

Høringsdokument med kommentar til den enkelte bestemmelse

1. Hovedinnhold

Høringen inneholder en gjennomgang av bakgrunn og status på utrykningsområdet, der det vises kort til historikk bak dagens forskrift og til det arbeidet som har foregått i Vegdirektoratet siden 2006. Det vises ellers til formålet bak endringene, forhold til annen lovgivning og økonomiske og administrative konsekvenser.

Blant endringene fra dagens forskrift kan nevnes:

- endringer vedrørende vilkår for erverv, bla heving av aldersgrense
- flere administrative, faglige og pedagogiske krav til kursarrangør
- forbedret regelverk for tilsyn og reaksjonsmidler
- nye krav til kjøretøy brukt til opplæring og praktisk prøve
- trinnvis opplæring

I pkt. 6 gis det kommentarer til den enkelte bestemmelse i forskriftsforslaget.

2. Bakgrunn og status

I 1997 ble forslag til dagens forskrift om opplæring og kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy 9. oktober 2001 nr. 1152 utformet i Vegdirektoratet på bakgrunn av et forslag opprinnelig utformet i 1991. Forskriften trådte i kraft 1. mars 2002.

Vegdirektoratet har siden 2006 arbeidet med å finne og klargjøre problemstillinger samt komme med forslag til endringer i regelverket på utrykningsområdet. Etter hvert som arbeidet utviklet seg ble det klart at behovet for presiseringer og endringer var så stort at det ble besluttet å fremme forslag om ny forskrift fremfor en revisjon av den gamle. For å få et så helhetlig produkt som mulig ble det etter hvert avgjort at også ny læreplanen var ønskelig.

I tiden som har gått etter innføringen av forskrift om opplæring og kompetansebevis for utrykningsførere har det kontinuerlig foregått en vurdering av gjeldende regelverk. Området var tidligere ikke regulert og det er naturlig at det etter en periodes anvendelse av forskriften gjør seg gjeldende behov for endringer. I foreliggende tilfelle har det vist seg å ikke bare være behov for små justeringer i eksisterende regelverk, men derimot en gjennomgående bedre regulering av hele området.

Dagens forskrift er, som nevnt over, et resultat av et arbeid som foregikk over en lang periode. I vårt arbeid har det vært nyttig å se på de vurderinger og valg som har blitt gjort tidligere, da mye av dette fortsatt er aktuelle problemstillinger. Dette fremkom tydelig ved gjennomgang av dokumenter fra forrige høringsrunde. Det viktigste har imidlertid vært å gjøre bruk av de erfaringer som er gjort av alle aktører på utrykningsområdet siden det ble rettslig regulert.

Vi har i dag ca 45 godkjente kursarrangører, ca 90 godkjente instruktører og ca 15 aktive utrykningsensorer. I 2008 ble det avlagt 1220 teoretiske prøver og 925 praktiske prøver.

I forarbeidet med forskrift og læreplan har det blitt benyttet en arbeidsgruppe bestående av representanter fra Statens vegvesen, Politiet, Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) og

Utrykningspersonellets fellesutvalg (UF). Vegdirektoratet har satt stor pris på innspillene fra gruppen og aktivt benyttet disse i sitt arbeid med forslag til ny forskrift og ny læreplan.

Under hele arbeidsperioden har det vært lagt vekt på informasjonsflyt og samarbeid med så mange involverte parter som mulig. Vegdirektoratet har hatt møter med både enkeltpersoner som har ønsket det, bransjeorganisasjoner og direktorater. Det ble i forkant av denne høringsutsendelsen avholdt et møte med godkjente kursarrangører der forslagene til forskriftsendringer ble kort presentert. Mange aktører har over en tid nå vært inneforstått med hvilke endringer som vil bli foreslått og Vegdirektoratet håper på mange nyttige innspill til høringen.

3. Formål med endringsforslagene

Et av hovedmålene med ny forskrift har vært å få opplæring på utrykningsområdet opp på samme nivå og ut fra de samme prinsipper som trafikkopplæringen for øvrig. I arbeidet med utformingen av forslag til ny forskrift er det derfor i stor grad tatt utgangspunkt i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. samt forskrift 16. april 2008 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører.

Behovet for tilsyn har de siste årene vært økende på alle områder innenfor trafikkopplæring, og utrykning er intet unntak. Fra 1. januar 2008 skal alle Statens vegvesens regioner ha egne tilsynsseksjoner. Reguleringen av tilsyn og reaksjonsmidler har vært mangelfull i dagens forskrift, noe som har gjort tilsyn utfordrende å gjennomføre. Forslaget inneholder derfor flere muligheter for reaksjoner overfor både kursarrangører og undervisningspersonell enn tidligere.

Det er generelt ønskelig å bevisstgjøre alle aktører på det ansvar de har, og det foreslås derfor blant annet flere administrative krav til undervisningspersonell og kursarrangører.

4. Forhold til annen lovgivning

Foreliggende forskrift regulerer krav om opplæring og kompetansebevis for utrykningsførere, mens utrykningskjøring reguleres gjennom lov 18. juni 1965 nr. 4 vegtrafikkloven og forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående i trafikk (trafikkreglene). Utrykningskjøretøyet og krav dertil fremkommer av forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy.

For borgere fra andre EØS-land vil en eventuell godkjenning som utrykningssjåfør, instruktør eller faglig leder angis gjennom bestemmelsene i direktiv 2005/36/EF om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene vil medføre noen mindre økonomiske og administrative konsekvenser for blant annet kursarrangører (herunder også politiet), men i all hovedsak vil forslagene bygge på og utfylle gjeldende regelverk.

En heving av aldersgrensen for erverv av kompetansebevis til 21 år samt en heving av innehav av førerkort klasse B til tre år vil kunne medføre konsekvenser for blant annet elever under utdanning til ambulanspersonell og deres etterfølgende arbeidsgivere. Vi har underveis i prosessen fått tilbakemeldinger på at helseforetakene ser på disse endringene som problematiske, men på bakgrunn av den samlede mengde innspill vi har fått, velger Vegdirektoratet allikevel å foreslå en slik heving av aldersgrensene.

I tråd med løsningen i trafikkopplæringsforskriften og yrkessjåførforskriften foreslås det blant annet elektronisk innmelding av opplæringen. Vegdirektoratet antar at de fleste aktører har det elektroniske verktøyet som er nødvendig for en slik løsning og har ikke utredet dette nærmere.

6. Merknader til den enkelte bestemmelse

Tittel

Vi har valgt å beholde samme tittel som i dag da vi anser denne for å være dekkende. Vi foreslår av praktiske årsaker betegnelsen ”utrykningsforskriften” som offisiell korttittel. Ved å ha en offisiell korttittel kan denne brukes i brev og lignende. Siden forskriften ikke regulerer selve utrykningskjøringen vil vi gjerne ha tilbakemeldinger på om betegnelsen kan være misvisende.

§ 1 Virkeområde

Forskriften regulerer rettigheter og plikter for utryknings sjåfører og deres arbeidsgivere samt kursarrangører og undervisningspersonell. Arbeidsgivere har ikke vært pålagt plikter gjennom dagens utrykningsforskrift. Slik Vegdirektoratet ser det blir ikke arbeidsgivere gjennom dette forslaget pålagt et ansvar som går utover det ansvar de allerede har gjennom lov 17. juni 2005 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven). Dette punktet drøftes nærmere under §§ 34 og 35.

Dagens forskrift gjelder ikke på Svalbard, jf. forskrift 10. november 1993 nr. 1018 om vegtrafikkloven med forskrifters gyldighet på Svalbard. Vegdirektoratet ser i utgangspunktet ingen grunn til å endre dette, men vil gjerne ha synspunkter på spørsmålet.

§ 2 Krav om utrykningskompetanse og gyldig bevis

Her foreligger det ingen endringer fra forskriften av 2002. For å kunne kjøre utrykning skal den enkelte sjåfør inneha nødvendig kompetanse i utrykningskjøring samt gyldig bevis for at man innehar denne kompetansen. Kravene her må ses i sammenheng med vilkårene for erverv og fornyelse av kompetansebevis i §§ 6 og 7 samt kravene om vedlikehold av utrykningskompetanse i kapittel 10.

