklærere som oppfyller vilkårene i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. § 6–2 jf. § 6–8, § 6–9 eller § 6–11, kan undervise i emner som har relevant faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og / eller utdanning*.

Person som har utdanning tilsvarende minst 60 studiepoeng kan under oppsyn av lærer som oppfyller kravene til utdanning etter første eller annet ledd, undervise i emner som har en relevant faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og/ eller utdanning*.

*Undervisningspersonellet etter første, andre og tredje ledd skal være godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register. Godkjenning gis etter dokumentert søknad. Krav om godkjenning trer i kraft 1. juli 2022.*

**§ 28 andre, tredje og nytt fjerde ledd** skal lyde:

Person med fagbrev og minst 5 års relevant yrkeserfaring kan undervise i emner i etterutdanningen som står i en faglig sammenheng med *vedkommendes kompetanse og / eller utdanning*.

Person som oppfyller kravet i § 27 eller har minst 5 års dokumentert erfaring som yrkessjåfør med relevant kjøretøy og *førerett i aktuell klasse* kan undervise i individuell kjøretrening i etterutdanningen.

*Undervisningspersonellet skal være godkjent av regionvegkontoret og registrert i Statens vegvesens elektroniske register. Godkjenning gis etter dokumentert søknad. Krav om godkjenning trer i kraft 1.juli 2022.*

**§ 30 første ledd** skal lyde:

Lærestedet skal være tilgjengelig for tilsyn fra regionvegkontoret. Undervisningsplaner, elevfortegnelse, *undervisningslogg, plan for veiledning og kontroll av undervisningspersonell samt dokumentasjon på gjennomført veiledning og kontroll*, lister over frammøte og register for gjennomført opplæring, skal være tilgjengelig for regionvegkontoret.

**§ 33 overskrift** skal lyde:

**§ 33 Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig og undervisningspersonell**

**§ 33 første ledd** skal lyde:

Regionvegkontoret kan gi undervisningsansvarlig *og undervisningspersonell advarsel* eller pålegg som anses nødvendig for at vedkommende skal opptre i samsvar med regler gitt i forskriften. Dersom undervisningsansvarlig *eller undervisningspersonell ikke* etterkommer advarselen eller pålegget, kan regionvegkontoret midlertidig eller permanent kalle tilbake *godkjenningen. Reaksjonsmidler overfor undervisningspersonell gjelder fra 1. juli 2022.*

**§ 35 tredje, fjerde og nytt femte ledd** skal lyde:

Med mindre annet framgår av dette kapittelet utstedes bevis for yrkessjåførkompetanse ved *at EØS-felleskapskode 95 avmerkes* i førerkortet.

*Etterutdanning skal være gjennomført før søknad om fornyelse av beviset fremmes. Ved utstedelse av yrkessjåførbevis skal akseptabel legitimasjon framvises.*

*Opplysninger om innehaver av utstedt eller tilbakekalt yrkessjåførkompetansebevis kan utveksles med andre EØS-stater.*

**§ 36 fjerde ledd utgår**

**§ 37 første ledd** skal lyde:

Tredjestatsborger som utfører godstransport, skal dokumentere påkrevd yrkessjåførkompetanse ved *utstedt førerattest avmerket med kode 95, jf. forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 13, jf. (forordning (EF) 1072/2009).*

### § 37 andre ledd andre punktum utgår

### § 39 andre ledd skal lyde:

Grunnutdanningen består av *fem moduler*. Modul 1 og 2 er felles for person- og godstransport. Modul 3, 4 og 5 gjennomføres for enten person- eller godstransport. Ved utvidelse av kompetanseområde skal modul 3,4 og 5 gjennomføres for den transporttypen kompetansen utvides til. Modulene skal gjennomføres i stigende *nummerrekkefølge*.

