

HØRINGSOPPSUMMERING UTRYKNING

Vegdirektoratet sendte 28. januar 2009 forslag til ny forskrift om opplæring og kompetansebevis for utrykningsførere ut på høring. Høringsfristen var 29. april 2009.

Vegdirektoratet sendte høringen til 176 instanser for uttalelse. Det har kommet inn 51 høringssvar.

Følgende høringsinstanser hadde ingen merknader til forslaget: Utlendingsdirektoratet, NAV, Fiskeri- og kystdepartementet, Trygg Trafikk, Landbruks- og matdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Barne- og likestillingsdepartementet, Statens vegvesen Region vest, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, Miljøverndepartementet, Høgskolen i Akershus, Fornyings- og administrasjonsdepartementet, Justis- og politidepartementet, Avinor, Fagforbundet, Spekter, Arbeidstilsynet og Utenriksdepartementet.

Det har kommet inn mange gode og nyttige innspill. Dette har medført visse endringer som vi håper vil føre til et bedre resultat og et resultat i tråd med brukernes ønsker. I oppsummeringen vil bestemmelsene bli referert til med det paragrafnummer de har i det endelige utkastet, mens høringens nummer vil fremgå i parentes.

Innspillene vi har fått har i all hovedsak vært konsentrert om de samme områdene; blant annet kan nevnes heving av aldersgrense, særregler for politi og Forsvaret, vedlikeholdstrening uten instruktør og fjerning av lavfriksjonstrening i læreplanen. Alle innspill vil ikke bli kommentert, men vi vil forsøke å ta for oss de viktigste.

Vurderinger det ble redegjort for i høringsdokumentet er ikke gjentatt i oppsummeringen.

Mye brukte forkortelser:

SVV - Statens vegvesen

PHS – Politihøgskolen

POD – Politidirektoratet

PF – Politiets Fellesforbund

UF – Utrykningspersonellets Fellesutvalg

HiNT – Høgskolen i Nord-Trøndelag

ATL – Autoriserte trafikkskolers landsforbund

SNLA – Stiftelsen Norsk Luftambulans

UUS – Ullevål Universitetssykehus

Oppsummering:

Tittel: SVV Region øst foreslår følgende tittel ”*Forskrift om kompetanse, opplæring og prøve for utrykningskjøring m.m.*”. Da de anser denne som mer presis, men likevel dekkende. Vi har brukt dette innspillet ved utforming av endelig tittel.

Som korttittel har vi valgt å beholde ”utrykningsforskriften”, da dette er den betegnelsen som allerede er noe innarbeidet og som vi og flere høringsinstanser anså som tilstrekkelig dekkende.

Kap. 1. Innledende bestemmelser

§ 1. Virkeområde

Det har kommet innspill fra SVV Region øst på at virkeområdet er formulert for ufullstendig. Etter en ny vurdering har vi kommet frem til at virkeområdet skal være formulert nesten som opprinnelig foreslått da denne anses som dekkende. Politihøgskolen ønsket en konkretisering av regodkjenning inn i virkeområdet, men dette vil ikke bli tatt inn da det ikke er fastsatt krav til regodkjenning av utrykningskompetanse i denne omgang.

§ 2. Krav om utrykningskompetanse og gyldig bevis

SVV Region øst mener det bør fremgå at beviset utstedes som førekortkode 160. Dette har vi tatt til etterretning og det er nå tatt inn i § 2.

Det har kommet frem at det er ønskelig med definisjon av ”utrykningskjøring” og derunder hva en sjåfør kan gjøre uten å inneha kode 160. Vi har ikke utarbeidet en slik definisjon i denne forskriften, men det er noe det vil bli sett på i etterarbeidet. En mulig plassering for en slik definisjon er forskrift 21. mars 1986 nr. 747 om kjørende og gående (trafikkreglene). Hjemmel for utrykningskjøring finnes her i § 2 nr. 4.

§§ 3 til 5. Unntak fra krav om kompetansebevis og særregler for Forsvaret, Sivilforsvaret og Politihøgskolen (høringsforslaget §§ 3 og 4)

Unntaket fra krav om kompetansebevis ved bedriftsinterne utrykninger har ikke vært gjenstand for diskusjon. Dette unntaket er derfor videreført fra tidligere forskrift.

For å tydeliggjøre at det ikke er ønskelig med vide unntaksbestemmelser og for å gjøre det klart at det ikke er gitt utvidete fullmakter til politiet har vi endret noe på ordlyden og oppsettet. Som det ble påpekt i høringen kan det synes som om det til dels hersker en oppfatning om at for eksempel politiet i vesentlig grad er unntatt fra forskriften. Til dette bemerkes at Politihøgskolen (PHS) er en høgskole som av praktiske og administrative årsaker blant annet har blitt gitt anledning til å kjøre egne prøver. Per i dag har ikke Statens vegvesen kapasitet til å sensurere et slikt antall praktiske prøver over en gitt periode som er nødvendig for at studenter ved PHS skal få gjennomført sitt studieopplegg. Dette betyr ikke at det ikke er ønskelig på sikt med en overføring av dette til Statens vegvesen, men dette er noe det vil bli jobbet videre med i samarbeid med blant andre Politidirektoratet (POD) og Politihøgskolen.

De særregler som fremgår av § 5 er gitt til Politihøgskolen som utdanningsinstitusjon. Det er dette som har vært praktisert og det er utfordringene, blant annet økonomisk, ved det store omfanget av studenter som ligger til grunn for den ordningen som fulgte av forskriften av 2001. Dersom et politidistrikt ønsker å drive opplæring må det søkes godkjenninger på vanlig måte. Ved organisatoriske endringer i politietaten som kan få betydning på dette området må det opprettes en dialog der man gjennomgår hva som kan bli nye utfordringer.

Når det i § 5 er fordelt ansvar mellom POD og PHS skyldes dette at de har ulike ansvarsområder. PHS har blitt tildelt et ansvar for opplæring på dette området, mens POD er ansvarlig for å føre tilsyn etter kapittel 5.

Forsvaret har ikke uttalt seg spesielt når det gjelder eventuelle konsekvenser dersom særreglene fjernes. Fra flere hold er det påpekt at Forsvaret og Sivilforsvaret ikke bør ha anledning til fritak fra reglene om kompetansebevis. ATL ser på personell under førstegangstjeneste som en risikogruppe som kun er tilknyttet Forsvaret for en kort periode.

Også SVV Region øst knytter sin skepsis opp mot trafikksikkerheten. Dette spørsmålet vil det bli arbeidet mer med i tiden som kommer, men det er ikke mulig å fjerne bestemmelsen uten at dette høres på nytt. Et nytt forslag vil kreve mer dialog med Forsvaret.

Kap. 2. Kompetansebeviset

Når det gjelder spørsmålet om innhenting av politiattest for å kunne vurdere vandel var det ikke mange kommentarer. ATL ser lite nytteverdi i å innhente politiattest, SVV Region nord ser på dette som noe arbeidsgiver er nærmest til å ta ansvaret for. SVV Region øst og POD støtter et ønske om strengere krav til vandel. Det presiseres fra Datatilsynet at det ikke fritt kan innhentes politiattest uten hjemmel i lov eller forskrift. Dette er vi selvsagt inneforstått med, og det var heller ikke noe konkret forslag om politiattest i forskriften. Justis- og politidepartementet ber om å bli kontaktet dersom det på et senere tidspunkt skulle bli aktuelt med vandelskontroll. Vegdirektoratet vil, på bakgrunn av de innspill som har kommet, se nærmere på saken og vurdere om dette er noe vi vil gå videre med. På dette tidspunkt kan det se ut som det eventuelt kun vil være aktuelt med politiattest for undervisningspersonell.

§ 6. *Vilkår for erverv og utstedelse av kompetansebevis*

Bestemmelsen er noe endret på i struktur fra høringsforslaget, men innholdet skal være det samme. Tanken bak endringen er at det klart skal fremgå hva som må dokumenteres før opplæringen starter, og hva som i tillegg må være oppfylt for utstedelse.