§ 3 Unntak fra krav om kompetansebevis

De unntak som er gjeldende i dagens forskrift videreføres uforandret, men det er ønskelig med innspill, særlig fra Forsvaret.

§ 4 Unntak for politiet

De unntak som har vært gjort for politiet har i stor grad hatt grunnlag i det faktum at politiet har lang erfaring med opplæring i utrykningskjøring. Utrykningskjøring er en del av utdanningen for studenter ved Politihøgskolen (PHS). Justisdepartementet gjorde det klart i forrige høringsrunde at de ønsket en kontroll med den opplæringen som PHS stod for. PHS har hele tiden vært pålagt å benytte læreplan utformet og vedtatt av Vegdirektoratet, men har vært unntatt fra reglene om prøve og tilsyn. Vegdirektoratet har tidvis hatt inntrykk av at det foreligger visse misforståelser rundt nettopp dette blant andre aktører og ønsker kort å stadfeste at den undervisningsplanen politiet bruker er utarbeidet på bakgrunn av læreplan utformet av Vegdirektoratet.

Det er i ny forskrift forslått at PHS kan følge egne bestemmelser når det gjelder kapittel 3 ”Kursarrangør”, kapittel 4 ”Undervisningspersonell”, kapittel 5 ”Tilsyn og reaksjonsmidler”

og kapittel 8 "Utrykningsprøven". En negativ konsekvens ved å unnta PHS fra store deler av forskriften er at det vil kunne føre til to ulike utrykningsmiljø. Det at grunnutdanning i utrykningskjøring bygger på en mest mulig felles plattform, gjør det mulig å i større grad utnytte den kompetanse som de ulike etatene sitter inne med. Det ligger for eksempel ingen automatikk i at PHS skal unntas fra reglene om prøve til tross for at de tilbyr opplæring på noe andre vilkår enn øvrige aktører. Det kan nevnes at i yrkessjåføropplæringen kan videregående skole tilby utdanning etter yrkessjåførforskriften, jf. § 23, men prøvemyndigheten ligger fortsatt hos Statens vegvesen. Unntaket fra kapittel 5 vedrørende tilsyn og reaksjonsmidler anses fra Vegdirektoratet sin side som et greit unntak, da det ikke vil være naturlig at Statens vegvesen fører tilsyn med opplæring som foregår i det offentlige skoleverket og som ligger under andre instanser.

Vegdirektoratet ber om at de foreslåtte unntak for politiet blir vurdert spesielt med tanke på nødvendigheten. Det bør også vurderes om det er mer hensiktsmessig å kun unnta deler av de foreslåtte kapitler.

§ 5 Utstedelse og gyldighet

Kompetansebevisets gyldighet er redusert fra ti til fem år. Dette er blant annet gjort for å være i tråd med de føringer når det gjelder administrativ gyldighet som vil komme med tredje førerkortdirektiv. Tredje direktiv trådte i kraft 19.01.2007 og siste frist for implementering er satt til 19.01.2013.

Som et ledd i forarbeidet med denne høringen ble det sendt en forespørsel til Sosial- og helsedirektoratet der Vegdirektoratet ønsket vurderinger av kravene til helse og alder. Sosial- og helsedirektoratet kom med forslag om å sette gyldighetstiden på kompetansebeviset til 5 år fra fylte 50 år for på en slik måte å sikre hyppigere helsemessig vurdering. I forbindelse med innføringen av tredje førerkortdirektiv er det for tungbilklassene vedtatt administrativ gyldighet på fem år med obligatorisk helsesjekk. Politiet har for sine tjenestepersoner allerede innført en intern regel om fem års gyldighet for kompetansebevis utstedt av politiet.

I gjeldende forskrift har vi en øvre aldersgrense på 70 år. Sosial- og helsedirektoratet foreslo å sette denne ned til 65 år, med mulighet til å forlenge til 70 år. En slik nedsettelse av øvre aldersgrense mener Vegdirektoratet vil være i utakt med de øvrige endringer som er foreslått. Det er blant annet i lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) § 37 a tredje ledd foreslått å heve øvre aldersgrense for kjøreseddel fra 70 til 75 år. Det å kjøre utrykning er antagelig en mer krevende form for kjøring enn drosje eller taxi.

Når det gjelder øvre aldersgrense må den sees i sammenheng med det generelle helsekravet. Det kan tenkes at det er unødvendig å diskriminere på bakgrunn av alder hvis kravet til helse likevel er ivaretatt. Det er vanskelig å på generelt grunnlag si at alle personer over en viss aldersgrense ikke er i stand til å føre bestemte kjøretøy. For å avklare egnethet må hvert enkelt individ funksjonstestes. Dette gjøres i dag av leger og man får en godkjent eller ikke godkjent legeerklæring. Altså en individbasert utvelgelse som medfører at alle blir behandlet likt objektivt sett. Som en konsekvens av at det ikke hersker tvil om at mennesker gradvis svekkes helsemessig i takt med økende alder, er det innført bestemmelser om legeerklæringer for å avgjøre en førers egnethet.

I vår vurdering har vi tatt hensyn til den kompetanse Sosial- og helsedirektoratet har når det gjelder vurdering av helse. Vegdirektoratet forslår en løsning der man i stedet for å sette ned øvre aldersgrense innfører et krav om ny legeattest hvert år etter fylte 65 år.

Regionvegkontoret utsteder kompetansebevis som kode 160 i førerkortet. Vegdirektoratet foreslår at løsningen der politiet kan utstede egne kompetansebevis til sine tjenstepersoner opprettholdes, men vi foreslår å fjerne adgangen tidligere ansatte i politiet har hatt til å få utstedt kompetansebevis som kode 160 i inntil to år etter avsluttet tjeneste, jf. gjeldende utrykningsforskrift § 3 tredje ledd. Polititjenstepersoner som ønsker kode 160 i førerkortet, må være i besittelse av og kunne fremvise gyldig kompetansebevis fra politiet. Ved utstedelse av kode 160 på bakgrunn av politiets kompetansebevis skal utløpsdato følge den dato som står på det opprinnelige kompetansebeviset med unntak av tilfeller der det fremlegges ny legeattest. Utstedelsen av kompetansebevis som kode 160 i førerkortet på bakgrunn av kompetansebevis fra politiet har vist seg vanskelig å administrere og slik Vegdirektoratet ser det er det ingen nødvendighet at denne ordningen føres videre. En person som avslutter sitt arbeidsforhold i politiet, men som fortsatt ønsker og har behov for å kunne kjøre utrykning må derfor sørge for å få dette ordnet før arbeidsforholdet avsluttes og politiet sitt kompetansebevis, slik vi har forstått det, må innleveres.

Personer med utenlandsk førerkort får i dag utstedt kompetansebevis i form av en bekreftelse fra Vegdirektoratet. Denne oppgaven overføres til regionvegkontoret. Det bemerkes at det er ønskelig å på sikt kunne utforme et eget bevis til denne gruppen.

§ 6 Vilkår for erverv av kompetansebevis

Vilkårene for erverv av kompetansebevis bygger på de allerede gjeldende regler, men det er foreslått visse endringer.

Vedr bokstav a): Det må kunne dokumenteres at de medisinske krav for førerkort klasse D er oppfylt. Dokumentasjonen gjøres gjennom Statens vegvesen sitt skjema NA202.

Utrykningskjøring er avansert kjøring og god helse er derfor viktig. Vegdirektoratet har ikke vurdert å utarbeide et eget skjema spesielt for utrykningssjåfører.

Vedr bokstav b) og d): Det foreslås en økning i minstealder fra 20 år til 21 år samt en økning i kravet om å ha hatt førerrett i klasse B fra 2 år til 3 år. Alderskravet skal være oppfylt innen opplæringen påbegynnes. Det vil være kursarrangør, gjennom undervisningsansvarlig, sitt ansvar å se til at kravene til alder og førerrett er oppfylt. Bakgrunnen for forslaget til disse endringene er i første rekke trafikksikkerhet. Tilbakemelding fra instruktører og sensorer tyder på en generell mangel på kjørerfaring blant de yngste elevene. Dette merkes spesielt ved svakheter med den tekniske kjøretøybehandlingen og mangel på automatiserte arbeidsvaner.