### § 41 andre ledd bokstav a og b skal lyde:

- a) kjøre optimalt og trafikksikkert, og forutse mulig risiko ved sin tilstedeværelse
- b) vise særlig hensyn til myke trafikanter

### § 41 andre ledd ny bokstav d skal lyde:

- d) vise profesjonalitet i sin utførelse av yrket

### § 42 skal lyde:

#### § 42 *Nettbasert undervisning*

*I grunnutdanningen kan modul 2 og 3 gjennomføres som nettbasert undervisning.*

*Benyttes nettbasert undervisning i fullstendig grunnutdanning, skal modul 1 avsluttes med 2 timer introduksjon til nettbasert undervisning. Den nettbaserte undervisningen skal tilsvare 74 timer undervisning i modul 2 og 45 timer i modul 3. Modul 4 skal innledes med 8 timer oppsummering og refleksjon av den nettbaserte undervisningsperioden.*

*Benyttes nettbasert undervisning i komprimert grunnutdanning, skal modul 1 avsluttes med 1 time introduksjon til nettbasert undervisning. Den nettbaserte undervisningen skal tilsvare 34 timer undervisning i modul 2 og 18 timer i modul 3. Modul 4 skal innledes med 4 timer oppsummering og refleksjon av den nettbaserte undervisningsperioden.*

*Kompetanseutvidelse etter § 11 kan ikke gjennomføres som nettbasert undervisning.*

### § 43 skal lyde:

**§ 43** *Mål og timeantall for modul 1 Felles for gods- og persontransport: Introduksjon, kjøretøyteknikk, optimal bruk av tunge kjøretøy og HMS.*

*Etter gjennomført modul 1 skal eleven kjenne til hvordan yrkessjåførutdanningen gjennomføres, og ha forståelse for sin rolle som yrkessjåfør. Eleven skal ha kunnskap om hvordan eget arbeid må tilpasses samfunnets krav til helse, miljø og sikkerhet.*

*Eleven skal*

- a) kjenne til utdanningens oppbygging og innhold*
- b) kjenne til vegtransportens og yrkessjåførens rolle i samfunnet*
- c) gjøre rede for reglene om arbeidstid og kjøre- og hviletid, vise og forklare bruken av analoge og digitale fartsskrivere/tachografer*
- d) kjenne til kravene om å sikre tilstrekkelig veggrep ved bruk av riktige dekk og kunne legge på kjetting*
- e) kunne utføre daglig kontroll og ettersyn av kjøretøyet og utstyret det har*
- f) forklare hva riktig kjøreatferd og bevisst valg av transportformer har å si for økonomi og miljø*
- g) kjenne til betydningen av ergonomisk riktige arbeidsstillinger, og kunne gjøre rede for de vanligste årsaker til yrkesrelaterte helseproblemer hos sjåførere*
- h) gjøre rede for kostholdets betydning for god helse og konsekvensene av uregelmessige måltider og usunn ernæring*
- i) gjøre rede for konsekvenser ved bruk av tobakk, ulike typer rusmidler og bedøvende midler*
- j) være bevisst på faren for ufrivillig å bli innblandet i kriminell virksomhet knyttet til transport, og kunne ta forholdsregler for å forhindre dette.*
- k) kjenne til hvilke personlige belastninger en sjåfør kan bli utsatt for*
- l) ha kunnskap om opptreden ved uhell og ulykker og evakuering i tunnel. Eleven skal kunne iverksette nødvendige tiltak i forhold til ulykkestype gjennom å delta på kurs i ulykkesberedskap med metode som beskrevet i forskrift 1. oktober 2004 nr.1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. kapittel 25*
- m) få introduksjon til nettbasert undervisning*

*Eleven skal få demonstrert, av lærer eller instruktør, at kjøremåten har stor betydning for en sikker og optimal bruk av tunge kjøretøy, og modulen danner grunnlaget for elevens utdanning og egenkjøring i modul 5.*