Før opplæringen starter må eleven dokumentere at kravene i § 6 første ledd er oppfylt. Denne dokumentasjonen gjøres overfor kursarrangør.

Forslaget om å heve aldersgrensen var det punktet i høringen hvor vi fikk klart flest innspill. 10 instanser uttalte seg klart positivt til en heving av aldersgrensen. Tre gikk i mot, mens seks kommenterte utfordringene uten å ta et klart standpunkt for eller i mot.

Positive:

Sotra brannvern – ikke større ulempe enn dagens krav.

ATL er positive.

SVV Region sør viser til nullvisjonen og unge føreres ulykkesfrekvens og vil gjerne heve til 24 år.

Bergen brannvesen vil gjerne heve til 23 år og fk kl B i 4 år.

Helse Midt-Norge mener ett år ekstra kjøring vil gjøre kandidatene mer modne.

Delta og Ampy støtter forslaget om å heve aldersgrensen da behovet for kompetanseheving og kvalitetssikring er overordnet det at rettighets elever ikke kan kjøre etter endt utdanning.

SVV Region ser på en heving av aldersgrensen som svært positivt. Elevene vil være i bedre stand til å tilegne seg de ferdigheter som kreves for den type avansert kjøring.

HiNT er positive til en heving av aldersgrensen fra et trafikksikkerhetssynspunkt.

POD er positive til heving av aldersgrense, men ønsker adgang til dispensasjon for studenter der det vil måtte være nødvendig.

SNLA er av den oppfatning at grensen burde heves enda ett år, da kandidatene ofte er umodne og mangler grunnleggende kjøreferdigheter.

Negative:

Hesledirektoratet mener Vegdirektoratet går for langt i å la det som gjelder unge førere generelt også gjelde overfor elever i opplæringsammenheng. Hele opplæringsløpet bør ses i

en sammenheng. Hele opplæringsløpet frem mot fagbrev og opplæring til kode 160 bør ses i en sammenheng, slik at eleven veiledes og i økende grad blir i stand til å utføre sitt yrke. Helsedirektoratet deler ikke oppfatningen av at 60 personer er et lite antall og mener at unge utrykningsføreres ulykkesutsatthet ikke er godt nok dokumentert. Elever som tar ambulansefag er motiverte og modne. Det bes vurdert om det er opplæringen som er mangelfull dersom elevenes forkunnskaper ikke anses tilstrekkelige. Helsemyndighetene ønsker kjøreopplæringen inn som en del av innholdet i opplæringen i den videregående skolen. En heving av aldersgrensen vil vanskeliggjøre dette. Utdanningsdirektoratet går i mot en heving av aldersgrensen, da dette vil få uforholdsmessig uheldige konsekvenser for elever og lærlinger i ambulansefaget.

I tillegg kommer uttalelser, hovedsakelig fra helsesiden, som påpeker at det kan bli vanskelig å opprettholde beredskap og at det kan bli vanskeligere for elever innen ambulansefag å få jobb.

Vurderingen i dette spørsmålet har vært den klart vanskeligste. Til tross for at vi som utgangspunkt ønsker en heving av aldersgrensen og fikk mye støtte for dette synet har vi allikevel valgt å la aldersgrensen være som tidligere. Vi vet med sikkerhet at unge bilførere er mer ulykkesutsatt. Vegdirektoratet ønsker å utrede nærmere om dette også gjelder unge utrykningsførere. Som et alternativ har det vært vurdert unntak fra alderskravet for bl.a. elever som gjennom videregående skole tok utdanning i ambulansefag. Vi valgte å se bort fra den løsningen siden det da ville blitt en forholdsvis stor gruppe som unntaket skulle gjelde for.

Når det gjelder dokumentasjon av arbeidsforhold fikk vi få tilbakemeldinger på funksjonaliteten av forslaget, men flere uttrykte seg positivt når det gjaldt et slikt tilknytningskrav. Vi har latt utformingen være som i høringsforslaget og håper dette vil hjelpe de som har ønsket en hjemmel for å avvise personer som ønsker å ta opplæringen uten åpenbar grunn.

Kravene til utstedelse i tredje ledd, som kommer i tillegg til kravene for opplæring er lik høringsforslaget og innholdet er videreført fra forskriften 9. oktober 2001.

§ 7. Utstedelse og gyldighet (§ 5 i høringsforslaget)

I høringsforslaget fremgikk det av denne bestemmelsen at kompetansebeviset utstedes som kode 160 i førerkortet. Denne passusen er flyttet til § 2 slik at dette kommer frem så tidlig som mulig i forskriften.

Det fremkommer fra blant andre ATL og Helsedirektoratet at ordningen med eget kompetansebevis for politiet er uønsket. På bakgrunn av blant annet kontrollhensyn ser også Vegdirektoratet det som ønskelig om alle kompetansebevis for utrykning kunne befinne seg i det sentrale førerkortregisteret (Autosys). Det kan synes som om dette også er oppfatning hos politiet. I forbindelse med det videre arbeidet rundt prøveavlegging vil utstedelse av bevis være et tema. Nå som gyldigheten settes til 5 år også på kode 160, vil det etter PHS sitt syn antagelig ikke lenger være hensiktsmessig at politiet utsteder egne bevis. Spørsmålene rundt utstedelse av bevis har en økonomisk side som gjelder generelt, da det må avgjøres hvem som skal betale utstedelse og fornyelse av førerkort med kode 160 for politistudenter/-tjenestepersoner på lik linje som det må avklares for alle andre arbeidstakere. Det bemerkes fra flere av høringsinstansene at med kortere gyldighet er dette en kostnad som arbeidsgiver bør ta. Vegdirektoratet tar ikke stilling til dette.

§ 8. Vilkår for fornyelse av kompetansebevis (§ 7 i høringsforslaget)

Her har vi fått innspill på at det ønskes krav knyttet til opplæring for fornyelse. Dette har vi foreløpig valgt ikke å kreve, da det nå stilles strengere krav til tilknytning både for erverv og fornyelse, krav til vedlikeholdskjøring og fordi kompetansebeviset nå har kortere gyldighet. Med denne bakgrunnen er det trolig at de fleste som ønsker å fornye kompetansebeviset sitt innehar nødvendig uttrykingskompetanse.

Det gjøres oppmerksom på at respittåret som fremgår av § 8 siste ledd gjelder fra 1. juli 2009 med tilbakevirkende kraft. Med dette menes at dersom bevisets gyldighet utløp i for eksempel april 2009, vil dette kunne fornyes uten prøve.

Kap. 3. Kursarrangør

§ 9. Godkjenning av kursarrangør (§ 8 i høringsforslaget)

Kursarrangører må ha utrykningstjeneste som en naturlig og vesentlig del. SVV Region øst er positive til at utrykningstjeneste skal være en vesentlig del av virksomheten. Kravet om at det skal være en naturlig del er ment for å klargjøre hva som ligger i utrykningstjeneste. Det skal ikke herske noen tvil om at det er utrykningsetatene politi, brann og ambulanse som er ment å omfattes av regelen. Dette har vært intensjonen tidligere og det er ønskelig å videreføre den praksisen med. Dette ble også tatt godt i mot av høringsinstansene. Det hevdes fra blant andre Universitetssykehuset i Nord-Norge og Utrykningspersonellets Fellesutvalg at man nå kan få et mer profesjonelt og ensartet miljø

Geografisk begrensning i godkjenningen har vært lansert som et virkemiddel i flere år og adgangen må ses i sammenheng med muligheten til å flytte kurs i § 38. Løsningen er ment som en sikkerhetsventil og vi har derfor blitt stående med ”kan begrenses”. SVV Region øst stilte seg positive til geografisk begrensning og fant dette ønskelig, men så gjerne at ordlyden bør derfor endres til ”skal begrenses”. Dette fant vi som utgangspunkt noe strengt og ønsker og se hvordan utviklingen blir fremover. Øvrige uttalelser var i hovedsak positive, men det fremgår at kan-regel er mest ønskelig.

