



Statens vegvesen

Vedlegg 1 - Høringsoppsummering

Høring av forslag til endring av forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften)

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
April 2013

Høringsoppsummering – Forslag til endring av forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften)

Vegdirektoratet sendte forslag til endring av forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring 22. juni 2012 med høringsfrist 30. september 2012. Vi mottok 48 hørings svar. Av disse hadde følgende 16 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget:

- Nav – Stab for overordnet styring
- Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet
- Konkurransetilsynet
- Landbruks- og matdepartementet
- Arbeidstilsynet Midt Norge
- Arbeidsdepartementet
- Helse- og omsorgsdepartementet
- Toll- og avgiftsdirektoratet
- Norsk Transportarbeiderforbund
- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
- Fornyings-, administrasjons- og kirke departementet
- Utenriksdepartementet
- Miljøverndepartementet
- Politiets fellesforbund
- Justis- og beredskapsdepartementet
- Høgskolen i Oslo og Akershus

Følgende 32 instanser har kommet med innspill som vi har vurdert nærmere:

- Forsvarets Transportskole
- Tiur'n Konsulent tjenester
- Brannvesenet Sør-Rogaland
- Statens vegvesen Region øst
- Statens vegvesen Region midt
- Staten vegvesen Region vest
- Statens vegvesen Region nord
- Trygg trafikk
- Bergen kommune Brannvesen
- Sørlandet sykehus HF
- Kongelig Norsk Automobilklubb
- Oslo Lufthavn AS
- Utrykningskompetanse 160 AS
- Larvik kommune, Larvik brannvesen
- Universitetssykehus Nord Norge HF ambulansetjeneste (UNN HF)
- Politihøgskolen
- Utdanningsdirektoratet; faglig råd helse- og oppvekstfag
- Arbeidsgiverforeningen Spekter
- Oslo kommune brann og redningsetaten

- Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT)
- Avinor
- Helse Møre og Romsdal HF
- Sarpsborg brannvesen
- Fagforbundet; Seksjon for samferdsel og teknisk
- Trafikkforum
- Ambulansepersonellets Yrkesorganisasjon
- Haugesund kommune brannvesen
- Norges Automobil- forbund (NAF)
- Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL)
- Kunnskapsdepartementet
- Helsedirektoratet
- Utrykningspersonellets Fellesutvalg Norge (UF Norge)

I del I oppsummeres høringsinnspillene kronologisk etter bestemmelsenes inndeling. Vegdirektoratets vurderinger og konklusjon kommer under hver bestemmelse. Det gis ikke kommentarer til de bestemmelsene det ikke er kommet inn høringsinnspill til eller vi ikke har gjort endringer på. Vi viser til høringsnotatet for redegjørelse for endringene.

I del II er fastsatt endringsforskrift til forskrift om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften).

Del I

Oppsummering av høringsinnspillene med kommentarer

§ 1

SVV Region øst foreslår en ny første setning til § 1 første ledd "Forskriften gjelder kvalifikasjonskrav til fører av utrykningskjøretøy under utrykning og krav til opplæring og prøve» istedenfor vårt forslag.

De foreslår videre å slette andre ledd «utrykningskjøring reguleres i vegtrafikkloven og trafikkreglene» da dette kan fremstå misvisende og unødvendig.

Sørlandet sykehus AF oppfatter ordlyden «Andre krav til fører av utrykningskjøretøy under utrykning reguleres i trafikkreglene» som uklar, da det i første omgang kan se ut som om det menes andre krav som stilles til selve føreren, som for eksempel krav til førerkort, helse osv. Når de derimot ser dette i sammenheng med høringsnotatet, framkommer det at det menes førerens trafikale adferd.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi velger å slette andre ledd slik det var foreslått. Vi ser for oss å bruke andre kanaler for å orientere brukerne om at denne forskriften ikke regulerer selve utrykningskjøring.

§ 1a Definisjoner

Brannvesenet sør Rogaland etterlyser en definisjon av utrykningskjøring. I tillegg foreslår de at vi også definerer fortegnelse og instruktør.

Sørlandet sykehus AF synes at det er uheldig at det etableres et begrep som «utrykningskjøring under opplæring», da begrepet ikke finnes andre steder i vegtrafikkbestemmelsene. De mener en slik definisjon vil kunne oppfattes som om at «utrykningskjøring under opplæring» er differensiert fra annen utrykningskjøring.

Videre mener de at definisjon av utrykningskjøring bør framkomme i trafikkreglene, eventuelt i vegtrafikkloven, og ikke i denne forskriften. De foreslår en ny definisjon av utrykningskjøring: «kjøring som har hensikt å komme fort fram og som kan medføre fravikelse av trafikkbestemmelsene».

Definisjonen benyttes av politiet i sin opplæring og instruks. Kursarrangører benytter samme definisjon. Dette for å unngå usikkerhet knyttet til definisjonen. Det er hensikten som er avgjørende for om kjøring per definisjon er utrykningskjøring eller ikke. Dette må sees i sammenheng med hjemmelen trafikkreglene gir til å fravike vegtrafikklovens bestemmelser når det er nødvendig, eller til vesentlig legge til tjeneste, eller for opplæring til slik tjeneste.

«Det forutsettes at blålys og eventuelt sirene benyttes» kan sløyfes da dette reguleres i trafikkreglene § 14 nr. 3. På denne måten unngår vi at kjøreopplæringen differensieres fra ordinær utrykningskjøring.

SVV Region nord ser at den nye definisjonen innebærer to definisjoner på utrykningskjøring. En for ordinær utrykningskjøring og en som gjelder opplæring. De er noe i tvil om dette er hensiktsmessig. De foreslår en definisjon som innebærer utrykningskjøring uavhengig av om dette er reell utrykning eller øving/opplæring.

Kongelig Norsk Automobilklubb sier at forskriftsendringen bruker to begreper når det gjelder «blålys». I definisjonen i § 1a brukes «blålys», mens det i 34, sjette ledd brukes «blått blinkende lys». Det siste er det «teknisk» riktige. Det er en fordel å benytte samme begrep om samme forhold i en forskrift.

Trafikkforum mener det vil være riktig å henvise også til lovverket hvor vegtrafikklovens § 3 er sentral for kravet til føreren, og foreslår derfor følgende supplering til teksten: ”Andre krav til fører av utrykningskjøretøy under utrykning reguleres i vegtrafikkloven og trafikkreglene”.

Haugesund brannvesen oppfatter at det vil være uheldig å innføre flere begreper for «utrykningskjøring».

I relasjon til hovedmålene i læreplanen for opplæringen blir det tidvis gjort taktiske valg ved å slå av blålys (tunneler, broer o.l.) for å *ikke* kreve fri veg, men likevel være under utrykning. Haugesund brannvesen tror at det kan slå uheldig ut dersom man under opplæring til operativ tjeneste skal ha et annet regelverk å forholde seg til enn hva de faktisk er på kurs for å forberedes til – selvstendig utrykningskjøring i operativ tjeneste. Her må det selvfølgelig være samsvar mellom regelverkene.

Trygg trafikk er enig i det nye andre ledd § 1, og i at vi har samlet alle definisjoner i § 1 a.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi mener at en definisjon av utrykningskjøring bør være plassert i forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkreglene). Det er trafikkreglene i tillegg til vegtrafikkloven som regulerer krav til utrykningskjøringen, og det er derfor naturlig at definisjonen står der. Vi har valgt ikke å legge til de foreslåtte definisjonene av «elevfortegnelse» og «instruktør» fordi de finnes i henholdsvis § 12 og § 14 som regulerer hva vi mener med elevfortegnelse og krav til instruktør.

§ 1a bokstav b (bokstav c i høringsforslaget)

Etter **NAF**s oppfatning må det viktige være hvor kompetansen befinner seg og ikke knyttet til virksomheten som sådan. Etter deres oppfatning kan formuleringen i forslaget fremstå som både begrensende og ekskluderende. NAF vil derfor foreslå at den delen av forslaget som her er satt i kursiv, fjernes og at eventuelle øvrige bestemmelser knyttet til dette, korrigeres tilsvarende.

SVV Region øst foreslår omskriving av forslaget til definisjon av *Kursarrangør*: “offentlig etat, privat foretak eller organisasjon som har utrykningstjeneste som en naturlig og vesentlig

del av sin virksomhet som *etter godkjenning* kan tilby opplæring og hvor Statens vegvesen fører tilsyn etter §§ 18, 19 og 20”.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å definere kursarrangør på en annen måte. Vi har flyttet en del av den opprinnelige teksten fra høringsforslaget til § 9 hvor vi regulerer godkjenning av kursarrangør, slik at vi ikke gjentar innholdet i to bestemmelser. Om forslaget til Region øst «hvor Statens vegvesen fører tilsyn etter §§ 18, 19 og 20» mener vi at innholdet er ivaretatt i § 18. I tillegg er dette en del av tilsyn som ikke bør omtales her.

Når det gjelder NAFs forslag, tok vi denne diskusjonen ved den store revideringen av utrykningsforskriften i 2009. Vi mener at det må være en tilknytning mellom virksomheten og utrykningstjenesten som kan tilby opplæring innen utrykning. Dette med tanke på øving og vedlikeholdstrening.

§ 1a bokstav d (bokstav e i høringsforslaget)

HiNT ber Vegdirektoratet vurdere om ordet «Undervisningstimer» bør defineres og brukes i stedet for ordet «Timer» slik forslaget sier.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å bruke ordet «undervisningstime».

§ 1a bokstav e (bokstav f i høringsforslaget)

SVV Region øst foreslår ny tekst til denne bokstaven: «Plan som viser hvordan den enkelte kursarrangør skal gjennomføre undervisningen for å oppfylle forskriftens krav, med beskrivelse av hvilke arbeidsmåter som skal benyttes i hver del av den obligatoriske opplæringen. Planen skal gi opplysninger om hvordan kursarrangør bruker ulike øvingsområder».

Fordi rammene rundt utrykningsopplæringen ikke samsvarer med annen trafikkopplæring og har føringer for innmelding av opplæring, ser Region øst ikke behov for en klarere sammenligning med trafikkopplæringsforskriften.

Sarpsborg brannvesen sier at om alle skal undervise likt, burde det vært utarbeidet en undervisningsplan som alle benytter i utrykningsopplæring. Dette for at det ikke blir lokale tilpassinger, og at man bestreber å opprettholde en «mønstergjenkjenning». Det at norske utrykningskjøretøy blir oppfattet likt over hele landet, er kanskje noe av det viktigste for andre trafikanter. Dette var ikke var noe problem før, fordi alle brukte PHS sin plan og de fleste underviste etter denne.

Vegdirektoratets kommentar:

Vegdirektoratet har utarbeidet læreplanen for opplæring av utrykningsførere. Læreplanen angir de mål som skal nåes og tar i liten grad hensyn til hvordan undervisningen skal foregå. Undervisningsplanen skal vise hvordan læreplanen er tenkt realisert ut fra tid, sted, materiell, personell og andre ressurser. I denne høringen har vi tydeliggjort at planen, som et minimum,

skal omfatte alle obligatorisk deler i opplæringen. Undervisningsplanen vil normalt være et mindre omfattende dokument enn en lærerveiledning eller lærebok i utrykningskjøring.

