



Statens vegvesen

Høringsinstansene
Se vedlagte adresseliste

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/innvalgsnr:
Jon Andresen - 22073559

Vår referanse:
2010/041742-054

Deres referanse:

Vår dato:
29.06.2010

Høringsoppsummering - endring av yrkessjåførforskriften - innføring av etterutdanning for yrkessjåfører

Vegdirektoratet sendte forslag til endring av forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) på høring av 3. mars 2010 med høringsfrist 31. mai 2010. Høringen ble sendt til 235 instanser for uttalelse. Vi har mottatt 48 høringssvar, hvorav 19 av høringsinstansene ikke hadde merknader til forslaget.

Vi finner det ikke hensiktsmessig å sende høringsoppsummeringen til hver enkelt høringsinstans per post. Oppsummeringen av høringen samt forskriften ligger på www.vegvesen.no under "offentlige høringer".

Seksjon for trafikkopplæring
Med hilsen

Dag Terje Langnes
fung. avdelingsdirektør

Jon Andresen

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Høringsoppsummering forskrift om endringer i forskrift 16. april 2008 nr 362: Forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

Vegdirektoratet sendte forslag til endring av forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) på høring av 3. mars 2010 med høringsfrist 31. mai 2010.

Høringen ble sendt til 235 instanser for uttalelse. Vi har mottatt 48 høringssvar. 1 instans har bedt om å bli strøket fra listen over høringsinstanser.

Av disse hadde følgende 19 høringsinstanser ingen innspill eller innvendinger til forslaget.

3	Det kongelige landbruks- og matdepartement
5	Statens Innkrevingsentral
6	Statens jernbanetilsyn
7	Det kongelige fiskeri- og kystdepartement
8	Brønnøysundregistrene
9	Barneombudet
10	Helsedirektoratet
11	Arbeids- og velferdsdirektoratet NAV
12	Datatilsynet
18	Utdanningsdirektoratet
22	Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet
24	SVV; Region vest
29	Norsk Landbrukssamvirke
33	Politiet
37	Det kongelige miljøverndepartement
42	Det kongelige utenriksdepartement
43	Det kongelige justis- og politidepartement
47	Akershus fylkeskommune
50	LO

Høringen omhandlet flere ulike områder i yrkessjåførforskriften. Den vesentlige endringen som ble sendt på høring var yrkessjåførforskriften § 50. Bestemmelsen omhandler etterutdanningen for yrkessjåfører som trer i kraft for persontransport fra 2011 og for godstransport fra 2012. Vi sendte også ut på høring en rekke endringer og justeringer i forskriftens bestemmelser som ikke direkte omhandlet etterutdanningen.

Vi har også fått innspill på områder som ikke var med på høringen. Disse innspillene har også blitt vurdert.

Det har også framkommet presiseringer i løpet av den tid forskriften har vært på høring som Vegdirektoratet har notert seg og som i noen grad er innarbeidet i forskriften.

De bestemmelser som det ikke har framkommet kommentarer til under høringen blir ikke ytterligere kommentert i denne høringsoppsummeringen.

SKOLER

15	Kristiansund videregående skole
17	Sogndal vidaregåande skule
21	Alta vidaregåande skole
27	Blakstad vidaregåande skole
38	Notodden vidaregåande skole
40	Solør vidaregåande skole
46	Buskerud fylkeskommune (Hønefoss vidaregåande)

Alle skoler hadde tilnærmet de samme bemerkninger til høringen:

§ 6: Skolene ønsket at man kunne ha flere timer enn 8 timers praktisk kjøring og at begrensningen bare gjaldt 8 timer teori, eksempelvis: I den teoretiske undervisningen tillates det bare 8 undervisningstimer i løpet av en dag.

§ 9: Skolene anså foreslått nytt tredje ledd som unødvendig da det ble ansett ulogisk. Skolene har tolket bestemmelsen dit hen at det ikke er aldersbegrensninger for C og CE når førerretten er ervervet før 10. september 2009.

§ 23: Skolene mener at de skal få drive etterutdanning og at foreslåtte innskjerpinger er urimelige.

§ 24: Skolene mener at for etterutdanningen skal det være mulig å være undervisningsansvarlig på flere læresteder. Notodden mener også at bestemmelsen utelukker tung logistikk- og transportfaglig kompetanse.

§ 13: Notodden vidaregåande skole bemerket at de ønsket valgfrihet med hensyn til hvor lang tid man ønsket å bruke på etterutdanningen.