Sykehuset Innlandet ønsker ikke at regel om geografisk begrensning skal gi administrativt merarbeid. Kursarrangør må tildeles et primærområdet der de har tilhold.

UUS poengterer at store helseforetak som satser mye på opplæring gjerne samarbeider med mindre tjenester for å etablere et opplæringstilbud. En geografisk begrensning vil i slike tilfeller kunne være en ulempe.

SNLA er enig i at miljøbelastningen til tider kan være stor i enkelte områder, men en flytting på kort varsel vil kunne gi store praktiske problemer.

UNN synes det er bra at regionvegkontoret gis anledning til å regulere/koordinere det geografiske området. Viktig å fordele miljøbelastningen.

§ 10. Administrative krav til kursarrangør (§ 9 i høringsforslaget)

HiNT vil gjerne ha en konkretisering av hva som ligger i å ”ha” en godkjent undervisningsansvarlig i bokstav b. Er det nok å ha en avtale med/tilgang til undervisningsansvarlig? Det fremgår av § 15 at en person kun kan være undervisningsansvarlig for en kursarrangør. Denne reglen er for å få et mer rolig og stabilt

opplæringsmiljø uten altfor mye ”shopping” av tjenester. Et fast ansettelsesforhold vil være å anse som naturlig.

SVV Region øst ønsker at endringer i bokstav c meldes straks og ikke innen 14 dager. Vegdirektoratet har vurdert dette, men funnet at en konkret tidsangivelse er enklere. Begrep som ”innen rimelig tid” og lignende ble også vurdert, men en nærmere tolkning av hva som menes vil da være nødvendig.

Meldeplikten vedrørende opplæring i bokstav d er for at Statens vegvesen skal kunne planlegge sine ressurser frem i tid og for ev. flytting av kurs. Det kommenteres at det vil kunne medføre vanskeligheter å overholde 8 ukers meldeplikt for så vel grunnutdanningskurs som vedlikeholdstrening. Frist for å melde fra om kurs bør være fire uker.

SVV Region nord har gjort erfaringer som tilsier at det er helt nødvendig å få innmeldingene så tidlig som mulig for å bemanne førerprøvestedet samt for å kunne føre tilsyn. Det bør legges opp gode rutiner for kontakt mellom etatene som har slik virksomhet for å unngå hard belastning av lokalmiljø. Vanskelig å gå inn og flytte kurs dersom kortere frist. Trenger tid for å planlegge sensor.

Erfaringen er at mange melder fra om kurs i god tid. Bestemmelsen i bokstav d vil føre til at flere må planlegge aktiviteten sin på forhånd og 8 uker anses for å være tilstrekkelig for at Statens vegvesen skal få planlagt sine ressurser, samtidig som det ikke er et uforholdsmessig krav overfor kursarrangører.

§ 11. Faglige og pedagogiske krav til kursarrangør (§ 10 i høringsforslaget)

Ordlyden i bokstav b er endret fra forsvarlig pedagogisk karakter til anerkjente pedagogiske prinsipper. Dette er i tråd med innspill fra HiNT, men noe i mot ønske fra Haugesund Brannvesen. Haugesund brannvesen ønsker rom for mer pedagogisk frihet for måloppnåelse. Undervisningsplanen skal ikke godkjennes på annet måte enn som en del av godkjenningen ved søknad om godkjenning som kursarrangør.

§ 12. Elevfortegnelse (§ 11 i høringsforslaget)

Helsedirektoratet oppfatter dette som et register som vil omfattes av Datatilsynets regelverk. Vegdirektoratet er av den oppfatning at den enkelte kursarrangør selv er ansvarlig for å oppfylle bestemmelsene om oppbevaring av personopplysninger og har derfor ikke gått nærmere inn på dette. Datatilsynet har ikke gått inn og problematisert noe i forhold til dette i sitt høringssvar og Vegdirektoratet anser derfor løsningen for å være akseptabel.

UF mener elevfortegnelsen må oppbevares i ti år. Vegdirektoratet anser tre år som tilstrekkelig med tanke på det korte opplæringsløpet. Trafikkopplæringsforskriften har et krav om oppbevaring i fem år og et krav om oppbevaring i ti år ville derfor være et klart strengere krav. Perioden regnes fra avsluttet opplæring.

Det er ikke krav om elevnummer i elevfortegnelsen. Dette fordi antallet elever ikke anses for å være av et slikt omfang at dette er nødvendig.

SVV Region øst ønsket at forskriften skulle regulere oppdateringsfrekvensen. Dette er foreløpig ikke regulert med tanke på det korte opplæringsløpet, men dersom det skulle vise

seg at dette er nødvendig, for eksempel av tilsynsgrunner kan dette vurderes på nytt etter en tids bruk av forskriften.

§ 13. *Opplæringskort (§ 12 i høringsforslaget)*

Datatilsynet ba om at det ble vurdert om det foreligger saklig behov for bruk av fødselsnummer på opplæringskortet. Det har ved en inkurie blitt stående fødselsnummer i høringsforslaget til tross for at det skulle stå fødselsdato. Fødselsdato er den løsningen som er benyttet i trafikkopplæringsforskriften, og som også skulle være gjeldende i utrykningsforskriften. Dette er altså endret fra høringsforslaget.

Helsedirektoratet oppfatter ordningen med opplæringskort som svært byråkratisk og stiller spørsmålsteget ved hensiktsmessigheten med daglig attestering og mener attestering ved enkeltdelene eller modulene må være tilstrekkelig. Til dette kan bemerkes at bruk av opplæringskort gjøres for å hjelpe tilsynet i deres arbeid. Blant annet kommenteres det fra SVV Region øst at opplæringskort er positivt for tilsynet.

Statens vegvesen har utarbeidet opplæringskort til bruk under opplæring til kompetansebevis.

Tilsvarende som elevfortegnelsen skal opplæringskortet oppbevares hos kursarrangør i tre år fra avsluttet opplæring.

POD ønsker at passering av aktive ATK-punkter noteres på opplæringskortet. Bruk av opplæringskort til slik loggføring er ikke hørt, men Vegdirektoratet vil se nærmere på muligheten til en slik bruk av opplæringskortet.

Hensiktsmessig å skrive at kortet skal fremlegges ved søknad om kompetansebevis.

Kap. 4. Undervisningspersonell

§ 14 *Godkjenning av utrykningsinstruktør*

Bestemmelsen er ikke endret siden høringen. Kravene i bokstav a og b er tilsvarende kravene i forskriften av 2001. I bokstav c har vi hevet kravet til erfaring med ett år, fra to til tre. Innspillene rundt å heve erfaringen for instruktører har vært positiv. Enkelte ønsker endog å heve kravet ytterligere, fra to til fem år.

PF mener at det er et skritt i riktig retning å heve kravet til erfaring. Modenhet og risikoforståelse øker med erfaring. Tiur'n Konsulenttjenester mener instruktør min. må ha førerrett kl C1 el D1 og 5 års utrykningserfaring. Ved å ha gjennomgått to føreropplæring vil man være mer inneforstått med undervisningsmetoder, kjøretøytekniske spørsmål og lovverk. SNLA ser positivt på hevingen av erfaring fra to til tre år, men mener den burde vært 5 år. Med lite utrykningserfaring har man lite å gi i et komplisert trafikkbilde. Tilsvarende erfaring må kreves fra trafikklærere. Helse Bergen vil også ha minst 5 års utrykningserfaring for instruktører. Det er ikke mulig å heve dette kravet uten en ny høring, men vi tar innspillene med oss til vurdering på et senere tidspunkt.