§ 1a bokstav f (bokstav g i høringsforslaget)

Sørlandet sykehus AF ønsker at det åpnes opp for mulighet til å kunne benytte timelærer der det er hensiktsmessig.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi ser ikke behovet for at det benyttes timelærer i utrykningsopplæring. Ansvarlig lærer eller instruktør kan knytte til seg de ressursene en føler behov for, men må selv være til stede i undervisningssituasjonen.

§ 1a bokstav g (bokstav h i høringsforslaget)

HiNT foreslår at denne bestemmelsen forenkles til: *Undervisningsansvarlig*: person med faglig, administrativt og pedagogisk ansvar hos en kursarrangør.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å gjøre noen justeringer på definisjonen av undervisningsansvarlig.

§ 3

Sørlandet sykehus HF mener at det bør enten fremkomme konkrete krav til opplæring/prøve, eller at hele andre ledd tas ut av forskriften. Forholdene som her er beskrevet blir etter Sørlandet sykehus syn godt nok ivaretatt i arbeidsmiljølovens bestemmelser.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi mener det ikke er tilfredsstillende med bare henvisning til arbeidsmiljøloven. Vi synes at vi må presisere og synliggjøre at de som har unntak fra utrykningsbevis etter § 3, må gjennomføre en intern bedriftsopplæring og bestå en ferdighetsprøve. Her må vi understreke at unntaket vi snakker om, bare gjelder innen lukkede områder for personell tilknyttet en bedrifts industrivern, for at oppgavene gjennomføres på en forsvarlig måte. Ved nærmere gjennomgang beholder vi den gamle unntaksbestemmelsen og dagens ordlyd.

§ 4

Avinor AS foreslår en ny tekst til § 4 særregler for forsvaret og sivilforsvaret. Her er forslaget:

«Krav om kompetansebevis gjelder ikke for militært personell og personell i Sivilforsvaret som skal føre utrykningskjøretøy under utrykning i Forsvarets eller Sivilforsvarets tjeneste under førstegangstjeneste eller repetisjonsøvelser.

Krav om kompetansebevis gjelder ikke for personell i brann- og redningstjenesten på store flyplasser når kjøringen foregår innenfor havariplanområdet, eller for å nå ut i hele havariplanområdet.

Krav om kompetansebevis gjelder ikke for yrkesmilitære når kjøringen foregår på lukket område.

Ovenfor har nevnte virksomheter ansvaret for at det gis tilstrekkelig opplæring til førere som er unntatt fra kravet om kompetansebevis, og at det utstedes bekreftelse på at opplæringen er gjennomført. Bekreftelsen skal medbringes under utrykningskjøring.»

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har ikke sendt ut endringer i § 4 på høring, men vil påpeke at ved utarbeidelsen av dagens forskrift i 2009, var hensikten å ha minst mulig unntaksbestemmelser. Det samme ønsket ble påpekt av flere høringsinstanser. Derfor er det ikke ønskelig å øke omfanget av unntaksbestemmelser.

Vi mener at ansatte som har beredskapsrolle på lufthavner, kommer inn under unntaket om krav til kompetansebevis jf. utrykningsforskriften § 3. Unntaket gjelder innen bedriftens lukkede område. Unntaket gjelder ikke ved kryssing av offentlig veg, utenfor offentlig vei eller på vei som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Vi kan ikke bruke ordlyden «.. nå ut i hele havariplanområdet» fordi det kan hende at for å nå hele havariplanområdet, må man kjøre utenfor lukket område. Når man kjører utenfor lukkede områder må man ha kompetansebeviset. De som kjører utenfor lukket område, må ha samme kompetanse som de øvrige når det gjelder kjøring på offentlig vei eller vei som er åpen for alminnelig ferdsel.

§ 6 første ledd bokstav b

UNN HF ambulansetjenesten mener at lærlinger bør kunne starte opplæring ved fylte 19,5 år dersom de har hatt førerkort i minimum 1,5 år.

Helse Møre og Romsdal HF mener at deltagere på kompetansegivende kurs kan begynne opplæring på trinn 1, 2 og teori til trinn 3, inntil 6 mnd. før fylte 20 år. Krav til helse for førerkortklasse D gjelder fra opplæringen starter, som i dag. Med dette vil de deltagerne som mangler noe kjøreerfaring, få noen måneder ekstra til å øve på grunnleggende kjøreferdigheter, gjøre observasjoner av kollega, og dermed være bedre forberedt når den praktiske delen på trinn 3 begynner.

Helse Møre og Romsdal HF foreslår at man kan starte på trinn 1, 2 og teori trinn 3 ved fylte 19,5 år.

Sarpsborg brannvesen sier at de har mange ambulansefaglærlinger som elever til utrykningskompetanse kode 160. Mange av disse har gjennomgående god trafikal forståelse og passerer ofte trinn 2 på en rask og effektiv måte. Om de begynner en uke før de har hatt førerkort i to år, har det sikkert ingen betydning. Men ordningen med to år synes de fungerer godt og ønsker ikke forandring. De trenger de to årene til å få kompetanse, ikke minst på krevende friksjon. De opplever at i læreplanens trinn 2 finner disse overnevnte elevene seg bedre til rette. Trinnet er viktig, slik at eleven veiledes og at opplæringen tilpasses den enkeltes behov.

SVV Region vest mener at utrykningsmiljøet i Region vest stiller seg meget tvilende til en slik ordning. Dette fordi at de fleste ikke har nok kjøreerfaring og ikke nok antall kjørte km

som erfaringsgrunnlag. Det vil stride mot oppfattelsen av at utryknings sjåfør skal være blant de beste sjåførerne i teknisk bilkjøring, de beste sjåførerne til innhenting av nødvendig informasjon, og til slutt de beste sjåførerne til å utføre de riktige handlingene i trafikken.

Dette har også betydning for sensorenes HMS under utrykningsprøven, noe de ønsker skal tas svært alvorlig. Sensorene er enig i at noen ganger kan det dukke opp personer i denne aldersgruppen som har skaffet seg mye mengdetrening og er flinke av den grunn. Det er allikevel slik at reglene må være like for alle og ikke diskriminere. Av den grunn er det ikke ønskelig å gi noe generelt unntak for disse lærlingene.

UF-Norge sin mening er at nedre aldersgrense bør være minimum 20 år. Lærlinger er etter manges oppfatning for unge til å tjenestegjøre på en ambulanse før man er 20 år.

De mener at å føre et utrykningskjøretøy med varsling, er så stor risiko at en bør ha kjørt bil i minimum et par år før en sitter ved rattet av utrykningskjøretøyet. En lærling har mer å lære innenfor faget de første årene, enn at en skal senke den nedre aldersgrense for å ta 160 kurs før fylte 20 år.

Ambulansepersonellets Yrkesorganisasjon vil understreke at aldersgrensen for utrykningskjøring fortsatt må være 20 år. Utrykning stiller store krav til erfaring, egnethet og modenhet. Derfor er det ikke forsvarlig å senke aldersgrensen. Dette handler først og fremst om å ivareta en trygg og forsvarlig ambulansetjeneste der kvalitet og pasientsikkerhet står i sentrum. En eventuell åpning for at lærlinger i ambulansefaget kan få opplæring i utrykningstjenesten må ikke medvirke til at aldersgrensen for utrykningskjøring senkes.

Det bør eventuelt utredes nærmere hvordan læreplanen som ligger til grunn for opplæringen frem mot kompetansebevis for utrykningsførere, kan bli en del av fagopplæring for ambulansepersonell. Kjøreteknisk opplæring vil kunne gis over et større tidsrom og få en mer naturlig og individuelt tilpasset progresjon enn det som er mulig med et kursopplegg innenfor en begrenset tidsramme. Dette er en mulighet som må vektlegges i den videre utredning.

ATL mener at det kan være fornuftig å la lærlinger i ambulansefaget gjennomføre utdanning i trinn 1 og trinn 2, for så å la dem gjennomføre praktisk opplæring med blålys etter fylte 20 år. Dette på grunn av modenhet og kjøreefaring sett opp mot ønske om progresjon i opplæringen.

Fagforbundet; Seksjon for samferdsel og teknisk ønsker ikke å åpne for utrykningsopplæring før fylte 20 år. Utrykningskjøring i ambulansefaget krever god kjøreefaring og kapasitet. Fagforbundet stiller seg allikevel til disposisjon til videre arbeid med utrykningsopplæring for lærlinger, i henhold til en generell vurdering av læreplanen, kompetansekrav og de behovene som finnes for utrykningskjøring.

Politi høgskolen mener at 20 år i utgangspunktet bør være minstealder. De mener videre at ambulansetjenesten selv kjenner sine behov, og deres vurdering bør veie tungt. Politihøgskolen vil tro at dette har noe med intern utdanning til ambulansetjenesten å gjøre. En mulighet er at utdanningen til kode 160 kan gjennomføres, også utrykningsdelen, men at man i tjeneste ikke får anledning til å kjøre utrykning før alder 20 år.

Trygg trafikk mener at aldersgruppen 18-20 år har en svært høy ulykkesrisiko, spesielt hva angår menn, og det vil være uforsvarlig å åpne for en lavere aldersgrense for utrykningskjøring. Derfor mener de at nevnte alderskrav må beholdes.

Brannvesenet Sør-Rogaland mener at for brannvesen er det ikke noe behov. Dessuten er det tvil om kandidaten har tilegnet seg nok erfaring og ferdigheter med mindre enn to år med førerrett i klasse B.

Utdanningsdirektoratet; faglig råd helse- og oppvekstfag mener at for å få en fullverdig yrkeskompetanse, er det behov for å få opplæring i utrykningskjøring som en del av i ambulanséfaget. Det bør utredes nærmere hvordan opplæring fram mot kompetansebevis for førere av utrykningskjøretøy kan bli en del av læreplanen i ambulanséfaget, og hvilke tiltak som må iverksettes for å sikre god kvalitet på denne opplæringen.

Vegdirektorats kommentar:

Høringssvarene er entydige om at det ikke bør åpnes for øvingskjøring i utrykning før fylte 20 år. En mulighet for å styrke kompetansen for kommende utrykningsførere vil kunne være å åpne for opplæring i trinn 2 som omfatter kjøring uten å kreve fri veg. Innholdet i trinn 2 har til hensikt å sikre at nødvendige kjøreferdigheter er på plass for å ha godt utbytte av opplæring i utrykningskjøring. Slik trening kan utføres av alle som innehar førerkort klasse B. Vi vil vurdere om opplæring innenfor trinn 2 før fylte 20 år bør tillates ved senere revidering av forskriften.

§ 6 første ledd bokstav a og d

SVV Region øst mener at kravet om mulighet til 2 års erfaring som bilfører er et minimum pr. i dag og at dette kravet ikke bør senkes for noen. Erfaring tilsier snarere at kravet er for lavt.

Dersom Region øst ser at kravet kan lempes, må dette i så fall gjelde opplæring kun i trinn 1 og 2 som ikke inneholder kandidatkjøring i utrykning (maks 6 mnd. tidligere). Fordelen kan bli grundig opplæring i disse trinnene. Region østs erfaring tilsier at trinn 2 blir for lite vektlagt i dagens opplæring og at arrangører begrunner dette med tidsnød/økonomi.

De mener det bør innføres vandelskrav, for eksempel likt kravet til kjøreseddel. Det vil i denne sammenhengen kunne komme frem om førerkortet har vært inndratt siste toårs periode.