FYLKESKOMMUNER

13	Østfold fylkeskommune
34	Vestfold fylkeskommune
36	Hedmark fylkeskommune
39	Buskerud fylkeskommune
45	Vestfold fylkeskommune
49	Hedemark Fylkeskommune

Alle fylkeskommunene, bortsett fra Buskerud, hadde de tilnærmet samme bemerkninger til høringen: De stilte seg bak høringen, men alle ønsket en utredning av kostnadene ved innføring av etterutdanningen.

Når det gjelder Buskerud fylkeskommune så er det en kopi av svaret fra Hønefoss vidaregåande skole og blir kommentert under skolene.

ANDRE

14 Posten bring

§ 24: Posten bring stiller seg i all hovedsak bak høringsforslaget. De har imidlertid gitt en grundig tilbakemelding på hvordan de ser på forholdet mellom ett lærested og en undervisningsansvarlig, ett forhold som de mener ikke passer så godt for virksomheter lik Posten bring.

16 Autoriserte trafikkskolers landsforbund

§ 15: ATL er ikke enige i bruken av uttrykket ”top of the range” da det kan virke forvirrende. ATL er heller ikke tilfreds med uttrykket ”avansert simulator i full skala” da det etter deres mening kan være med på å gjøre bruk av simulator svært uoppnåelig.

§ 21: ATL mener at det bør være godt nok at undervisningsframmøte dokumenteres i tilhørende kurslister. ATL ønsker også at signaturkravet på sikkerhetskopi fjernes da det ikke gjenspeiler dagens tekniske hverdag.

20 Yrkestrafikkforbundet

§ 15: Yrkestrafikkforbundet ønsker elektronisk opplæring i etterutdanningen. Et slikt opplegg skal ikke gå på tvers av kvaliteten og de mener at kurset i så fall skal avsluttes med eksamen.

§ 50: Det påpekes også en mer tydelighet i innholdet i etterutdanningskurset, ikke bare henviser til forskrift om trafikkopplæring og førerprøve. De mener også at eleven bør kjøre første turen uten veiledning, andre turen med veiledning. Dette for å kunne se nytteverdien av å kunne kjøre optimalt.

23 Arbeidstilsynet

§ 50: Arbeidstilsynet påpeker at av hensyn til opplæringens innhold så bør det vurderes inntatt noe om forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport da forskriften er svært lite kjent. Dette er tema av arbeidsmiljømessig karakter.

25 SVV; FTU-sekretariat i Oppland

§ 50: Sekretariatet spiller inn viktigheten av holdninger og yrkesetikk i forhold til trafiksikkerhet, spesielt med henblikk på samhandling med andre trafikanter på veg. Herunder vektlegges yrkessjåføreres forståelse av at store og tunge kjøretøyer kan virke utfordrende på medtrafikanter. Defensiv kjøreadferd og oppmerksomhet bør derfor vektlegges, spesielt med hensyn til fartstilpasning, avstand til forankjørende og forbikjøringer.

26 Norges taxiforbund

§ 50: Norges taxiforbund bemerker at enkelte emner bærer preg av ensidig fokus på internasjonale transporter. Det bør kunne omprioriteres emner i forhold til aktualitet. De arbeidsrettslige sider ønskes mer fremhevet (modul 1).

I modul 5 ønsker man å fremheve sikring av passasjerer i rullestol, inn og ut av kjøretøyet samt riktige løfteteknikker m.m.

28 Forsvaret, Hæren

§ 2: Forsvaret påpeker faren for misforståelser mht 60 eller 45 minutters undervisningstid og mener at lengden på undervisningstimen skal være 45 minutter.

30 Transportbedriftenes landsforening

§ 6: TL støtter ikke endringer om å begrense undervisningsgruppen til 12 elever ved kurs i sikring av last, og 16 elever ved kurs i ulykkesberedskap. Forslag fra TL er 24 elever. De ønsker heller ikke en begrensning på 8 undervisningstimer per dag.

§ 9: TL ønsker at de som har tatt fagbrev skal kunne unntas fra alderskravet for buss.

§ 13: 6-måneders kravet bør utvides til 1 år. Videre ønsker man at kurs i optimal kjøring kan gjøres i løpet av delte skift.

§ 15: TL etterlyser mer fleksible undervisningsmetoder, ikke bare klasseromsundervisning (bortsett fra praktisk kjøring i modul 6). TL ønsker e-læring, en balanse mellom samlinger og e-læring. TL har gitt klare begrunnelser i sitt innspill.