Kravet om reduksjon i erfaring for trafikklærere fremstår som uklart, jf. ATL. De ser ikke behovet for slik erfaring, da trafikklæreren har nødvendig kompetanse gjennom sin opplæring. SVV Region sør tror ikke den erfaring man opparbeider seg under utrykning kan erstattes av utdanning. Det fremmes i motsatt fall forslag om at pedagogisk utdanning kan reduseres

dersom instruktøren har lang utrykningserfaring og er godkjent trafikklærer. Haugesund brannvesen mener det ikke er sammenheng i at kravet til utrykningserfaring øker for de med bred utrykningsbakgrunn, men lite pedagogisk kompetanse, mens det for trafikklærere på den annen side skal reduseres krav til utrykningserfaring. Trafikklærerne med sin pedagogiske kompetanse må sørge for å få utrykningskompetanse gjennom erfaring i tjeneste. UF mener kravene i § 13 må være et minimum. Det ses på som et tap dersom trafikklærere helt uten operativ erfaring skal kunne bli utrykningsinstruktører. UF påpeker i tillegg at det er viktig å skille mellom trafikkskoleerfaring og erfaring i utrykningskjøring. Det bør også være samsvar mellom kravet til profesjonalitet (tilknytning) hos kursarrangør og hos instruktørene. Instruktørene skal kunne legitimere sin rolle ved å kunne vise til operativ tjeneste og erfaring. Mener det trengs tungtveiende argumenter for å skyve opplæringsansvaret over på andre enn PHS. PHS sitt oppdateringskurs for sensorer anses som viktig for rettførdig bedømming av kompetanse. PHS sine kurs må være tilgjengelig for alle etater. Instruktørkursene bør planlegges med jevne intervall. Vil også at det formaliseres et krav til utdanningspersonell som skal drive opplæring på tunge kjøretøy. HMS må være prioritert og dette bør synliggjøres i krav til personell. SVV Region øst mener reduksjon for trafikklærere bør ikke overskride 50% og det foreslås at utdanningen på minst 30 studiepoeng. Helsekrav bør stilles som for trafikklærere og politiattest av nyere dato må fremvises. HiNT gir sin tilslutning til at det åpnes for at trafikklærer ved tilleggsutdanning kan kompensere for manglende utrykningserfaring. Ber om at Vegdirektoratet vurderer om begrepet redusere kan erstattes med kompensere, da det vil gjøre det mer realistisk. Foreslår å bytte ut begrepet tilleggsutdanning med videreutdanning, da det er dette som er begrepet benyttet i høgskolesystemet. Forsvaret ønsker denne bestemmelsen særskilt velkommen, da den åpner for at Forsvarets egne kjørelærere kan erverve nødvendig kompetanse for godkjenning. PHS anbefaler at politiet ikke unntas fra denne bestemmelsen da det kan føre til to ulike utrykningsmiljøer. SVV Region nord påpeker at læreplanen vil kreve erfaring fra utrykning kombinert med pedagogiske kvaliteter på et høyere nivå enn det som kreves i dag. Sørlandet sykehus sier det er svært ønskelig med utrykningsinstruktør med operativ erfaring fra ambulansetjenesten, for å forstå de utfordringer som er knyttet til pasient ifm ambulanseskjøring.

Når det gjelder kravet til trafikklærere vil ikke trafikklærerutdanning i seg selv kvalifisere til å kunne erverve kompetansebevis jf. § 6 bokstav d. Det er heller ikke ønskelig å fjerne hele kravet om tilknytning til profesjonen. Som utrykningsinstruktør vil også trafikklærer bli knyttet til offentlig etat, privat foretak eller organisasjon som har utrykningstjeneste som en naturlig og vesentlig del av sin tjeneste. Jf. § 36 vil kursarrangør ha plikt til å sørge for nødvendig faglig vedlikehold og utvikling av også utrykningsinstruktøren. Kurs i utrykningskjøring i tillegg til trafikklærerutdanning vil være et relativt strengt krav. Vegdirektoratet er av den oppfatning at trafikklærerutdanning i sammen med tilleggsutdanning i utrykningskjøring vil gi faglig godt kvalifiserte instruktører.

§ 15. Godkjenning av undervisningsansvarlig (§ 14 i høringsforslaget)

UF mener det er en god løsning med undervisningsansvarlig. Naturlig at denne skal ha en tilknytning til profesjonen. Tilføyelse: "Kun være undervisningsansvarlig hos en kursarrangør *på samme tid.*" Tiur'n Konsulenttjenester finner det underlig at man kun kan være undervisningsansvarlig for en kursarrangør, mens SVV Region øst ser det som positivt at man kun kan være undervisningsansvarlig for en kursarrangør.

For at undervisningsansvarlig skal ivareta sine plikter best mulig, mener vi at man kun kan være undervisningsansvarlig hos en kursarrangør. Vegdirektoratet ser i den sammenhengen det som viktig at undervisningsansvarlig har en sterk tilknytning til kursarrangør og gjennom den en god innsikt i utøvelsen av reell utrykningskjøring. Dette skal være med på å danne grunnlag for bl.a. evaluering og rettledning av undervisningspersonell, samt påse at bare kvalifiserte instruktører gir undervisning jf. § 16 bokstav b og c. Hvis undervisningsansvarlig var tilknyttet mange kursarrangør ville dette kunne bli uoversiktlig og kunne medført en pulverisering av det ansvaret arbeidsgiver gjennom § 36 har ovenfor undervisningsansvarlig og øvrig undervisningspersonell.

Det ble i høringen argumentert for at man ikke anså det som nødvendig at undervisningsansvarlig hadde undervist i alle læreplanens deler. SVV Region sør deler synet om at undervisningsansvarlig ikke trenger å ha undervist i alle deler av læreplanen. Oppgaven anses å innebære mye kompetanse på andre felt enn å beherske hele læreplanen. Bergen brannvesen mener det må presiseres at undervisningsansvarlig har kjennskap til og har undervist i samtlige deler av læreplanen. Helse Midt- Norge vil ha en presisering av at undervisningsansvarlig må ha deltatt på både teori og praksis. Viktig at den kjenner alle fagområdene. Brannvesenet Sør-Rogaland er positive til innføringen av undervisningsansvarlig og er enig i at det ikke er nødvendig å presisere at vedkommende må ha undervist i alle av læreplanens deler. Haugesund brannvesen er positive til krav om undervisningsansvarlig, men savner et tilleggskurs for å få en ensartet forståelse av innholdet i arbeidsoppgavene. Hevdes i tillegg at det er for lite å ha undervist i fem kurs uten krav til hva det er undervist i. Delta og Ampy støtter fire trinns opplæringsmodell, men mener forskriften bør stille krav om at undervisningsansvarlig må ha tilegnet seg både faglig teori og praksis i løpet av de obligatoriske kursene. SVV Region øst mener undervisningsansvarlig må ha deltatt på alle trinn, både praktisk og teoretisk, og ha vært hovedinstruktør for minst 30 elever. HiNT er av den oppfatning at det primære bør være at undervisningsansvarlig har undervist i alle læreplanens deler.

På bakgrunn av innspill fra høringsinstansene finner Vegdirektoratet det riktig å kreve at undervisningsansvarlig har undervist i alle delene i læreplanen, og ved minst fem kurs. På tross av at det ikke stilles krav om at kursansvarlig skal ha undervist i alle delene på alle fem kursene, ser vi det som tilstrekkelig at vedkommende har erfaring fra hele læreplanen. Det har likevel vært en intensjon at vedkommende har deltatt som instruktør på kursene i sin helhet, men det er akseptabelt at for eksempel deler av teoriundervisningen er blitt delt på av flere instruktører.

§ 16. Undervisningsansvarligs plikter (§ 15 i høringsforslaget)

Det har ikke kommet kommentarer spesielt til innholdet i undervisningsansvarligs plikter.

