



Statens vegvesen

Høringsinstansene

Behandlende enhet: Trafikant og kjøretøy
Saksbehandler/telefon: Haakon Rognsaa Arnesen / 47688151
Vår referanse: 21/215345-179
Deres referanse:
Vår dato: 23.01.2024

Høringsoppsummering og forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina

Forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina vedtas med dette 22. januar 2024, med ikrafttredelse 1.februar 2024.

Høring

Statens vegvesen sendte forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina, på offentlig høring 13. november 2023.

Høringen omhandlet en innføring av et lempeligere krav til antall opplæringstimer for ukrainske flyktninger som skal ta yrkessjåfør opplæring i Norge. Det foreslås innført et krav om minimum 50 timer tilleggsutdanning, samt krav om teoretisk prøve for anerkjennelse av yrkessjåførkompetanse utstedt av Ukraina. Forslaget gjelder yrkessjåførkompetanse for lastebil og buss. Anerkjennelsen av yrkessjåførkompetansen utstedt av Ukraina gjelder kun for sjåførere som har kjørt i internasjonal transport. Bussjåførere må i tillegg oppfylle vilkårene for kjøreseddel for persontransport, inkludert vilkåret om botid, uavhengig av forslaget her.

Oppsummering og vedtatt endringsforskrift

Vedlagt dette brevet følger høringsoppsummering med vedtatt forskrift. Oppsummeringen med forskrift blir også publisert på våre nettsider www.vegvesen.no/hoeringer under tidligere høringer sammen resten av høringen.

Med hilsen

Bodil Rønning Dreyer
direktør

Heidi-Kristin Herbst
avdelingsdirektør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Label_Kopi til
SAMFERDSELSDEPARTEMENTET, Postboks 8010 DEP, 0030 OSLO

Vedlegg – Høringsoppsummering

Forskrift om forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina.

Trafikant og kjøretøy
Trafikant

23. januar 2024
Vår ref. 21/215345

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer	4
1 Forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina.	4
1.1 Forslag til ny forskrift.....	4
1.2 Bakgrunnen for forslaget.....	4
1.3 Høringsinstansenes innspill.....	5
1.4 Statens vegvesens vurdering	9

Høringsoppsummering – forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina.

Innledning

Statens vegvesen sendte 13. november 2023 forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina. Fristen for å komme med høringsinnspill var 1. januar 2024.

Hovedinnholdet i forslaget er innføring av et lempeligere krav til antall opplæringstimer for ukrainske flyktninger som skal ta yrkessjåfør opplæring i Norge. Det foreslås innført et krav om minimum 50 timer tilleggsutdanning, samt krav om teoretisk prøve for anerkjennelse av yrkessjåførkompetanse utstedt av Ukraina. Forslaget gjelder yrkessjåførkompetanse for lastebil og buss. Anerkjennelsen av yrkessjåførkompetansen utstedt av Ukraina gjelder kun for sjåførere som har kjørt i internasjonal transport. Bussjåførere må i tillegg oppfylle vilkårene for kjøreseddel for persontransport, inkludert vilkåret om botid, uavhengig av forslaget her.

Det har kommet inn 18 svar til høringen: Arbeids- og velferdsdirektoratet (AVdir), Fellesforbundet, Forsvarsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Nobina Norge AS, NHO Logistikk og Transport, NHO Transport, Norges Bondelag, Norges Lastbileierforbund, Norges Trafikkskoleforbund, Norsk Trafikkmedisinsk Forening (NTF), Nordland fylkeskommune, Oslo politidistrikt, Politidirektoratet, Rogaland fylkeskommune, Utdanningsdirektoratet, Viken fylkeskommune samt en privatperson har gitt høringsinnspill.

Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene:

Forsvarsdepartementet, Utdanningsdirektoratet og Justis- og beredskapsdepartementet.

Høringsinstansenes innspill og kommentarer fra Statens vegvesen framgår under høringsoppsummeringens **punkt 1.3** og **punkt 1.4**.

I **vedlegg II** er vedtatt forskrift vedlagt. Her framgår forskriftsendringene slik de er vedtatt av Vegdirektoratet.

Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

1 Forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina.

I høringen ble det foreslått en innføring av et lempeligere krav til antall opplæringstimer for ukrainske flyktninger som skal ta yrkessjåfør opplæring i Norge. Forslaget gjelder yrkessjåførkompetanse for lastebil og buss. Statens vegvesen bemerker at bussjåfører også må oppfylle vilkårene for kjøreseddel for persontransport, inkludert vilkåret om botid, uavhengig av forslaget her.

1.1 Forslag til ny forskrift

Forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina følger som vedlegg II til denne høringsoppsummeringen.