§ 22: Fjernundervisning bør godtas i etterutdanningen.

§ 24: Se beskrivelse under skolene; det ønskes samme undervisningsansvarlig på flere læresteder.

§ 50: TL ber om mer tydelighet i innholdet av kursene, ikke bare henvise til trafikkopplæringsforskriften. TL mener at bokstav "e" i bestemmelsen synes uteglemt. TL ser også for seg vanskeligheter med den praktiske gjennomføringen av kurset, optimal kjøring.

31 Maskinentreprenørenes forbund

§ 23: MEF mener at videregående skoler og godkjente lærebedrifter må sidestilles. Dette betyr også at "lærekandidater" må inn i siste ledd.

MEF mener at kravet om 100% frammøte må nedjusteres til 90%.

32 Norges Lastebileier-forbund

§ 23: NLF mener at yrkessjåføropplæringen gjennom lærlingeordningen og yrkessjåføropplæringen etter yrkessjåførforskriften må være bedre samkjørt. Forskriften bør etter NLF's formening beskrive godkjente lærebedrifter/opplæringskontorer sammen med videregående skoler.

35 SOTIN

§ 10: SOTIN mener at lærlinger/lærekandidater som er en del av den videregående opplæring, og som har lærekontrakt med opplæringskontor/lærebedrift, må fritas for krav til individuell kjøretrening som beskrevet i denne bestemmelsen.

§ 23: Den samme bemerkning som NLF ovenfor. De vil ha inn begrepene: Godkjente lærebedrifter/opplæringskontorer, lærekandidat, lærling.

41 Norsk trafikksenter

§ 31: Norsk trafikksenter bemerker at ved at bestemmelsen sier; ”framvis og utlevere for kontroll dokumenter eller utstyr.....” kan det tolkes dit hen at ”man skal måtte utlevere utstyr” noe som etter deres formening ikke kan være riktig.

44 Trygg trafikk

§ 49b: Trygg Trafikk ønsker å påpeke at begrepet ”vise optimal utnyttelse av...” også må bety optimalt med hensyn til trafikksikkerheten og ikke bare med tanke på last, drivstofforbruk og girbruk.

48 Oslo kommune utdanningsetaten

§ 23: De samme bemerkninger som NLF og SOTIN gjøres gjeldende.

STATENS VEGVESEN

4 SVV; Region Midt

§ 1: SVV; region midt foreslår en unntaksbestemmelse som de anser å være i tråd med de tolkninger som samferdselsdepartementet nå har gitt av vederlagsbegrepet i yrkessjåførforskriften.

Forslaget til region midt lyder:

Personer som er ansatt ved institusjoner innen helse- og rusomsorg, lærere eller personer i lignende roller – som i hovedsak utfører helt andre arbeidsoppgaver enn sjåførvirksomhet (for eksempel som pedagogisk personale eller helsepersonell) skal ikke måtte ha yrkessjåførbevis når de, som en del av arbeidet sitt, utfører ikke-kommersiell persontransport med buss eller minibuss. Det forutsettes at slik transport inngår som en del av det tilbudet institusjonen gir til sine brukere.

19 SVV; Region Øst

§ 1: SVV; region øst ønsker en unntaksbestemmelse med samme begrunnelse som region midt. De ønsker imidlertid en begrensning på 50 km.

§ 6: Undervisningstimer kan forveksles til 45 min. Derfor bør undervisningstimer endres til ”timer”.

§ 13. Region øst ser for seg flere problemer dersom det gis anledning til å bytte lærested i løpet av etterutdanningen og ønsker at hele etterutdanningen må være på samme lærested.

§ 18: Det må gis en geografisk begrensning i lærestedets tilholdssted. Forskriften burde også beskrive hvilke fagkunnskaper som kreves ved godkjenning av lærested.

§ 21: Første ledd bør inneholde ”undervisningsframmøte for hver modul” da lærestedet er pålagt å dokumentere undervisningsframmøte.

§ 25: Det ønskes en hjemmel for å avvise elever som ikke har tilstrekkelige forutsetninger, jf § 7-3 i trafikkopplæringsforskriften.

§ 28: Det ønskes et noe høyere kompetansekrav, eks ”minst 5 års dokumentert erfaring som yrkessjåfør av nyere dato med relevant kjøretøy”.

§ 46 og § 48: Oppgitt timetall er feil. Det korrekte skal være 15 timer ved fullstendig grunnutdanning og 5 timer ved komprimert grunnutdanning. På samme sted er tilføyd ”kompetanseutvidelse” uten angitt timetall.