Det bemerkes at fra Vegdirektoratets side at det i første ledd bokstav c står ”kvalifiserte utrykningsinstruktører”. Det burde her stått ”godkjente utrykningsinstruktører”. Dette vil bli endret, men det gjøres med dette oppmerksom på hva som ligger i ”kvalifiserte”.

§ 17 Undervisningspersonell fra Politihøgskolen (ny)

Undervisningspersonell fra Politihøgskolen som skal drive opplæring utenfor Politihøgskolen må godkjennes av regionvegkontoret etter reglene i §§ 14 og 15. Tilsvarende

gjelder også undervisningspersonell ellers i politiet, men det ble ikke ansett som nødvendig å presisere, da disse ikke er omfattet av særreglene i § 5.

Kap. 5. Tilsyn og reaksjonsmidler

§ 18. *Kontroll og tilsyn med kursarrangør (§ 16 i høringsforslaget)*

Tiur'n Konsulenttenester vil at kontroll av undervisning i bil må klargjøres i god tid. Til dette gjøres oppmerksom på at tilsynsenhetene hos Statens vegvesen kan føre både meldt og uanmeldt tilsyn.

SVV Region øst ber om hjemmel for tilsynspersonell til adgang til områder som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Direktorat ser bakgrunnen for ønsket, men er av den oppfatning at det ligger tilstrekkelig hjemmel i bestemmelsen slik den lyder.

”Opplysninger” byttes ut med ”utlevere de dokumenter” i bestemmelsens andre ledd.

Dokumenter skal oppbevares på kontoradresse. Opplæringskort kan tas med ut når de skal brukes i opplæringen.

Politidirektoratet fører tilsyn med Politihøgskolen. Politidistrikt må, for å bli kursarrangør, søke om godkjenning på vanlig måte og Statens vegvesen vil da føre tilsyn.

§ 19. *Reaksjonsmidler overfor kursarrangør (§ 17 i høringsforslaget)*

Bestemmelsen er endret litt i strukturen slik at den er lik § 20 om reaksjonsmidler overfor undervisningspersonell.

§ 20. *Reaksjonsmidler overfor undervisningspersonell (§§ 18 og 19 i høringsforslaget)*

Helsedirektoratet anser §§ 18-19 som så like at de med fordel kan slås sammen. Dette er Vegdirektoratet enige i. Bestemmelsen gjelder nå for alt undervisningspersonell. Som nevnt over har vi nå samme struktur også i bestemmelsen som regulerer reaksjonsmidler overfor kursarrangører, men vi har beholdt skillet mellom undervisningspersonell og kursarrangør. Fjerde ledd i tidligere § 18 er fjernet, da vi anser dette som dekket gjennom ordlyden i tredje ledd.

Kap. 6. Opplæringen

Det har kommet flere innspill der det kommenteres at lavfrikksjonskjøring er utelatt. Bergen brannvesen ser det som betenkelig å ikke videreføre kjøreopplæring på glatt føre. Forslag om å utvide dette til 6 timer med hovedfokus på hvordan ulike kjøretøy reagerer. Tiur'n Konsulenttenester vil ha glattkjøring på bane som obligatorisk opplæring, da dette er både nyttig, utfordrende og lærerikt. Haugesund brannvesen stiller seg undrende til at glattkjøringskurset er tatt ut. Foreslår at det tas ut av grunnopplæringen, men heller legges til som et separat kurs som må tas innen ett år, jf. tungbilopplæringen. UF mener målene om kjøring på glatt bane ikke blir tilstrekkelig ivarettatt gjennom kl B og mener det ideelle ville vært tilbud om å kjøre på for eksempel islagt vann/bane. Sykehuset Innlandet mener det ikke er ønskelig å utelate kjøring på glatt føre. Vil heller at dette vektlegges. SNLA anbefaler å utvide antall timer til et minimum på 25 timer (inkl. lavfrikksjon og kjøregård). På den andre siden støtter HiNT forslaget om å fjerne øvelsen kjøring på glatt føre, da dette er ivarettatt gjennom opplæring i kl B.

Bakgrunnen for at Vegdirektoratet velger og ikke videreføre krav til obligatorisk kurs i kjøring på glatt føre er at målene for dette kurset synes i stor grad å være ivaretatt gjennom sikkerhetskurs på klasse. B. En stor del av elevene har generelt liten kjøreefaring og ingen erfaring fra utrykningskjøring i det hele tatt. Et kurs med sterk fokus på mestring kan for denne målgruppen gi en negativ effekt ved at den enkelte får økt tillit til egne ferdigheter og dermed kjører med mindre sikkerhetsmargin. Vegdirektoratet ønsker en nærmere utredning før det eventuelt vil bli stilt krav til kurs på for eksempel baneanlegg for tungbil. Av miljøhensyn er islagte vann et uaktuelt alternativ.

§ 21. *Obligatorisk opplæring (§ 20 i høringsforslaget)*

Det ses fordel i at opplæringen ikke holdes sammenhengende, men at den strekkes over flere uker. Brannvesenet Sør-Rogaland synes opplegget virker fornuftig, men ser at det vil kunne kreve mer koordinering og planlegging, men dette er i tråd med hva som er ønskelig fra Statens vegvesen sin side. Det er viktig at opplæringen blir gjennomført i kronologisk rekkefølge.

§ 22. *Føreransvaret (ny, sto i § 20 i høringsforslaget)*

Føreransvaret er nå plassert i en egen bestemmelse i forskriften. Vi fikk innspill der det fremgikk at man var glad for en slik avklaring nå hadde kommet, mens det i andre tilfeller ble ytret sterk uenighet med konklusjonen. Generelt må det sies at vi fikk få innspill rundt akkurat dette. Kun seks av høringsinstansene uttalte seg om dette tema. Tre av disse var politiorganisasjoner.

Det settes spørsmålstegn ved om instruktøren har føreransvar også ved vedlikeholdstrening. Ordlyden i bestemmelsen har hele tiden vært "under opplæring" og dette innbefatter ikke vedlikeholdstrening. For vedlikeholdstrening må sjåføren inneha kompetansen og da er man som fører selv ansvarlig. For å unngå misforståelse er ordlyden nå endret til "under opplæring til erverv av kompetansebevis".

Utrykningsforskriften § 2 sier at "den som skal kjøre utrykning må inneha utrykningskompetanse og gyldig kompetansebevis". Ved å gi instruktør føreransvaret blir kjøringen formelt lovlig.

Som en utdyping av det som fremgår i høringsdokumentet nevnes at vi har benyttet Rt. 1977 s. 1288 og Bjørn Engstrøms artikkel "Ledsageransvaret ved øvingskjøring" publisert i Lov og Rett 1980 s. 236 som bakgrunn for våre vurderinger. Artikkelen kom som en utdyping av rettstilstanden etter 1977-dommen.

I Rt. 1977 s. 1288 er et av hovedbudskapene at ledsagerens ansvar er betinget av at det er etablert en forståelse med den som sitter ved rattet, enten uttrykkelig eller stilltiende, om at ledsageren anser seg som den som kan bestemme, dvs. kontrollere og dirigere kjøringen. Det fremgår videre at dersom en slik forståelse ikke legges til grunn vil det være uforvarlig å gripe inn i den annens kjøring. Vegdirektoratet ser på en slik forståelse som naturlig i en opplæringssituasjon. Det antas at alle instruktører ønsker å kunne gripe inn i kjøringen enten verbalt eller fysisk dersom dette skulle bli nødvendig. Det vil være vanskelig å ha en opplæringssituasjon uten at både ledsageren og eleven ser på instruktøren som den som bestemmer.

I ovennevnte dom vises også til tidligere dommer der det fremgår at ledsageren må "være klar over at det er han som under de foreliggende omstendigheter har ansvaret for kjøringen, jf Rt. 1946 s. 986 og Rt. 1958 s. 852" (Rt. 1965 s. 758) og "at ledsageren under kjøringen må ha en viss kontroll med føreren" (Rt. 1967 s. 385). Ledsageransvaret har i hovedsak vært et tema i forbindelse med privat øvingskjøring. Ved å gi instruktøren et verktøy som dobbelt pedallet har man også fått større mulighet til å ansvar samtidig som han presumptivt har noe mer kontroll med føreren.