Sørlandet sykehus mener at ansvaret for at kandidatene oppfyller forskriftens krav, bør ligge hos Statens vegvesen. Dokumentasjonen bør fremlegges sammen med søknaden om førerkort, og før vedkommende melder seg på utrykningskurs. De mener at Statens vegvesen med dagens forskrift fraskriver seg ansvaret ved å overføre dette til kursarrangørene.

HiNT støtter de endringer som foreslås i bokstav a og d.

UF-Norge mener at det må fremlegges arbeidskontrakt fra arbeidsgiver før en kan bli kandidat til kompetansebevis 160. Med det menes at det ikke holder med en anbefaling fra et tilfeldig brannvesen eller en ambulansestasjon. De mener at de vil redusere mye unødig kurs kjøring på personell som ønsker seg en jobb i en av disse etatene.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi mener her at søkeren må fremvise en bekreftelse fra arbeidsgiver som ikke er eldre enn 6 måneder og som bekrefter at innehaverens arbeidsforhold faktisk innebærer utrykningskjøring.

Vandelskrav var ikke på høring, men vi tar med oss de innspill som er kommet ved senere revidering av forskriften.

Forskriften stiller krav om at søkeren må være tilknyttet en utrykningsetat for kunne søke om å kunne bli utrykningsfører. Kursarrangør har et ansvar for at kandidater dokumenterer at de oppfyller kravene i § 6 første ledd, før opplæringen starter. Bakgrunnen for endringen er å sikre at vilkårene er oppfylt når opplæringen starter.

Tilsynspersonell fra Statens vegvesen har erfart forskjellig praksis hos kursarrangørene om hvordan dette dokumenteres, og derfor ønsker vi å presisere dette. Vi har valget å gjøre disse presiseringene i § 10 tredje ledd istedenfor i § 6 første ledd innledende setning, da det er § 10 som regulerer administrative krav til kursarrangør.

Dokumentasjon av arbeidsforholdet er ett av de kravene som skal oppfylles for at elevene skal kunne starte på sin opplæring. Derfor mener vi at det er rimelig å pålegge kursarrangør et ansvar for ikke å ta inn og starte opplæring med elever som ikke fyller vilkårene.

Kursarrangør skal oppbevare denne dokumentasjonen sammen med elevfortegnelsen jf. § 10.

Høgskolen i Nord-Trøndelag støtter de endringer som foreslås i disse bestemmelsene

§ 6 nytt andre ledd i høringsforslaget

Region øst foreslår at dette flyttes til § 10 om administrative krav. For øvrig bør det vises til lovverk som regulerer offentlighet. Kravet til oppbevaring av dokumentasjon foreslås flyttet til § 10 om administrative krav.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi følger Region øst sitt forslag om å flytte § 6 nytt andre ledd i høringsforslaget til § 10 tredje ledd. Dette medfører at de resterende leddene i § 6 flyttes tilbake i opprinnelig rekkefølge.

§ 6 fjerde ledd bokstav b og c

Trygg Trafikk er enig i § 6 fjerde ledd bokstav b og c vedrørende forhøyelse av aldersgrensen fra 60 til 65 år. I praksis vil dette også kunne ha en effekt i rekrutteringssammenheng til ambulansesyret.

Delta og AMPY **Ambulansepersonellets Yrkesorganisasjon** støtter ikke forslaget om å øke alder ved første gangs utstedelse fra 60 til 65 år. De viser til Trafikksikkerhåndboken, hvor det står at bilføreres risiko for å bli involvert i personskadeulykker varierer sterkt med alderen, og at risikoen øker jo eldre sjåføren er. Risikoen er lavest i alderen mellom 25 og 54. Erfaring som yrkessjåfør vil ikke kunne veie opp for faktorer som alderen fører med seg, som

for eksempel nedsatt nattesyn og synsskarphet under blinding, defekter i det sentrale synsfeltet på minst ett øye, senere oppfattelse av elementer og problemer med å være oppmerksom på flere elementer samtidig.

Dette omtales også i Trafikksikkerhetsbåndboken, spesielt for sjåførere over 75 år ved vanlig bilkjøring. Det er grunn til å tro at dette starter lenge før fylte 75 år. Dette er faktorer som vil ha stor betydning ved utrykningskjøring, hvor det kjøres under harde vær-, lys- og føreforhold, og hvor det stilles krav til å være skjerpet hele tiden.

UNN HF ambulansetjenesten mener at økning av aldersgrensen for førstegangsutstedelse fra 60 til 65 år vil fra ambulansetjenestens synspunkt vær urimelig sett opp mot de operative krav tjenesten stiller til ansettelse.

Sarpsborg brannvesen mener at alder ved førstegangservervelse ikke burde endres og at maks 60 år ved førstegangservervelse burde beholdes.

Vegdirektoratets kommentar:

Etter forespørsel fra Samferdselsdepartementet ble spørsmålet om eldres helsetilstand og bilkjøring utredet av nasjonalt folkehelseinstitutt og Helsedirektoratet i 2007. Utgangspunktet var om aldersgrensen for yrkesmessig persontransport kunne heves fra 70 til 75 år. I løpet av de siste 30 årene har det vært en klar bedring i befolkningens generelle helsetilstand, og begge institusjonene fant å kunne anbefale en slik heving av aldersgrensen.

Den eventuelle ulykkesrisiko eldre er utsatt for kan i stor grad dekkes av opplæring. Vi minner om at for å være utrykningsfører, må man gjennomføre utrykningsopplæring og bestå en teoretisk og praktisk prøve. Det er også forskjell mellom sjåførere som kjører privat og de som har jobbet som yrkessjåførere eller som hadde et yrke som krever mye kjøring.

I tillegg krever vi helseattest for klasse D for å kontrollere helsetilstanden til søkere for å forsikres om at de kan utøve sitt yrke på en forsvarlig måte.

Pr. i dag kan man kjøre utrykning til at man har fylt 70 år. Hvis det er formålstjenlig at en tar utrykningsopplæring etter at man fyller 60, skulle det ikke være noe i veien for å få førstegangsutstedelse frem til 65 år.

§ 7

Sørlandet sykehus HF mener de ikke ser behovet for at beviset skal fornyes hvert år med legeattest, spesielt om man ser dette i sammenheng med forslaget om å øke aldersgrensen for første gangs utstedelse til 65 år. De foreslår dette punktet fjernet.

Vegdirektoratets kommentar:

Selv om vi åpner for å øke aldersgrensen for første gangs utstedelse fra 60 til 65 år, utelukker ikke det at vi må kreve helseattest hvert år etter man oppfyller 65 år. Dette er et krav/en garanti for å kunne kontrollere og følge opp helsetilstanden med tanke på trafikksikkerhet.

§ 8 første ledd bokstav c

SVV Region øst kommenterer ordlyden «betinging» og «innebærer». Bruken av forskjellig ordlyd knyttet til arbeidsforhold er slik vi oppfatter det gjort for å få fram forskjellen på det som skjer før opplæringen starter, jf. § 6, og det å skulle fornye en allerede opparbeidet kompetanse, jf. § 8. «Betinging» kan bety «setter som vilkår/forutsetter». «Innebærer» kan bety «har til følge/medføre». De mener derfor at ordlyden bør være slik den er i dag for å ivareta disse hensyn.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi beholder begrepet «innebærer» i § 8, men vi vil vurdere dette nærmere under arbeidet med dokumentering av vedlikeholdstrening og eventuell obligatorisk etterutdanning. Vi har også valgt å sette inn et nytt punktum for å klargjøre at dokumentasjonen som kreves i første punktum ikke må være eldre enn 6 måneder.

§ 8 andre ledd

SVV Region øst ønsker krav om gjennomført opplæring både i trinn 3 og 4 for begge grupper etterfulgt av praktisk prøve.

Kravet til opplæring vil sikre at kandidatene er på nivå med dagens læreplan og vil være med å sikre våre sensorer utfra et HMS-perspektiv.

Når det gjelder forslaget om opplæring ved fornyelse senere enn 3 år etter utløp mener de det er mer riktig med en frist på 5 år. Gyldigheten på dagens kompetansebevis settes til 5 år, og det samme gjelder for politiets kompetansebevis.

Oslo kommune brann og redningsetaten viser til erfaring med kandidater som har utløpt førerkort, er at disse ofte er i gruppen som fikk påført kode 160 i førerkortet sitt gjennom overgangsordningen. Disse kandidatene har ofte lite forkunnskap, og trenger mye trening før de er oppe på et akseptabelt nivå i forhold til forventningene Statens vegvesen har ved oppkjøring.

De ser ikke helt verdien av å kjøre erfarne medarbeidere gjennom trinn 4. Å skulle kjøre et simulert oppdrag med medarbeidere med tusenvis av reelle oppdrag bak seg, er de redd kan ha en nedsettende og demotiverende effekt.

Deres forslag er i stedet å pålegge et minimum antall kjøretimer før kandidaten kan kjøre opp på nytt. Det gir instruktøren anledning til å kartlegge kandidaten, for så å kunne gi riktig veiledning der behovet ligger.

Sarpsborg brannvesen mener at trinn 4 ikke er tilstrekkelig. Det burde innføres obligatorisk veiledningstime med godkjent instruktør og utarbeides en plan i samsvar med forskriftens § 24.

På bakgrunn av denne veiledningstimen utarbeides det en individuell plan i samsvar med § 24 som elev og instruktør samtykker til. Dette dokumenteres på opplæringskortet. Sarpsborg

brannvesens opplevelse av denne problemstilling er personell som fikk kode 160 på overgangsordningen og personer med utenlandsk utryknings erfaring ikke alltid samsvarer med § 24.

ATL synes det er logisk å stille krav til en praktisk prøve også når beviset har løpt ut for mer enn tre år siden. I mange tilfelle får utdanningsinstitusjonen tillitten å dokumentere grunnlaget for utstedelse av utvidet kompetanse, men det gjelder utvidelse og ikke fornying.

Haugesund brannvesen er stort sett enig i forslaget, men stiller spørsmål rundt bakgrunnen for at bare trinn 4 er nevnt – et trinn som har sin måloppnåelse i forlengelse av de foregående trinn.

De har hatt utenlandske kursdeltakere med utrykningsbakgrunn fra annet EØS-land som har fått brev fra Statens vegvesen om at de må gjennomføre trinn 4 og bestå praktisk prøve. I det siste tilfellet ble de enige med kandidaten om at han fulgte all teoriundervisning, og ble ”sjekket” ut i hvert trinn. Trinn 3 ble da noe kortere enn normalkurset i forhold til måloppnåelse. Det kan være verdt å merke seg at tilbakemeldingen fra han var svært positiv ved at han bl.a. fikk innføring i det norske regelverket som regulerer utrykningskjøring, demonstrasjon og nødvendig grunnlag i forhold til måloppnåelse i trinn 3, før gjennomføringen av trinn 4 som var selve pålegget.

På bakgrunn av de erfaringene de har gjort på dette området, er Haugesund brannvesen av den oppfatning at kursarrangør som får kandidater der kompetansebeviset er utløpt, eller utrykningspersonell fra andre land, må se til at kandidaten har tilstrekkelig grunnlag for å avlegge en praktisk prøve. Det bør heller vurderes en kortere gjennomføring av trinn 3 – praktisk del. På denne måten kan kandidaten kvalitetssikres fullt ut i forhold til hovedmålene i opplæringen.

Trygg Trafikk er enig i den foreslått skjerpelse i fornyingskravet til kompetansebevis hvis fornyelsen skjer mer enn 3 år etter utløp.

