



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endring i forskrift av 16. oktober 2008 nr. 362 Forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører.

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
11. juni 2018

## Innholdsfortegnelse

1	Innledning .....	4
2	Bakgrunn .....	4
3	Nærmere om forslaget.....	6
3.1	§ 1 Virkeområde bokstav a.....	6
3.2	§ 1 Virkeområde bokstav d.....	6
3.3	§ 1 Virkeområde bokstav e.....	6
3.4	§ 1 Virkeområde bokstav g.....	6
3.5	§ 1 Virkeområde ny bokstav h.....	6
3.6	§ 1 Virkeområde ny bokstav i .....	7
3.7	§ 1 Virkeområde ny bokstav j.....	7
3.8	§ 2 Definisjoner Fast bopel.....	7
3.9	§ 2 Definisjoner Førerens hovedaktivitet .....	7
3.10	§ 3 Krav om yrkessjåførkompetanse og gyldig bevis .....	7
3.11	§ 5 <i>Unntak for lærling i yrkessjåførforlaget</i> .....	7
3.12	§ 6 <i>Utdanningen</i> .....	8
3.13	§ 7 <i>Adgang til yrkessjåførutdanning</i> .....	8
3.14	§ 8 <i>Fullstendig grunnutdanning, alle rettigheter</i> .....	9
3.15	§ 11 <i>Utvidelse av kompetanseområde og aldersbegrensede rettigheter</i> .....	9
3.16	§ 12 <i>Krav om regelmessig etterutdanning</i> .....	10
3.17	§ 13 <i>Gjennomføring av etterutdanning</i> .....	10
3.18	§ 15 <i>E-læring og bruk av simulator</i> .....	10
3.19	§ 18 <i>Godkjenning av lærested</i> .....	10
3.20	§ 21 <i>Elevfortegnelse og undervisningslogg</i> .....	11
3.21	§ 24 <i>Godkjenning av undervisningsansvarlig</i> .....	12
3.22	§ 25 <i>Undervisningsansvarligs plikter</i> .....	12
3.23	§ 26 <i>Krav til personell som skal undervise i grunnutdanningen</i> .....	13
3.24	§ 28 <i>Krav til personell som skal undervise i etterutdanningen</i> .....	13
3.25	§ 30 <i>Kontroll og tilsyn med lærested</i> .....	14
3.26	§ 33 <i>Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig og undervisningspersonell</i> . 14	
3.27	§ 35 <i>Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis</i> .....	14
3.28	§ 36 <i>Statsborger fra annen EØS-stat</i> .....	15
3.29	§ 37 <i>Statsborger fra tredjestat</i> .....	15
3.30	§ 39–§53 <i>Kapittel 8</i> .....	15

4	Gjeldende rett og tidligere rett .....	16
5	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	18
6	Høringsfrist .....	19

## 1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endring i forskrift av 16. oktober 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

## 2 Bakgrunn

Yrkessjåførforskriften gjennomfører Norges forpliktelser etter direktiv 2003/59/EF om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførdirektivet). Forskriften hjemles i vegtrafikkloven

§ 29 som sier:

*Den som mot vederlag skal føre motorvogn, må tilfredsstillende krav til grunn- og etterutdanning i forskrift gitt av departementet. Bevis for gjennomført utdanning skal alltid medbringes under kjøring.*

*Departementet kan gi forskrift om grunn- og etteropplæring, prøver, gebyr, bevis, samt vilkår for godkjenning og drift av lære- og prøvesteder, herunder krav til personell. Departementet kan videre gi forskrift om tilsyn med lære- og prøvesteder.*

Denne høringen omhandler endringer som følge av endring av direktiv 2003/59/EF om grunnleggende kvalifikasjonskrav og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøy som benyttes til gods- eller persontransport på vei (yrkessjåførdirektivet), opparbeidet erfaring og innspill fra ulike aktører samt mindre vedlikehold. Den omhandler også endringer som følge av forordning (EU) nr. 181/2011 om passasjerers rettigheter ved buss- og turvogntransport, og en presisering av krav til førerattest. Alle endringer blir nærmere beskrevet under punkt 3.

Europakommisjonen fremmet 1. februar 2017 et forslag til endring av yrkessjåførdirektivet, og av direktiv 2006/126/EF om førerkort (førerkortdirektivet). Yrkessjåførdirektivet innførte krav om obligatorisk yrkesutdanning for å heve kompetansen hos yrkessjåfører for tunge kjøretøy i hele Europa for å bedre trafikksikkerheten og bidra til mer rettferdig konkurranse i hele EU/EØS. Medlemsstatene har fleksibilitet når det gjelder hvordan de gjennomfører direktivet f.eks. når det gjelder konkret innhold i opplæringen, de administrative kravene og strukturen i opplæringen.

Kommisjonen gjennomførte en evaluering av direktivet i 2014. I evalueringen ble det konkludert med at yrkessjåførdirektivet ble gjennomført uten store problemer. Direktivet har forbedret arbeidskraftmobiliteten og bidratt til en fri bevegelse av yrkessjåfører. I evalueringen ble det også bekreftet at direktivet har bidratt til å nå sitt primære formål om å bedre trafikksikkerheten. Imidlertid ble det også bekreftet visse mangler som var til hinder for effektiviteten og sammenhengen i de rettslige rammer, og som undergravde yrkessjåførdirektivets opprinnelige mål.