1.2 Bakgrunnen for forslaget

Som følge av den pågående situasjonen i Ukraina har et stort antall ukrainske flyktninger ankommet Norge. Våren 2022 ble det fastsatt i førerkortforskriften at ukrainske førerkort klasse B gir rett til å kjøre i Norge inntil ett år. Våren 2023 ble ordningen for anerkjennelse av ukrainske førerkort forlenget og utvidet til å omfatte samtlige førerkortklasser, herunder klasse C og D. EU-Kommisjonen fremmet 20. juni 2022 forslag om en forordning av anerkjennelse av ukrainske førerdokumenter. Forordning (EU) 2022/1280 ble vedtatt i EU 18. juli 2022, og publisert i Official Journal 22. juli 2022.

I tråd med forordningen ble det norske regelverket endret i februar 2023, slik at reglene for anerkjennelse av ukrainske førerkort ble utvidet til å omfatte både en forlengelse av tidsperioden ukrainske førerkort anerkjennes, og en endring i hvilke førerkortklasser som aksepteres for kjøring. Forordningen ble innlemmet i EØS-avtalen den 28. april 2023, og i mai 2023 ble det innført en gjennomføringsbestemmelse i norsk rett.

Etter forordningens artikkel 4 er det valgfritt for medlemsstatene å anerkjenne ukrainsk yrkessjåførkompetanse, på enkelte vilkår, for personer som har drevet med internasjonal transport. I EU er det foreløpig et fåtall land som har innført ordningen, og av de nordiske landene er det kun Danmark som har innført regler om anerkjennelse av yrkessjåførkompetanse.

Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen har mottatt henvendelser om at det er problematisk at det kun er førerkort fra Ukraina som anerkjennes i Norge, og ikke yrkessjåførkompetanse (YSK). Etter dagens ordning kan ikke personer med yrkessjåførkompetanse fra Ukraina utøve yrker hvor det er et krav om denne kompetansen.

Etter dagens regelverk må ukrainere som ønsker å arbeide som buss- eller lastebilsjåfører i Norge gjennomføre norsk grunnutdanning for å kunne utøve yrket sitt her i landet.

Transportnæringen ønsker å kunne ansette ukrainske flyktninger som har yrkessjåførerfaring, både som bussjåfører og lastebilsjåfører. Det å arbeide som buss- eller lastebilsjåfører forutsetter blant annet gjennomført opplæring for yrkessjåførkompetanse (YSK). Ordinær grunnutdanning varer i enten 140 eller 280 timer, og gir henholdsvis aldersbetingede begrensninger eller alle rettigheter innfor lastebil- eller bussjåføreryrket, avhengig av retningsvalg.

Krav om YSK er innført på bakgrunn av yrkessjåførdirektivet, som gjelder i alle EØS-land. Nye tilpasninger i EU-regelverket gjennom forordning 2022/1280 foranlediget av krigen i Ukraina, åpner for at medlemslandene kan godkjenne ukrainske sjåførers YSK fra hjemlandet sitt, på enkelte betingelser. For ukrainske sjåfører som kan dokumentere YSK fra hjemlandet, kan Norge godkjenne YSK-en etter en forkortet opplæring og test i Norge. Slike tilpasninger er så langt ikke gjennomført i Norge.

I brev av 17. oktober 2023 ber Samferdselsdepartementet om at Statens vegvesen legger til rette for at ukrainske flyktninger tilkjennes så lempelige krav til gjennomføring av yrkessjåførkompetanse (YSK) som yrkessjåførdirektivet og forordning 2022/1280 gir handlingsrom for – for både buss- og lastebilsjåfører.

Samferdselsdepartementet viste i sitt oppdragsbrev til at ukrainske flyktninger har kollektiv beskyttelse i Norge, ulikt noen annen flyktninggruppe, og at regjeringen har mål om å bidra til at flyktninger som oppholder seg i Norge kommer raskt i arbeid.

Tilpasninger i reglene om yrkessjåfører vil kunne bidra raskt til sysselsetting av ukrainske lastebilsjåfører. For bussjåfører vil tilpasninger i YSK-kravet kunne være en bidragsyter til sysselsetting, men sjåførene vil i utgangspunktet også måtte oppfylle yrkestransportlovens krav om botid for kjøreseddel.

1.3 Høringsinstansenes innspill

Det har kommet inn 18 hørings svar i høringsrunden. Tre av høringsinstansene hadde ingen merknader til forslaget.

Arbeids- og velferdsdirektoratet (AVdir) støtter forslaget, og viser til at transportbransjen har stor etterspørsel etter arbeidskraft. AVdir viser videre til at det blant de fordrevne fra Ukraina er personer som har relevant yrkeserfaring og sertifikater fra hjemlandet. På grunn av dagens regelverk har de fordrevne fra Ukraina ikke mulighet til å få benyttet sin yrkessjåførkompetanse (YSK) i Norge. Dette er uheldig i en situasjon hvor bransjen trenger arbeidskraft og regjeringens mål er at ukrainske fordrevne så raskt som mulig skal komme ut i jobb og bli økonomisk selvforsørget.