Sørlandet sykehus HF mener dette gir inntrykk av at det er nok å gjennomføre trinn 4 for å fornye kompetansebeviset. De regner imidlertid med at praktisk utrykningsprøve må være bestått i tillegg. Ordlyden fremstår som uklar.

De mener imidlertid at det er unødvendig å legge inn krav til gjennomføring av opplæring ved fornyelse. I praksis vil kjøretrening være påkrevet, men nødvendigvis i ulik grad. Det bør ikke settes krav til praktisk kjøring i det hele tatt. I praksis vil dette regulere seg selv.

Vegdirektorats kommentar:

Høringsinstansene gir i stor grad støtte til kravet om tilleggsopplæring før prøve ved fornyelse mer enn 3 år etter utløp. Flere peker imidlertid på at det er nødvendig med repetisjon fra opplæringens trinn 3 som grunnlag for at ny opplæring i trinn 4 skal gi godt utbytte og oppleves som meningsfull. På bakgrunn av dette har vi endret kravet.

§ 9

Haugesund brannvesen mener at både læreplan og forskrift er gjennomgående fokusert på to forhold; timeantall og måloppnåelse, uten rom for å gi mindre opplæring til kursdeltakere som rett og slett bare er gode og knekker ”utrykningskodene” tidlig i kurset.

De tror det bør utvises noe forsiktighet med kravene om å beskrive hvilke arbeidsmåter som skal benyttes. Tilsynelatende kan det se ut for at selve *kursdeltakeren* og *instruktøren* blir glemt i læringsprosessen.

De tror det kan være klokt å tone ned beskrivelse av arbeidsmåter som skal benyttes, og la dette være en del av prosessen mellom menneskene i læringsprosessen, og heller la måloppnåelse være det styrende. I relasjon til læreplaner i skoleverket på alle utdanningsnivå er det betenkelig at læreplanen som benyttes for utrykningsopplæring i så stor grad er forskriftsfestet så lenge det er snakk om mennesker og læring – all læring skjer på individuelt nivå, og instruktøren må tilpasse opplæringen til den enkelte elev ut fra evner og forutsetninger – og hvilke arbeidsmåter som skal benyttes kan derfor ikke beskrives på forhånd. En slik beskrivelse må i tilfelle være på overordnet nivå, metodisk – induktivt eller deduktivt. Pedagogisk tilnærming for den enkelte elev kan neppe beskrives på forhånd.

HiNT antar at en i denne bestemmelsen ønsker å vektlegge at undervisningsplanen skal angi og beskrive arbeidsmåtene spesifikt for hver enkel obligatorisk del. Slik bestemmelsen er formulert, kan det forstås slik at Vegdirektoratet med denne formuleringen ønsker å snevre inn undervisningsplanen i forhold til definisjonen i § 1a.

Sørlandet sykehus HF vil advare mot å gjøre dette for detaljstyrt og komplisert. Den enkelte instruktør må ikke miste mulighetene til å tilpasse undervisningen i forhold til elevens behov.

SVV Region øst foreslår et nytt punkt a: «redegjørelse om virksomhetens art og utrykningskjøringens omfang.»

Nytt punkt b undervisningsplan og øvrig tekst, er foreslått flyttet til § 1a bokstav f.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å definere undervisningsplan i § 1a bokstav e. I § 9 tredje ledd bokstav a henviser vi til at denne undervisningsplanen skal følge søknaden.

Målet med læreplanen er at den skal angi de mål og de rammer som gjelder for opplæringen. Læreplanens mål er tatt inn i forskriften på samme måte som målene i læreplanene til føreropplæringen er tatt inn i forskrift om trafikkopplæring og førerprøve m.m. De samme prinsippene er også fulgt i yrkessjåførutdanningen og i utrykningsopplæringen i motsetning til videregående opplæring i skoleverket der læreplanen betraktes som forskrift.

Når det gjelder Region øst sitt forslag, mener vi at det ikke er ytterligere behov for at kursarrangører redegjør om virksomhetens art og utrykningskjøringens omfang da dette fanges opp gjennom andre kanaler.

§ 10 første ledd bokstav c og d

Forsvarets Transportskole (FT) anmoder om at dette punkt i høringsforslaget ikke blir gjort gjeldende.

I ordlyden «all annen type trening», vil også vedlikeholdstrening og tilvenning til kjøretøy (HMS) komme inn under 8 ukers frist for innmelding. For forsvaret vil det være svært vanskelig å overholde en så lang frist for slik type trening. Dette vil særskilt gjelde beredskapsoppsetninger for forsvarets kontraktspersonell, samt ved enkelte ny tilsetninger og overføring i andre tjenestestillinger.

De mener at dersom vedlikeholdstrening og tilvenningskjøring skal være gjenstand for ledetid ift. innmelding, bør ikke denne ledetiden være mer en maksimalt 5 virkedager. Konsekvenser vil være at de måtte reservere et større antall dager for å oppnå en egen fleksibilitet, og eventuelt kansellere det som ikke blir brukt. Da har man uansett ikke oppnådd noen særlig effekt.

Forsvarets Transportskole gir normalt halvt års innmeldinger, både til tilsyn og politidistrikter på grunn av opplæring. Her har enkelte politidistrikt anmodet FT om å gi deres innmeldinger nærmere forestående kursdato. De mener at grunn som oppgis fra politidistrikter er at systemene ikke alltid klarer å håndtere «langtidsmeldinger», og dermed ønsker politiet å få med slike meldinger på brief av eget personell.

Brannvesenet Sør-Rogaland spør seg om det er meningen at dersom en kandidat stryker til praktisk prøve, må han eller hun vente over 2 måneder på ny prøve for å overholde varslingsfristen for trening før ny praktisk prøve.

I forslaget står det at "endringer meldes 14 dager før oppstart". At en kursdeltaker stryker og må øve/veiledes noe mer må vel være en endring av opprinnelig plan. Således er det 14 dagers meldeplikt. Det er som kjent 4 uker karantenetid dersom en stryker på praktisk prøve før ny prøve kan avlegges.

Punktet pålegger også kursarrangør å melde inn vedlikeholdstrening. Vedlikeholdstrening er i dag omtalt i forskriftens § 37 punkt d, hvor det står: *Berørte politidistrikter varsles*. Dette må og vurderes endret eller presisert.

SVV Region øst: «*Opplæring og annen type trening*» er forslag til ny formulering. Innmeldingsfrist for opplæring etter utrykningsforskriften er videreført. «*Annen type trening*» ser Region øst ikke at det er hensiktsmessig å melde inn. Kandidater som ikke har krav om opplæring, for eksempel ved fornyelse senere enn ett år etter utløp, vil måtte øve. Det er da å regne som vedlikeholdstrening og ikke opplæring etter forskriftens krav.

Statens vegvesen har ikke tilsynsmyndighet i disse tilfeller og har dermed heller ikke behov for melding om slik trening. Vedlikeholdstrening skal i dag meldes til politiet. Med tanke på beredskap for nødetatene vil det også være u hensiktsmessig med et slikt krav. I de tilfeller hvor kandidater ikke består den praktiske prøve, er det en karantenetid på 4 uker før ny

praktisk prøve kan avlegges. Det vil være naturlig at det foregår opplæring knyttet til kandidatene i denne perioden.

Tall for 2011 viser at det på landsbasis gjaldt rett i overkant av 100 kandidater. De mener at en innføring av krav om at denne opplæringen skal meldes inn med en 8 ukers frist som et minimum, medfører så store ulemper for den enkelte kandidat og for kursarrangør at det ikke er hensiktsmessig.

UNN HF ambulansetjenesten ønsker innmelding for kurs redusert fra 8 til 4 uker og for trening fra 8 til 2 uker. Dette da spesielt trening tidvis er vanskelig å planlegge på så lang tid som 8 uker.

Politihøgskolen synes at det ikke vil være gjennomførbart for politidistriktene, da vedlikeholdstrening gjennomføres ved anledning som dukker opp, altså mellom andre operative gjøremål. Denne vedlikeholdstreningen gjennomføres i utgangspunktet i eget politidistrikt, og operasjonssentralen i dette distrikt vil kjenne til om det ikke skulle passe med vedlikeholdstrening. Dette må man se praktisk på.

Helse Møre og Romsdal HF synes at en frist på åtte uker før opplæring begynner, synes å være noe lang i forhold til nøyaktig planlegging. Spesielt når denne fristen også innebærer vedlikeholdstrening. Det kan bli lett å overrapportere antall kurs man tror skal gjennomføres i løpet av året, og eventuelt endre etter hvert.

Ett annet moment med åtte ukers varslingsfrist for vedlikeholdstrening, kan være situasjoner hvor man ønsker å gå inn og kontrollere kjøreadferd til en utrykningsfører, som et ledd i virksomhetens HMS-plan. Da vil en frist på åtte uker gjøre at man ikke kan gå inn i den oppståtte situasjonen før om åtte uker, og da kan den det gjelder ikke ha situasjonen så frisk i minne.

Helse Møre og Romsdal HF forslår 4-6 ukers frist på grunnopplæring, og 1-2 uker på vedlikeholdstrening. Da vil en unngå at det meldes inn unøyaktige undervisningsperioder.

Sarpsborg brannvesen mener at varsling om kurs og vedlikehold bør være 4 uker, spesielt for de som har jevnlig kurs på samme adresse og ikke driver med omreisende kursvirksomhet. Det kan by på beredskapsmessige utfordringer, spesielt i forhold til vedlikehold. Det er ofte at slik trening må gjennomføres i daglig tjeneste og innimellom normal tjeneste.

Fagforbundet; Seksjon for samferdsel og teknisk mener at den foreslåtte endringen betyr at det må meldes inn vedlikeholdstrening på samme måte som melding om kursstart, altså 8 uker før vedlikeholdstreningen starter. Dette vil medføre mindre fleksibilitet og økte kostnader ved at rutinene for gjennomføring av vedlikeholdskjøring må endres. Praksis mot dagens tekst i forskriften, har tillatt å gjennomføre fleksibel vedlikeholdstrening for vaktstyrkens antall i forhold til minimumsbemanning på gjeldende vakt. Det betyr at øvelsen ikke har belastet arbeidsgiver med overtidsbruk for elevene, noe ny praksis vil måtte medføre pga. varslingsfrist og gjennomføring innenfor en bestemt tidsperiode.

Haugesund brannvesen: ettersom kravet om 8-ukers frist for innmelding av kurs kom i forrige revisjon av forskriften, mener de det vil være naturlig å ta dette med som evaluering av hele innmeldingskravet.

Haugesund brannvesen er av den oppfatning at de vanskelig kan se behovet for så lang innmeldingsfrist i forhold til begrunnelsen som i sin tid ble brukt for å ta dette inn i forskriften. Erfaringer viser også at det stadig skjer endringer innenfor en 8-ukers periode, noe som gjør innmeldingene upresis. Derfor bør innmeldingsfrist vurderes å reduseres til 4 uker.