I Engstrøms artikkel til § 26 i vegtrafikkloven sies det at man kan si at ledsageren medvirker til elevens føring av motorvogn, men at dette ikke vil være avgjørende strafferettslig sett fordi vegtrafikkloven og bestemmelser gitt i medhold av denne ikke inneholder et medvirkningstillegg. I de fleste tilfellene der bestemmelsen om føreansvaret er benyttet er der hvor ledsager er påvirket av alkohol. Uten § 26 i vegtrafikkloven ville ikke ledsageren kunne dømmes for kjøring i påvirket tilstand.

Det ble fremhevet av Politiets Fellesforbund det straffansvar en instruktør kan pådra seg og de konsekvenser dette kan medføre. Til dette bemerkes det at elevene betaler for en opplæring de trenger. Dersom en instruktør ikke ønsker å ta ansvar, dirigere kjøringen m.m. må det også kunne settes spørsmålsteget ved om denne er egnet til å drive den type opplæring. Engstrøm skriver at ledsageren i prinsippet kan pålegges det samme straffrettslige ansvar som den faktiske føreren. "Denne statuering av ledsageren som fører gjelder imidlertid bare i forhold til bestemmelsene gitt i eller i medhold av vegtrafikkloven. Når det gjelder andre lover og forskrifter, må man på vanlig måte tolke bestemmelsens gjerningsbeskrivelse for å avgjøre om ledsageren kan bli ansvarlig. Om det for eksempel reiser tiltale mot ledsager etter straffeloven § 239, kan man ikke i relasjon til denne bestemmelsen legge til grunn at ledsager var fører av bilen. Den strafferettslige bedømmelse av ledsagerens forhold må her bli den samme uansett om vi hadde § 26 siste ledd eller ikke, jfr. punkt 1."

Videre mener Engstrøm at også eleven anses som fører av bilen i en begrenset utstrekning. Dette er også tatt med i § 22 annet punktum i utrykningsforskriften. Siden det i mye av utrykningskjøringen vil være snakk om kjøring der nettopp visse trafikkregler kan brytes har vi brukt passusen "så langt de passer". Dette for å få ordlyden så lik § 26 i vegtrafikkloven som mulig.

§ 23. Plikt til å avbryte opplæringen (§ 21 i høringsforslaget)

Dette er i tråd med trafikkopplæringsforskriften, men er enda sterkere formulert. Det hviler et ansvar på instruktør for å sikre nivået.

§ 24. Hovedmål for opplæringen (§ 22 i høringsforslaget)

UNN mener hovedmålet for opplæringsprogrammet er godt begrunnet, men at det synes å være lite tilpassningsdyktig for den enkelte elev.

§ 25. Mål og timeantall for trinn 1 (§ 23 i høringsforslaget)

Tiur'n Konsulenttjenester ønsker at timemodellene må kunne kombineres og at undervisningssted også må kunne være utenfor klasserom. Når det er sagt klasserom spesielt er dette for å sikre gode undervisningsforhold for eleven.

Helse Midt-Norge vil ha trinn 2 før trinn 1, men med trinn 1 pkt a og d som i dag. Viktig å få kartlagt elevenes individuelle behov tidlig. Det anses som viktig at eleven tidlig får oversikt over hva opplæringen innebærer og hva som forventes i forhold til prestasjonsnivå. Dette skal være med på å danne grunnlag for den øving eleven på egenhånd kan gjennomføre i trinn 2. Vi anser det som naturlig at eleven får først en beskrivelse av mål og deretter mulighet til øving for så å bli veiledet i forhold til måloppnåelsen. Elevene må selv vite hvor han skal, hva han skal vurderes i før han blir vurdert.

UF lurer på gjennomføringen av demonstrasjon i bokstav d. Kan dette gjøres for eksempel via dvd el må alle ut i bil? En slik gjennomføring kan medføre praktiske problemer. Det foreslås at Vegdirektoratet og PHS bør ta initiativ til å utarbeide undervisningsfilmer i uttrykning. Slike filmer kan være meget illustrerende og forklarende. Vegdirektoratet legger vekt på at det skal være en reell demonstrasjon med nærhet til den aktuelle situasjonen. På generelt grunnlag vil en reell demonstrasjon være mer engasjerende enn bruk av for eksempel film, men eventuelle undervisningsfilmer kan brukes som et supplement. Gode undervisningsfilmer er utfordrende å lage og er på dette tidspunkt ikke en prioritert oppgave i Vegdirektoratet. Helse Bergen ser det som en utfordring å få til en lik opplæring i denne demonstrasjonen.

§ 26. Mål og timeantall for trinn 2 (§ 24 i høringsforslaget)

UNN mener at ved å basere opplæringen på Gadget-modellen kommer læretrinnene i fokus og det fryktes at dette blir i kontrast til Helhetsmodellen der eleven er i fokus. Ved å spre teori og praksis utover større del av kurset vil man få utfordringer ved gjennomføring av kurset. Slik Vegdirektoratet ser det vil ikke opplæring basert på Gadget-modellen være i konflikt med Helhetsmodellen. En integrering mellom teori og praksis vil kunne medføre mindre belastning, større variasjon i opplæringen og bedre læringsutbytte for eleven.

Angående veiledningstimer er erfaringen for Haugesund brannvesen at det i praksis er veiledningstimer etter hvert enkelt sjåførbytte. Disse er viktige i læringsprosessen og bør integreres som et gjennomgående trekk i hele opplæringen.

§ 27. Mål og timeantall for trinn 3 (§ 25 i høringsforslaget)

UF ønsker ikke en redusering i timeantall. Når det gjelder minimum antall undervisningstimer på ulike gjennomføringsmodellen er det et ønske å stimulere økt bruk av den modellen som antas å gi best læringsutbytte. I forhold til timeantallet generelt må det tas med i vurdering at det på trinn to er innført klare kompetansemål og veiledningstime. Dette vil medføre at det vil bli individuelle forskjeller på opplæringens varighet ut i fra hvilket grunnlag eleven har i utgangspunktet. Enkelte elever vil da kunne få en opplæring som har lengre varighet enn gammel læreplan.

§ 28. Mål og timeantall for trinn 4 (§ 26 i høringsforslaget)

Tiur'n Konsulenttenester påpeker at kursdeltakerne ofte vil være kjent i området og planlegging ut fra kart derfor gjerne vil bli sett på som kunstig. Vegdirektoratet har tatt dette til etterretning og endret til "kart eller vegbeskrivelse". Ad bokstav d: Hvorfor kan ikke dette gjennomføres utenfor klasserom? Bakgrunnen for at det er valgt klasseromsundervisning er å legge til rette for gode undervisningsforhold og meningsutveksling mellom flere elever

Sykehuset Innlandet har et ønske om at teoriundervisningen fortsatt skal kunne foregå samlet og sammenhengende. Individuelle tilpasninger når det gjelder kjøring vil bli vanskeligere å få gjennomført se kommentar §26. Ser ikke nødvendigheten av å kunne planlegge utrykningsoppdrag etter kart

Kap. 7. Utrykningsprøven

§ 29. Alminnelige bestemmelser (§ 27 i høringsforslaget)

Helsedirektoratet mener at tre års frist for å ta ut kompetansebeviset er for lang tid. Vegdirektoratet er ikke uenig i dette. Passusen er fjernet da den ble vurdert som unødvendig på bakgrunn av at både teoretisk og praktisk prøve har en gyldighet på tre år. Det anses derfor som overflødig å regulere dette nærmere.

Time for teoretisk og praktisk prøve bestilles hos Statens vegvesen.

Når det gjelder hjemmel for karantene for fusk foreligger det foreløpig ikke hjemmel for dette i vegtrafikkloven. Mange høringsinstanser støtter karantene ved fusk.