AVdir viser videre til at dersom krigen i Ukraina vedvarer, og det ikke er mulig for de fordrevne å returnere, antas det at personene omfattet av kollektiv beskyttelse får forlenget sitt opphold, også utover tre år. Utvides oppholdstillatelsen bør også gyldighetsperioden for utstedt bevis på yrkessjåførkompetanse utvides tilsvarende, men med krav om fornyelse

etter fem år i tråd med standard praksis for YSK. Det bør åpnes opp for at ordningen kan forlenges dersom ukrainernes opphold blir mer langvarig.

AVdir har spilt inn at tilleggsutdanningen som gis, bør inneholde informasjon om rettigheter og plikter som gjelder for arbeidstakere i Norge. Særlig med hensyn til arbeidslivskriminalitet. Arbeidstilsynet har på sine nettsider mye informasjon og filmer som er oversatt til ukrainske som kan vurderes benyttet i opplæringen.

Avslutningsvis er det spilt inn et behov for at det utredes nærmere hva som skal til og om det er mulig å lempe på kravet til botid slik at ukrainske fordrevne raskere kan få jobb som bussjåfør i Norge også.

Fellesforbundet støtter tiltak som skal gjøre det mulig for ukrainske flyktninger som har kollektiv beskyttelse å kunne ta arbeid og bidra til det norske samfunnet. Fellesforbundet er på generelt grunnlag opptatt av at det ikke må lempes på noen krav knyttet til de tunge førerkortklassene, men støtter likevel forslaget til midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina så lenge dette er begrenset til 6. mars 2025, eller så lenge de ukrainske flyktninger er under kollektiv beskyttelse. Avslutningsvis forutsetter Fellesforbundet at det ikke senere blir foreslått forlengelse av de midlertidige tiltak.

Nobina Norge AS støtter forslaget, og oppfordrer Statens vegvesen til å føre dialog med Politidirektoratet om muligheten for å kunne gi unntak for botidskravet på fire års opphold for å kunne få utstedt kjøreseddel.

NHO Logistikk og Transport er positive til å lette på reguleringene for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina. NHO Logistikk og Transport viser til at det vil ha positive konsekvenser for både transportnæringen og de ukrainske sjåførene som søker arbeid i Norge. Videre fremheves det at det er sjåførmangel i Norge, utfordrende å sikre rekruttering og utdanningskapasitet, og det forventes at den foreslåtte forskriftsendringen vil bidra til å redusere sjåførmangelen i Norge. I høringsinnspillet er det også bemerket at det foreligger utfordringer med hensyn til språk, og at det er viktig at ukrainske sjåførere etter hvert tilegner seg nødvendig kunnskap også på norsk.

NHO Transport er positive til intensjonene i høringen, og er svært fornøyd med at det tas nødvendige grep for å kunne rekruttere ukrainske flyktninger inn til bussjåføryrket. Når det gjelder tilleggsutdanningen understreker NHO Transport at det er viktig at Statens vegvesen raskt kommer på plass med gode og tydelige retningslinjer for hvordan innholdet i den obligatoriske tilleggsutdanningen skal tolkes, utformes og anvendes av de som skal tilby og utføre tjenesten. Det vises til at det i dag et stort spenn i tilbydere av YSK-opplæring, og derfor er god og tydelig informasjon viktig for å sikre en forutsigbar og effektiv anvendelse av foreslåtte endringene.

Norges Bondelag støtter forslaget, og viser til at Bondelagets cirka 60 000 medlemmer er aktive bønder som driv næringsvirksomhet utenfor sentrumsnære strøk. Disse er derfor avhengig av gode transporttjenester for å kunne frakte innsatsvarer til virksomheten og for å kunne transportere landbruksprodukter ut. Det er derfor av stor betydning at det er nok

yrkessjåfører som kan stå for denne transporten. Videre bemerkes det at forslaget om å styrke tilgangen til bussjåfører er viktig for å opprettholde et godt kollektivtilbud, også utenfor de bynære områdene. Forslaget vil også kunne medvirke til en rask og god integrering av flyktninger fra Ukraina. Det er likevel viktig at det etableres ordninger som sikrer at sjåførene har tilstrekkelig god kompetanse til å utføre transporten på en god måte.

Norges Lastbileierforbund mener at det ikke skal åpnes opp for kortere, tilpassede YSK-kurs for ukrainske flyktninger under kollektiv beskyttelse, og viser til at det er viktig at også ukrainere gis tilstrekkelig opplæring av hensyn til trafikksikkerheten. I høringsinnspillet stiller Norges Lastbileierforbund seg undrende til at det foreslås laget en egen tilleggsutdanning med begrenset gyldighet. Forbundet henviser til brev datert 13. januar 2023, hvor de uttrykte at innehavere av ukrainsk yrkessjåførkompetanse må erverve yrkessjåførkompetanse ved å gjennomføre grunnutdanning i Norge. Videre har forbundet gitt innspill på at gevinsten i tidsbruk er begrenset med tanke på å komme raskt i arbeid, og at dersom dagens ordning benyttes vil kursdeltakerne kunne starte opplæring allerede i dag. Trolig vil ikke deltakere kunne ta i bruk tilbudet før tidligst siste del av 2024. I tillegg vil også kompetansen kunne benyttes i hele Europa i ettertid. Avslutningsvis påpekes det at språk er en utfordring for flere enn ukrainske flytninger. I høringen åpnes det opp for bruk av tolk ved avleggelse av prøve. Forbundet antar at det er grunn til å tro at også andre enn ukrainere vil ha et slikt behov for tolk, og det er derfor underlig at dette tilbudet kun foreslås gitt til statsborgere fra én nasjon. Likevel vurderes det at dette kan være klokt å vurdere som et tiltak i den aktuelle situasjonen, fordi språkbarrieren kan være et hinder for integrering og muligheten til å ta arbeid både for ukrainere og personer fra andre nasjonaliteter.