Oslo kommune brann og redningsetaten (OBRE) mener at det å skulle varsle all vedlikeholdstrening i utrykningskjøring åtte uker før oppstart, vil være helt uoverkommelig. Bemanningssituasjonen bestemmer til en hver tid hvorvidt de kan bedrive trening og øvelser som planlagt. Deres virksomhet reguleres av en rekke lover, forskrifter og bestemmelser som de må forholde seg til, og beredskapen blir prioritert før opplæring. Det vil si at de må ha muligheten til å flytte øvelse og vedlikeholdstrening etter beredskapsmessige hensyn. OBRE har 350 personer som skal gjennom «regodkjenning» hvert femte. år, og det vil være helt urealistisk å varsle all kjøring åtte uker i forkant. De er allerede godt i gang med «regodkjenning» av deres mannskaper; dette pågår kontinuerlig.

Dagens praksis med varsling i forbindelse med «regodkjenning», er at de kontakter Oslo politidistrikt samme dag som kjøringen skal foregå. Om det foreligger spesielle beredskapsmessige forhold denne dagen som tilsier at trening ikke bør foregå, eller unnlates i visse områder, har de direkte dialog med politiet på dette i sanntid.

OBREs erfaring med åtte ukers forvarsel i forbindelse med utrykningskurs kode 160 er dårlig. Dette makter ikke politiet å følge opp i sine systemer, slik at de flere ganger har blitt kontaktet med forespørsler vedrørende kursvirksomhet.

De ser heller ingen grunn til at Statens vegvesen trenger informasjon om pågående «regodkjenning» så lenge det er opp til etatene å avgjøre omfang og innhold.

Videre syntes de at det er fint at man velger ikke å regulere vedlikeholdstreningen i større grad enn det man har valgt å gjøre i dag.

Sørlandet sykehus mener at foreslåtte endringene vil medføre byråkratisering, og at kravet til innmelding fjernes fra forskriften i sin helhet. Sørlandet sykehus kan ikke se behovet er til stede.

Bergen Brannvesen mener at de da vil måtte melde inn vedlikeholdstrening på samme måte som når man sender inn melding om kursstart, altså 8 uker før vedlikeholdstreningen starter. De har forståelse for behovet for varsling, men mener 8 uker i forkant er imidlertid altfor lang tid.

I praksis blir det meste av vedlikeholdstreningen gjort når personellet er på vakt. En kan dermed oppleve at treningen ofte blir avbrutt grunnet utrykning til branner, trafikkuhell med mer.

For å sikre at mannskapet får oppfylt kravet om vedlikeholdstrening, må de melde inn uhensiktsmessig mange vedlikeholds dager i forhold til det som er nødvendig, for så å melde fra om dager som ikke blir brukt.

Alternativet er å ta personellet inn på overtid for å kjøre vedlikeholdstreningen, noe som vil medføre betydelig ekstrakostnader for brannvesen rundt om i landet, og vil dermed ikke være et egnet alternativ.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har i dag en frist på 8 uker for å melde inn opplæring som skal foregå i et gitt område. Dette for ikke å få for stor belastning på enkelte områder. Denne reguleringen var ikke foreslått endret og dermed ikke gjenstand for høring.

Vi ser at det medfører uheldig administrative konsekvenser for kursarrangører og for kandidater, når det foreslås at også annen trening må meldes inn så tidlig. Derfor har vi valgt ikke å ta inn dette kravet om innmeldinger på 8 uker for annen type trening enn til førstegangs erverv. Vi beholder dagens ordning, men det må påregnes ventetid eller bytte av kjøreområdet for å unngå miljøbelastning ved stor aktivitet i enkelte områder.

§ 10 nytt andre ledd

SVV Region øst foreslår en ny tekst: «Opplæringskort for elever som har avsluttet opplæringen, elevfortegnelse og undervisningsplan skal oppbevares på kursarrangørens kontoradresse. Dokumenter skal oppbevares i minst fem år etter at opplæringen er avsluttet. Det samme gjelder etter at opplæringsvirksomheten er avviklet eller godkjenning som kursarrangør er utløpt eller tilbakekalt».

Trygg Trafikk mener at i gjeldende forskrift fremgår det et oppbevaringskrav for opplæringskortet på 3 år. Trygg Trafikk er enig i forslaget om å øke det til 5 år. Det vil da i tid harmonere med gyldigheten på kompetansebeviset.

De mener forslaget i § 13 femte ledd blir overflødig, jf. det ovennevnte.

Vegdirektoratets kommentar:

I hovedsak har vi valgt å følge Region øst sitt forslag.

§ 12 andre ledd

SVV Region øst foreslår å bytte ordet «elev» med «elevopplysninger».

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har oppdaget en del feil ved plassering av forskjellige ledd ved § 12 i høringsforslaget. Vi har ryddet opp i dette.

Vi mener også at det blir tydeligere å bytte ordet «elev» med «elevopplysninger».

§ 12 nytt fjerde ledd

Brannvesenet Sør-Rogaland mener dette punktet ikke må være lovfestet i en forskrift. De mener også elevfortegnelsen ivaretas av opplæringskort, og at det ikke er nødvendig med en manuell innføring i hefte eller innbundet bok.

Forskriften må gi kursarrangør rom for å lage et system som ivaretar de opplysninger som er nødvendige. De foreslår at om nødvendig, kan SVV utarbeide et nytt opplæringskort som fylles ut elektronisk

Politihøgskolen mener manuell føring i bok oppfattes noe tungvint og foreldet. De føler at de har et godt system i dag. Det brukes plattformen «It's learning» og løsark-system. Løsark-system bør ikke være til hinder for at dette kan kontrolleres. De kopierer mye til studentenes opplæringsenheter og da er løsark-system fungerer bra. For Politihøgskolen er nummerering osv. helt unødvendig, da studentene er i et klassesystem.

Sørlandet sykehus HF mener elevfortegnelsen er mer enn godt nok ivaretatt ved opplæringskortene, og ved at elevene må registreres i trafikkskolenes eksterne applikasjon (TEA). De oppfatter kravet som en unødvendig dobbeltføring.

Vegdirektoratets kommentar:

Elevfortegnelsen er et registreringsverktøy av elever i opplæringsinstitusjonen i tillegg til en oppsummering av elevens opplæringsløp og hvor mange opplæringstimer de har gjennomført.

Opplæringskortet er et fysisk dokument som er med i bilen under opplæring, mens elevfortegnelsen er naturlig å ha på kontoret slik at den kan være tilgjengelig for Statens vegvesens representanter.

Elevfortegnelsen og opplæringskortet har dermed hver sin funksjon.

Vi mener at elevfortegnelsen ikke nødvendigvis må være et manuelt system, den kan også være elektronisk.

§ 12 nytt femte ledd

Brannvesenet Sør-Rogaland stiller spørsmål om det er nødvendig å ta med sikkerhetskopiering i forskriften.

Vegdirektoratets kommentar:

Sikkerhetskopiering er god nok backup for den elektroniske registreringen. Det er viktig at informasjon ikke går tapt dersom en eventuell datamaskin blir ødelagt. Så lenge data sikres mot manipulering og at informasjon vil være tilgjengelig både for kursarrangør og representanter fra Statens vegvesen, vil forskriftens krav være oppfylt.

§ 12 nytt sjette ledd i høringsforslaget

SVV Region øst foreslår leddet fjernet og lagt til administrative krav, §10.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å fjerne nytt sjette ledd fordi vi mener dette er ivaretatt i § 10 nytt andre ledd.

§ 12 syvende ledd i høringsforslaget

Brannvesenet Sør-Rogaland mener at dette punktet allerede er ivaretatt av opplæringskortene. Forslaget til SVV går ut på å få et atskilt system for å dokumentere dette. De mener at SVV må godta et system med opplæringskort hvor nødvendig informasjon klart kommer frem.

Sørlandet sykehus mener at disse opplysningene fremkommer av opplæringskortet. Angående faglig oppdatering, mener Sørlandet sykehus at det ikke har vært tilbud om dette. Samlinger i regi av SVV har vært forbeholdt undervisningsansvarlige. Dersom det menes vedlikeholdstrening, bør dette komme tydeligere frem i ordlyden.

SVV Region øst ser at dette leddet blir ivaretatt av nytt andre og tredje ledd og foreslår derfor leddet fjernet.

Politihøgskolen sier at alder, førerkrav med mer er et krav ved høgskolens opptak av studenter og forefinnes på deres studiekontor, og bør nødvendigvis ikke gjentas. Politihøgskolens studenter er allerede i et system som fanger opp slikt.

Vegdirektoratets kommentar:

SVV tilbyr ikke faglig oppdatering. Det er fagmiljøet innen utrykningskjøring som har ansvar for både oppdatering knyttet til utrykning og pedagogikk.

Vi ser at teksten i syvende ledd er ivaretatt av nytt tekst i andre og tredje ledd. Derfor utgår syvende ledd.

Vår beskrivelse av elevfortegnelse er et minimums krav, men opplæringsinstitusjonen har mulighet til å gjøre dette på en mer avansert måte hvis det er ønskelig. Etatene som har et godt system som ivaretar dette, kan fortsette med det systemet de har. Det viktigste er at elevopplysningene ikke går tapt og at man kan finne opplæringshistorikk.

§ 13 femte ledd

Vegdirektoratets kommentar:

§ 13 femte ledd utgår siden innholdet er ivaretatt i § 10 nytt andre ledd.

§ 15 andre ledd bokstav b og c og § 10 første ledd bokstav b

Sørlandet sykehus mener at bestemmelsene i § 10 og § 15 gjør at det er svært vanskelig for nye kursarrangører å etablere seg. I tillegg vil eksisterende kursarrangører kunne måtte legge ned kursaktiviteten dersom undervisningsansvarlig slutter, blir syke eller lignende. De vil anta at tilgangen på godkjente instruktører som oppfyller forskriftens krav for godkjenning som undervisningsansvarlig, er svært begrenset. Dette betyr at det er vanskelig å få ansatt ny undervisningsansvarlig dersom det måtte bli nødvendig. I tillegg er det helt umulig å utdanne

en ny. Det vil måtte bety at kursaktiviteten må legges ned. Dette finner Sørlandet sykehus svært urimelig.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har ikke sendt ut på høring § 15 andre ledd bokstav b og c og § 10 første ledd bokstav b. Derfor kommenterer vi ikke dette.

§ 16 bokstav d

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å beholde dagens ordlyd «delta i teoretisk og praktisk opplæring» istedenfor «delta med undervisning ...» i samsvar med trafikkopplæringsforskriften.

§ 16 ny bokstav g

Brannvesenet Sør-Rogaland mener at Statens vegvesen ikke trenger å regulere dette i en forskrift. De mener heller at Statens vegvesen tilbyr seminarer hvor instruktører og sensorer får et forum der det kan utveksle de krav man bør ha til kvaliteten for opplæringen, og hva som bør vektlegges. Da får man en opplæring som kan tilpasses de ønsker alle har til nye utrykningsførere.

Det er dessuten nevnt under undervisningsansvarligs plikter at han/hun skal rettlede og evaluere utrykningsinstruktøren.

SVV Region øst foreslår en ny ordlyd til § 16 ny bokstav g: «utarbeide årlig plan for evaluering, veiledning og kontroll, samt dokumentere gjennomført veiledning».

Sørlandet sykehus HF mener instruktørene er ikke fast ansatt som en ordinær trafikklærer. De stiller spørsmål til hvordan man skal forholde seg til dette dersom man leier inn en ekstern godkjent instruktør for en begrenset periode. De mener at den største utfordringen får nok PHS på dette området fordi de benytter seg av et stort antall instruktører som ellers befinner seg i ulike dele av landet.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi er enig med Region øst sitt forslag til ordlyd for § 16 ny bokstav g.