Samferdselsdepartementet er konferert i forbindelse med høringen til endringer i trafikkopplæringsforskriften. Det er enighet om at en karantene på tolv måneder vil kreve egen lovhjemmel. Før en ev. vedtagelse av kortere karantene enn foreslått er det aktuelt å utrede ulike forhold knyttet til juks i et noe bredere perspektiv, herunder bruk av straffehjemler.

§ 30. Teoretisk prøve (§ 28 i høringsforslaget)

Haugesund brannvesen viser til at det ved flere anledninger dukker opp spørsmål på teoriprøven som ikke er forankret i læreplanen. De teoretiske prøvene er gjennomgått for å luke ut den type feil.

§ 31. Praktisk prøve (§ 29 i høringsforslaget)

Tiur'n Konsulenttenester mener instruktøren må få være med under praktisk prøve dersom dette er ønsket fra kandidaten. Dette er det åpnet for i andre ledd og var det også i høringsforslaget.

Det har kommet mange positive, men også noen negative uttalelser vedrørende forslaget om å kunne avlegge praktisk prøve til tross for ikke bestått teoretisk prøve. Det presiseres at teoretisk prøve må avlegges først, men dersom denne ikke er bestått åpnes det for å kunne avlegge praktisk prøve. Kursarrangørene er i hovedsak positive til en slik løsning som er skissert, mens SVV Region øst mener adgangen undergraver betydningen av at det er viktig med en teoretisk plattform før praktisk kjøring. I vurderingen ser man her til både den praktiske tilretteleggingen for kandidat, kursarrangør og Statens vegvesen som prøvearrangør. Det er ikke ønskelig med mange små kursarrangører rundt om i landet som har liten kontinuitet i arbeidet. I veldig mange tilfeller må elevene reise til kursarrangør eller kursarrangør reise til elevene. Ved at praktisk prøve kan avlegges uten at den teoretiske prøven er bestått, gir det større forutsigbarhet for alle parter og ikke minst for Statens Vegvesen i forhold til sensor kapasitet.

Når det gjelder gjennomføringen av opplæringen er det ikke usannsynlig at det ved en slik endring av regelverket vil føre til mindre prøverettet undervisning og en bedre integrering mellom om teori og praksis. En stor del av oppgavene i den teoretisk prøven vil også være av stoff som kandidaten på egenhånd kan tilegne seg.

En medvirkende faktor er også at det ikke finnes utrykningssensorer overalt og at det derfor kan være besparende også for Statens vegvesen om en kandidat kan gå opp til avtalt tid til tross for ikke bestått teori.

Sørlandet sykehus ønsker at kandidat skal kunne gå opp til ny praktisk prøve etter to uker. Vegdirektoratet finner det fortsatt hensiktsmessig og beholde den foreslåtte karantenetiden både på teoretisk og praktisk prøve.

§ 32. Avbrudd av praktisk prøve (§ 30 i høringsforslaget)

Helsedirektoratet vurderer det slik at dersom en elev får et illebefinnende forbundet med stresset med å avlegge prøve, så er det grunn til å stille spørsmål om eleven er egnet til å tåle presset med å kjøre utrykning. Slik vegdirektoratet ser det så kan det være flere grunner til avbryte prøven og la vurdering utstå uten at det er relatert til kandidatens evne til å tåle stress. Vi ønsker derfor fortsatt at det skal være mulig å la vurderingen utstå til ny prøve kan avlegges når forholden tilsier det. Det er ikke ønskelig at en kandidat for eksempel føler seg presset til å gjennomføre en praktisk utrykningsprøve når vedkommende blir syk.

Brannvesenet Sør-Rogaland vil beholde "kan avbrytes" da det er viktig å få et helhetsinntrykk av kjøringen. SVV Region øst mener "bør avbryte" blir mest korrekt, da videre kjøring normalt ikke har noen hensikt. Vegdirektoratet er enig i at det er en helhetsvurdering av kjøreprestasjon som skal ligge bak sensors vedtak. Det medfører også riktighet at når kjøring sett i forhold til dens art for eksempel er til vesentlig ulempe for andre, så bør den avbrytes. Når vi forskriften har valgt "kan avbryte" så vil det til enhver tid være opp til sensor og foreta vurderingen om prøven skal avbrytes og vurderes til ikke bestått. Dette er for øvrig i tråd med trafikkopplæringsforskriften § 29-6

§ 33. Resultat av prøven (§ 31 i høringsforslaget)

UF ser det som positivt at kandidaten får opplyst hva som er gjort feil på prøven, da dette vil være med å utvikle forståelsen for faget.

Kap. 8. Kjøretøy til opplæring og prøve

§ 34. Kjøretøy til opplæring (§ 32 i høringsforslaget)

Det poengteres innledningsvis at dette er regler for kjøretøy til opplæring og til prøve, jf. § 35. Kjøretøy til bruk ved vedlikeholdstrening er ikke regulert, da dette ikke har vært ansett som nødvendig.

Det har vært svært positive tilbakemeldinger på kravet om dobbelt pedalsett. Enkelte har startet bruken allerede. Det fremheves fra høringsinstansene at dobbelt pedalsett er skritt i riktig retning som er viktig for sikkerheten og som vil forbedre opplæringen enda mer. Vegdirektoratet har ikke sett det som nødvendig med dobbelt pedalsett til alle funksjoner. Flere påpeker at kostnaden for montering av dobbelt pedalsett ligger noe høyere enn estimert i høringen; nærmere 10 000,- per bil. Dette endrer ikke Vegdirektoratets oppfatning og kravet

oppretholdes. Sykehuset Innlandet har ikke hatt ulykker under utrykningskurs og vil videreføre dagens ordning når det gjelder føreransvar og uten dobbelt pedallet.

Sotra brannvern IKS mener kjøretøy benyttet til opplæring bør ha en slik farge (rød, hvit eller gul) som etatene benytter. Bilimportørens Landsforening stiller spørsmål ved nødvendigheten av at utrykningskjøretøy brukt til opplæring skal ha en basisfarge lik den som brukes av utrykningsetatene. Helse Midt-Norge mener bilene bør være nøytrale for reklame og kun vise hvilken etat de representerer. Vurdering av farge/uniformering av bilene brukt til opplæring preges av blant annet et ønske om at kjøringen skal oppfattes så reell som mulig, både av eleven og av medtrafikanter. På den annen side må det ikke være slik at kjøretøyet kan bli oppfattet som noe annet enn hva det er. Viktig at det merkes som et opplæringskjøretøy, jf. siste ledd.

SVV Region øst poengterer at utrykningskjøretøyforskriften også bør revideres. Dialog om dette er satt i gang internt og det vurderes nærmere.

POD vil ha inn en bestemmelse om at blålys skal tildekkes eller fjernes når kjøretøyet ikke er i bruk til opplæring. Vegdirektoratet vil se nærmere på dette.

§ 35. *Kjøretøy til praktisk prøve (§ 33 i høringsforslaget)*
Ikke kommet kommentarer spesielt til denne bestemmelsen.

Kap. 9. Vedlikehold av utrykningskompetanse

§ 36. *Faglig vedlikehold og oppdatering (§ 34 i høringsforslaget)*

Første ledd er tatt ut i det endelige forslaget, da vi fant innholdet noe strengt. Vi finner, etter en ny vurdering, at den enkelte utrykningsførers plikter kommer sterkt nok frem i bestemmelsens siste ledd.

Enkelte ønsker en formell regodkjenning, men foreløpig er vi av den oppfatning at fem års gyldighet samt krav om vedlikeholdstrening er tilstrekkelig. Vegdirektoratet vil følge med på utviklingen og eventuelt ta spørsmålet opp til ny vurdering en viss tid.