§ 49: I siste ledd nytt tredje punktum er foreslått ”gjennomført sikkerhetskurs på veg for tunge klasser godskrives kun en gang. Denne tilføyelsen mener region øst ikke har noen hensikt.

§ 49 siste ledd bør omskrives da teksten er lite oversiktelig.

§ 50: Læreplanens tabell 3 er feil; tidsfordeling komprimert grunnutdanning modul 6 inneholder feil timetall og har blitt gjenstand for mange misforståelser.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 1 Virkeområde

SVV; region midt og øst ønsker en unntaksbestemmelse som er i tråd med de tolkninger som Samferdselsdepartementet nå har gitt av vederlagsbegrepet i yrkessjåførforskriften.

Vegtrafikkloven § 29 krever at den som skal utføre transport med motorvogn ”mot vederlag” skal oppfylle fastsatte krav til utdanning. Vegdirektoratet har tolket vederlagsbegrepet i vtrl § 29 strengere enn den avklarende tolkning som Samferdselsdepartementet har redegjort for i sitt brev til Vegdirektoratet av 21.01.2010. I et skriftlig spørsmål fra Stortingsrepresentant Ine M. Eriksen Søreide til samferdselsminister Magnhild Kleppa angående hvordan begrepet var å forstå og hvem som eventuelt skulle fritas, ga ministeren følgende svar, datert 24.03.2010.

Yrkessjåførforskriften § 3, jf § 1 skal forstås: ” ..den skal tolkes slik at personer som er ansatt ved institusjoner innen helse- og rusomsorg, lærere eller personer i lignende roller – som i hovedsak utfører helt andre arbeidsoppgaver enn sjåførvirksomhet (for eksempel som lærer, miljøarbeider, sosionom og sykepleier) ikke skal måtte ha yrkessjåførbevis når de, som en del av arbeidet sitt, utfører ikke-kommersiell persontransport med buss eller minibuss.”

Samferdselsdepartementet uttaler videre at etter den tolkning de legger til grunn så stiller verken vegtrafikklovgivningen eller det underliggende EU-direktivet krav om yrkessjåførkompetanse for visse typer ikke-kommersiell persontransport.

En unntaksbestemmelse som er i tråd med de tolkninger Samferdselsdepartementet nå har gitt anser ikke departementet det for øyeblikket er praktisk behov for, jf departementets brev. Dersom erfaring skulle vise at en forståelse av regelverket er uklar for brukere og eller styringsmakter – og med det skaper tolkningstvil og håndhevingsproblem- kan det likevel være grunn til å vurdere om en skal gjøre presiserende endringer i forskriften.

Vegdirektoratet har derfor besluttet å avvente en eventuell unntaksbestemmelse slik departementet foreslår.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 2 Definisjoner

Det er flere av institusjonene som påpeker faren for misforståelser mht 60 minutter eller 45 minutters undervisningstid og flere har ment at lengden på undervisningstiden (undervisningstimen) skal være 45 minutter.

Etter en samlet vurdering ser likevel Vegdirektoratet som mest hensiktsmessig å la forskriftens timebegrep samsvare med direktivets timebegrep slik som allerede er definert. Det skal imidlertid gjøres oppmerksom på at selv om timebegrepet er 60 minutter så skal ikke være til hinder for at disse timene regnes om til undervisningstimer. 35 timer av 60 minutter vil således utgjøre 46,6 undervisningstimer av 45 minutter. Slik Vegdirektoratet ser det vil vi ikke anbefale dette da det fort vil føre til store misforståelser.

Det er også i løpet av høringen kommet inn kommentarer til ytterligere to definisjoner som bør være med i § 2 for å fange opp problemstillingene omkring.

1. Tom-kjøring
2. Presisering av geografisk tilholdssted

1. Tom-kjøring

Med å utføre person- eller godstransport menes også kjøring uten last i forbindelse med transporten. Vegdirektoratet innser at en slik presisering kan være nødvendig og den vil bli inntatt i § 2.