Når det gjelder instruktører, som ikke er fast ansatt, mener vi at de også må være faglig oppdatert. Vi mener at arbeidsgiver må dokumentere gjennomført veiledning og på hvilken måte kompetansen er oppdatert. Hver enkelt instruktør har krav på oppfølging. Vi mener at det er i oppdragsgiver sin interesse at instruktør er faglig oppdatert. Det viktigste er at kompetansen er oppdatert, ikke hvor den er oppdatert. Det er kursarrangørs ansvar å gi den faglige oppdateringen til instruktører. Instruktøren skal være oppdatert der han/hun jobber og der han/hun skal jobbe.

§ 18 tredje ledd andre punktum

SVV Region øst foreslår å fjerne dette da forholdet ivaretas i § 10.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å fjerne § 18 tredje ledd andre punktum da forholdet er ivaretatt i § 10 andre ledd og i § 18.

§ 22 (nytt andre ledd i høringsforslaget)

Region øst foreslår en ny tekst: «Kandidaten anses som fører av motorvognen ved gjennomføring av praktisk prøve.».

HiNT mener det ble for dem noe uklart om Vegdirektoratet i denne bestemmelsen mener å definere føreransvaret ved gjennomføring av den praktiske prøven, eller om det menes transportetappen fram til der den praktiske prøven skal gjennomføres. De antar det menes det første, og ber derfor Vegdirektoratet vurdere om ordlyden i bestemmelsen bør endres, eksempelvis til: «*Ved gjennomføring av praktisk prøve anses kandidaten som fører av motorvognen.*».

Vegdirektoratets kommentar:

Vi følger forslaget til HiNT fordi det er mer presist, og flytter teksten til § 31. På bakgrunn av dette har vi fjernet forslaget til nytt annet ledd i § 22.

§ 22 (nytt tredje ledd og fjerde ledd i høringsforslaget)

Region øst foreslår en ny tekst: «Under instruktørutdanning anses instruktøren under utdanning som fører av motorvognen når det kreves fri veg under kjøringen».

HiNT støtter Vegdirektoratets syn på hvordan føreransvaret skal defineres under instruktør opplæring, og gir derfor sin tilslutning til innholdet i denne bestemmelsen.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt å omskrive innholdet i § 22. Dette for å klargjøre og presisere teksten. På bakgrunn av dette har vi fjernet forslaget til nytt tredje ledd i § 22.

§ 22 nytt fjerde ledd i høringsforslaget utgår, da føreren under vedlikeholdstrening har utrykningskompetanse.

§ 34 andre ledd

Brannvesenet Sør-Rogaland betrakter forslaget som et ønske om at det primært skal være kraftressurser slik at en har mulighet til å foreta eks. raske forbikjøringer.

SVV må videre ha forståelse for at kjøretøy som brukes i opplæringen også skal fylle andre behov i organisasjonen.

Kravet er således fornuftig, men som et "måltall" på kraftressurser.

SVV Region øst mener økning i kravet til konstruktiv hastighet kan virke fornuftig uten at de kan si hvor kravet bør ligge. Det mener at det bør sees i sammenheng med hva man ønsker å oppnå med endring av kravet.

Angående farge, reklame, logoer og annen merking på slike kjøretøy. De opplever at det er usikkerhet og uenighet rundt ordlyden «*kjøretøy skal ha en farge lik basisfargen som vanligvis benyttes ...*». For å presisere hva som kreves, kan fargene slås fast evt. med fargekoder. Det er også viktig at kjøretøyet oppfattes og framstår med en slik farge og de ser at for mye reklame, logoer og annen merking kan forstyrre dette bildet. Det stilles også spørsmål knyttet til hvilken farge som gir best synlighet. Siden det her er snakk om kjøretøy til opplæring, mener de at det «å gjøre seg synlig» for medtrafikanter først og fremst skal ivaretas av andre virkemidler enn kjøretøyets farge.

Disse presiseringer knyttet til farge, annen merking og synliggjøring av at det er opplæring/undervisning, vil være med på å forsterke intensjonen om at kjøringen skal oppfattes så reell som mulig, samtidig med at det ikke skal forveksles med et av nødetatens kjøretøy.

Det stilles i dag krav om at kjøretøy til opplæring skal «*sikre gode opplæringsvilkår for alle elevene*». Både for de som ønsker godkjenning for slike kjøretøy, og for de som skal godkjenne dem, kunne det vært ønskelig at Vegdirektoratet sa noe om hva som da forventes av kjøretøyet ut over de krav som er konkretisert.

Sørlandet sykehus HF mener primært at kravet til kjøretøyets hastighet bør fjernes fra forskriften. Subsidiært mener de forslaget om 160 km/t gir et uheldig signal om at utrykningskjøring foregår i høye hastigheter. Realiteten for mange utrykningsjåførere er kjøretøy med langt mindre fartsressurser enn dette. Dersom det skal settes en minimumsgrense for hvilken hastighet kjøretøyet må være konstruert for, vil det etter vårt syn være bedre om denne eventuelt settes til 130 km/t, alternativt 140 km/t.

Utrykningskompetanse160 SA er enig med høringsnotatet. For å eliminere en del kjøretøy kan det ikke brukes kjøretøykode. Nedregistrerte større biler blir også klassifisert i kjøretøygrupper M1, personbil. De har sett på noen biler hva gjelder total lengde. Lengde er standard lengde oppgitt av fabrikant. Ordet «standard» brukes i forslag til ordlyd på neste side, for å unngå ombygginger/tilpasninger til krav om største lengde.

Derfor foreslår de følgende ordlyd: «Kjøretøy til bruk i opplæring etter denne forskrift, skal være personbil med maksimal tillatt totalvekt på mindre enn 3500 kg, bredde på minst 1,5 meter, standard lengde mindre enn 5 meter og minst fire sitteplasser som sikrer gode opplæringsvilkår for alle elevene. Kjøretøyet skal ha en farge lik basisfargen som vanligvis benyttes på utrykningskjøretøy brukt av politi, brannvesen eller ambulansetjeneste. Kjøretøyet skal ha en konstruktiv hastighet på minst 160 km/t og være utstyrt med dobbel betjeningsinnretning for brems.»

Haugesund brannvesenet stiller seg noe undrende til begrunnelsen sett i relasjon til læreplanens mål og de reelle utfordringene i operativ tjeneste for ambulanspersonell og spesielt innenfor brannvesen.

Spesielt brannvesenspersonell står overfor helt andre utfordringer enn det som trekkes frem i begrunnelsen, og en bør kanskje vurdere dette opp mot den reelle hverdagen for denne gruppen i større grad enn det legges opp til i forskriftsendringen.

De ser ikke særlig relevans med opplæring i liten personbil med tilgjengelig fartsressurser for deretter å tjenestegjøre i store brannbiler.

Brannkonstabler gis i dag ikke anledning til å få adekvat opplæring i forhold til de reelle utfordringene de står overfor med sine tjenestebiler.

Trening på større kjøretøy under utrykning i brannvesenet ved bedriftsintern opplæring vanskeliggjøres ved at bilene ikke kan tas ut av beredskap for trening. Dessuten har de færreste brannvesen egne instruktører til å gjøre dette på en god og sikker måte. Trening uten instruktør gjør at noen sjåfører ikke får reell trening i høyere fart med brannbilene, og de kreftene som da settes i sving.

Haugesund brannvesen er nok av den oppfatning at gjennom gode målformuleringer i læreplanen bør det heller gis åpning for å bruke kjøretøy som er sammenlignbare med dem etaten bruker, og på den måten oppnå relevant opplæring som i neste omgang kan kjennetegnes som god opplæring.

Når det gjelder hvilken hastighetsgrense det bør settes på kjøretøy som brukes i opplæringen, ser de ikke behovet for slik presisering. Målene er beskrevet i læreplanen og instruktøren kjenner utfordringene innenfor utrykningsetatene.

Dersom det likevel skal settes et tall, bør dette være lik formulering som før revisjonen – utrykningskjøretøy med konstruktiv hastighet på minst 100 km/t. Dette vil et klart signal til deltakere som gjerne setter seg inn i læreplan og forskrift før kurset at utrykningskjøring ikke handler om fart.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi anser fortsatt utrykningsopplæringen som grunnutdanning der kjøretøyet er en personbil som ikke har noen begrensning i fartsressurser. Vi vil ikke gi signal om at det skal kjøres fort, men at det er føreren som skal sette fartsbegrensningen.

Vi er enig i at det er en viktig pedagogisk utfordring å lære utrykningskjøring i en personbil og deretter jobbe med et tungt kjøretøy. Evaluering av føreropplæring for klasse B er i gang. Vi avventer resultatet av den. På bakgrunn av dette kan vi eventuelt gjennomføre en evaluering av utrykningsopplæringen.

Angående farge av biler, åpner vi for muligheten til å velge mellom to løsninger;

1. Kjøretøyet skal ha gul farge lik basisfargen som benyttes på utrykningskjøretøy brukt av brannvesen eller ambulanse.
2. Kjøretøyet kan ha den aktuelle etats farge som kursarrangøren tilhører.

Denne ordningen trer i kraft fra 1. juli 2014 jf. overgangsordning § 44.

Vi setter konstruktiv hastighet til minst 150 km/t. Dette vil ekskludere noen av de største bilene som f.eks er lastebiler med nedregistrert totalvekt, samtidig vil det ikke ekskludere den nye generasjonen med elbiler.

§ 34 femte ledd

Forsvarets Transportskole (FT) mener at dette punkt bør forkastes, og punkt fra eksisterende forskrift beholdes.

En økt merking vil etter FTs mening, kunne føre til unødvendige og enkelte trafikkfarlige spekulasjoner fra enkelte medtrafikanter. Dette vil kunne gi farlige situasjoner ved reelle utrykninger, så vel som ved opplæring.

De mener at medtrafikanter og publikum for øvrig i utgangspunktet bør være opptatt av, at det kommer et kjøretøy som fører «blått blinkende lys», og således krever «fri vei». Om dette skjer i opplæringsøyemed eller er reelt, bør for våre medtrafikanter være uinteressant.

Dersom årsak til mer merking er kontrollmyndighet, må dette også ses opp mot FTs innmelding av kurs/opplæring. Både Statens vegvesen og politiet har FTs registreringsnumre, type kjøretøy, kjøretøyets signalement, samt navn og telefon nummer til FTs instruktører.

De påpeker også at det blir problematisk å merke kjøretøy med opplæring på lakkerte sider. FT vil unngå å kunne måtte tape opplæring på lakkerte sider.

FT opplever at etaten som har fullmakt til å straffe medtrafikanter kommer lettest fram.

SVV Region midt er noe usikker på om kjøretøyene som beskrives i § 34 bør ha to valgfrie merkinger som beskrevet. De foreslår at kjøretøyene merkes med «ØVING». Dette er et kort ord som lett kan leses, samtidig som det gir informasjon om at dette ikke er reel utrykning.

Utrykningskompetanse160 SA mener det er unødvendig med merking på siden av kjøretøyet. Merking bak er imidlertid viktig, og vil være godt synlig.

Sørlandets sykehus HF mener at behovet for å merke kjøretøyene har sin bakgrunn ifra den tiden da publikum var ukjent med denne form for utrykningskjøring, og at ordinære ambulanser ble benyttet til opplæringsformålet. Sirenebruken er kraftig redusert, samtidig med at publikum i langt større grad er vant med utrykningskjøretøy i trafikken. Dette gjør at behovet for merking, etter deres syn, ikke lenger til stedet på samme måte.