De viktigste manglene var:

1. Yrkessjåførere hadde vanskeligheter med å få godkjent sin utdannelse i en annen medlemsstat.
2. Innholdet i utdannelsen var kun delvis relevant for sjåførenes behov
3. Vanskeligheter med og juridisk usikkerhet i fortolkningen av unntaksbestemmelser
4. Uoverensstemmelser mellom aldersgrensen i yrkessjåførdirektivet og førerkortdirektivet
5. Uklarhet med tanke på muligheten for å kombinere yrkessjåføropplæring med annen opplæring iht. EU-lovgivningen (dvs. farlig gods, busspassasjerers rettigheter og dyrevelferd) og uklarhet om bruk av IKT i opplæringen (f.eks. e-læring/kombinert læring)

I sin hvitbok av 28. mars 2011 med tittelen «Et veikart for et europeisk transportområde – mot et konkurransedyktig og ressursøkonomisk transportsystem» fastsetter Kommisjonen en «null-visjon», som betyr at det innen EØS skal være et mål om nær null dødsulykker i trafikken i 2050.

Kommisjonen foreslo i sin meddelelse "Mot et europeisk trafikksikkerhetsområde: politiske retningslinjer for trafikksikkerhet for 2011–2020" fra 2010 et mål om en halvering av totalt antall ofre i unionen innen 2020. For å nå dette målet identifiserte Kommisjonen sju strategiske mål, herunder bedre utdanning og opplæring av trafikanter og beskyttelse av sårbare/myke trafikanter.

Det Europeiske råd fastsatte på ett møte den 23. –24. oktober 2014, et bindende mål om å redusere drivhusgassutslippene med minst 40 % fra 1990 til 2030. Dette målet vil bidra til å oppfylle de langsiktige målene i Parisavtalen. Alle økonomiske sektorer må bidra for å oppnå dette målet.

I transportsektoren er det behov for en helhetlig tilnærming for å fremme utslippsreduksjon og energieffektivitet. Det må fokuseres på lavenergiløsninger for transport, gjennom forskning og innføring av allerede tilgjengelig teknologi. Tillatelse til å bruke kjøretøyer med alternativ drivkraft, f.eks. elektriske varevogner, er derfor et av forslagene. For at yrkessjåførene skal kunne kjøre så optimalt som mulig, er det en forutsetning at de har tilstrekkelig utdanning.

Endringen av yrkessjåførdirektivet ble formelt vedtatt i Europaparlamentet 13. mars 2018, og godkjenningen ble vedtatt i Europarådet 12. april 2018. Noen av unntaksbestemmelsene er utvidet og kravene til innholdet i opplæringen er noe endret, blant annet er det styrkede krav til sjåførenes kompetanse til kjøring under ekstreme vær- og føreforhold. I førerkortdirektivet er det åpnet for en unntaksregel for kjøretøy med vekt mellom 3500 kg og 4250 kg drevet av alternative drivstoff, slik at disse kjøretøyene under visse forutsetninger kan føres med førerkort klasse B.

Det er fastsatt at det skal etableres et elektronisk nettverk for utveksling av informasjon om yrkessjåførkompetanse til kontrollformål. I tillegg er bruksområdet til førerkortnettverket RESPER utvidet, slik at dette nettverket nå også kan brukes til kontrollformål.

## 3 Nærmere om forslaget

### 3.1 § 1 Virkeområde bokstav a

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

### 3.2 § 1 Virkeområde bokstav d

Endringsdirektivet åpner for at øvingskjøring på egen arbeidsplass kan gjennomføres uten yrkessjåførkompetanse. Bestemmelsen i § 1d utvides derfor med et tillegg for å legge til rette for denne type øvingskjøring. Det er imidlertid vesentlig å merke seg at øvingskjøringen ikke tillates i kommersiell transport av passasjerer og gods. Således begrenses øvingskjøringen noe.

### 3.3 § 1 Virkeområde bokstav e

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

### 3.4 § 1 Virkeområde bokstav g

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

### 3.5 § 1 Virkeområde ny bokstav h

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

Reglenes rekkevidde for gartnerivirksomhet har tidligere vært diskutert i Norge, herunder uensartet praksis mellom landene. Dette forslaget vil klargjøre at slik virksomhet er unntatt,

innenfor de foreslåtte rammer. Dette antas å gi en mer ensartet praksis blant medlemslandene for slik virksomhet.

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

### 3.6 § 1 Virkeområde ny bokstav i

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

### 3.7 § 1 Virkeområde ny bokstav j

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

### 3.8 § 2 Definisjoner Fast bopel

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

### 3.9 § 2 Definisjoner Førerens hovedaktivitet

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

### 3.10 § 3 Krav om yrkessjåførkompetanse og gyldig bevis

#### § 3 tredje ledd siste punktum og nytt fjerde ledd:

Endringen er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### 3.11 § 5 Unntak for lærling i yrkessjåførforlaget

#### § 5 tredje, fjerde og femte punktum:

Vi presiserer at lærling i yrkessjåførforlaget kan bare utføre innenlands transport for virksomhet som lærlingen står i et løpende lærlingkontrakten med. Dvs. tillatelsen fra Statens vegvesen gjelder kun for innenlands kjøring. Lærling kan bare benytte kjøretøy tilhørende virksomhet vedkommende står i et løpende lærlingkontraktsforhold med. Dette

betyr at lærling kan ikke kjøre et annet kjøretøy tilhørende en annen virksomhet. De øvrige endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### *3.12 § 6 Utdanningen*

#### **§ 6 første ledd første og andre punktum:**

Endringen er kun av klargjørende og presiserende karakter.