2. Geografisk tilholdssted (jf § 18)

Opplysninger om tilholdssted skal sikre at det foreligger samsvar mellom opplæringstilbudet som søkeren ønsker å gi og de forutsetningene som ligger til grunn for godkjenningen. De praktiske forutsetningene i form av undervisningslokaler, lærekrefter, undervisningsmateriell, utstyr og kjøretøyer må være tilstede for at det tiltenkte opplæringstilbudet skal være tilfredsstillende. Undervisningsplanen som kreves skal være tilpasset det aktuelle undervisningssted. For eksempel må planlagt kjørerute for den optimale kjøringen fremkomme i undervisningsplanen. Yrkessjåføren skal der vise optimal utnyttelse av tunge kjøretøy ved å gjennomføre læreplanens modul 6 del 6.2 økonomisk og optimal kjøremåte etter tidsplanen i tabell 2 eller 3 pkt 1.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 6 Utdanningen

Undervisningstimer kan forveksles til 45 min. Problemstillingen er besvart under § 2.

Skolene ønsket at man kunne ha flere timer enn 8 timers praktisk kjøring og at begrensningen bare gjaldt 8 timer teori. Som eksempel har de gitt følgende forslag til bestemmelse: *I den teoretiske undervisningen tillates det bare 8 undervisningstimer i løpet av en dag.*

Noen ønsker heller ikke en begrensning på 8 undervisningstimer (teori) per dag.

Vegdirektoratet begrenser timebegrepet til å gjelde 8 timer per elev per dag uavhengig om det er teori eller praktisk kjøring. Praktisk undervisning, hvor eleven kun sitter på i bil, regnes ikke som undervisning. Vedkommende skal kjøre selv.

Denne timebegrensningen er en begrensning som Vegdirektoratet finner høyst tilrådelig av pedagogiske hensyn. Undervisning utover 8 timer viser seg ofte å gi et dårligere utbytte for eleven og derav en dårligere kvalitet på undervisningen. Dette gjelder uavhengig om undervisningen er av teoretisk eller praktisk art.

Vi har derfor presisert dette ved at vi har gitt § 6 ett nytt fjerde ledd.

Det er også fremkommet kritikk av at vi har begrenset undervisningsgruppen til 12 elever ved kurs i sikring av last, og 16 elever ved kurs i ulykkesberedskap. Ønsket har da vært at man setter en grense på 24 elever. Her har vi også fått motsatte innspill som finner en slik begrensning svært positiv.

Som bakgrunn for forslaget har Vegdirektoratet støttet seg til føreropplæringen hvor man har et begrenset antall deltakere slik at den enkelte kandidat i større grad gis mulighet for involvering. Dette er i samsvar med læreplanens krav til undervisningskvalitet og at elevene skal gis mulighet til måloppnåelse. Vi har ikke funnet grunnlag for å avvike dette prinsippet i denne forskriften.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 9 Komprimert grunnutdanning, begrensede rettigheter

Skolene anså at foreslått nytt tredje ledd som unødvendig da det ble ansett ulogisk eller selvmotsigende. Slik Vegdirektoratet har forstått tilbakemeldingene så har skolene tolket bestemmelsen dit hen at det ikke er aldersbegrensninger for å drive yrkestransport for førerkortklassene C og CE når førerretten er ervervet før 10. september 2009.

Vegdirektoratet mener imidlertid at dette ikke er tilfelle.

§ 3 tredje ledd sier ganske riktig person som har hatt førerrett i klasse C og CE ervervet før 10. september 2009 unntas fra krav om grunnutdanning i kapittel 2. Konklusjonen som da trekkes ut fra hørings svarene er at personen per definisjon er yrkessjåfør innenfor klassen for sin førerrett. Da unnlater man å lese siste setningen som sier at aldersbegrensningene i paragraf 9 a og b gjelder fullt ut.

Det som bestemmelsen sier er at en person som ervervet førerrett i klasse C før 10. september 2009 kun kan praktisere som yrkessjåfør i klasse C1 frem til fylte 21 år. Når han/hun så fyller 21 år vil han/hun kunne praktisere som yrkessjåfør i klasse C uten noen videre form for grunnutdanning. Ønsker derimot personen å praktisere som yrkessjåfør i klasse C før fylte 21 må han ta fullstendig grunnopplæring, komprimert grunnopplæring vil ikke være tilstrekkelig for person under 21 år.

Det vi har ønsket å unnta fra dette alderskravet er de personer som har bestått eksamen til fagbrev som yrkessjåfør i henhold til direktiv 76/914/EØF.

Denne endringen har til formål å tydeliggjøre at personer som har tatt førerkort innen godstransport som del av videregående opplæring etter direktiv 76/914/EØF ikke får begrensning som yrkessjåfør pga alder.

Bestemmelsen vil kun være aktuell frem til 2012.