Bilfører under 25 år er 6-8 ganger mer ulykkesutsatt en andre bilførere. En vesentlig årsak til dette er mangelen på kjørerfaring, men i tillegg viser forskning at førere i den aldersgruppen mangler tilstrekkelig modenhet i forhold til risikoforståelse og konsekvenstenking.

Ved innføring av forskrift om opplæring og kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy i 2002, foreslo flere av høringsinstansene en økning av alderskravet, så dette har vært vurdert over en lang periode og av flere impliserte.

Den foreslåtte økning av minstealder og krav til førerrett anses for å være i marginal, men det er i forslaget tatt hensyn til den ulempe en ytterligere heving ville bli for utrykningsetatene.

Av de personene som får kompetansebevis som kode 160, er det er ca 60 personer i året som ikke har fylt 21 år.

Til sammenligning kan nevnes at minstealder for førerett for buss og direkte erverv av førerett for tung motorsykkel er satt til 21 år. Tendensen fra EU er en generell heving av aldersgrenser. Blant annet kan nevnes at aldersgrense for direkte erverv for tung motorsykkel i tredje direktiv heves til 24 år.

Vegdirektoratet ønsker innspill på positive og negative konsekvenser ved en slik heving av minstealder og krav til førerett.

Vedr bokstav c): I følge Sosial- og helsedirektoratet skal den risikoen i trafikken som øker ved eldre sjåførere være målbart fra begynnelsen av 60-årene og vi finner det derfor naturlig å holde på den aldersbegrensning for førstegangserverv som ble fastsatt i 2001-forskriften.

Vedr bokstav e): Bokstav e er forslag til hjemmel for det tilknytningskrav som tidligere ble innfortolket i trafikkreglene § 2 nr. 4. Samferdselsdepartementet har i brev 3. juli 2007 gjort det klart at en slik forståelse av tjenestebegrepet ikke har forankring i de aktuelle gjeldende rettskilder. Det ble drøftet i arbeidsgruppen at det var viktig å få frem gjennom et regelverk at utrykningskompetanse ikke skal være noe som er "kjekt å ha". Samtidig er det en utfordring at man ikke ønsker å stenge ute kompetanse. Utformingen av bestemmelsen har bydd på flere utfordringer og vi vil gjerne ha tilbakemeldinger på funksjonaliteten.

Vedr bokstav f) og g): Eleven må ha gjennomført obligatorisk opplæring samt bestått teoretisk og praktisk prøve.

Felles om vandel:

Det har fremkommet ønske om vandelssjekk ved erverv av kompetansebevis og for utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig. En plikt om å fremlegge vandelsattest må fremgå av lov eller forskrift. Nedenfor følger et kort sammendrag av de regler om vandel og edrueighet som gjelder på trafikkopplæringsområdet per i dag.

Vegtrafikkloven § 24 fjerde oppstiller krav om vandel og edrueighet for den som skal ha førerkort. Personer som skal ha kompetansebevis vil allerede inneha førerkort og dermed ha vært igjennom vandelssjekk i den anledning.

Vegtrafikkloven § 27 første ledd regulerer kravene til personer som skal ha godkjenning som trafikklærere, herunder krav om politiattest. Undervisningspersonell i utrykningskjøring er ikke omfattet av denne bestemmelsen.

Det gjelder i utgangspunktet ingen egne regler for vandelsgodkjenning av faglig leder på en trafikkskole. Dette kravet anses oppfylt ved at man for å være faglig leder må være godkjent trafikklærer, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-13. Som nevnt over må trafikklærere fremlegge politiattest, jf. vegtrl. § 27.

Vegdirektoratet har ikke foreslått krav om vandelssjekk for noen av gruppene i denne omgang. Ved erverv av kompetansebevis anser vi det som tiltrekkelig at Statens vegvesen har foretatt en vandelssjekk ved utstedelse av førerkort, selv om vi er inneforstått med at nye forhold kan ha gjort seg gjeldende. Vi er av den oppfatning at den videre vandelssjekk får være opp til den enkelte arbeidsgiver.

Vi ber om at det gis innspill vedrørende krav til vandelssjekk.

§ 7 *Vilkår for fornyelse av kompetansebevis*

Fornyelse av kompetansebevis har tidligere vært mangelfullt regulert. Ordlyden i gjeldende forskrift har medført tolkningsproblemer som igjen har ført til utfordringer i saksbehandlingen.

Vedr bokstav a) om øvre aldersgrense på 70 år vises det til drøftelsen under § 5.

I bokstav c) foreslås krav om at man må være i stilling som innebærer utrykningskjøring for å kunne fornye uten prøve. Dette fordi man vil begrense antallet sjåførere med utrykningskompetanse uten behov. Forslaget kan ses i sammenheng med forslaget om tilknytningskrav for erverv. Vegdirektoratet har valgt å gå bort fra kravet til praksis siste to år fordi det har vist seg vanskelig å administrere samt at løsningen har slått feil ut i flere tilfeller. Fordi det har vist seg vanskelig å finne gode løsninger er det ønskelig med innspill fra høringsinstansene på dette.

Andre ledd: På lik linje med reglene i førerkortforskriften § 6-1 andre ledd vil det nå også for kode 160 bli innført et respittår ved fornyelse. Dette innebærer at utgått kompetansebevis kan fornyes uten prøve innen ett år etter utløp. Det poengteres at kjøring i denne perioden ikke er lovlig kjøring. Fornyelse etter ett år kan foretas etter bestått praktisk prøve. Vi har ikke satt noen grense for hvor lang tid det kan gå før det må vurderes om kun praktisk prøve ikke lenger er tilstrekkelig, men tar i mot innspill på dette.

§ 8 *Godkjenning av kursarrangør*

Det er ikke gjort endringer når det gjelder hvem som kan godkjennes som kursarrangør. For å presisere at det skal være et viss omfang med reell utrykning, er det foreslått at *utrykningstjeneste* skal være en *vesentlig* del av virksomheten i stedet for *utrykningskjøring* som en *naturlig* del av virksomheten. Med utrykningstjeneste menes den leveranse som de kjente utrykningsetatene politi, brann og ambulanse står for. Institusjoner/foretak som kun driver opplæring i utrykningskjøring vil derfor ikke kunne godkjennes. Det ønskes et utrykningsfaglig miljø med naturlig tilknytning til profesjonen, da dette anses som avgjørende for at kursarrangør kan ha best mulig relasjoner til reell utrykningskjøring og de utfordringer som følger med ulike typer oppdrag. Det er ønskelig at opplæringen drives så profesjonelt som mulig og i den forbindelse er det knyttet noen formelle krav til søknaden. Dette gjøres også for å bevisstgjøre kursarrangør på det ansvaret de faktisk har. Vi ser at det i mange tilfeller i dag er uavhengige instruktører som står for kursene i sin helhet. Ved å be om mer informasjon i søknaden lettes arbeidet for tilsynspersonellet, samt at Regionvegkontoret har anledning til å avslå en søknad der det anses at søknaden ikke er tilstrekkelig dokumentert. En godkjenning gis for fem år av gangen og registreres i Statens vegvesen sitt elektroniske register. Bakgrunnen for en slik tidsbegrensning er blant annet at arrangører som ikke lenger driver virksomhet faller ut av systemet og man har enkelt oversikt over hvem som til en hver tid er aktive.

Vi ønsker at kursarrangørene oppgir sitt organisasjonsnummer ved søknad om godkjenning som kursarrangør. Det er lagt opp til at dette nummeret kan benyttes i Trafikkskole, sensor og kursregisteret (TSK). Dette er en enkel, men viktig måte å kunne identifisere aktørene på. Personvern hensyn gjør seg ikke gjeldende på samme måte som for elevene, da det er snakk om kursarrangøren som organisasjon.

Da vi har fått mange tilbakemeldinger på særdeles mye belastning på miljøet i enkelte områder ønsker vi også å gi en mulighet til å regulere dette gjennom geografisk begrensning i godkjenningen. Vegdirektoratet vil gjerne ha tilbakemeldinger på positive og negative konsekvenser av en slik regulering.

§ 9 Administrative krav til kursarrangør

Vedr bokstav a): Forslaget er en presisering av det som allerede anses for å være vanlig blant kursarrangører. Kjøretøy godkjennes etter reglene i forskrift om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy.