#### **§ 6 andre og tredje ledd:**

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

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

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

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

I etterutdanningen er et av målene at yrkessjåførene skal få oppdatert, repetert, og utdypet kunnskap som er vesentlig for deres arbeid. Erfaringer fra tilsyn viser at etterutdanning med for store elevgrupper reduserer elevenes aktive deltagelse i undervisningen, og at målene blir vanskelig å nå. Etterutdanningen er også av vesentlig kortere varighet enn grunnutdanningen og erfaringene tilsier at elevgruppen sjelden blir delt opp i mindre arbeidsgrupper. Det har i tillegg vært eksempler på at rammevilkår som utstyr, klasserom m.m. ikke har vært tilpasset store elevgrupper. Derfor foreslås det at maksimumsantallet for etterutdanningen settes til 12 personer. Begrensningen vil også gjelde for tema lastsikring og ulykkesberedskap.

### *3.13 § 7 Adgang til yrkessjåførutdanning*

#### **§ 7 første ledd:**

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



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

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

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

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

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

#### **§ 7 andre ledd:**

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

#### **§ 7 tredje ledd:**

Endringen er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### ***3.14 § 8 Fullstendig grunnutdanning, alle rettigheter***

#### **§ 8 tredje ledd første punktum:**

Endringen er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### ***3.15 § 11 Utvidelse av kompetanseområde og aldersbegrensede rettigheter***

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### *3.16 § 12 Krav om regelmessig etterutdanning*

#### **§ 12 første ledd andre punktum:**

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

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

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

### *3.17 § 13 Gjennomføring av etterutdanning*

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

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

### *3.18 § 15 E-læring og bruk av simulator*

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

### *3.19 § 18 Godkjenning av lærested*

#### **§ 18 første ledd første punktum:**

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

#### **§ 18 første ledd nytt andre punktum:**

Endringen presiserer lærestedets eier sitt ansvar for tilrettelegging av utdanningen. Dette for å synliggjøre at eier har det overordnede ansvar og plikt til å legge til rette for undervisningsansvarlig og lærestedet som helhet.

#### **§ 18 andre ledd andre punktum:**

Endringen er kun av klargjørende og presiserende karakter.

#### **§ 18 nytt femte ledd:**

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

#### **§ 19 Administrative krav til lærestedet**

##### **§ 19 bokstav d, e og i:**

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### *3.20 § 21 Elevfortegnelse og undervisningslogg*

#### **§ 21 nytt fjerde ledd:**

Det er vesentlig at informasjon om elevenes utdanning ikke går tapt. Således er endringen en presisering av at dokumenter som bekrefter aktiviteten ved lærestedet ikke skal destrueres selv om lærestedet avvikles. Oppbevaringsplikten er satt til 5 år.

#### **§ 22 Godkjenning for e-læring og simulator**

Det har tidligere vært Vegdirektoratet som har godkjent søknader knyttet til e-læring og simulator. Som en følge av at endringsdirektivet legger til rette for at mer e-læring kan tillates, vurderer Vegdirektoratet det mest hensiktsmessig at regionvegkontoret godkjenner søknader knyttet til e-læring og simulator. Dette vil i tillegg legge til rette for eventuell klagesaksbehandling på rett forvaltningsnivå.

#### **§ 23 Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående skole**

##### **§ 23 fjerde ledd:**

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### *3.21 § 24 Godkjenning av undervisningsansvarlig*

#### **§ 24 første, andre tredje og fjerde ledd:**

Endringen legger til rette for at undervisningsansvarlig kan være ansvarlig ved mer enn ett lærested. Dagens praksis er ofte at en person har det overordnede ansvaret ved flere lærested, men pga. begrensninger i forskriften må det knyttes en unik undervisningsansvarlig til hvert lærested uansett. Det er denne personen som etter forskriften har ansvaret for lærestedet, og som regionvegkontoret forholder seg til i sin kontakt med lærestedet.

Da undervisningen innen yrkessjåførutdanningen sjelden er en kontinuerlig utdanning som pågår hele tiden ved lærestedene, har Vegdirektoratet vurdert det slik at en person kan være undervisningsansvarlig for flere læresteder. Vedkommende må ha full oversikt over utdanningen som skjer ved sine lærested og samtidig ha kontroll på de administrative kravene forskriften stiller. At det åpnes for denne løsningen skal således ikke gå på bekostning av kravene i § 25.

For at undervisningsansvarlig skal kunne godkjennes for grunnutdanning må vedkommende tilfredsstillere kravene i § 26 første eller annet ledd og inneha førerrett for den opplæring som lærestedet er godkjent for. Begrunnelsen for denne innskjerpingen er kravet om at undervisningsansvarlig skal gjennomføre veiledning og kontroll av sitt undervisningspersonell, jf. § 25. Det synes naturlig at en person som er tildelt denne plikten må ha kompetanse både innen organisering og tilrettelegging, som ivaretas gjennom kravet i § 26 første eller annet ledd, og ha førerrett slik at vedkommende også kan gjennomføre veiledning og kontroll av den praktiske kjøretreningen.

Dersom man kun er undervisningsansvarlig for lærested som tilbyr etterutdanning, og kun forholder seg til ett lærested er det tilstrekkelig at man tilfredsstiller kravet i § 28 annet ledd og innehar førerrett for den klassen lærestedet er godkjent for.

Endringene i § 26 er, på bakgrunn av overnevnte, både av mildere og innskjerpende karakter. Mildere fordi det nå gis anledning til å være undervisningsansvarlig for flere lærested, og innskjerpende fordi det stilles flere formalkrav for å bli godkjent.

Vegdirektoratet mener at endringene vil bidra til mer fleksibilitet for lærestedene, i tillegg til at undervisningsansvarlig blir bedre satt i stand til å oppfylle kravet om veiledning og kontroll av sitt undervisningspersonell. Samlet sett mener Vegdirektoratet at dette vil kunne bidra til bedre kvalitet på yrkessjåførutdanningen.