Det er også fremkommet ønske om at de som har tatt fagbrev skal kunne unntas fra alderskravet for buss. Dette er et ønske som Vegdirektoratet ikke tar standpunkt til da problemstillingen ble sendt Samferdselsdepartementet før jul i 2009. Problemstillingen er gjenstand for politisk behandling.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 10 Krav om individuell kjøretrening i grunnutdanningen

Det har fremkommet forslag om at lærlinger/lærekandidater som er en del av den videregående opplæring, og som har lærekontrakt med opplæringskontor/lærebedrift må fritas for krav til individuell kjøretrening som beskrevet i denne bestemmelsen.

Vegdirektoratet mener at et slikt forslag er i strid med helheten i yrkessjåførutdanningen. Disse 20 timene som omtales i bestemmelsen er individuell kjøring med godkjent trafikklærer og skal inneholde 3 timer optimal bruk av tunge kjøretøy, 2 transportoppdrag med individuell varighet på 5 timer. I tillegg skal eleven ha 5 timer kjøring hvor det skal trenes på sikker bruk av tunge kjøretøy. 2 av disse 20 timene godskrives som sikkerhetskurs på veg dersom man har gjennomført sikkerhetskurset. En undervisningsplan må ta inn over seg at denne utdanningen må være gjennomført i god tid før eleven slippes ut på veien som lærling. Vegdirektoratet ser

det som kompetansebrist å utsette nødvendig påkrevd utdanning til etter at eleven har drevet selvstendig kjøring på vei.

Det er også kommet kommentar til at all individuell kjøretrening skal gjennomføres med kjøretøy i den høyeste førekortklasse eleven har eller skal erverve, og med den type kjøretøy utdanningen gjelder. Dette er nå innarbeidet § 10 første ledd andre punktum. Vi har også fått med en presisering i § 10 siste punktum i første ledd hvor vi henviser til § 49.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 13 Gjennomføring av etterutdanning

Det har fremkommet ønske om valgfrihet med hensyn til hvor lang tid man ønsket å bruke på etterutdanningen. Likeledes ønskes det at 6 måneders kravet utvides til 12 måneder.

Det var diskutert ved høringen i 2006 av yrkessjåførforskriften om man skulle innrømme sjåførene adgang til å gjennomføre kurset når som helst i løpet av en 5 års periode, eksempelvis ved å ta en etterutdanningsdag per år. Vegdirektoratet mente den gang og fortsatt at det å kreve at kurset tas over ett noe begrenset tidsrom er mest i samsvar med direktivets system og formålet med etterutdanningen. Kravet sikrer en viss kontinuitet i gjennomføringen av kurset. Vi er også av den oppfatning at forutsetningen av læringsutbytte også bedres som følge av et slikt krav. Vi mener videre at en periode på 6 mnd gir tilstrekkelig fleksibilitet både for arbeidstaker og arbeidsgiver for gjennomføring av kurset. Internasjonalt er det også stor bevissthet om at gjennomføring over en 6 mnd periode er det mest ideelle.

Videre ønsker noen at kurs i optimal kjøring skal kunne gjennomføres i løpet av delte skift. Delte skift bryter imidlertid med prinsippet om minst 7 sammenhengende timer fordelt på 5 dager og totalt 35 timer. Dette prinsippet er igjen direktivstyrt.

Man ser også for seg flere problemer dersom det gis anledning til å bytte lærested i løpet av etterutdanningen og et tas til orde for at hele etterutdanningen må være på samme lærested. Vegdirektoratet ønsker imidlertid å gi mulighet for å bytte lærested. Vi anser at dette ikke vil medføre oppfølgingsmessige problemer da de enkelte 7 timers øktene skal hver for seg meldes Statens vegvesens elektroniske register.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 15 Fjernundervisning og bruk av simulator i undervisningen

Det har kommet tilbakemelding på at man ikke er enige i bruken av uttrykket "top of the range" da det kan virke forvirrende. Man er heller ikke tilfreds med uttrykket "avansert simulator i full skala" da det kan være med på å gjøre bruk av simulator svært uoppnåelig.

For å synliggjøre nedenstående beskrivelse har ikke Vegdirektoratet funnet bedre uttrykk enn det engelske "top of the range" eller som i den danske beskrivelsen avansert simulator. Ut fra norsk oppfattelse er nok flere brukere av den oppfatning at et avansert TV-spill også kan gå inn i kategorien simulator noe Vegdirektoratet verken er enig i eller ønsker.