Norges Trafikkskoleforbund (NTSF) støtter forslaget under forutsetning av at de foreslåtte kravene til tilleggsutdanningen opprettholdes. Norges Trafikkskoleforbund viser til at forslaget vil bidra til å tilføre Norge nødvendig arbeidskraft innen yrkessjåførfaget, og at dette vil være positivt samfunnsøkonomisk og med hensyn til integrering samt sysselsetting av flyktninger. NTSF mener trafikksikkerheten blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte fordi tilleggsutdanningen tar sikte på å komplimentere den eksisterende kompetansen til yrkessjåførene, og fordi opplæringsinstitusjonene gis anledning til å avvise kandidater som ikke egner seg. Når det gjelder timeantallet i tilleggsutdanningen skriver NTSF at forslaget er fornuftig med tanke på å sikre tilstrekkelig måloppnåelse, spesielt med hensyn til språkbarrierer og varierende kompetansenivå hos kandidatene. Det er også fornuftig at det gis frie timer som kan tilpasses, og som gir en pedagogisk og faglig frihet til å vurdere hva det er behov for utover minstekravet for den enkelte. Det fremheves det at tilleggsutdanningen er basert på allerede eksisterende deler av yrkessjåførens grunn- og etterutdanning, og dermed er enkelt å gjennomføre i undervisningsplanene hos de aktuelle opplæringsinstitusjonene. Selv om faglig og utstyrmessig implementering virker uproblematisk, kan ulike krav til timer og moduler være utfordrende å innlemme i eksisterende kursoppsett hos tilbyderne. Det kan derfor vise seg nødvendig å utvikle egne kurs og planer for å lette gjennomføringen. Videre kan det bli nødvendig for opplæringsinstitusjonene å kreve et tilstrekkelig antall påmeldte deltakere for å gjennomføre kurset. Både med tanke på å oppnå ønsket faglig og pedagogisk kvalitet på opplæringen

som gis, men også av hensyn til økonomi og hensiktsmessig ressursbruk. Det er derfor noe usikkert hvor mange av opplæringsinstitusjoner som vil ha mulighet til å tilby slike kurs.

Norsk Trafikkmedisinsk Forening (NTF) støtter forslaget.

Nordland fylkeskommune støtter forslaget, og understreker viktigheten av å iverksette tiltak som legger til rette for at yrkessjåfører fra Ukraina raskere kan komme seg i jobb i Norge. Det vises til at det i Nordland fylkeskommune oppleves en kritisk mangel på kompetente bussjåfører.

Politidirektoratet er opptatt av at behovet for å legge til rette for at ukrainske yrkessjåfører tilkjennes så lempelige krav til gjennomføring av yrkessjåførkompetanse som EU-retten tillater, ikke går på bekostning av trafikksikkerheten. Politidirektoratet uttrykker samtidig at de ønsker å bidra til en god løsning, og viser til vedlagt høringssvar fra Oslo politidistrikt som besitter den beste operative fagkompetansen på området og som har bred erfaring fra feltet. Politidirektoratet forutsetter at høringen ikke har betydning for vilkårene for tildeling av kjøreseddel, herunder kravet om fire års botid i Norge for utlendinger fra land utenfor EØS- da de legger til grunn at et eventuelt forslag om endringer yrkestransportlova vil komme som egen høring ved behov.

Oslo politidistrikt vurderer at det kan legges til rette for at den foreslåtte forskriften kan gjennomføres uten at det går nevneverdig utover trafikksikkerheten, og begrunner dette med at det ved innføring om krav til YSK utdanning i Norge, holdt med det såkalte «35 timers-kurset» for de som allerede hadde førerkortklassen.

Oslo politidistrikt støtter kravet om at et ufravikelig vilkår må være dokumentasjon på tilstrekkelig helse, og mener et slikt krav er av stor betydning for trafikksikkerheten. Videre forutsettes det at det presiseres et krav til oppmøte ved trafikkstasjoner med tanke på hvor teoretisk prøve skal avlegges. Videre vurderes det at vinterutfordringene er spesielt viktig. Oslo politidistrikts erfaring er at forskjellen på å kjøre med toakslet trekkbil og treakslet trekkbil bør være et konkret tema knyttet til godstransport. Dette bør inntas i enten 4.3.2.2 «kjetting» eller 4.3.2.7 «sikkerhetskurs bane». For tilleggsutdanningen for persontransport bemerkes det at «bybuss» må spesifiseres som et eget tema knyttet til ståplasser og teknisk hastighet.