Vedr bokstav b): Det vises til kravene til undervisningsansvarlig i § 14.

Vedr bokstav c): Meldeplikt om endringer er nødvendig for at Statens vegvesen skal kunne utføre sine oppgaver i forbindelse med kontroll og tilsyn.

Vedr bokstav d): Meldingsplikten er ikke noe nytt krav, men det er nødvendig å presisere hvor tidlig det skal meldes fra for at Statens vegvesen skal kunne administrere sensorkorpset slik at det kan gis tilbud om praktisk prøve så tidlig som mulig etter endt kurs. I tillegg er det nødvendig for at Statens vegvesen og politiet kan ivareta hensynet til miljøbelastningen, jf. § 36.

Vedr bokstav e): Vi har ikke i forskriften satt noe eksplisitt krav om at meldingen skal være skriftlig, men vil gjerne ha tilbakemelding på hvordan man ønsker at den praktiske løsningen av denne meldingsplikten skal løses. Vi har tidligere fått innspill fra blant annet Politidirektoratet som tilsier at praksisen per i dag ikke er god nok. Det er viktig å se kravet i forbindelse med § 36 der det er foreslått åpnet for at politiet eller regionvegkontoret kan kreve et kurs flyttet. For å kunne overholde de gitte tidsfrister er det viktig med gode innmeldingsrutiner.

Det er spesielt viktig at både Statens vegvesen sine regioner (særsilt Region øst) og politiet kommer med innspill.

§ 10 Faglige og pedagogiske krav til kursarrangør

Vedr bokstav a): Opplæring skal drives i samsvar med vilkår som er satt for godkjenningen, jf. § 8. Det er også et krav om opplæringen er i tråd med øvrig regelverket som vil være aktuelt. I forhold til det ansvar og påvirkningskraft som kursarrangør har forventes det at regelverket følges. Dette gjelder spesielt det som relatert til utrykning, men annet regelverk vil også være aktuelt.

Vedr bokstav b): Det forutsettes at opplæringen er tråd med anerkjente pedagogiske prinsipper.

Vedr bokstav c) og d): Hensikten med undervisningsplan er først og fremst at kursarrangør skal tenke gjennom og få ned på papiret det opplæringsopplegget de tilbyr med de ressurser de har. Undervisningsplanen skal så konkret som mulig beskrive de forhold/faktorer som er tatt hensyn til i planleggingen av opplæringsopplegget.

Undervisningsplanen skal ikke formelt godkjennes av Statens vegvesen, men den skal vedlegges ved søknad om godkjenning og regodkjenning som kursarrangør. Undervisningsplanen skal også være tilgjengelig for tilsyn.

Vedr bokstav e): Det skal kun benyttes godkjent undervisningspersonell jf. §§ 13 og 14. I den grad det er ønskelig å benytte annen ekspertise på et begrenset tema, skal likevel godkjent undervisningspersonell i henhold til §§ 13 og 14 være til stede og ha ansvar for undervisningen.

§ 11 *Elevfortegnelse*

Elevfortegnelsen skal inneholde en helhetlig oversikt over samtlige elever som kursarrangør har gitt opplæring til i en tidsperiode. Elevfortegnelsen skal være tilgjengelig for tilsyn.

§ 12 *Opplæringskort*

Opplæringskortet vil være et verktøy for utrykningsinstruktøren for å ha en oversikt over opplæringen som den enkelte elev har gjennomført. Av opplæringskortet bør det fremgå hvilke øvelser som eleven har gjennomført og hvordan øvingen har gått. Det bør skilles mellom teoriundervisning og om eleven har kjørt selv eller sittet på.

Instruktørens attestasjon på opplæringskortet vil danne grunnlag for innmelding av opplæringen som undervisningsansvarlig i henhold til i § 15 er pliktig til å melde inn i Statens vegvesen sitt elektroniske register. Frem til det tidspunktet der elektronisk registrering er på plass vil opplæringskortet benyttes som dokumentasjon ovenfor Regionvegkontoret på gjennomført opplæring. Regionvegkontoret vil kunne benytte opplæringskortet i forbindelse med tilsyn av kursarrangør.

Det foreslåtte krav til oppbevaring i tre år av opplæringskort og elevfortegnelse, jf. § 11 er kortere enn det krav på fem års oppbevaring som stilles i trafikkopplæringsforskriften. Begrunnelsen for dette er at opplæring til kompetansebevis i utrykningskjøring forventes å gå over en vesentlig kortere tidsperiode enn trafikkopplæringen for øvrig og Vegdirektoratet kan derfor ikke se at det foreligger grunnlag for en så lang oppbevaring som fem år.

§ 13 *Godkjenning av utrykningsinstruktører*

Godkjenningen av instruktører er overført fra Vegdirektoratet til regionvegkontoret.

Kravene for godkjenning er de samme som tidligere, med unntak av en økning i utrykningserfaring fra to til tre år. Det ble fra deltager i arbeidsgruppen foreslått å heve kravet til minimum fem års erfaring som utrykningsfører. Dette er det som først ble foreslått i forrige runde, men som man gikk bort fra. Vegdirektoratet ser klart at det er ønskelig med bred erfaring, men finner det tilstrekkelig å heve kravet med ett år. Vegdirektoratet ber om synspunkter på hevingen.

For godkjenning som instruktør har det vært stilt krav om dokumentert kompetanse i kjøreinstruksjon. Dette er et begrep som har vært vanskelig å definere innholdet av da det ikke er alminnelig brukt. Kravet som ligger i begrepet har blitt tolket dit hen at man har godtatt Politihøgskolen sin instruktørutdanning i tillegg til trafikkklærerutdanning. I det nye forslaget kreves det at søker må kunne dokumentere ”*utdanning i trafikkpedagogikk på høyskolenivå*”. Innhold og omfang er ment å tilsvare samme krav som tidligere. Utdanning fra annen EØS-stat kan godkjennes etter reglene i 2005/36/EF om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner. For mer rundt direktivet, se § 37.

I siste ledd foreslås at kravet om tre års erfaring i utrykningskjøring kan reduseres for godkjente trafikklærere ved gjennomføring av en tilleggsutdanning på høgskolenivå som omfatter utrykningskjøring. Bakgrunnen for dette forslaget er at det jevnlige kommer henvendelser fra trafikklærere som ønsker å kunne undervise i utrykningskjøring. Flertallet i arbeidsgruppa stilte seg positive til en slik mulighet. Trafikklærere har god trafikkpedagogisk bakgrunn og vil kunne tilegne seg ferdigheter innen utrykningskjøring gjennom et målrettet og tilrettelagt kurs. Det foreligger per i dag ikke noe tilbud om en slik utdanning, men Vegdirektoratet er positive til å åpne muligheten for at noe slik skal kunne komme.

§ 14 *Godkjenning av undervisningsansvarlig*

Begrunnelsen for å innføre krav om undervisningsansvarlig er at Statens vegvesen trenger et fast kontaktpunkt ovenfor kursarrangør, og at det antas å være hensiktsmessig for hvordan opplæringen blir organisert og gjennomført. Godkjenningen gjøres av Regionvegkontoret. Undervisningsansvarlig er nytt på utrykningsområdet, men er velkjent ellers i trafikkopplæringen. På samme måte som en faglig leder etter trafikkopplæringsforskriften må ha godkjenning som trafikklærer, må en undervisningsansvarlig etter utrykningsforskriften ha godkjenning som utrykningsinstruktør. For å sikre et minimum av erfaring stilles det krav til at søkeren må ha undervist ved minst fem godkjente kurs i utrykningskjøring. Det kan synes som en svakhet at det i forslaget ikke er presisert at vedkommende må ha undervist ved alle læreplanens deler på alle kursene. Bakgrunnen for dette er at det etter vår oppfatning ikke er vanlig at en person alene står for all teoriundervisning ved kurset. Det er ønskelig med innspill på dette.

På lik linje med yrkessjåførforskriften ønsker vi at undervisningsansvarlig kun skal ha ansvaret for en kursarrangør. I trafikkopplæringsforskriften er det derimot ikke satt et tak for antall skoler/lærere en faglig leder kan være ansvarlig for. Dette kan medføre at den ansvarlig får mange å følge opp, men begge løsninger må anses som fullt forsvarlig.