For å få så reelle øvingsmomenter som mulig er man avhengig av at trafikantene ikke oppfører seg annerledes når det driver opplæring sammenlignet med reelle utrykninger. I tillegg opplever de også en økende tendens til at bilførere «henger seg på» når de har kjørt forbi. Dette taler i mot at opplæringsbilene merkes spesielt.

De kan heller ikke se hva man vil oppnå ved ytterligere merking av kjøretøyene.

Primært vil Sørlandet sykehus foreslå at kravet til merking fjernes helt fra forskriften, sekundært videreføring av gjeldende bestemmelse.

SVV Region øst ser ingen gevinst, hverken pedagogisk eller trafiksikkerhetsmessig, at kjøretøyene skal merkes tydeligere enn dagens krav.

Kravet om at kjøretøyet skal merkes med «OPPLÆRING» eller «UNDERVISNING» bør fortsatt kreves kun bak. De ser dette i sammenheng med kommentarene til § 34 andre ledd.

Helse Møre og Romsdal HF (HMR) mener at kjøretøyene som blir benyttet til opplæring, ofte er kjøretøy som ellers brukes til andre formål som legebil eller operativ leder i den operative tjenesten.

Om man da skal merke disse kjøretøyene med faste påsatte merker på sidene, vil dette føre til at etatene må inn med ekstra kjøretøy bare til opplæring, og det vil øke kostnader.

HMR sier: «Merking kan selvfølgelig gjøres med magnet skilt, men de fleste utrykningskjøretøyene er i dag foliert, og da vil magnetskilt feste seg dårligere enn om de sitter på den originale lakken. Dette har vært prøvd i Midt-Norge (Vinjes Instruksjon), og vi måtte med jevne mellomrom bestille opp nye merker, da de blåste av bilen i høy fart, og spesielt ved møte av større kjøretøy.

Om man ser på den praktiske nytten av en slik merking, vil den når opplæringskjøretøyet kjører utrykning, ikke være særlig hensiktsmessig. Dette da de medtrafikantene vi ferdes sammen med, ikke vil kunne se merkingen på siden av bilen. Dermed blir dette kun merking som er synlig for de som observerer oss fra siden.»

De mener at en del trafikanter ikke har forståelse for denne opplæringen, og flere sier at de blir irriterte når de bare ser at det er opplæring. Trafikantene skal forholde seg til et utrykningskjøretøy som holder på med opplæring på samme måte som om det er reelle utrykninger. Merking kan være med å skape irritasjon blant de som ikke forstår hva dette går ut på. HMR antar at politiet ikke får slike tilbakemeldinger fordi ingen vil utsette seg for «lovens lange arm».

Helse Møre og Romsdal kommer med følgende forslag til teksten:

«Kjøretøy som benyttes til opplæring i henhold til utrykningsforskriften, skal merkes med opplæring/undervisning bak på kjøretøyet på samme måte som skolebiler ellers. All øving som ikke er obligatorisk/ kompetansegivende trenger ikke merking.»

I Sarpsborg brannvesens tjeneste har deres skolekjøretøy flere formål. Det er viktig for dem å understreke dette for å holde prisen på kurset på et så lavt nivå som mulig. Det er i den forbindelse for deres del viktig at det lar seg gjøre å kombinere kjøretøyet til flere formål. Det er for eksempel mulighet for og kunne forflytte mannskaper ut til reelle hendelser, og da må merking som er relatert til undervisningen lett fjernes. Det finnes så langt de vet ingen god merking som sitter godt på kjøretøy utvendig i de hastighetene som vi benytter oss av. Derfor forslår de merking av kjøretøyets 3 bakruter, godt synlig og lett og holde rent. Det er viktig at kjøretøyet egner seg for slik undervisning. Fart og vekt er viktige elementer men det også viktig at kjøretøyet som gir grunnopplæringen har relasjon til kode 160.

Trafikkforum mener denne paragrafen er problematisk fordi andre trafikanter dessverre ikke viser den nødvendige respekt overfor utrykningskjøretøy som de er pålagt etter loven fordi de oppfatter at det er undervisning som foregår. De finner ikke noen god grunn for at øvrig

trafikk skal opplyses om at det er undervisning som foregår, all den tid øvrig trafikk uansett skal forholde seg til utrykningskjøretøy som varsler med blått blinkende lys på samme måte som ellers. De foreslår derfor at § 34 femte ledd strykes.

Haugesund brannvesenet antar at bakgrunnen for at kjøretøyene skal merkes spesielt har sin opprinnelse i en tid da denne form for utrykningskjøring var ny og ukjent i trafikkbildet. At det på denne tiden ble brukt kjøretøy fra operativ tjeneste, f. eks ambulanser, kan det ha vært en fornuftig tanke at disse bilene ble merket spesielt.

Dagens trafikkbilde er godt kjent med opplæringsbiler, og disse skiller seg allerede nok ut i sin utforming og type kjøretøy.

Erfaringer viser at en del oppfatter opplæringsbilene som et uromoment og prøver å gjøre det vanskeligere enn nødvendig. Dette er uheldig ettersom det er nye og urutinerte utrykningsførere bak rattet som da får langt større utfordringer i læringsprosessen enn nødvendig, sett i et sikkerhetsperspektiv.

Videre kan de heller ikke se verken læringsverdi eller trafiksikkerhetsverdi av slik merking, og er av den oppfatning at merkingen i det store og hele er unødvendig. Derfor bør § 34. femte ledd utgå fra hele forskriften. Trafikkreglene sier noe om hvordan trafikantene skal forholde seg til utrykningskjøretøy som krever fri veg – og da er det blålyset som skal være det sentrale, ikke hvorvidt om det er opplæring eller ikke.

Et annet moment i denne sammenheng er opplæringskjøretøy som også brukes i operativ tjeneste. Det er en kjent sak at magnetmerking blåser bort når de er plassert foran eller på sidene av kjøretøyet, og en kan neppe være tjent med at det også på enkelte operative biler skal være merket med ”OPPLÆRING” eller ”UNDERVISNING”.

Politi høgskolen angående merking av øvelsesbiler: Erfaringer tilsier at det er særdeles vanskelig å få festet merking på bilens sider. De har forsøkt med forskjellige løsninger.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt at merking kun skal være bak på kjøretøyet. Dette fordi de fleste høringsinstanser var imot forslaget, og fordi vi forstår de utfordringer det er med å få festet merking på kjøretøyers sider uten at den gjøres permanent. På bakgrunn av dette lar vi femte ledd stå som det er i dag.

§ 34 nytt sjette ledd i høringsforslaget

FT frykter at forslaget vil gi en praksis med dårligere avtakbart varslingsutstyr. FT mener at fastmontert utrykningsutstyr gir en svært god varsling, men at det er vanskelig å demontere utstyr.

SVV Region øst mener at det ikke går fram av høringsnotatet bakgrunnen for forslaget om frakopling og tildekking eller avmontering av lyssignalutstyr. Det er derfor vanskelig å ta stilling til ønsket, men slik de ser det, er det et unødvendig og lite hensiktsmessig krav. De kan derimot komme med innspill i forhold til den praktiske delen av forslaget. Mange av dagens lysbøylere er helt nøytrale og det er ikke mulig å se om det er en gult blinkende bøyler eller en blått blinkende bøyler. Det vises kun når bøyleren er i bruk. En lovfesting av at bøyler til

blålys skal tildekkes vil bare gjøre det klart for andre at dette er et utrykningskjøretøy med blålys bøyler.

Kjøretøyene det her er snakk om, har blinkende blått lys flere steder på kjøretøyet for best mulig synlighet blant annet i speil, i grill og i hver side av fremre støtfanger. Forskriftforslaget skiller ikke mellom bøylen på taket og disse, det sier kun «lyssignalutstyr». De kan vanskelig se at det vil være praktisk gjennomførbart slik kravet her er formulert.

Når det gjelder formuleringen «*når kjøretøyer ikke benyttes i pågående praktisk opplæring*», mener de at dette åpner for stor grad av tolkning. Med tanke på at det ikke er formulert hva bakgrunnen for forslaget er, blir det vanskelig å dra opp grensen for når det er krav om tildekking.

Sørlandet sykehus HF mener at dette ikke er aktuelt for deres del, men de kan ikke se motivet bak eller behovet for forslaget. Dersom det er behov for regulering, bør ordlyden etter deres syn eventuelt endres til at varslingsutstyret dekkes til/fjernes dersom bilen skal benyttes til privatkjøring.

De kan ikke se fornuften i at privat foretak har tillit nok til å få innregistrert et utrykningskjøretøy, men samtidig ikke ha nok tillitt til at varslingsutstyret kan monteres permanent, eller at det må dekkes til. Oppdages eventuelt misbruk, bør heller det aktuelle foretaket fratras kjøretøyets utrykningsstatus.

Utrykningskompetanse160 SA mener opplæringskjøretøyene blir oppfattet av de øvrige trafikanter som et utrykningskjøretøy, selv om blålysene er tildekket. Dette fordi kjøretøyet har en farge lik basisfargen som vanligvis benyttes på utrykningskjøretøy brukt av politi, brannvesen eller ambulansetjeneste.

Det å slå på blålysene er et sikkerhetstiltak når man kommer på et skadested. Mange av disse bilene er også utstyrt med akuttbag, oksygen, nakkekrager, hjertestarter m.v. Derfor mener de at nytt sjette ledd må utgå.

Dersom nytt sjette ledd blir vedtatt, så mener de at det må åpnes for å kunne søke dispensasjon, i alle fall for de bilene som har utstyr og personell til livreddende tiltak på et skadested.

Trafikkforum støtter ordlyden i sjette ledd. Det er fornuftig at lyssignalutstyret enten skal tildekkes eller avmonteres. Intensjonen må være at kjøretøyet ikke oppfattes som utrykningskjøretøy når det ikke brukes som utrykningskjøretøy.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har valgt ikke å innføre kravet i foreslåtte § 34 sjette ledd. Dette i sammenheng med endringer i § 34 andre ledd om farge på kjøretøyet. Der har vi valgt å gi mulighet til å velge mellom to løsninger:

1. Kjøretøyet skal ha gul farge lik basisfargen som benyttes på utrykningskjøretøy brukt av brannvesen eller ambulansetjeneste.
2. Kjøretøyet kan ha den aktuelle etats farge som kursarrangøren tilhører.

Reguleringen av farge på utrykningskjøretøyet er med på å gi befolkningen en mer riktig oppfattelse av hvilken etat kjøretøyet tilhører. Dermed vil forventningene til atferd være mer i tråd med den fagkompetansen, utover utrykningskjøring, som det kan forventes av personellet i utrykningskjøretøyet.

Vi har også valgt ikke å innføre det foreslåtte kravet fordi de fleste høringsinstansene var i mot forslaget.

Tilleggsutstyr for kjøretøy til opplæring § 34

Med tanke på sensors rolle mener **SVV Region øst** det bør stilles samme krav til slike kjøretøy og tilleggsutstyr for speil som stilles for kjøretøy til førerprøve for klasse B, jf. trafikkopplæringsforskriften § 30-2 andre ledd bokstav b og c.