For å kunne utføre persontransport mot vederlag, kreves også kjøreseddel. Det er i dag politiet som beslutter om kjøreseddel kan innvilges, og som utsteder denne. For utlendinger som kommer utenfra EØS området er det krav til fire års botid i Norge for at kjøreseddel skal kunne utstedes. Foreslått gyldighet i endringsforskrift er satt til 6. mars 2025. Ukrainere som har flyktet fra krigen vil ha lite glede av YSK for persontransport, dersom de ikke kan få ervervet gyldig kjøreseddel. Oslo politidistrikt påpeker særlig to fordeler ved kravet, herunder at innehaver av kjøreseddel blir bedre skikket med tanke på å forstå språk og kultur som antakelig vil kunne bidra til bedre forutsetninger for å yte tilstrekkelig service. I tillegg gir kravet politiet bedre grunnlag for å kunne vurdere om kandidaten har tilstrekkelig vandel. Oslo politidistrikt ser vandel som det viktigste punktet å få ivarettatt. Dersom politidirektoratet beslutter at det skal gis føringer for at politidistriktene skal kunne gi

unntak for botid, anbefales det at det gis føringer for hvordan vandelskrav skal ivaretas på en tilstrekkelig god måte.

Rogaland fylkeskommune er positive til innholdet i høringen, og skriver at det forutsettes at YSK-opplæringen fra utlandet og forkortet opplæring i Norge, tilsvarer den opplæringen som gis i Norge. Dette for å ivareta trafikksikkerheten på norske veier. Avslutningsvis gis det innspill på at det antas at testen vil avdekke avvik i sjåførerfaring, da tunge kjøretøy har et stort skadepotensial ved ulykker.

Viken fylkeskommune stiller seg positiv til forslaget. I innspillet skriver de at det av regelverket framgår at personer med godkjent YSK-utdanning også oppfyller fagkompetansekravet for drosjesjåførere, og at dette oppfattes slik at det vil være mulig med ansettelse av fordrevne ukrainere som drosjesjåførere, i tillegg til buss og lastebilsjåførere.

I tillegg har **en privatperson** gitt høringsinnspill.

Vedkommende ytrer et ønske om å utdanne seg til og å arbeide som bussjåfør i Norge.

1.4 Statens vegvesens vurdering

Det har kommet inn få innspill til forslaget til forskriftsendring. Av de innspillene som har kommet inn støtter majoriteten endringsforslaget. En av høringsinstansene støtter imidlertid ikke forslaget. For øvrig har flere av høringsinstansene bemerket enkelte forhold. Dette er vurdert nedenfor.

Etter forordning (EU) 2022/1280 er medlemslandene gitt en valgfri mulighet til å innføre regler om anerkjennelse samt utstedelse av yrkessjåførbevis til innehavere av ukrainsk yrkessjåførkompetanse som har utført internasjonal transport. Forordningen setter ramme for omfang av opplæringen, prøve og utstedelse av bevis på godkjent utdanning samt gyldighetstiden. Norge har i tråd med EU-reglene foreslått en ordning som etter Statens vegvesens vurdering vil ivareta trafikksikkerheten, samtidig som ukrainske yrkessjåførere blir integrert og sysselsatt i det norske samfunnet.

Flere av høringsinstansene har gitt innspill på at de tiltakene ikke bør gjelde lengre enn til 6. mars 2025, mens noen har uttalt at tiltakene bør forlenges med krav om regelmessig fornyelse i tråd med den midlertidige kollektive beskyttelsen, dersom ordningen etter utlendingsloven forlenges. Når Norge nå gjennomfører EU-forordningens regler om varighet til maksimalt 6. mars 2025, er det i utgangspunktet dette som er utløpsdatoen. Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen vil følge med på utviklingen og hva som skjer i EU. Dersom krigen blir langvarig, kan det være grunn til å forlenge ordningen i tråd med de forpliktelsene Norge har etter EU-retten. Dette forutsetter imidlertid at trafikksikkerheten ivaretas.

Det er også kommet høringsinnspill hvor det bemerkes at det bør utarbeides gode og tydelige retningslinjer for hvordan innholdet i den obligatoriske tilleggsutdanningen skal tolkes, utformes og anvendes av de som skal tilby og utføre tjenesten. Det er også kommet

konkrete innspill på hva retningslinjene og læreplanene bør inneholde, eksempelvis informasjon om rettigheter og plikter for arbeidstakere i Norge, og spesifikke forhold ved vinterkjøring i Norge. Statens vegvesen arbeider parallelt med denne høringen, også med utarbeidelse av retningslinjer, læreplaner og informasjon som skal gjøres tilgjengelig i forbindelse med ikrafttredelsen av regelverket. Dette vil bli gjort tilgjengelig på våre nettsider (vegvesen.no). I tillegg vil det også bli vurdert om andre alternative måter å kommunisere ut informasjon om tilleggsutdanningens innhold til lærestedene er hensiktsmessig.