Etter vårt skjønn er det viktig for å oppfylle intensjonen om å ha en naturlig tilknytning til den utrykningsfaglige profesjonen. Det er ikke ønskelig at undervisningsansvarlig bare har et perifert forhold til kursarrangør, men det bes om innspill til dette fra høringsinstansene.

Arbeidsgruppa var enstemmig i sitt ønske om undervisningsansvarlig.

§ 15 *Undervisningsansvarligs plikter*

Undervisningsansvarlig er den personen som sitter med det faglige ansvaret for opplæringen hos kursarrangør. Pliktene skal synliggjøre hva som ligger inn under undervisningsansvarlig sitt ansvarsområde.

Undervisningsansvarlig kan sammenlignes med det kravet man har til faglig leder i trafikkopplæringsforskriften. Vi har valgt en annen betegnelse enn faglig leder for å unngå misforståelser, da kravene til blant annet utdanning ikke er de samme.

§ 16 *Kontroll og tilsyn med kursarrangør*

Tilsyn med utrykning har vært etterlyst både fra Statens vegvesen sin side og fra flere aktører på markedet. Verktøyet for å kunne føre et tilfredsstillende tilsyn har ikke vært til stede og dette ønsker vi nå å forbedre. Denne bestemmelsen gir alle aktørene plikt til å samarbeide med tilsynsmyndigheten ved å gi de opplysninger som er nødvendig. Regionvegkontoret fører tilsyn og kan når som helst overvære undervisningen.

Statens vegvesen velger selv, ut fra faglige kriterier, hvor tilsyn skal foretas og må tilpasse omfanget av tilsynet etter sine ressurser. Tilsyn kan føres både av regionvegkontoret og Vegdirektoratet.

Vi ber om at særlig Statens vegvesen sine regioner uttaler seg vedrørende tilsyn og reaksjonsmidler.

§ 17 Reaksjonsmidler overfor kursarrangør

Reaksjonsmidlene i gjeldende forskrift har ikke vært benyttet i særlig grad. Ved å få en hjemmel som gir flere muligheter vil tilsynsmyndighetene få et langt bedre utgangspunkt for å kunne utføre sitt arbeid. Reaksjonsmidler skal være med å sikre at kursarrangør driver i samsvar med forskrift og bl.a. bidra til mer like konkurransevilkår mellom kursarrangørene.

Med advarsel og pålegg i §§ 17, 18 og 19 menes det advarsel og pålegg som formelle reaksjoner. I forkant vil det gjerne ha blitt gitt mer uformelle oppfordringer om å innrette seg etter reglene. Pålegg om å rette en feil eller en mangel skal alltid gjøres skriftlig som et enkeltvedtak.

Tilbakekalling av godkjenningen i tilfeller der vilkårene ikke lenger er tilstede kan for eksempel være dersom undervisningsansvarlig mister sin godkjenning el slutter av andre grunner og det ikke er noen som kan overta stillingen. Kursarrangør er pliktig å ha undervisningsansvarlig, jf. § 8.

§ 18 Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig

Reaksjonsmidler skal være med å sikre at undervisningsansvarlig utfører sine plikter på en tilfredsstillende måte. En tilbakekalling av godkjenning som undervisningsansvarlig vil også kunne ha innvirkning på godkjenning til kursarrangør, som nevnt over.

Formuleringene om tilbakekallingens lengde er tilsvarende som i trafikkopplæringsforskriften (troff.) §§ 6-3 og 6-15. Vi velger å benytte denne, da dette er en formulering som er kjent og innarbeidet blant tilsynspersonellet. Vi har fått indikasjoner på at det for eksempel spekuleres i at det ved inndragning første gang ”normalt” gis tilbakekalling for tre til seks måneder og at dette lett kan kombineres med en lengre ferie. Bestemmelsen ble allikevel ikke foreslått endret ved høring til endringsforskrift i troff i 2008 og vi har derfor valgt å bruke formuleringen videre.

§ 19 Reaksjonsmidler overfor utrykningsinstruktør

På bakgrunn av måten undervisning i utrykning har foregått, med mye delegering av ansvar fra kursarrangør til utrykningsinstruktør, har det fra tilsynet sin side vært etterlyst mulighet til å kunne reagere overfor utrykningsinstruktør. Det er ikke tilstrekkelig å kunne inndra godkjenning fra kursarrangør i de tilfeller der også utrykningsinstruktørene har begått feil.

Vedrørende tilbakekallingens lengde, se kommentar over.

§ 20 Obligatorisk opplæring

I forbindelse med kapittel 6. Opplæringen, vises det til vedlagt læreplan med kommentarer for opplæring til kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy.

I forhold til eksisterende læreplan er det ikke gjort store endringer i det totale timeantallet for den obligatoriske opplæringen. Strukturen på opplæring er derimot endret ved at den er delt inn i fire trinn som skal gjennomføres i kronologisk rekkefølge. Opplæring i ett trinn skal være gjennomført før opplæringen i det neste trinnet påbegynnes.

Vegdirektoratet har foreslått at øvelsen ”kjøring på glatt føre” ikke videreføres som en del av den obligatoriske praktiske opplæring. Bakgrunn er bl.a. at disse målene synes å være ivaretatt gjennom ”sikkerhetskurs på bane” som er en obligatorisk del av opplæringen i klasse B.

Instruktøren anses som fører under opplæring som betinger utrykningskjøring. Føreransvaret under opplæring i utrykningskjøring har vært oppe til diskusjon i ulike fora de siste årene. Elevene har førerkort kl. B, men de har ikke kompetansebevis for utrykningskjøring. Selv om elevene har gyldig førerrett for motorvognen har de ennå ikke tilegnet seg kompetansen for den avanserte form for bilkjøring som utrykningskjøring er. Det fremgår av vegtrafikkloven § 24 at ”Den som skal føre motorvogn må ha førerrett og ervervet førerkort der dette kreves, samt eventuelt kompetansebevis, for vedkommende gruppe av motorvogner.” Videre fastslår vegtrafikkloven § 26 at det ved øvingskjøring er lærer eller ledsager som anses som fører av motorvognen. Vegdirektoratet foreslår å videreføre dette prinsippet til også å gjelde opplæring i utrykningskjøring.

§ 21 *Plikt til å avbryte opplæringen*

Vegdirektoratet ser det ikke som ønskelig at en elev påbegynner opplæring i et trinn uten at nødvendige forutsetninger er til stede. Dette er spesielt gjeldende på trinn 3 og 4 som betinger utrykningskjøring. I de tilfeller det er åpenbart at eleven ved påbegynt opplæring i trinn 3 eller 4 ikke har den nødvendige kompetanse for øving i trinnet, plikter kursarrangør å avbryte opplæringen i det aktuelle trinnet. Opplæringen i trinnet kan da eventuelt utsettes slik at eleven får mulighet til å tilegne seg den nødvendige kompetansen.

I de tilfeller at eleven motsetter seg dette, er det regionvegkontoret som da kan fatte vedtak i saken.

§ 22 *Hovedmål for opplæringen*

Hovedmålet beskriver den samlede kompetanse som kreves av den som skal kjøre utrykning. I forhold til dagens læreplan er det i forslaget større fokus på selvinnsikt og risikoforståelse.

§ 23 *Mål og timeantall for trinn 1*

Det vises til kommentar til trinn 1 i vedlagt læreplan. Trinn 1 er på til sammen seks undervisningstimer hvorav minst tre av timene brukes til demonstrasjon og oppsummering. Vegdirektoratet ber spesielt om synspunkter på den foreslåtte tidsdisponeringen på trinn 1.

§ 24 *Mål og timeantall for trinn 2*

Det vises til kommentar til trinn 2 i vedlagt læreplan.

Målene i trinn 2 beskriver det grunnlaget som eleven skal ha før utrykningskjøring påbegynnes. Siden måloppnåelse i trinnet ikke betinger utrykningskjøring, har eleven valgmuligheter i forhold til hvordan øvingen skal foregå. Gjennom den obligatoriske veiledningstimen skal eleven få en tilråding i spørsmålet om eleven har den kompetanse som er nødvendig for å få et godt læringsutbytte av opplæringen i trinn 3.