*Modul 1 består av 67 timer ved fullstendig grunnutdanning og 36 timer ved komprimert grunnutdanning. Gjennomført kurs i ulykkesberedskap utgjør 7 timer opplæring i modul 1.*

**§ 44** skal lyde:

*§ 44 Mål og timeantall for modul 2 Felles for gods- og persontransport. Vegtransporten og samfunnet, kommunikasjon, og kjøretøyets konstruksjon og virkemåte*

*Etter gjennomført modul 2 skal eleven kjenne til ulike regelverk en yrkessjåfør må forholde seg til, og videreutvikle sin forståelse av yrkessjåførens rolle i samfunnet. Eleven skal kjenne til ulike arbeidslivsorganisasjoner og pensjonsordninger, og ha god innsikt i kjøretøyets konstruksjon og virkemåte.*

*Eleven skal*

- a) kjenne til og kunne finne fram i aktuelle lover, forskrifter og andre regelverk, og kjenne til at det kan være alvorlige konsekvenser ved lovbrudd*
- b) forstå betydningen av å yte service i kundebehandlingen, og kjenne til utfordringer i ulike kommunikasjonssituasjoner og hvordan håndtere disse.*
- c) kjenne til risikoen ved å arbeide innen transportbransjen, være spesielt bevisst på den menneskelige faktor som utløsende årsak til ulykker, og forstå hvorfor fokus på tungbilulykker og nestenulykker er sentralt i trafikk sikkerhetsarbeidet*
- d) kjenne til arbeidslivsorganisasjonene, og forsikringsordninger som ofte er knyttet til medlemskap i slike organisasjoner*
- e) kjenne til obligatoriske og frivillige pensjonsordninger for både ansatte og selvstendig næringsdrivende*
- f) kjenne til ny teknologi, herunder hvordan forskjellige motoralternativer, drivstofftyper, og kraftoverføringsprinsipper mellom motor og hjuler konstruert og virker og hvilke forholdsregler ved bruk som vil gi en sikker og optimal kjøring*
- g) kunne gjøre rede for ulike bremsesystemers oppbygning og virkemåte hvordan de skal vedlikeholdes og hvilke konsekvenser en funksjonssvikt har*
- h) kjenne til bruk av øvrig sikkerhetsutstyr, herunder konsekvenser ved manglende tilpasning og vedlikehold av utstyret*

*Modul 2 består av 76 timer ved fullstendig grunnutdanning og 35 timer ved komprimert grunnutdanning.*

**§ 45 overskrift** skal lyde:

§ 45 *Mål og timeantall for modul G3 Godstransportens vilkår*

**§ 45 første ledd** skal lyde:

Etter gjennomført *modul G3 skal* eleven ha grunnleggende kunnskap om godstransport og vite hvordan transportoppdrag planlegges og gjennomføres i tråd med regelverket.

**§ 45 tredje ledd** skal lyde:

*Modul G3 består av 47 timer* ved fullstendig grunnutdanning og 22 timer ved komprimert utdanning. Ved utvidelse av yrkessjåførkompetanse fra persontransport til godstransport skal det gjennomføres 30 timer ved fullstendig grunnutdanning og 14 timer ved komprimert utdanning.

**§ 46** skal lyde:

§ 46 *Mål og timeantall for modul G4 Godstransport i praksis*

**§ 46 første ledd** skal lyde:

Etter gjennomført *modul G4 skal* eleven kunne laste kjøretøyet og sikre lasten forskriftsmessig. Eleven skal kunne planlegge reelle *transportoppdrag og ivareta involverte aktørers interesser.*

**§ 46 andre ledd bokstav a, b, c og d blir bokstav c, d, ny e og ny f**

**§ 46 andre ledd bokstav a og b** skal lyde:

- a) *delta på 4 timer oppsummering fra nettbasert undervisning og reflektere over sine erfaringer fra gjennomført nettbasert undervisning og drøfte disse med medelever og lærere*
- b) *kjenne til de krav som stilles til service og kundebehandling i godstransporten og de utfordringer disse kravene kan gi hvordan personlig framturen bidrar til å heve kvaliteten på tjenesten og egen yrkesanseelse blant brukerne*