### *3.22 § 25 Undervisningsansvarligs plikter*

#### **§ 25 andre ledd bokstav c nytt tredje punktum:**

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

### **§ 25 andre ledd bokstav e:**

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

### *3.23 § 26 Krav til personell som skal undervise i grunnutdanningen*

#### **§ 26 første, andre og tredje ledd:**

Endringen presiserer at undervisningspersonellets kompetanse skal kunne vurderes i spørsmålet om vedkommende er kvalifisert til å undervise. Det er mange som ikke har formell utdanning, men likevel besitter mye kompetanse innen forskjellige fagområder.

Det er ønskelig at slik kompetanse kan vurderes, og at disse personene kan undervise i emner som har en relevant faglig sammenheng med kompetansen.

Dette vil medføre at lærestedene får mer undervisningspersonell å benytte. Det vil være undervisningsansvarliges plikt å påse at undervisningspersonellet er kompetente. Denne endringen stiller større krav til undervisningsansvarliges vurdering av undervisningspersonellets kompetanse, og hvilke tema hver enkelt kan undervise i.

#### **§ 26 nytt fjerde ledd:**

Godkjenning av undervisningspersonell. Se kommentarer til § 18. krav om godkjenning av undervisningspersonell trer i kraft fra 1. juli 2022

### *3.24 § 28 Krav til personell som skal undervise i etterutdanningen*

#### **§ 28 andre og tredje ledd:**

Se kommentarene til § 26 første, andre og tredje ledd

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

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

#### **§ 28 nytt fjerde ledd:**

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

### *3.25 § 30 Kontroll og tilsyn med lærested*

#### **§ 30 første ledd:**

Endringene er kun av klargjørende og presiserende karakter.

### *3.26 § 33 Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig og undervisningspersonell*

#### **Overskrift til § 33:**

Endringen presiserer at bestemmelsen også vil gjelde for undervisningspersonell.

#### **§ 33 første ledd:**

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

### *3.27 § 35 Gyldighetstid, utstedelse og fornyelse av bevis*

#### **§ 35 tredje ledd**

Endringen presiserer at EØS-fellesskapskode 95 avmerkes i førerkort.

#### **§ 35 fjerde ledd**

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

#### **§ 35 femte ledd:**

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

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

### *3.28 § 36 Statsborger fra annen EØS-stat*

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

### *3.29 § 37 Statsborger fra tredjestat*

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

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

## 3.30 § 39–§53 Kapittel 8

Kapittel 8 inneholder mål og timeantall for yrkessjåførutdanningen. Kapittelet foreslås endret for å legge til rette for mer fleksibilitet i utdanningen, og oppfylle endringsdirektivets krav om å legge til rette for økt bruk av e-læring/nettbasert opplæring. I denne endringen har vi brukt begrepet «e-læring» (nettbasert opplæring) istedenfor «fjernundervisning».

Vegdirektoratet har i denne forskriftsendringen lagt mer til rette for bruk av e-læring, og dette vil gjøre det mer oversiktlig for lærestedene å gjennomføre grunnutdanning som består av både e-læring og fysisk oppmøte på lærestedet. Se endringer i kapittel 8.

Vegdirektoratet mener at det ikke er hensiktsmessig å benytte e-læring i etterutdanningen siden den er av kort varighet, og består av mange praktiske undervisningsemner. Vi ser i tillegg utfordringer med å tilpasse undervisningen til grupper dersom noen i gruppa velger e-læring mens andre velger oppmøte. Videre vil det være en utfordring med måloppnåelse da det ikke er krav til avsluttende prøve på etterutdanningen. Således fortsettes dagens praksis med tilstedeværelseskrav på etterutdanningen. Vi mener likevel at det er lagt til rette for mer fleksibel gjennomføring av etterutdanningen med endringene som er foreslått i §§ 12, 50, 51, 52 og 53.

Hovedmålet i § 41 tilføyes ett nytt hovedmoment om å vise særlig hensyn til myke trafikanter for å ivareta endringsdirektivet

For å legge til rette for e-læring foreslås det å endre antall moduler fra 6 til 5. Innholdet i det som tidligere var modul 1, 2 og 3 er i dette forslaget samlet i ny modul 1 og 2.

Ny modul 1 vil ha krav om obligatorisk oppmøte. For å gjøre undervisningen variert og interessant for elevene, inneholder modulen også mange praktisk rettede emner. Modulen

avsluttes med 1 time innføring i e-læring for de elevene som velger denne læringsformen i modul 2 og P3/G3.

Modul 2 inneholder noen flere teoretiske tema, og er tilpasset e-læring. Elevene velger selv om de vil gjennomføre modulen som oppmøte på lærestedet eller som e-læring.

Modul 1 og 2 er felles for gods- og persontransport.

Ny modul P3 og G3 er identisk med gammel modul P4 og G4, og kan gjennomføres som e-læring.

Ny modul P4/G4 innledes med 4 timer oppsummering fra e-læring for de elevene som har gjennomført modul 2 og P3/G3 som e-læring. Disse 4 timene og timen som ble benyttet til innføring i e-læring i modul 1, trekkes fra det totale timeantallet i modul 2 og 3 slik at det totale timeantallet for e-læring i disse modulene blir henholdsvis 34 timer (modul 2) og 18 timer (modul P3/G3). I modul P4 er det tilført et nytt tema knyttet til busspassasjerers rettigheter, og i modul G4 er det tilført et nytt tema knyttet til service og kundebehandling i godstransporten. Det gis ikke anledning til å gjennomføre modul P4/G4 som e-læring.