§ 25 Mål og timeantall for trinn 3

Det vises til kommentar til trinn 3 i vedlagt læreplan.

Vegdirektoratet foreslår å videreføre ordningen med 3 ulike gjennomføringsmodeller med henholdsvis 1, 2 eller 3 elever i bilen. Tilbakemeldinger tyder på at den modellen med 2 elever i bilen viser seg å være den gunstigste med tanke på elevens læringsutbytte. Det er derfor foreslått å redusere minimum timeantall med 2 timer i forhold til tidligere modell når det undervises med 2 elever i bilen. Vegdirektoratet ber om tilbakemelding på dette.

§ 26 Mål og timeantall for trinn 4

Det vises til kommentar til trinn 4 i vedlagt læreplan.

På trinn 4 skal det primært jobbes med den enkelte elev sin risikoforståelse og selvinnsett. Det skal gjennomføres to utrykningsoppdrag på henholdsvis 45 og 30 minutter. Det første utrykningsoppdraget gjennomføres ved at utrykningsinstruktøren fortløpende forteller hvor det skal kjøres. De erfaringer eleven gjør seg på dette oppdraget skal være med på å danne grunnlag for planlegging av det neste oppdraget. På bakgrunn av elevens selvinnsett og kunnskap om miljøet det skal kjøres i, skal eleven kunne beskrive særlige utfordringer. Disse utfordringene vil kunne være med på å påvirke elevens valg av kjørerute. Vegdirektoratet ber tilbakemelding på kurset i sin helhet.

§ 27 Alminnelige bestemmelser

Reglene om utrykningsprøven tilsvarer i hovedsak de samme regler som ellers i trafikkopplæringen.

I arbeidsgruppen ble det diskutert løsninger rundt karenstid ved ikke bestått prøve. Ønske om å fjerne karenstid ble begrunnet i praktiske årsaker som for eksempel at det i flere tilfeller er kursarrangører som har reist langt for å holde kurs. Dersom en elev ikke består teoretisk prøve og derfor ikke får ta praktisk prøve eller en elev ikke består praktisk prøve og må ta denne på nytt vil det kunne oppstå en problematisk situasjon. Kursarrangør kan ha reist til en annen kant av landet og kandidaten vil stå uten kjøretøy til ny praktisk førerprøve. Uten kjøretøy vil det også kunne være vanskelig å få gjennomført mer trening. Nettopp mer trening er et av hovedargumentene for å beholde karenstiden. Det at man ikke består en prøve er en indikator på at det er visse ting det bør trenes/leses mer på. Det ble fremmet to forslag:

- 1) Kutte karenstiden til henholdsvis en uke for teoretisk prøve og to uker for praktisk prøve.
- 2) Beholde karenstiden som i dag, men innføre den løsning at man kan avlegge praktisk prøve til tross for ikke bestått teoretisk prøve.

På bakgrunn av de innspillene arbeidsgruppa og andre interessenter har kommet med foreslås det å gå for forslag nr 2. Dette er en løsning Sverige i dag benytter bla på kl B. Siden vi ikke har erfaringer med den valgte løsningen vil Vegdirektoratet gjerne ha synspunkter på dette.

Den siste tiden har fusk og forsøk på fusk til førerprøven blitt et relativt utbredt problem. Da forslag til endringer i trafikkopplæringsforskriften var på høring i 2008 var det ingen innvendinger fra høringsinstansene på en karantene ved fusk. Ved den nærmere utarbeidelsen av bestemmelsen kom man frem til at det var ønskelig med en klarere hjemmel i vegtrafikkloven. Dette forslaget er for øyeblikket under utarbeidelse og påregnes sendt ut på høring.

Til tross for at vi ikke har indikasjoner på at fusk er et like utbredt problem blant kandidater til utrykningsprøven ønsker vi allikevel å innføre en slik karanteneregel, gitt at det blir vedtatt hjemme i vegtrafikkloven.

Det bes om innspill på karantenetidens lengde for fusk på seks og tolv måneder. Karantenetiden er såpass lang for å blant annet markere at det er en vesensforskjell mellom det å ikke bestå prøve og det å fuske på en prøve.

Vi har valgt å stille et krav om at kompetansebeviset må tas ut innen tre år etter bestått utrykningsprøve. Dette settes i sammenheng med gyldigheten av prøvene, som også er satt til tre år i begge tilfelle. Omfanget av saker der dette blir aktuelt antas å være svært begrenset.

§ 28 Teoretisk prøve

Vegdirektoratet foreslår at trinn 3 i opplæringen må være gjennomført før eleven kan gå opp til teoretisk prøve. Det er lite trolig at det er ønskelig fra elevens side å avlegge den teoretiske prøven før kurset er avsluttet. Vi foreslår likevel å regulere dette for å sikre at opplæring har integrering av teori og praksis. Dette er spesielt viktig i forhold til trinn 3. Kravet vil medføre at det må dokumenteres at opplæring er gjennomført innen prøven avlegges.

Prøven må gjennomføres på norsk på samme måte som førerprøve for klassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE eller annen kompetanse i yrkesmessig trafikk, jf. trafikkopplæringsforskriften § 29-1 fjerde ledd.

Tilrettelagt prøve kan innvilges ved dokumenterte lese- og skrivevansker eller tilsvarende.

Det presiseres særskilt at kandidatene kun kan benytte godkjente hjelpemidler. Godkjente hjelpemidler kan for eksempel være kalkulator, kart osv. Når det gjelder dagens prøve kan vi ikke se at det er behov å benytte andre hjelpemidler enn kalkulator. På de oppgavene det er aktuelt er det elektronisk vedlagt en kalkulator. Det kan derimot ikke utelukkes at det i fremtiden vil kunne bli en endring av teorioppgavene som betinger andre hjelpemidler.

Karantene bemerkes nærmere under kommentarene til § 27 ovenfor.

§ 29 Praktisk prøve

Praktisk prøve må avlegges etter teoretisk prøve, men vi har som nevnt over foreslått en løsning der det gis mulighet til å ta praktisk prøve til tross for ikke bestått teoretisk prøve.

Ved kjøring til praktisk prøve anses kandidaten som fører, jf. vegtrl § 24 sjette ledd siste punktum. Dette kan synes noe mer åpenbart enn hva det er ellers i trafikkopplæringen på bakgrunn av argumentet om at kandidaten har førerkort klasse B. Forslaget om en slik stadfestelse henger sammen med forslaget i § 20 om at instruktøren anses som fører under opplæring som betinger utrykningskjøring.

Praktisk prøve avlagt før bestått teoretisk prøve er gyldig i tre måneder. (Se mer om bakgrunn for dette forslaget i kommentarene til § 27.) Det presiseres at kravene til erverv av kompetansebevis og derav førerrett for utrykningskjøretøy under utrykning ikke er oppfylt før både teoretisk og praktisk prøve er bestått, jf. § 6 første ledd bokstav g.

§ 30 Avbrudd av praktisk prøve

Vegdirektoratet er av den oppfatning at sensor relativt sjelden avbryter en prøve. Det er likevel på det rene at prøven bør avbrytes i de tilfeller kjøringen er av slik karakter at den representerer stor risiko eller ulempe for øvrig trafikk. Vegdirektoratet ber om innspill på om ordlyden "kan avbryte" skal erstattes med "bør avbryte" fordi det muligens i sterkere grad indikerer at avbrudd er ønskelig og vil gjøre det lettere for sensor og avbryte prøven. Eksempel på situasjoner kan være at kandidaten kjører med alt for høy hastighet mot rødt lys på steder med dårlig sikt.

I de tilfeller prøven avbrytes av årsaker som beskrevet i andre ledd skal kandidaten ikke betale nytt gebyr når ny prøve gjennomføres.

§ 31 *Resultat av prøven*

Tilsvarende regel finnes i trafikkopplæringsforskriften § 29-7.

Ved vurdering til ikke bestått teoretisk prøve kan kandidaten be om tilbakemelding på hvilke tema som er besvart galt. På denne måten gis kandidaten anledning til å forbedre de områder der kunnskapsnivået ikke er godt nok.