**§ 46 andre ledd bokstav f** skal lyde:

- f) planlegge to transportoppdrag som skal gjennomføres i *modul 5*, ett 5 timers transportoppdrag med godsdistribusjon og ett 5 timers langtransportoppdrag ved fullstendig grunnutdanning, eller ett 2 timers transportoppdrag med godsdistribusjon og ett 3 timers langtransportoppdrag ved komprimert grunnutdanning.

**§ 46 tredje ledd første og andre punktum** skal lyde:

*Modul G4 består av 46 timer ved fullstendig grunnutdanning og 23 timer ved komprimert utdanning. Gjennomført kurs i sikring av last utgjør 7 timer opplæring i modul G4.*

**§ 47 overskrift** skal lyde:

*§ 47 Mål og timeantall for modul P3 Persontransportens vilkår*

**§ 47 første ledd** skal lyde:

Etter gjennomført *modul P3 skal* eleven ha grunnleggende kunnskap om persontransport og vite hvordan transportoppdrag planlegges og gjennomføres på en sikker, effektiv og behagelig måte i tråd med regelverket.

**§ 47 tredje ledd første punktum** skal lyde:

*Modul P3 består av 48 timer ved fullstendig grunnutdanning og 22 timer ved komprimert utdanning.*

**§ 48 overskrift** skal lyde:

*§ 48 Mål og timeantall for modul P4 Persontransport i praksis*

**§ 48 første ledd** skal lyde:

Etter gjennomført *modul P4 skal eleven* forstå betydningen av de krav som stilles til en yrkessjåfør når det gjelder lastsikkerhet og service, herunder konsekvensene ved mangelfull utførelse. Eleven skal kunne planlegge reelle transportoppdrag *og kjenne til regelverk om passasjerrettigheter.*

**§ 48 andre ledd bokstav a blir bokstav c**

**§ 48 andre ledd bokstav c og d blir bokstav d og ny e**

**§ 48 andre ledd bokstav a og b skal lyde:**

- a) delta på 4 timer oppsummering fra nettbasert undervisning og reflektere over sine erfaringer fra gjennomført nettbasert undervisning og drøfte disse med medelever og lærere*
- b) kjenne til de krav som stilles til service og kundebehandling i persontransporten og de utfordringer disse kravene kan gi og hvordan personlig framturen bidrar til å heve kvaliteten på tjenesten og egen yrkes anseelse blant brukerne*

**§ 48 andre ledd bokstav e skal lyde:**

- e) planlegge 2 transportoppdrag som skal gjennomføres i modul 5, ett 5 timers transportoppdrag med kjøring i rute og ett 5 timers turkjøring ved fullstendig grunnutdanning, eller ett 2 timers transportoppdrag med kjøring i rute og ett 3 timers turkjøring ved komprimert grunnutdanning.*

**§ 48 andre ledd ny bokstav f skal lyde:**

- f) delta på 3 timer opplæring om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011*

**§ 48 tredje ledd skal lyde:**

Modul P4 består av 45 timer ved fullstendig grunnutdanning og 23 timer ved komprimert utdanning. Ved utvidelse av yrkessjåførkompetanse fra godstransport til persontransport skal det gjennomføres 25 timer ved fullstendig grunnutdanning og 13 timer ved komprimert utdanning.

**§ 49 overskrift skal lyde:**

*§ 49 Mål og timeantall for modul 5 Sikker adferd på vegen*

**§ 49 første ledd skal lyde:**

Etter gjennomført modul 5 skal eleven ha videreutviklet sin yrkessjåførkompetanse og kunne bidra til sikrere trafikk gjennom optimal kjøremåte.