Ny modul 5 er identisk med gammel modul 6. Modulen kan ikke gjennomføres som e-læring.

For de elever som velger å gjennomføre yrkessjåførutdanningen (komprimert grunnutdanning) ved kombinert oppmøte på lærestedet og e-læring vil overnevnte inndeling være hensiktsmessig. Elevene vil da ha oppmøte på lærestedet i modul 1, deretter vil de gjennomføre e-læring på modul 2 og 3, før de må gjennomføre modul 4 og 5 på lærestedet.

Det er ikke anledning til å gjennomføre fullstendig grunnutdanning, utvidelsesutdanning eller etterutdanning som e-læring.

## 4 Gjeldende rett og tidligere rett

Yrkessjåførforskriften trådte i kraft 16. april 2008 og er gjeldende rett for grunn- og etterutdanning av yrkessjåfører i Norge.

Direktiv 2003/59/EF om grunnleggende kvalifikasjonskrav og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøy som benyttes til gods- eller persontransport på vei (yrkessjåførdirektivet) innførte krav om obligatorisk yrkesutdanning for å heve kompetansen hos yrkessjåfører for tunge kjøretøy i hele Europa. Gjennom en kompetanseheving ønsker EU å bedre trafiksikkerheten på europeiske veier. I yrkessjåførdirektivet fastsettes standarder for faglig dyktighet for å sikre rettferdig konkurranse i hele EU/EØS.

Noen av endringene etter revisjonen av yrkessjåførdirektivet er allerede ivare tatt i norsk regelverk. Dette gjelder blant annet minstealder og utstedelse av yrkessjåførbevis, og flesteparten av unntakene.



Endring av yrkessjåførdirektivet vil medføre behov for endringer av forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører av 16. april 2008 nr. 362 (yrkessjåførforskriften), og eventuelt forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) og forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften). Dette gjelder blant annet endringer og justeringer i innholdet i opplæringen og klargjøring av unntakene.

### **Forordning nr. 181/2011 om busspassasjerrettighet.**

Europaparlaments og rådsforordning nr. 181 / 2011 om busspassasjerers rettigheter og endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 om samarbeid mellom nasjonale myndigheter med ansvar for håndhevelse av lovgivning om forbrukerbeskyttelse. Forordningen ble vedtatt 16. februar 2011, og trådte i kraft i EU 1. mars 2013.

Forordningen gjelder passasjerrettigheter innenfor busstransport. Som buss regnes her motorvogn registrert for over åtte personer i tillegg til sjåføren.

Forordningen får anvendelse på busselskapers personbefordring på faste ruter som er 250 km eller lengre.

Enkelte av artiklene som omhandler generelle regler om forbud mot diskriminering på bakgrunn av nasjonalitet, forbud mot diskriminering av funksjonshemmede passasjerer eller passasjerer med nedsatt bevegelighet, minimumskrav til reiseinformasjon og etablering av klagenemnd gjelder for alle bussreiser på faste ruter.

Forordningen har krav som generelt skal bedre busspassasjerers rettigheter, med fokus på rettighetene til personer med nedsatt funksjonsevne og redusert bevegelighet. Forordningen tar sikte på å fastsette busselskapenes erstatningsansvar og forpliktelser ved avbestilling og forsinkelse, minstekrav til opplysninger samt klagebehandling.

Forordningen stiller krav om opplæring av personell som skal være i kontakt med de reisende. Det skilles mellom sjåfører og annet personell. Begrepet «annet personell» brukes om personer som skal yte assistanse.

Opplæringen skal være en del av grunn- og etterutdanning av yrkessjåfører, noe som samsvarer med punkt 12 i fortalen til forordning 181/2011.

Det er opplæringskravene listet i forordningens artikkel 16 **1b** og Bilag II, som retter seg mot sjåfører.

Forordning (EU) nr. 181/2011 artikkel 16 nr. 1 får ikke anvendelse før 1. mars 2018.

#### *Artikkel 16*

## Opplæring

1. Transportørene og eventuelt terminaladministrasjonene skal fastsette framgangsmåter for opplæring om funksjonshemninger, herunder anvisninger, og sikre at:

a) de av deres personale, unntatt førere, herunder personer ansatt av en annen utførende part, som gir direkte assistanse til funksjonshemmede og bevegelseshemmede personer, har fått opplæring eller anvisninger som beskrevet i vedlegg II bokstav a) og b), og

**b) de av deres personale, herunder førere, som kommer i direkte kontakt med de reisende, har fått opplæring eller anvisninger som beskrevet i vedlegg II bokstav a).**

2. En medlemsstat kan for en periode på høyst fem år fra 1. mars 2013 gi unntak fra anvendelsen av nr. 1 bokstav b) med hensyn til opplæring av førere.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Utover de nødvendige forskriftsendringer antas forslaget å ha begrensede økonomiske og administrative konsekvenser. Dette fordi Norge allerede utsteder bevis for yrkessjåførkompetanse til alle yrkessjåførere, herunder utenlandske sjåførere som gjennomfører yrkessjåførutdanning i Norge. Videre har Norge bestemmelser om minstealder i tråd med direktivforslaget. Klargjøring av unntakene antas ikke å medføre særlige konsekvenser samlet sett, men enkeltaktører kan berøres og for disse vil det få betydning om transporten omfattes av reglene eller ikke. Det vil også medføre visse konsekvenser for opplæringstilbydere, førere og myndigheter ved justeringer av opplæringen.