SVV Region vest sine sensorer hevder at det er ønskelig at utrykningskjøretøyet har samme ekstrautstyr som en lærevogn klasse B. Det betyr pedallys, ekstra speil, og eventuelt koplingspedal. Dette fordi de skal holde god kvalitet på kandidaten under prøven, ved å kunne se beredskap på pedalbruk i mørke. Det gjelder også med hensyn til HMS ved at sensorene får mulighet til å overta kontrollen på kjøretøyet. Region vest kan ikke se at dette punktet er med i forslagsendringene i høringsnotatet, men velger å fremme det som ønske allikevel.

HiNT ber Vegdirektoratet vurdere om det bør forskriftsfestes at kjøretøyet i tillegg skal utstyres med speil for observasjon av fører og bakenforliggende trafikk.

Vegdirektoratets kommentar:

Her presiserer vi at det er minimumskrav som er satt i forskriften, men for de som har behov for ekstrautstyr, kan dette være et godt hjelpemiddel. Siden dette ikke var på høring, vil vi gjerne ta denne diskusjonen ved neste runde med høring av forskriften.

§ 41

Sørlandet sykehus mener bestemmelsen om unntak bør endres ved at «når det foreligger særlige tungtveiende grunner» fjernes. Subsidiært må regionvegkontoret videresende en dispensasjonssøknad direkte til Vegdirektoratet dersom de mener det ikke foreligger slik grunn. Slik forskriften tolkes og praktiseres i dag kan det som nevnt tidligere, hemme kursaktiviteten urimelig. Dette kan, som eksempelet tidligere viser, gi konsekvenser for andre enn den enkelte kursarrangør.

Vegdirektoratets kommentar:

Vi har ikke sendt § 41 på høring. Derfor kommenterer vi ikke dette.

Del II

Endringsforskrift til forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften)

I

I forskrift 12. juni 2009 nr. 637 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

Forskriften gjelder krav til fører av utrykningskjøretøy under utrykning, opplæring og prøve. Den regulerer også krav til kompetansebevis for utrykningskompetanse og vedlikehold av denne.

Ny § 1a skal lyde:

§ 1a Definisjoner

I denne forskriften forstås med:

- a) *Kompetansebevis: bevis for å ha gjennomgått utrykningsopplæring og bestått utrykningsprøve for å kunne kjøre utrykning.*
- b) *Kursarrangør: virksomhet som er godkjent for å kunne tilby utrykningsopplæring etter kapittel 6.*
- c) *Kurs: organisert opplæring i samsvar med undervisningsplan.*
- d) *Undervisningstime: undervisningsperiode på 45 minutter.*
- e) *Undervisningsplan: plan som viser hvordan kursarrangør oppfyller forskriftens krav med de ressurser den har til rådighet. Planen skal også gi opplysninger om hvordan kursarrangør gjør bruk av undervisningspersonell, kjøretøy, undervisningsmateriell, arbeidsmåter og øvingsområder for å nå målene i læreplanen.*
- f) *Undervisningspersonell: godkjente utrykningsinstruktører og godkjent undervisningsansvarlig.*
- g) *Undervisningsansvarlig: godkjent person med faglig, administrativt og pedagogisk ansvar hos en kursarrangør.*

§ 5 første ledd skal lyde:

For de forhold som fremgår av § 9, § 10 første ledd bokstav b og c, §14 til § 16 samt kapittel 5 har Politihøgskolen ansvaret for at reglene oppfylles.

§ 6 skal lyde:

Den som skal erverve kompetansebevis for utrykningskjøring må før opplæringen starter

- a) dokumentere at *helsekrav for førerett i klasse D* er oppfylt gjennom skjema NA0202
- b) ha fylt 20 år
- c) ha hatt førerett for klasse B uavbrutt i de siste 2 år
- d) dokumentere arbeidsforhold eller frivillig arbeid som betinger utrykningskjøring eller være under eller ha gjennomført utdanning hvor erverv av kompetanse i utrykningskjøring er relevant. *Dokumentasjonen skal ikke være eldre enn 6 måneder.*

Helsekravene, jf. første ledd bokstav a og § 8 bokstav b, er inntatt i forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. vedlegg 1 § 2 til § 5.

Den som skal ha utstedt kompetansebevis for utrykningskjøring må i tillegg til å oppfylle kravene i første ledd

- a) ha gjennomført all obligatorisk opplæring for utryknings sjåfører
- b) ha bestått teoretisk og praktisk utrykningsprøve *etter reglene i § 30 og § 31*
- c) ikke *ha fylt 65 år* ved første gangs utstedelse.

§ 8 skal lyde:

Den som skal fornye kompetansebevis må

- a) *ikke ha fylt 70 år*
- b) dokumentere at *helsekrav for førerett i klasse D* er oppfylt gjennom skjema NA0202, jf. § 6 første ledd bokstav a
- c) dokumentere arbeidsforhold eller frivillig arbeid som innebærer utrykningskjøring. *Dokumentasjonen skal ikke være eldre enn 6 måneder.*

Utgått bevis kan fornyes etter første ledd innen ett år etter utløp. Fornyelse senere enn ett år etter utløp kan foretas etter bestått praktisk prøve. *Ved fornyelse senere enn 3 år etter utløp må vedkommende gjennomgå minst 4 timer opplæring med utgangspunkt i målene for opplæringens trinn 3 slik disse framgår av § 27 andre ledd bokstav f, g og h, hvorav den første timen brukes til å kartlegge ferdighetsnivå og behov for repetisjon, samt opplæring i trinn 4 før praktisk prøve avlegges.*

§ 9 andre, tredje og femte ledd skal lyde:

Kursarrangør som tilbyr opplæring etter denne forskrift skal være godkjent av regionvegkontoret. Godkjenning gis for 5 år etter skriftlig og dokumentert søknad.

Søknaden skal inneholde

- a) *undervisningsplan*
- b) dokumentasjon for godkjent undervisningsansvarlig og godkjente utrykningsinstruktører
- c) informasjon om organisasjonsnummer, kontoradresse, postadresse, *telefonnummer og e-postadresse*, samt hvor opplæringen skal foregå og de utrykningskjøretøy som skal benyttes i opplæringen.

Godkjenningen registreres i Statens vegvesen sitt elektroniske *register*.

§ 10 første ledd og nytt andre og tredje ledd skal lyde:

Kursarrangør skal

- a) disponere godkjent utrykningskjøretøy, velegnet undervisningslokale og ha tilgjengelige områder som er nødvendig for å gjennomføre undervisningen
- b) ha godkjent undervisningsansvarlig, jf. § 15
- c) innen 14 dager *melde fra skriftlig om endringer i undervisningspersonell, kjøretøy eller andre forhold som er av betydning for godkjenningen. Endring av adresse eller undervisningslokale skal meldes før flytting til ny adresse.*
- d) melde fra til regionvegkontoret og berørte politidistrikt *innen åtte uker før oppstart av opplæring*. Meldingen skal inneholde informasjon *om sted, dato og varighet for opplæringen*, samt hvilke kjøretøy som skal benyttes. *Endringer skal meldes senest 14 dager før oppstart.*

Opplæringskort for elever som har avsluttet opplæringen, elevfortegnelse og undervisningsplan skal oppbevares på kursarrangørens kontoradresse. Dokumentene skal oppbevares i minst fem år etter at opplæringen er avsluttet. Det samme gjelder etter at opplæringsvirksomheten er avviklet eller godkjenning som kursarrangør er utløpt eller tilbakekalt.

Kursarrangør har ansvar for å kontrollere og oppbevare dokumentasjon som følger av § 6 første ledd. Dokumentasjon som ikke er unntatt fra offentligheten skal arkiveres sammen med elevfortegnelsen.

§ 12 andre, tredje, nytt fjerde og femte ledd skal lyde:

Elevopplysninger skal registreres i fortegnelsen med fortløpende tildelt elevnummer straks opplæringen starter.

Fortegnelsen skal ajourføres umiddelbart etter at eleven har sluttet.

Manuell føring av elevfortegnelse skal gjøres innbundet eller heftet i bok med forhåndsnummererte sider.

Dersom elevfortegnelsen er ført elektronisk skal det tas sikkerhetskopi hver måned som dateres og undertegnes av undervisningsansvarlig.

§ 13 andre ledd skal lyde:

Utrykningsinstruktøren skal etter hver undervisningsdag attestere på opplæringskortet for de deler av undervisningen som er gjennomført, *med påføring av dato, antall elever og varighet i henhold til rubrikker i fastsatt modell for opplæringskort.*

§ 13 femte ledd oppheves.

§ 16 skal lyde:

Den undervisningsansvarlige har ansvar for at utrykningskursene gjennomføres i samsvar med gjeldende regelverk og plikter blant annet å

- a) sørge for utarbeidelse, gjennomføring og vedlikehold av undervisningsopplegget
- b) foreta evaluering av undervisningen og *veilede og kontrollere* utrykningsinstruktører *i alle deler av opplæringen de gir undervisning*
- c) påse at bare kvalifiserte utrykningsinstruktører gir undervisning og *sørge for at de gjennomgår nødvendig faglig oppdatering*
- d) delta i teoretisk og praktisk opplæring
- e) være kursarrangørs kontaktperson *mot* Statens vegvesen
- f) melde til Statens vegvesen sitt elektroniske register opplysninger om obligatorisk opplæring eleven har gjennomført innen 14 dager etter fullført opplæring og senest en dag før praktisk prøve
- g) *utarbeide årlig plan for evaluering, veiledning og kontroll, samt dokumentere gjennomført veiledning*

§ 18 tredje ledd andre punktum oppheves.

§ 22 skal lyde:

Under opplæring til erverv av kompetansebevis som betinger utrykningskjøring anses instruktøren, *eller person som er under instruktøropplæring*, som fører av motorvognen. Bestemmelsene i eller i medhold av vegtrafikkloven kapittel II og §§ 21, 22 og 22a, gjelder likevel også for eleven så langt de passer.

§ 31 syvende ledd skal lyde:

Ved gjennomføring av praktisk prøve anses kandidaten som fører av motorvognen.

§ 34 andre og fjerde ledd skal lyde

Kjøretøy til bruk i opplæring etter denne forskrift, skal være personbil med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg, bredde på minst 1,5 m og minst fire sitteplasser som sikrer gode opplæringsvilkår for alle elevene. Kjøretøyet skal ha gul farge lik basisfargen som benyttes på utrykningskjøretøy brukt av brannvesen eller ambulanse. Alternativt kan kjøretøyet ha den aktuelle etats farge som kursarrangøren tilhører. Kjøretøyet skal ha en konstruktiv hastighet på minst 150 km/t og være utstyrt med dobbel betjeningsinnretning for brems.

Kjøretøy benyttet til opplæring som ikke medfører utrykningskjøring eller til demonstrasjon der godkjent utrykningsinstruktør selv kjører, er fritatt fra krav om dobbel betjeningsinnretning for brems, og trenger ikke godkjenning som lærevogn fra Statens vegvesen.

§ 39 skal lyde:

Regionvegkontoret kan godkjenne fører av utrykningskjøretøy, utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig som har tilegnet seg yrkeskvalifikasjoner i annen EØS-stat gjennom utdanning eller yrkeserfaring. Dette er nærmere regulert i forskrift 6. august 2012 nr.795 om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner fra annen EØS-stat på vegtrafikklovens område.

§ 44 skal lyde:

Kravene i § 34 andre ledd må være oppfylt innen 1. juli 2014.

II

Endringene trer i kraft 1. juli 2013.