Den skriftlige begrunnelsen i andre ledd anses oppfylt gjennom side 1 i sensors evalueringsskjema. Det skal her fremgå om kandidaten har oppnådd målene for utrykningskjøring og dersom disse ikke er oppnådd skal det spesifiseres hvor det foreligger mangler.

§ 32 *Kjøretøy til opplæring*

Opplæring til kompetansebevis i utrykningskjøring er å betrakte som en grunnutdanning som skal ligge i bunn som et grunnlag for all utrykningskjøring. Vegdirektoratet er av den oppfatning at denne grunnutdanningen bør gjennomføres med personbil. Dette er bl.a. på grunn av miljøbelastning, undervisningsforhold, risiko, og opplæringens vektlegging. Risikoforståelse og selvinnsikt skal ha stor fokus gjennom hele opplæringen. På tross av at eleven gjennom opplæring skal bli bevisst at gode ferdigheter er nødvendig for den som skal kjøre utrykning, er det likevel ikke ønskelig at det i den obligatoriske opplæring skal brukes tid på f. eks ferdighetstrening med tyngre kjøretøy.

For at opplæringen skal være så realistisk som mulig, har Vegdirektoratet foreslått utrykningskjøretøy brukt til opplæring skal ha en basisfarge som er den som vanligvis er brukt av utrykningsetatene. Vegdirektoratet ber om tilbakemelding på om det bør være strengere begrensninger med tanke på reklame, logoer osv.

Under utrykningskjøring er det ofte behov for å kjøre fortere enn den øvrige trafikk på stedet. Under opplæring er det også viktig at eleven får trening i å bestemme hastigheten ut i fra risikoforståelse og innsikt. Det bør da ikke være kjøretøyets manglende ytelse som begrenser hastigheten. Den foreslåtte heving på opplæringskjøretøyets hastighet til 120 km/t vil i denne sammenhengen være å betrakte som et minimum.

Av hensyn til sikkerheten er det foreslått å stille krav om dobbel betjeningsinnretning for brems. Det har i den senere tid forekommet uhell både under opplæring og praktisk prøve i utrykningskjøring. Tilbakemeldinger tyder på at dette trolig kunne vært unngått om instruktøren eller sensor har hatt mulighet til å gripe inn med brems. Ved Sør-Trøndelag Politidistrikt ble det høsten 2007 gjennomført regodkjenning der kjøretøyene som ble benyttet var utstyrt med dobbelt betjeningsinnretning for brems. Erfaringer fra dette forsøket var

positivt, og ved minst ett tilfelle ble utforkjøring avverget ved at instruktøren kunne gripe inn med brems.

En annen positiv effekt ved å ha ekstra bremsepedal er at instruktøren ikke behøver å gripe inn så ofte. Skal instruktøren gripe inn uten å benytte egen bremsepedal, må vedkommende gripe inn verbalt. For at verbal inngripen skal ha noen effekt må instruktøren være så tidlig ute at eleven i mange tilfeller ville hatt anledning til selv å avverge faren. Instruktørens mulighet til å kunne bremse vil dermed føre til at eleven får mer arbeidsro og mulighet til å øve med større grad av selvstendighet. Vegdirektoratet mener at dette kan føre til et høyere nivå på opplæringen.

Vegdirektoratet har sett bort i fra instruktørens mulighet til å benytte bilens parkeringsbrems da dette ikke anses å fremme sikkerheten.

Arbeidsgruppen var enstemmig i et ønske om dobbelt pedalsett, da dette ble sett på som en nødvendig sikkerhetsfaktor.

Vegdirektoratet har vurdert å kun foreslå krav om dobbel betjeningsinnretning for brems i kjøretøy til prøve med utgangspunkt i Statens vegvesen sitt HMS-ansvar overfor sensorene. På bakgrunn av at det i hovedsak er de samme kjøretøy som benyttes ved prøve som til opplæring har vi valgt å gjøre kravet gjeldende i begge tilfeller. Ettermontering av ekstra bremsepedal er anslått til ca kr 5000,- pr. kjøretøy. Dette vil kunne variere noe avhengig av bilmerke. I utgangspunktet anser ikke Vegdirektoratet dette for å være en betydelig kostnad med tanke på formålet, men er inneforstått med at det for enkelte aktører, som for eksempel politiet, vil medføre større kostnader enn andre på bakgrunn av antall kjøretøy.

Vegdirektoratet ber om kommentarer til valget om å pålegge krav om dobbelbetjeningsinnretning for brems både ved opplæring og til prøve, samt hvilke økonomiske konsekvenser kravet vil kunne medføre i enkelte tilfeller. Det bes særlig om at politiet uttaler seg om sistnevnte.

Vegdirektoratet finner det ikke hensiktsmessig å innføre krav om at kjøretøyet skal være manuelt giret. Det anses som tilstrekkelig at vedkommende elev har førerrett for manuelt giret kjøretøy. I de tilfeller manuelt giret kjøretøy benyttes til opplæring, forutsettes det at eleven ikke har begrensning i førerretten til kun å gjelde automatgiret kjøretøy.

§ 33 Kjøretøy til praktisk prøve

Ved praktisk prøve vil behovet for at kandidaten får kjøre selvstendig være enda større. Dobbelt pedalsett er et verktøy som Statens vegvesen sine sensorer er fortrolig med å bruke. Utrykningsprøve i kjøretøy uten dobbelt betjeningsinnretning for brems vil utvilsomt representere en større risiko. Dette er ikke en risiko Statens vegvesen ønsker å ta og i medhold av vårt arbeidsgiveransvar foreslår vi derfor å fjerne muligheten til å benytte kjøretøy uten dobbelt betjeningsinnretning for brems. Mer om dette i kommentarene til § 32 over.

§ 34 Faglig vedlikehold og oppdatering

Det er viktig at alle med kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy virkelig innehar den kompetansen beviset tilsier. Det er ikke uvanlig at utrykningstjenesten betinger opplæring utover den kompetanse beviset tilsier, avhengig av type kjøretøy, oppdrag osv. Dette er et ansvar både utrykningsføreren selv samt dens arbeidsgiver plikter å følge opp. Arbeidsgiver er, slik Vegdirektoratet ser det, også tillagt et slikt ansvar gjennom arbeidsmiljøloven § 3-2.

Den enkeltes kompetanse skal tilsvare de arbeidsoppgaver utrykningsføreren tillegges av arbeidsgiver.

Det har vært grundig vurdert å innføre krav til regodkjenning på lik linje med politiet. Vegdirektoratet har likevel valgt å ikke foreslå krav om regodkjenning i denne omgang fordi et slikt krav vil medføre mye utrykningskjøring med tilhørende miljøbelastning og ulempe for øvrig trafikk. Slik vi ser det så er behovet for trening og faglig oppdatering veldig individuelt og bør med fordel kunne tilpasses den enkelte. En presisering av det ansvaret utrykningsføreren og arbeidsgiver har, samt muligheten til drive vedlikeholdstrening vil kunne ivareta et ønsket kompetansenivå på en effektiv måte.

§ 35 Vedlikeholdstrening

Vedlikeholdstrening i utrykning har lenge vært et omdiskutert tema. Hjemmelen har vært ansett som uklar, men i brev av 3. juli 2007 fra Samferdselsdepartementet slås det fast at trafikkreglene § 2 nr. 4 gir slik hjemmel. Det legges til grunn en vid forståelse av begrepet ”opplæring”, slik at nødvendig trening for å holde kunnskap og kompetanse ved like omfattes. Tilsvarende uttalelser ble også gitt av departementet i forbindelse med endringer til trafikkreglene i 1991.

Det understrekes at slik vedlikeholdstrening skal skje i trygge former, samtidig som det også minnes om at trening kan foregå uten at trafikkbestemmelser fravikes. I forslag til § 35 tredje ledd oppstilles det visse vilkår som skal tilfredstilles. Disse kravene bygger blant annet på bestemmelser i Justisdepartementet sin instruks GP 4027 5.2 som regulerer politiets vedlikeholdstrening.