Det er kommet frem i endringsdirektivet at medlemsstatene i samarbeid med Kommisjonen skal utveksle elektronisk dokumentasjon om yrkessjåførkompetanse. De skal utvikle nødvendige elektroniske plattformer, og ta hensyn til nytte- og kostnadsanalyser fra Kommisjonen, herunder muligheten til å utvide EUs førerkortnettverk (RESPER) som er opprettet i henhold til direktiv 2006/126/EF. Dette vil blant annet gi medlemslandene lett tilgang til informasjon om gjennomført opplæring som ikke er dokumentert på førerkortet til føreren. Det er i fortalen understreket at det er viktig at medlemslandene og Kommisjonen arbeider for å utvikle denne funksjonaliteten ytterligere mot sanntidsadgang under veikantkontrollen. Etableringen av en slik løsning vil få økonomiske og administrative konsekvenser for norske myndigheter. Omfanget av konsekvensene vil i stor grad avhenge av hvilken løsning som blir valgt og kan derfor ikke estimeres nå.

Det er gjort tilpasninger i kapittel 8 Utdanningen. Tilpasningene er et ledd i å legge til rette for e-læring, og vil ikke ha økonomiske konsekvenser utover endring i lærestedenes undervisningsplan.

Opplæring innenfor busspassasjerrettighetsforordningen vil erstatte eksisterende tema i gjeldende læreplan. Lærestedene må gjøre en tilpasning i undervisningsplanen, samle opplæringen og presentere denne som en «sammensatt kurspakke med varighet 3

klokketimer». Dagens opplæring tilfredsstillende i stor grad de nye kravene, og endringen er derfor av mer administrativ og organisatorisk art. Isolert sett vil ikke innføringen av et «eget 3 timers kurs» for bussjåfører føre til merkostnad, siden endringen kommer som en naturlig følge av øvrige endringer i utdanning av yrkessjåfører.

For Statens vegvesen vil dette medføre kostnader i forbindelse med etablering/endring i TSK registeret, utvikling av nye læreplaner og eksamensoppgaver, samt informasjon til eksternt personell og læresteder for både grunn- og etterutdanning. Det må påregnes en kostnad for etablering av et utdanningstilbud for instruktører til modul 5 i etterutdanningen, og registrering av denne i TSK registeret.

Det vil i de første fire årene frem til 2022 kreves et betydelig arbeid for å godkjenne nye undervisningsplaner, undervisningsansvarlige og undervisningspersonell men etter de fire årene vil dette arbeidet avta.

## 6 Høringsfrist

Vi ber om at høringsinstansenes uttalelser innen **15. september 2018**.

Hørings svar sendes inn elektronisk via [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller per post til: Statens vegvesen Vegdirektoratet, Trafikant- og kjøretøyavdelingen, Pb. 8142 Dep, 0033 Oslo.

## VEDLEGG 2

Forslag til forskrift om endringer i forskrift av 16. oktober 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåfør forskriften).

I yrkessjåfør forskriften foreslås følgende endringer:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**§ 2 Nytt syvende ledd skal lyde:**

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

**§ 2 nytt åttende ledd skal lyde:**

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

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

*Kravet om etterutdanning gjelder likevel fullt ut.*

**§ 3 fjerde ledd skal lyde:**

*Utgått yrkessjåførkompetanse gjenoprettes ved å gjennomføre etterutdanning.*

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

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

**§ 6 første ledd første og andre punktum skal lyde:**

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

**§ 6 andre ledd skal lyde:**

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

**§ 6 tredje ledd skal lyde:**

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

**§ 7 første ledd skal lyde:**

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

**§ 7 andre ledd skal lyde:**

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

**§ 7 tredje ledd skal lyde:**

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

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

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

**§ 11 første ledd siste punktum utgår**

**§ 11 tredje ledd skal lyde:**

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

**§ 11 nytt fjerde ledd skal lyde:**

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

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

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

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

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

**§ 13 første skal lyde:**

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

### **§ 13 femte ledd blir andre ledd**

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

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

#### **§ 15 andre ledd skal lyde:**

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

#### **§ 15 nytt sjette ledd skal lyde:**

*Ved bruk av e-læring eller simulator skal lærestedet ha pålitelig brukeridentifikasjon og kontrollmulighet.*

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

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

#### **§ 18 første ledd nytt andre punktum skal lyde:**

*Lærestedets eier har det overordnede ansvar for opplæringsvirksomheten og skal legge forholdene til rette for opplæringen, herunder medvirke til at undervisningsansvarlig uhindret kan oppfylle sine plikter.*

#### **§ 18 andre ledd andre punktum skal lyde:**

Søknaden skal *minst* inneholde

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

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

#### **§ 18 nytt femte ledd skal lyde:**

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

#### **§ 19 bokstav a, d, e, og i andre punktum skal lyde:**

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

- d) ved endringer i undervisningsplan og timeplan sende oppdaterte planer til regionvegkontoret senest 1 uke etter at endringen er gjennomført.
- e) ved endringer i undervisningspersonell og deres kvalifikasjoner sendes oppdatert informasjon til regionvegkontoret senest 1 uke etter at endringen er foretatt.
- i) dersom innmeldt utdanning blir avlyst, skal dette meldes til regionvegkontoret senest 3 virkedager før planlagt startdato.