Videre har Norges Lastebileierforbund gitt innspill på gevinsten i tidsbruk er begrenset med hensyn til å komme raskt i arbeid. I begrunnelsen er det vist til at det med dagens ordning vil kunne startes opplæring allerede i dag, mens det foreslåtte tilbudet tidligst vil bli tilgjengelig i siste del av 2024. I tillegg vil også kompetansen kunne benyttes i hele Europa i ettertid. Statens vegvesen viser til personer med ukrainske yrkessjåfører står fritt til å påbegynne grunnutdanning for yrkessjåførkompetanse dersom dette er ønskelig. Videre vises det til de vurderinger som framgår av høringsnotatet fra 13. november 2023 samt bakgrunn for høringen omtalt i denne oppsummeringens pkt. 1.2, hvor det framgår at det er et ønske om å innføre så lempelige krav til gjennomføring av yrkessjåførkompetanse som EU-retten gir anledning til. Det er et politisk ønske om å legge til rette for at de som allerede har en ukrainsk grunnutdanning med yrkessjåførkompetanse skal komme raskere i arbeid i Norge gjennom en tilleggsutdanning. Tilleggsutdanningen er tiltenkt å bygge på allerede eksisterende moduler fordi det er ønskelig at gjennomføringen skal skje raskt, slik at personer med yrkessjåførkompetanse utstedt av Ukraina skal komme raskt i arbeid. Som nevnt over tas det sikte på å et tilbud klart til ikrafttredelsen av regelverket 1. februar.

Flere høringsinstanser har også pekt på språk som en utfordring ved tilleggsutdanningen, og at det er viktig at viktig at ukrainske sjåfører etter hvert tilegner seg nødvendig kunnskap også på norsk. Det er grunn til å anta at dette vil bedres jo lengre ukrainerne oppholder seg i Norge og etter hvert som disse kommer ut i arbeid. Det er også gitt innspill på at språk er en utfordring for flere enn ukrainske flytninger, og at det derfor er underlig at dette tilbudet kun foreslås gitt til statsborgere fra én nasjon. Det bemerkes til dette at tiltaket er midlertidig, og at ordningen gjelder som følge av en ekstraordinær situasjon som er unntaket fra normalen. På sikte er ikke dette tenkt å medføre noen endringer i norsk regelverk.

Oslo politidistrikt har gitt innspill på at den teoretiske prøven bør avholdes ved Statens vegvesens lokasjoner. Selv om dette ikke er uttrykkelig nevnt, er det lagt opp til at prøvene skal gjennomføres slik ved øvrige teoretiske prøver for både førerkortklasser og yrkessjåførkompetanse. For øvrig bemerkes det at den teoretiske prøven og selve opplæringen (lærestedenes avvisningsmulighet) vil avdekke avvik i sjåførerfaring, slik at trafiksikkerheten vil ivaretas.

I tillegg har flere av høringsinstansene gitt innspill på botidskravet på fire år, som er et krav for å få utstedt kjøreseddel for å kjøre buss. Formålet med denne høringen er å legge til rette for at ukrainske flyktninger tilkjennes så lempelige krav til gjennomføring av yrkessjåførkompetanse (YSK). Utstedelse av kjøreseddel mv. ligger under politiets

ansvarsområde. Det vises i denne sammenheng til den pågående høringen fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet vedrørende forslag om videreføring av midlertidige endringer i lovverket som følge av ankomst av fordrevne fra Ukraina m.m. Høringen ble sendt ut etter at Statens vegvesen sendte ut høringen om forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina. I høringen fra Arbeids- og inkluderingsdepartementet er det foreslått midlertidige endringer i yrkestransportloven som innebærer midlertidig unntak fra botidskravet ved utstedelse av kjøreseddel for ukrainske bussjåførere som fremlegger gyldig politiattest fra hjemlandet.¹

Statens vegvesen har i arbeidet med høringsprosessen funnet det hensiktsmessig å gjøre en språklig justering i forskriften. I forskriftens § 3-1 er det i det opprinnelige forslaget angitt at tilleggsutdanningen skal bestå av åtte moduler. Grunnutdanningen og etterutdanningen for yrkessjåførere i Norge er strukturert slik at utdanningen følger fem moduler med ulike temaer som skal gjennomgås i utdanningen. Det vurderes som hensiktsmessig at tilleggsutdanningen for yrkessjåførere med yrkessjåførkompetanse utstedt av Ukraina, følger samme struktur. Det foreslås derfor at det gjøres en språklig justering, slik at det av forskriften framgår at tilleggsutdanningen består av fem moduler. Dette vil ikke innebære en endring i innholdet, kun en språklig justering. Statens vegvesen legger opp til at tilleggsutdanningen skal bestå av åtte ulike temaer som ligger under de fem modulene.

Videre er bestemmelsen om gebyr i førerkortforskriften § 14-2 endret siden det opprinnelige forslaget ble sendt på høring. I det opprinnelige forskriftsforslaget ble det i § 4-1 om gebyr henvist til satsene i førerkortforskriften § 14-2. Denne bestemmelsen ble endret i november 2023, og gebyrsatsene ble flyttet til Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet. Det foreslås derfor at § 4-1 justeres i slik at henvisningen blir riktig.