**§ 49 andre ledd bokstav b og c skal lyde:**

- b) vise trafiksikker atferd og optimal utnyttelse av tunge kjøretøy, ved å kjøre 2 turer, hvor trafikale kjøreferdigheter vurderes og bedømmes. Start- og sluttidspunkt, effektiv kjøretid, komfort og forbruk av drivstoff skal registreres.*
- c) gjennomføre to typer relevante transportoppdrag som er planlagt i *modul 4*, hvor eleven kjører på en måte som er sikker, effektiv, komfortabel og faglig korrekt

**§ 49 fjerde og femte ledd skal lyde:**

Ved fullstendig grunnutdanning består *modul 5* av 44 timer, hvorav 20 timer kjøring som skal fordeles slik:

2 timer optimal utnyttelse av tunge kjøretøy, deretter gjennomføre to transportoppdrag som planlagt i *modul 4*, og deretter 5 timer individuell kjøring i varierte områder. Til slutt gjennomføres 1 time selvstendig kjøring med optimal utnyttelse av tunge kjøretøy.

Ved komprimert grunnutdanning består *modul 5* av 24 timer, hvorav 10 timer kjøring som skal fordeles slik:

2 timer optimal utnyttelse av tunge kjøretøy, deretter gjennomføre to transportoppdrag som planlagt i *modul 4*. Til slutt gjennomføres 1 time selvstendig kjøring med optimal utnyttelse av tunge kjøretøy.

**§ 50 tredje, fjerde, femte ledd, sjette, syvende, åttende, niende og tiende skal lyde:**

*Person som skal opprettholde yrkessjåførkompetanse for persontransport må velge etterutdanning for persontransport jf. § 51. Likeledes må person som skal opprettholde yrkessjåførkompetanse for godstransport velge etterutdanning for godstransport jf. § 52.*

*Person som ønsker å opprettholde yrkessjåførkompetanse for både person- og godstransport kan gjennomføre sammensatt etterutdanning jf. § 53.*

*Fullført etterutdanning innen persontransport kan også fornyes til å omfatte godstransport ved å delta på minst 7 timer utdanning, spesielt relatert til godstransport. Det samme gjelder fra gods- til persontransport jf. § 53 nest siste og siste ledd.*

For godstransport skal yrkessjåføren delta på 14 timer etterutdanning med emner fra modul *G3* og *G4* etter bestemmelsene i § 45 og § 46 hvorav 4 timer skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 46 *bokstav d*. 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.

For sammensatt etterutdanning for person- og godstransport skal yrkessjåføren delta på 7 timer etterutdanning med emner fra modul *G3* og *G4* etter bestemmelsene i § 45 og §

46 hvorav minst 3 timer skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 46 *bokstav d*. 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.

For sammensatt etterutdanning for person- og godstransport skal yrkessjåføren delta på 7 timer etterutdanning med emner fra modul *P3 og P4* etter bestemmelsene i § 47 og § 48 hvorav minst 1 time skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 48 *bokstav c*. *Minst 3 time skal være i henhold til emner omhandlet i § 48 andre ledd bokstav f om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011.*

Etterutdanning innen persontransport kan også utvides til yrkessjåførkompetanse innen godstransport, ved å delta på minst 7 timer etterutdanning med emner fra modul *G3 og G4* etter bestemmelsene i § 45 og § 46 hvorav minst 3 timer skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 46 *bokstav d*. 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 m.m.