**§ 21 nytt fjerde ledd skal lyde:**

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

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

*Regionvegkontoret kan etter søknad gi godkjenning for å tilby deler av grunnutdanningen gjennom e-læring.*

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

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

**§ 23 fjerde ledd skal lyde:**

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

**§ 24 første ledd skal lyde:**

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

**§ 24 første ledd siste punktum utgår**

**§ 24 andre ledd skal lyde:**

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

**§ 24 nytt tredje ledd skal lyde:**

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

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



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

e) *påse at kun kvalifisert personell gir undervisning, og at de er godkjent av regionvegkontoret*

#### **§ 26 første ledd skal lyde:**

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

#### **§ 26 andre ledd skal lyde:**

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

#### **§ 26 tredje ledd skal lyde:**

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

#### **§ 26 nytt fjerde ledd skal lyde:**

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

#### **§ 28 andre ledd skal lyde:**

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

#### **§ 28 tredje ledd skal lyde:**

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

#### **§ 28 nytt fjerde ledd skal lyde:**

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

#### **§ 30 første ledd skal lyde:**

Lærestedet skal være tilgjengelig for tilsyn fra regionvegkontoret. Undervisningsplaner, elevfortegnelse, *undervisningslogg, plan for veiledning og kontroll av*

*undervisningspersonell samt dokumentasjon på gjennomført veiledning og kontroll, lister over frammøte og register for gjennomført opplæring, skal være tilgjengelig for regionvegkontoret.*

**Overskrift til § 33 skal lyde:**

*Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig og undervisningspersonell*

**§ 33 første ledd skal lyde:**

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

**§ 35 tredje ledd skal lyde:**

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

**§ 35 fjerde ledd skal lyde:**

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

**§ 35 nytt femte ledd skal lyde:**

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

**§ 36 fjerde ledd utgår**

**§ 37 første ledd skal lyde:**

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

**§ 37 andre ledd andre punktum utgår**

**§ 39 andre ledd skal lyde:**

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

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

*kjøre optimalt og trafiksikkert, og forutse mulig risiko ved sin tilstedeværelse*

**§ 41 andre ledd bokstav b skal lyde:**

*vise særlig hensyn til myke trafikanter*

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

*vise profesjonalitet i sin utførelse av yrket*

**Overskrift til § 42 skal lyde:**

*E-læring*

**§ 42 første ledd skal lyde:**

*I grunnutdanningen kan modul 2 og 3 gjennomføres som e-læring.*

**§ 42 andre ledd skal lyde:**

*Benyttes e-læring i fullstendig grunnutdanning skal modul 1 avsluttes med 2 timer introduksjon til e-læring. E-læringen skal tilsvare 74 timer undervisning i modul 2 og 45 timer i modul 3. Modul 4 skal innledes med 8 timer oppsummering og refleksjon av e-læringsperioden.*

**§ 42 tredje ledd skal lyde:**

*Benyttes e-læring i komprimert grunnutdanning skal modul 1 avsluttes med 1 time introduksjon til e-læring. E-læringen skal tilsvare 34 timer undervisning i modul 2 og 18 timer i modul 3. Modul 4 skal innledes med 4 timer oppsummering og refleksjon av e-læringsperioden.*

**§ 42 fjerde ledd skal lyde:**

*Kompetanseutvidelse etter § 11 kan ikke gjennomføres som e-læring.*

**Overskrift til § 43 skal lyde:**

*Mål og timeantall for modul 1 Felles for gods- og persontransport*

**§ 43 første ledd skal lyde:**

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

**§ 43 andre ledd skal lyde:**

*Eleven skal*

- a) *kjenne til utdanningens oppbygging og innhold*
- b) *kjenne til vegtransportens og yrkessjåførens rolle i samfunnet*

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

#### **§ 43 tredje ledd skal lyde:**

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

#### **§ 43 nytt fjerde ledd skal lyde:**

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

#### **Overskrift til § 44 skal lyde:**

*Mål og timeantall for modul 2 Felles for gods- og persontransport*

#### **§ 44 første ledd skal lyde:**

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

#### **§ 44 andre ledd skal lyde:**

*Eleven skal*

- a) *kjenne til og kunne finne fram i aktuelle lover, forskrifter og andre regelverk, og kjenne til at det kan være alvorlige konsekvenser ved lovbrudd*

*b) forstå betydningen av å yte service i kundebehandlingen, og kjenne til utfordringer i ulike kommunikasjonsituasjoner*

*c) kjenne til risikoen ved å arbeide innen transportbransjen, være spesielt bevisst på den menneskelige faktor som utløsende årsak til ulykker, og forstå hvorfor fokus på tungbilulykker og nestenulykker er sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet*

*d) kjenne til arbeidslivsorganisasjonene, og forsikringsordninger som ofte er knyttet til medlemskap i slike organisasjoner*

*e) kjenne til obligatoriske og frivillige pensjonsordninger for både ansatte og selvstendig næringsdrivende*

*f) kjenne til hvilke personlige belastninger en sjåfør kan bli utsatt for*

*g) kjenne til ny teknologi, herunder hvordan forskjellige motoralternativer, drivstofftyper, og kraftoverføringsprinsipper mellom motor og hjuler konstruert og virker og hvilke forholdsregler ved bruk som vil gi en sikker og optimal kjøring*

*h) kunne gjøre rede for ulike bremsesystemers oppbygning og virkemåte hvordan de skal vedlikeholdes og hvilke konsekvenser en funksjonssvikt har*

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

#### **§ 44 tredje ledd skal lyde:**

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

#### **Overskrift til § 45 skal lyde:**

Mål og timeantall for *modul G3 Godstransportens* vilkår

#### **§ 45 første ledd skal lyde:**

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

#### **§ 45 tredje ledd skal lyde:**

*Modul G3* består av 47 timer ved fullstendig grunnutdanning og 22 timer ved komprimert utdanning.