Med bakgrunn i de momenter det er vist til i høringsnotatet, og en vurdering av de høringsinnspillene som har kommet inn i høringsrunden, vurderer Statens vegvesen at forslaget til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina kan vedtas.

Forslaget fremlagt i høringsnotatet datert 13. november 2023 vedtas som foreslått, men med de språklige justeringene som er nevnt over.

¹ [Regjeringen – Høring av forslag om videreføring av midlertidige endringer i lovverket som følge av ankomst av fordrevne fra Ukraina m.m.](#)

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag

Forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 22. januar 2024 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 24, § 26, § 27, § 28, § 29 og forskrift 16. april nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften), jf. delegeringsvedtak 7. februar 2008 nr. 111.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII Transport kapittel II Veitransport nr. 36ab (forordning (EU) 2022/1280).

Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

§ 1-1 Anvendelsesområde

Forskriften kommer til anvendelse på yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina, og som er i overensstemmelse med landets lovgivning. Forskriften gjelder så lenge personer fordrevet fra Ukraina er under midlertidig kollektiv beskyttelse i Norge, jf. utlendingsloven § 34 og utlendingsforskriften § 7–5a, men maksimalt til 6. mars 2025.

§ 1-2 Definisjoner

Med *yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina* menes yrkessjåførbevis som omtalt i forordning (EU) 2022/1280, i overensstemmelse med Ukrainas nasjonale lovgivning, vedtatt med hensikt på gjennomførelse av direktiv 2022/2561/EU artikkel 368 nr. 1 bokstav i, og bilag XXXII til assosieringsavtalen mellom Den Europeiske Union, Det Europeiske Atomenergiagentur og deres medlemsstater på den ene siden, og Ukraina på den andre siden, til førere av kjøretøy som utfører internasjonal godstransport eller persontransport på vei som omfattes av nevnte direktivs virkeområde.

For øvrig vises det til definisjonene som følger av førerkortforskriften § 2-1.

Kapittel 2 – Yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina

§ 2-1 Anerkjennelse

Personer omfattet av § 1-1 og som er innehaver av et gyldig yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina som omtalt i § 1-2, kan etter søknad til Statens vegvesen få utstedt kompetansebevis for yrkessjåførkompetanse i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2022/1280 av 18. juli 2022 om spesifikke og midlertidige tiltak i lys av Russlands invasjon av Ukraina vedrørende førerdokumenter utstedt av Ukraina i overensstemmelse med landets lovgivning, når vilkårene i § 2-2 er oppfylt.

§ 2–2 Vilkår for å få utstedt yrkessjåførbevis med kode 95.01 i Norge

Statens vegvesen kan etter søknad fra innehaver av et gyldig yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina, gi tillatelse til å gjennomføre tilleggsutdanning, avlegge teoriprøve og få utstedt kompetansebevis for yrkessjåfører, forutsatt av at vilkårene under er oppfylt.

Søkeren skal være innehaver av et førerkort med gyldige førerkortklasser som er nødvendig for den kompetansen vedkommende søker om. Dersom søkeren er i besittelse av et ukrainsk førerkort eller EØS-førerkort som ikke følger EU-modellen fra 19. januar 2013, skal vedkommende dokumentere gjennom godkjent helseattest at helsekravene for de aktuelle førerkortklassene som følger av vedlegg 1 i førerkortforskriften er oppfylt.

Et yrkessjåførbevis kan ikke utstedes hvis det foreligger helseopplysninger som medfører at et slikt kompetansebevis ikke kan utstedes, eller at helseattesten har kortere anbefalt gyldighet enn til og med 6. mars 2025.

Dersom yrkessjåførbevis som nevnt i § 1–2 er tapt eller stjålet, kan Statens vegvesen innvilge søknaden forutsatt av at kompetente ukrainske myndigheter verifiserer at vedkommende er innehaver av et gyldig yrkessjåførbevis utstedt i tråd med nasjonal rett i Ukraina, jf. § 1–2, og at ingen andre EØS-land har utstedt et yrkessjåførbevis med kode 95.01 til vedkommende.

Før kompetansebevis kan utstedes skal søkeren gjennomføre godkjent obligatorisk tilleggsutdanning og bestå teoriprøve fastsatt av Statens vegvesen, jf. § 3–1.

Kandidaten skal før teoriprøven gjennomføres og før kompetansebevis utstedes framvise akseptabel legitimasjon, jf. [førerkortforskriften § 5–2 tredje ledd](#).

Kapittel 3 – Den obligatoriske tilleggsutdanningen

§ 3–1 Tilleggsutdanningens innhold

Den obligatoriske tilleggsutdanningen skal bestå av fem moduler med en samlet varighet på minst 50 timer opplæring. Opplæringen skal inneholde minst 2,5 timer individuell kjøring, og skal avsluttes med en teoretisk prøve på norsk. Det er ikke anledning til å redusere antall timer i opplæringen basert på en individuell kompetansevurdering.