Haugesund brannvesen støtter at alle med kompetansebevis må inneha den kompetanse som beviset tilsier. Av den grunn viktig å kunne benytte ulike kjøretøy i opplæringen, ev et Trinn II-kurs tilpasset den enkelte etat. Det er foreløpig ikke gitt regler om krav til noe Trinn II-kurs, men Vegdirektoratet vil også her se på behovet videre.

§ 37. *Vedlikeholdstrening (§ 35 i høringsforslaget)*

Et overveldende flertall av de som uttalte seg ønsket at vedlikeholdstrening kun skal kunne foregå med godkjent instruktør. Som det ble fremhevet i høringsdokumentet var dette et punkt der arbeidsgruppen var delt i sin oppfatning. Argumentene som brukes er blant annet at trening uten instruktør kan hemme trening og faglig utvikling, instruktøren kan begrunne og påvirke fører til å reflektere bedre, man vil i større grad kunne unngå ”kompiskjøring” og det poengteres at utbytte av treningen vil bli større. Bruk av instruktør vil også være en større garanti for at opplæringen gjennomføres etter retningslinjer i læreplanen. Vi har valgt å knytte kravene opp mot hovedmålene i opplæringen fremfor læreplanen, men prinsippet i kommentaren er like fullt gjeldende.

Bergen brannvesen ønsker i tillegg at instruktøren skal ha spesiell kunnskap knyttet til de respektive utrykningsetaters kjøretøy. Vegdirektoratet viser i den forbindelse til kravet i § 34 annet ledd og § 35 første ledd der det vektlegges at kompetansen skal knyttes opp mot hva som er nødvendig i forhold til type oppdrag og kjøretøy.

På bakgrunn av alle innspillene som er kommet på dette området finner Vegdirektoratet det riktig å stille til at instruktør skal være med ved vedlikeholdstrening.

Kap. 10. Avsluttende bestemmelser

§ 38. *Flytting av kurs (§ 36 i høringsforslaget)*

Mange høringsinstanser bemerker at det tidvis er et stort press i enkelte områder og ser derfor positivt på en mulighet til å flytte kurs, men det poengteres også at det foreligger mange faktorer som må tas i betraktning.

Vegdirektoratet er inneforstått med at flytting av kurs vil kunne by på både økonomiske og praktiske utfordringer. Særlig har det kommet innspill fra brannetaten på at det kan bli problemer der det er deltidsbrannmenn som skal gjennomgå opplæring. Disse gjennomgår kursing etter avtale med hovedarbeidsgiver og endringer vil være uheldig. Direktoratet har merket seg disse innspillene, men ønsker å se hvordan reglen fungerer i praksis før en annen løsning vurderes nærmere.

SVV Region øst poengterer at også politiet må melde fra om sine kurs for at regionvegkontoret skal kunne få et riktig helhetlig bilde av virksomheten. Politiet har ikke unntak fra regelen om å måtte melde inn og det antas at PHS har sin kursoversikt ferdig på et relativt tidlig tidspunkt slik at dette enkelt kan meldes inn til Statens vegvesen. PHS ønsker unntak fra bestemmelsen om å måtte flytte kurs. På dette tidspunkt er ikke dette gitt, da det har kommet klare føringer på at det er ønskelig med så få unntak/særregler som mulig. Dersom det skulle vise seg å bli vanskelig i praksis vil en ny ordning være noe som kan tas opp til ny vurdering.

§ 39. *Godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat (§ 37 i høringsforslaget)*

Vegdirektoratet arbeider p.t. med forslag til forskrift slik at direktivet implementeres på korrekt og tilstrekkelig måte. Det kan foreløpig ikke sies noe nærmere om når denne vil komme på høring.

Det ble stilt spørsmål om kravet om gjennomføring av prøven på norsk er i strid med direktivet. Kort kan det sies at direktivet i utgangspunktet kun regulerer adgangen til godkjenning av yrkeskvalifikasjoner. Regler rundt gjennomføringen av en eventuell ferdighetsprøve vil bli sett på i forbindelse med forskriftsarbeidet rundt direktivet.

§ 40. *Gebyr (§ 38 i høringsforslaget)*

SVV Region øst mener det er uryddig å henvise til førerkortforskriften når det gjelder gebyrer. Direktoratet merker seg denne innvendingen, men velger allikevel å bruke samme systematikk som er brukt i blant annet trafikkopplæringsforskriften. Ved en endring i

fører kortforskriften, vil også øvrige forskrifter måtte gjennomgå en endring. Dette ville antagelig skjedd uansett dersom det for eksempel ble en endring i størrelsen på gebyrene.

§ 41. *Unntak (§ 39 (Dispensasjoner) i høringsforslaget)*

Bestemmelsen har endret overskrift fra ”Dispensasjoner” til ”Unntak” uten at dette er ment å ha noen betydning for bruk eller innhold.

SVV Region øst mener det må foreligge særlig tungtveiende grunner for alle unntak. Dette har de i stor grad fått gjennomslag for. Det er kun to tilfeller som ikke krever særlig tungtveiende grunner og det er unntak etter § 8 første ledd bokstav c og § 11 første ledd bokstav e.

SVV Region sør antar at SVV Region øst vil bli tillagt dispensasjonspraksisen i kraft av sin spesialfunksjon, men kunnskap om bla personell er ofte lokal og det kunne derfor vært nyttig om det ved godkjenninger av kursarrangør og undervisningspersonell ble lagt en viss dispensasjonsmyndighet til regionkontorene. På samme måte som godkjenninger etter forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører er det Tilsynsenheten i SVV Region øst som skal foreta saksbehandlingen. Region øst har både utrykning og yrkessjåførutdanningen som spesialistfunksjon. Der det anses nødvendig må informasjon ev. innhentes fra andre regioner.

§ 42. *Saksbehandling (§ 40 i høringsforslaget)*

Ikke kommet spørsmål eller kommentarer til denne bestemmelsen.

§ 43. *Overgangsregler (§ 41 i høringsforslaget)*

SVV Region øst mener eksisterende godkjenninger må bestå, men kreve fornyelse. Det er krav om at kursarrangør fornyer sin godkjenning innen 1. juli 2014, men det er ikke satt krav til fornying av godkjenning for undervisningspersonell.

§ 44. *Frister for oppfyllelse av nye krav (§ 42 i høringsforslaget)*

Forslag fra Tiur'n Konsulenttenester om at tidsfrist for avslutning av opplæring etter gammel læreplan settes til seks mnd fra denne forskrifts iverksettelse. Også Brannvesenet Sør-Rogaland ber om anledning til å fullføre påbegynt opplæring etter gammel ordning. Etter kravet i § 44 tredje ledd skal opplæringen drives i samsvar med læringsmålene i §§ 24 til 28 fra 1. januar 2010.

Tiur'n Konsulenttenester ber om at kursarrangør får samme frist med hensyn til oppgradering av personell, undervisningskort og læreplaner som det blir gitt til tekniske krav til kjøretøy, 12 måneder. Vegdirektoratet har vurdert dette, men finner at seks måneder må være tilstrekkelig. Kravene har vært kjent en tid til tross for kort tid fra kunngjøring (12.juni.2009) til ikrafttredelse (1.juli 2009). Vegdirektoratet har fått inntrykk av at mange kursarrangør allerede har startet prosessen med å innrette seg etter de nye kravene.

§ 45. *Ikrafttredelse (§ 43 i høringsforslaget)*

Forskriften trer i kraft 1. juli 2009. Direktoratet er inneforstått med at dette er svært kort frist. Det vises i den forbindelse til de frister som gjelder for oppfyllelse av nye krav i § 44. Det vil den første tiden bli ført et begrenset tilsyn med øvrige nye krav slik at brukerne gis anledning til å gjøre seg kjent med det nye regelverket.

§ 46. *Opphevelse (§ 44 i høringsforslaget)*

Forskrift om opplæring og kompetansebevis for fører av utrykningskjøretøy 9. oktober 2001 nr. 1152 oppheves 1. juli 2009.