#### **Overskrift til § 46 skal lyde**

Mål og timeantall for *modul G4 Godstransport* i praksis

#### **§ 46 første ledd skal lyde:**

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

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

*a) delta på 4 timer oppsummering fra e-læring*

*b) kjenne til de krav som stilles til service og kundebehandling i godstransporten og de utfordringer disse kravene kan gi*

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

**§ 46 andre ledd bokstav b blir bokstav d**

**§ 46 andre ledd bokstav c blir ny bokstav e**

**§ 46 andre ledd bokstav d blir ny bokstav f**

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

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

**Overskrift til § 47 skal lyde:**

Mål og timeantall for *modul P3 Persontransportens* vilkår

**§ 47 første ledd skal lyde:**

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

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

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

**Overskrift til § 48 skal lyde:**

Mål og timeantall for *modul P4 Persontransport* i praksis

**§ 48 første ledd skal lyde:**

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

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

a) delta på 4 timer oppsummering fra e-læring

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

b) kjenne til de krav som stilles til service og kundebehandling i persontransporten og de utfordringer disse kravene kan gi

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

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

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

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

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

**§ 48 tredje ledd skal lyde:**

Modul P4 består av 45 timer ved fullstendig grunnutdanning og 23 timer ved komprimert utdanning.

**Overskrift til § 49 skal lyde:**

Mål og timeantall for *modul 5 Sikker adferd på veg*

**§ 49 første ledd skal lyde:**

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

**§ 49 andre ledd bokstav b først og andre punktum skal lyde:**

*vise trafiksikker atferd og optimal utnyttelse av tunge kjøretøy, ved å kjøre 2 turer, hvor trafikale kjøreferdigheter vurderes og bedømmes. Start- og sluttidspunkt, effektiv kjøretid, komfort, antall girskifter for automatisk eller manuelt girsystem, og forbruk av drivstoff registreres.*

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

c) gjennomføre to typer relevante transportoppdrag som er planlagt i *modul 4*, hvor eleven kjører på en måte som er sikker, effektiv, komfortabel og faglig korrekt

**§ 49 fjerde ledd skal lyde:**

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

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

**§ 49 femte ledd skal lyde:**

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

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

**§ 50 tredje ledd skal lyde:**

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

**§ 50 fjerde ledd skal lyde:**

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

**§ 50 femte ledd skal lyde:**

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

**Overskriften til § 51 skal lyde:**

Etterutdanning for persontransport

**§ 51 første ledd skal lyde:**

*Yrkessjåføren skal delta på 35 timer etterutdanning jf. § 12 med emner fra modulene 1 til 5.*

*Timene må fordeles på følgende måte:*

- a. Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 42 bokstav d*
- b. Minst 4 timer fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 bokstav k*
- c. Minst 3 timer fra modul 1 etter bestemmelsene i § 43 bokstavene g, h og j*
- d. Minst 1 time fra modul P4 etter bestemmelsen i § 48 bokstav c*
- e. Minst 3 timer fra modul P4 etter bestemmelsen i § 48 bokstav f om busspassasjerers rettigheter, jf. forordning nr. 181/2011*
- f. Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy med samme totalvekt på begge turene.*

**§ 51 andre ledd skal lyde:**

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



### **§ 51 tredje ledd skal lyde:**

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

### **Overskriften til § 52 skal lyde:**

Etterutdanning for godstransport

### **§ 52 første ledd skal lyde:**

*Yrkessjåføren skal delta på 35 timer etterutdanning jf. § 12 med emner fra modulene 1 til 5.*

*Timene må fordeles på følgende måte:*

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

### **§ 52 andre ledd skal lyde:**

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

### **§ 52 nytt tredje ledd skal lyde:**

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

### **§ 52 nytt fjerde ledd skal lyde:**

Utstyr for gjennomføring av sikring av last skal være i henhold til § 5–9 i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve.

### **Overskriften til § 53 skal lyde:**

Sammensatt og utvidelse av etterutdanningen.

### **§ 53 første ledd skal lyde:**

Yrkessjåføren skal delta på 35 timer etterutdanning jf. § 12 med emner fra modulene 1 til 5.

Timene må fordeles på følgende måte:

- a. Minst 1 time fra modul 1 etter bestemmelsen i § 43 bokstav d

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

**§ 53 nytt andre ledd skal lyde:**

Resterende 16 timer fordeles mellom modul 1–5 og tilpasses yrkessjåførens daglige arbeidsoppgaver. Likevel skal totalt minst 7 timer omhandle tema knyttet til persontransport og minst 7 timer omhandle tema knyttet til godstransport.

**§ 53 nytt tredje ledd skal lyde:**

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

**§ 53 nytt fjerde ledd skal lyde:**

Utstyr for gjennomføring av sikring av last skal være i henhold til § 5–9 i forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve.

**§ 53 nytt femte ledd skal lyde:**

Oppnådd yrkessjåførkompetanse innen persontransport kan utvides til yrkessjåførkompetanse innen godstransport, ved å delta på minst 7 timer etterutdanning med emner fra modul G3 og G4 etter bestemmelsene i § 45 og § 46 hvorav:

- a. Minst 3 timer skal være i henhold til emner omhandlet i § 46 bokstav d

**§ 53 nytt syvende ledd skal lyde:**

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

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

**§ 56. *Ikrafttreden***

Forskriften trer i kraft straks.

Kravene i § 18 første ledd første punktum, § 25 andre bokstav e, § 26 nytt fjerde ledd, § 28 nytt fjerde ledd og § 33 første ledd trer i kraft i 1.juli 2022.

*Undervisningspersonellet må være godkjent, jf. § 18 første ledd første punktum, innen 1. juli 2022.*

*Krav om å ha spesialutdanning og at den må være på minst 15 studiepoeng, for personell som skal undervise i etterutdanningen, jf. § 28 tredje ledd, trer i kraft 1. juli 2022.*

## VEDLEGG 3

Listen over høringsinstanser (se vedlegg 3)