Den franske beskrivelsen av simulator gir et godt bilde av hvordan Vegdirektoratet ser for seg hvordan en avansert simulator skal fungere. Dette er også i tråd med internasjonal oppfattelse av denne type simulator.

Når en spesial simulator blir tatt i bruk for å gjennomføre kjøretimer må denne gjøre følgende mulig:

- **1.** Å gjenopprette et realistisk miljø inkludert bruke en virkelig lastebil med hytte hvor hele, førersetet inkludert, er følsom for akselerasjon både langsgående og tversgående, 180 grader sikt, retro-visjon, avkastning av lyd fra omverdenen, animert veitrafikk.
- **2.** Å tilby et bredt spekter av pedagogiske situasjoner som kjøring, manøvrering i all slags vær og i ekstreme situasjoner gi en pedagogisk tilnærming som er fleksibel, progressiv og tilpasset hver fører i forskjellige kjøresituasjoner.
- **3.** Utføre en individuell oppfølging og kontroll av enhvers elev handlinger ved å tilby instruktøren et verktøy som gjør det mulig å teste og evaluere elevens ferdigheter.

Når kjøretimer utføres på et spesielt tilrettelagt område må følgende være mulig:

- **1.** Rekonstruere nesten alle mulige vanskeligheter som kan oppstå på vanlige veier (Toveis veier med trafikk med kurver, svinger, rundkjøring, oppoverbakke, nedoverbakke, rett vei og flatt) under trygge forhold slik at eleven kan øve seg.
- **2.** Å gjenskape nødssituasjoner ved bruk av anlegg som forestiller en fast eller mobil hindring,
- **3.** Å kjøre med ulik friksjon som simulerer tørr og våt jord eller snøføre.
- **4.** Å opprettholde en konstant forbindelsesforhold mellom elev og instruktør (Tilstedeværelse i bilen eller radiolink) for å sikre individuell kontroll og oppfølging av enhvers elev handlinger.

For simulatoren, kan denne definisjonen virker ganske krevende fordi det krever blant annet bruk av en ekte tung kjøretøy hytte, men det synes nødvendig som en garanti for kvaliteten på opplæringen og undervisningen.

Flere av institusjonene ønsker elektronisk opplæring i etterutdanningen. Et slikt opplegg skal ikke gå på tvers av kvaliteten og de mener at kurset i så fall skal avsluttes med eksamen. Noen etterlyser mer fleksible undervisningsmetoder, ikke bare klasseromsundervisning (bortsett fra praktisk kjøring i modul 6). Det henvises da spesielt til e-læring, eller som det uttrykkes, en balanse mellom samlinger og e-læring.

Det er Vegdirektoratets oppfatning at man ofte blander e-læring og fjernundervisning. Det er åpnet for bruk av fjernundervisning i grunnutdanningen, men ikke i etterutdanningen. Det finnes imidlertid ikke noe i yrkessjåførforskriften som hindrer bruk av e-læring verken i grunnutdanningen eller etterutdanningen. Det er blant annet i henhold til læreplan krav om at eleven skal kunne lese og bruke elektroniske dokumenter i forbindelse med godshåndtering. Det kan da være naturlig å bruke e-læring til dette. Dessuten er dette med informasjonsteknologi naturlig at man legger inn ved bruk av elektroniske hjelpemidler.

Fjernundervisning på etterutdanning kan imidlertid ikke tillates da det er obligatorisk fremmøte. Vegdirektoratet har ikke anledning til å lempe på kravet til fremmøte da direktivet bilag 1, avd. 4 uttaler: Det tilrettelegges obligatorisk etterutdanning på et godkjent utdannelsessenter.

Dette kravet er ikke forenlig med fjernundervisning da etterutdanningen er obligatorisk oppmøte i minst 35 klokketimer fordelt over 5 dager av 7 timer.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 18 Godkjenning av lærested

Det har fremkommet forslag om at det må gis en geografisk begrensning i lærestedets tilholdssted.

Dette er VD enig i og har gjort følgende endring i § 2; ved å innføre et nytt tredje ledd som lyder: *Med lærested menes det geografiske stedet der utdanningen foregår og hvor Statens vegvesen skal kunne føre tilsyn etter § 30 i denne forskriften.*

Dette innebærer oppmøte for tilsyn på den adressen lærestedet oppgir som geografisk sted. Det er således et brudd på bestemmelsen hvis opplæring gjennomføres andre steder.

Det uttales også at forskriften burde beskrive hvilke fagkunnskaper som kreves ved godkjenning av lærested.