Tilsvarende kan etterutdanning utvides fra gods – til persontransport med emner fra modul *P3 og P4*, etter bestemmelsene i § 47 og § 48 hvorav minst 1 time skal være i henhold til emner som er omhandlet i § 48 *bokstav c*. *Minst 3 time skal være i henhold til emner omhandlet i § 48 andre ledd bokstav f om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011.*

**§ 51** skal lyde:

**§ 51** *Etterutdanning for persontransport*

*Yrkessjåføren skal delta på 35 timer etterutdanning jf. § 12 med emner fra modulene 1 til 5. Timene må fordeles på følgende måte:*

- a) Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 andre ledd bokstav d*
- b) Minst 4 timer fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 andre ledd bokstav l (ulykkesberedskap)*
- c) Minst 3 timer fra modul 1 etter bestemmelsene i § 43 andre ledd bokstavene g, h og j*
- d) Minst 1 time fra modul P4 etter bestemmelsen i § 48 andre ledd bokstav c (lastsikring)*
- e) Minst 3 timer fra modul P4 etter bestemmelsen i § 48 andre ledd bokstav f om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011*
- f) Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 andre ledd bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy med samme totalvekt på begge turene.*

*Resterende 19 timer fordeles mellom modul 1–5 og tilpasses yrkessjåførens daglige arbeidsoppgaver.*

*Utstyr for gjennomføring av ulykkesberedskap skal være i henhold til § 5–7 i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve.*

**§ 52** skal lyde:

**§ 52** *Etterutdanning for godstransport*

*Yrkessjåføren skal delta på 35 timer etterutdanning jf. § 12 med emner fra modulene 1 til 5. Timene må fordeles på følgende måte:*

- a) Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 andre ledd bokstav d*
- b) Minst 4 timer fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 andre ledd bokstav l (ulykkesberedskap)*
- c) Minst 3 timer fra modul 1 etter bestemmelsene i § 43 andre ledd bokstavene g, h og j*
- d) Minst 4 timer fra modul G4 etter bestemmelsen i § 46 andre ledd bokstav d (lastsikring)*
- e) Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 andre ledd bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy med totalvekt tilsvarende førerprøvevogn på begge turene.*

*Resterende 19 timer fordeles mellom modul 1–5 og tilpasses yrkessjåførens daglige arbeidsoppgaver.*

*Utstyr for gjennomføring av ulykkesberedskap skal være i henhold til § 5–7 i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve.*

*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.*

**§ 53** skal lyde:

**§ 53** *Sammensatt og utvidelse av etterutdanningen.*

*Yrkessjåføren skal delta på 35 timer etterutdanning jf. § 12 med emner fra modulene 1 til 5. Timene må fordeles på følgende måte:*

- a) Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 andre ledd bokstav d*
- b) Minst 4 timer fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 andre ledd bokstav l (ulykkesberedskap)*
- c) Minst 3 timer fra modul 1 etter bestemmelsene i § 43 andre ledd bokstavene g, h og j*
- d) Minst 3 timer fra modul G4 etter bestemmelsen i § 46 andre ledd bokstav d (lastsikring)*
- e) Minst 1 time fra modul P4 etter bestemmelsen i § 48 andre ledd bokstav c*
- f) Minst 3 timer fra modul P4 etter bestemmelsen i § 48 andre ledd bokstav f om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011*
- g) Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 andre ledd bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy. For godstransport med totalvekt tilsvarende førerprøvevogn på begge turene*

*Utstyr for gjennomføring av ulykkesberedskap skal være i henhold til § 5–7 i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve.*

*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.*

*Yrkessjåførkompetanse innen persontransport kan utvides til yrkessjåførkompetanse innen godstransport, ved å delta på minst 7 timer etterutdanning med emner fra modul G3 og G4 etter bestemmelsene i § 45 og § 46 hvorav: Minst 3 timer skal være i henhold til emner omhandlet i § 46 bokstav d.*

*Yrkessjåførkompetanse innen godstransport kan utvides til yrkessjåførkompetanse innen persontransport, ved å delta på minst 7 timer etterutdanning med emner fra modul P3 og P4 etter bestemmelsene i § 47 og § 48 hvorav:*

- a) Minst 1 time skal være i henhold til emner omhandlet i § 48 andre ledd bokstav c*
- b) Minst 3 time skal være i henhold til emner omhandlet i § 48 andre ledd bokstav f om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011*

II

Endringer trer i kraft 1. oktober 2019.