Opplæringens nærmere innhold følger av retningslinjer fastsatt av Statens vegvesen.

Tilleggsutdanningen kan foregå på andre språk enn norsk.

§ 3–2 Teoretisk prøve

Den skriftlige prøven som er omtalt i § 3–1 første ledd utarbeides og tilrettelegges av Statens vegvesen. Prøven kan ikke avlegges før obligatorisk tilleggsutdanning er gjennomført. Prøven avlegges ved hjelp av Statens vegvesens elektroniske prøvesystem

(eTeori). Kandidaten kan bare bruke hjelpemidler godkjent av Statens vegvesen. Det kan benyttes tolkebistand.

For sensur, rett til å klage samt ny prøve gjelder reglene i [yrkessjåførforskriften § 17](#).

Ved fusk gjelder reglene i [yrkessjåførforskriften § 17a](#).

§ 3–3 Dokumentasjon

Lærestedet skal fortløpende føre elevfortegnelse med navn, fødselsnummer, når eleven begynte og sluttet, samt hvilke deler av utdanningen eleven har gjennomført ved lærestedet.

Lærestedet skal fortløpende føre datert undervisningslogg med navn, fødselsnummer og tilstedeværelse i den enkelte time.

Videre skal lærestedet elektronisk melde til Statens vegvesens elektroniske register opplysninger om hvilken modul den enkelte elev har gjennomført og tidspunkt for gjennomføring senest 14 dager etter at eleven har avsluttet den aktuelle modulen.

Elevfortegnelse og undervisningslogg skal oppbevares og være tilgjengelig og lesbart i fem år uavhengig om elevfortegnelse og undervisningslogg er ført manuelt eller elektronisk.

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

§ 3–4 Opplæringsinstitusjonen

Den obligatoriske tilleggsutdanningen kan tilbys av opplæringsinstitusjoner som oppfyller vilkårene for opplæring for førere av kjøretøy i veitransport, og som er godkjent av Statens vegvesen til å tilby grunnutdanning for gods- og bussjåførere.

Opplæringsinstitusjoner som ønsker å tilby den obligatoriske tilleggsutdanningen skal informere Statens vegvesen om dette på forhånd.

Statens vegvesen kan føre tilsyn med opplæringsinstitusjonen.

Kapittel 4 – Forskjellige bestemmelser

§ 4–1 Gebyr

For å avlegge teoretisk prøve, og for utstedelse av yrkessjåførbevis i henhold til § 2–1 siste ledd, skal det betales et gebyr. Gebyrets størrelse følger satsene i [Forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet](#).

Person som unnlater å møte til avtalt prøve må betale gebyr med mindre prøven ble avbestilt senest to virkedager før avtalt prøvetidspunkt. Gebyr må være betalt før nytt prøvetidspunkt kan bestilles.

Selv om fristen for avbestilling er utløpt kan gebyr for unnlatt oppmøte frafalles av Statens vegvesen dersom det framlegges legeattest eller dokumentasjon for andre forhold som gjør det rimelig å frafalle gebyret.

§ 4-2 Klageadgang og avisning

For vedtak truffet av Statens vegvesen er Vegdirektoratet klageinstans.

Dersom en elev ikke har tilstrekkelige kjøreferdigheter til å gjennomføre den praktiske obligatoriske opplæringen på en tilfredsstillende måte, skal undervisningspersonellet avvise eleven. Statens vegvesen skal varsles om avvisningen.

Dersom eleven ikke aksepterer avvisningen, kan spørsmål om avvisning forelegges Statens vegvesen som fatter vedtak.

Ved avvisning skal opplæringsinstitusjonen informere eleven om disse rutinene.

§ 4-3 Dispensasjon

Statens vegvesen kan, ved enkeltvedtak, gjøre unntak fra bestemmelsene i denne forskriften når det foreligger særlig tungtveiende grunner.

§ 4-4 Utstedelse av yrkessjåførbevis og gyldighet

Yrkessjåførbevis etter § 2-1 i denne forskrift utstedes med gyldighet til og med 6. mars 2025. Dersom relevante førerkortklasser på gjeldende førerkort utløper før 6. mars 2025, vil yrkessjåførkompetansen utløpe samme dato som førerkortklassene. Innehaveren skal informeres om en slik begrensning i gyldigheten.

Yrkessjåførbevisets felt 10 (bakside) påføres kode «95.01 (max 06.03.2025)».

Yrkessjåførbeviset er gyldig så lenge innehaveren er omfattet av reglene for midlertidig kollektiv beskyttelse for personer fordrevet fra Ukraina, jf. utlendingsloven § 34 og utlendingsforskriften § 7-5a, men maksimalt til 6. mars 2025.

Ved tap eller utskiftning av bevis for yrkessjåførkompetanse gjelder [yrkessjåførforskriften § 38 første, tredje og fjerde ledd](#).

§ 4-5 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. februar 2024.