Vedrørende punkt b) så er det vurdert å stille krav om at godkjent instruktør skal måtte være med i kjøretøyet. På tross av at dette kan gi et faglig utbytte, ser Vegdirektoratet det som lite hensiktsmessig å stille et slikt krav da det kan være ulike årsaker til at øvingen finner sted. I utgangspunktet skal vedlikeholdstreningen kompensere for manglende kontinuitet i utrykningskjøring, men det kan også være aktuelt i forhold til overgang til nytt kjøretøy el.l. Arbeidsgruppen var splittet i sitt syn på behovet for instruktør under vedlikeholdstrening. Vegdirektoratet ber spesielt om innspill på dette punktet

§ 36 Flytting av kurs

Vegdirektoratet har fått mange henvendelser på at det i visse områder kjøres for mye utrykning. Dette belaster lokalmiljøet på en negativ måte. Årsaker til at det blir en slik skjev belastning i aktiviteten i enkelte områder kan ligge i for eksempel befolkningstetthet, egnet øvingsmiljø, plassering av opplæringsinstitusjoner osv. Vilkår som geografisk begrensing i godkjenning for kursarrangører er et middel for å begrense denne problematikken, mens å gi politi eller regionvegkontor adgang til å kreve et kurs flyttet er et annet. Alle kurs skal meldes inn senest åtte uker før kursstart til politi og regionvegkontor og dersom det viser seg å være for mye aktivitet i et område i et gitt tidsrom, kan det innen seks uker før kursstart kreves at kurset flyttes. Kurset kan enten flyttes ved at kjøringen gjennomføres et annet sted eller at hele kurset for eksempel utsettes.

Vegdirektoratet er inneforstått med at dette vil kunne medføre praktiske utfordringer for kursarrangører og ber særskilt om innspill til forslaget. Det bes også om at politi og regionvegkontor uttaler seg om det administrative rundt en slik løsning som her skissert. Det bes særlig om at tidsfristene kommenteres.

§ 37 Godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat

Direktiv 2005/36/EF om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner (gjeldende fra 20. oktober 2007) avløste tidligere direktiv 92/51/EØF. I samråd med Samferdselsdepartementet og Kunnskapsdepartementet er det besluttet å implementere dette direktivet i egen forskrift. Reglene omfatter fører av utrykningskjøretøy, instruktør og undervisningsansvarlig. Omfanget av saker har ikke vært stort på utrykningsområdet, men Statens vegvesen har etter hvert behandlet et betydelig antall saker etter direktivet i forbindelse med godkjenning av trafikklærere fra utlandet.

Arbeidet med implementeringsforskrift som tar for seg reglene på et mer detaljert nivå er påbegynt, men det kan ikke sies noe nærmere om når arbeidet vil være avsluttet på dette tidspunkt, men arbeidet bør være avsluttet i løpet av 2009.

Frem til egen forskrift foreligger henvises det til direktivet og dets bestemmelser gjennom § 37.

§ 38 Gebyr

I forhold til gebyret så reguleres dette, som tidligere, gjennom førerkortforskriften § 14-2. I tillegg er det nå presisert at de regler for avbestilling som gjaldt ved førerprøven, også gjelder ved utrykningsprøve. Dette er også i tråd med yrkessjåførforskriften § 54.

Det gjøres oppmerksom på at polititjenestemenn som ønsker kode 160 i sitt førerkort på bakgrunn av gyldig kompetansebevis utstedt av politiet også må betale et slikt gebyr. Gebyr skal betales for hvert kompetansebevis, jf. første ledd. Politiet har ikke unntak fra denne bestemmelsen, jf. § 4.

§ 39 Dispensasjoner

Det er på generelt grunnlag ikke ønskelig med en vid adgang til dispensasjoner. Vi har derfor kommet med forslag til hvilke bestemmelser det kan dispenseres fra Vegdirektoratet er av den oppfatning av at det kan forekomme tilfeller der de kan dispenseres fra nevnte bestemmelser i første ledd uten at dette går ut over intensjonen bak bestemmelsen.

Det er viktig at vi her får innspill som kan hjelpe til med å belyse de områder der det kan oppstå praktiske problemer.

§ 40 Saksbehandling

Forvaltningslovens regler gjelder i saker behandlet etter utrykningsforskriften.

Unntak for å klage på sensors skjønnsmessige vurdering av prøven videreføres i ny forskrift. Tilsvarende regel finnes i trafikkopplæringsforskriften § 31-6. Begrunnelsen for at sensors skjønn ikke kan påklages er at den praktiske prøven foregår i et dynamisk miljø der kravene til opptreden vil være avhengig av trafikken og medtrafikanteres opptreden til enhver tid. Det vil i ettertid være umulig å rekonstruere alle de ulike situasjonene som har oppstått underveis i prøven. Sensor må underveis ta stilling til kandidatens måloppnåelse i forhold til gjeldende læreplan. Det er vanskelig å tenke seg at en som ikke har vært med på prøven eller kandidaten selv, skal kunne overprøve sensors vurdering. De faktiske forhold og saksbehandling for øvrig er ikke unntatt klageretten.

Blant annet for å unngå Samferdselsdepartementet som klageinstans er nå all førsteinstansbehandling overført til ytre etat. Vegdirektoratet vil være klageinstans.

Vedrørende tredje ledd: Statens vegvesen Region øst er tildelt en landsdekkende spesialistoppgave innen utrykning. Oppgaven vil bl.a. innebære godkjenning av kursarrangør og undervisningspersonell, koordinering av praktiske prøver og tilsyn samt kontakten med kursarrangør, politi og Vegdirektoratet. I forskriftsforslaget er det valgt å benytte betegnelsen "regionvegkontoret" om de tilfeller som kommer inn under spesialistoppgaven til Region øst. I de øvrige tilfellene er betegnelsen Statens vegvesen benyttet. Det kan også vurderes om det skal reguleres gjennom interne retningslinjer, men vi er av den oppfatning at ved å forskriftsfeste dette vil rollen bli tydeliggjort ovenfor eksterne brukere. Vegdirektoratet ber spesielt de ulike regionene i Statens vegvesen om innspill på dette.

§ 41 Overgangsregler

Med innføring av nye regler på utrykningsområdet vil det ikke være slik at noen vil miste eller bli fratatt for eksempel en godkjenning de allerede innehar, men kursarrangører som er godkjent etter forskriften fra 2001 må innen fem år etter forskriftens ikrafttreden fornye godkjenningen sin etter forslaget i § 8 fjerde ledd.

Personer som før denne forskrifts ikrafttredelse har fylt 20 år eller har hatt førerett klasse B i mer enn to år kan erverve kompetansebevis uavhengig av bestemmelsene i § 6 første ledd bokstav b og d. Bakgrunnen for en slik overgangsregel er at ingen som oppfyller kravene etter dagens forskrift og dermed kanskje allerede er i prosessen med å gjennomføre et kurs skal bli skadelidende på bakgrunn av heving av alderskrav og krav om førerett.

§ 42 Frister for oppfyllelse av nye krav

Vi har forsøkt å komme frem til en løsning på frister og ikrafttredelse der vi i denne bestemmelsen viser til de frister vi setter for oppfyllelse av nye krav, mens vi i § 43 tar nærmere om ikrafttredelse.

De krav som gjelder kjøretøyet i § 32 annet ledd annet og tredje punktum må være oppfylt innen ett år etter ikrafttredelse. Vegdirektoratet anser kravene for å være av en slik karakter at det ikke oppleves urimelig.

Krav til kursarrangør om undervisningsansvarlig, jf. § 9 første ledd bokstav b, undervisningsplan, jf. § 10 første ledd bokstav c, samt elektronisk innmelding av gjennomført opplæring, jf. § 15 første ledd bokstav f, må være oppfylt innen et halvt år fra ikrafttredelse for å kunne fortsette kursvirksomhet. Samtidig skal også ny læreplan tas i bruk. Vi ber om kommentarer fra kursarrangørene på om dette er tilstrekkelig tid.

Opplæringskort har allerede blitt tatt i bruk og vi mener at dette er et krav som bør kunne oppfylles umiddelbart etter ikrafttredelse.

Vegdirektoratet har fått mange henvendelser vedrørende vedlikeholdstrening og er av den oppfatning at flere har interne regler vedrørende dette. Det oppstilles krav til innhold i § 35 og et halvt års frist for utarbeidelse anses tilstrekkelig.

§ 43 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2009.

§ 44 Opphevelse

Någjeldende forskrift oppheves.