Vegdirektoratet anser at dette er godt beskrevet i § 18 og i tilhørende dokumentasjon som er tilgjengelig på Statens vegvesens nettsider. I tillegg er dette grundig omtalt i forskriftshøringen fra oktober 2006.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 21 Elevfortegnelse

Noen mener at det bør være godt nok at undervisningsframmøte dokumenteres i tilhørende kurslister, men Vegdirektoratet ser ingen grunn til å endre kravet til dokumentasjon. Det er det samme kravet som har stått i forskriften hele tiden. Bare institusjonen har en ryddig dokumentasjon og kan enkelt framlegge frammøte så er ikke rapporttypen avgjørende.

Flere ønsker signaturkravet på sikkerhetskopi fjernet da det ikke gjenspeiler dagens tekniske hverdag.

Dette er Vegdirektoratet enig i. Vi har imidlertid benyttet samme formulering som benyttet i andre forskrifter. Vi ser at tiden har gått fra et slikt krav og har derfor formulert kravet som følger: ” *Sikkerhetskopien skal ligge på et tilgjengelig, lesbart medium og oppbevares brannsikkert.* ”

Noen mener at første ledd bør inneholde ”undervisningsframmøte for hver modul” da lærestedet er pålagt å dokumentere undervisningsframmøte.

Siden det er obligatorisk oppmøte til samtlige 35 timer og hver elevs frammøte skal registreres time for time og tilslutt skal gjennomførte dager registreres i Statens vegvesen elektroniske register, så kan vi ikke se at dette er nødvendig.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 22 Godkjenning for fjernundervisning og simulator

Fjernundervisning bør godtas i etterutdanningen.

Dette har vi kommentert tidligere. Se kommentarene til § 15.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 23 Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående skole

Skolene mener at de skal få drive etterutdanning og de mener derfor at foreslåtte innskjerpinger er urimelige.

Noen mener også at videregående skoler og godkjente lærebedrifter må sidestilles. Dette betyr også at "lærekandidater" må inn i siste ledd.

Bestemmelsen § 23 omhandler grunnutdanning. Vegdirektoratet mener at skolene, på samme måte som andre læresteder, må søke for å drive etterutdanning. Forutsetningen for at skolene har fått unntak for grunnutdanningen er at denne utdanningen er et ledd i den videregående opplæring etter lov 17. juli 1998 nr 61 om grunnskolen og den videregående opplæringa (Opplæringslova). De skoler som tilbyr opplæring til denne kategorigruppen (type elever) er fritatt fra enkelte bestemmelser i yrkessjåførforskriften.

Vegdirektoratet har vanskelig for å se at det er en reell grunn til at personer som skal ha etterutdanning faller inn under opplæringsloven. Vi finner det dermed rimelig å stille samme krav til videregående skoler som øvrige kurstilbydere (lærested) for etterutdanning.

Vi kan heller ikke se at det er grunn til at videregående skoler og godkjente lærebedrifter skal sidestilles. Vi må forholde oss til den videregående skolen slik det framgår av § 23.

Lærebedriften er godkjent av skolen for å drive opplæring for å fullføre utdanningsløpet ihht yrkessjåførforskriften. Lærebedriftene opererer altså på vegne av de videregående skoler og dette vil være et forhold mellom den videregående skole (skoleeier) og lærebedriften.

For å få tilgang til Statens vegvesen elektroniske register kreves at man er godkjent lærested ihht yrkessjåførforskriftens bestemmelser. Det er skolen eller skoleeier som har tilgang til registeret og må foreta nødvendig rapportering på vegne av lærebedriften.

Noen mener også at kravet om 100% frammøte må nedjusteres til 90%. Dette kan vanskelig godtas da 100% frammøte er kravet i direktivet. Obligatorisk frammøte.

Det er også kommet ønske om at yrkessjåføropplæringen gjennom lærlingordningen og yrkessjåføropplæringen etter yrkessjåførforskriften må være bedre samkjørt. Det tas til orde for at forskriften bør beskrive godkjente lærebedrifter/opplæringskontorer sammen med videregående skoler.

Dette er Vegdirektoratet ikke enig i. Vi godkjenner ikke lærebedriftene. Dette er et forhold mellom videregående skole/opplæringskontor og den enkelte lærebedrift. Statens vegvesen har ingen godkjennelsesordning for denne funksjonen. Det er den videregående skole/opplæringskontorene som definerer hva som ligger i begrepet "godkjent" lærebedrift. Hvilke kriterier som ligger til grunn for at eleven skal til den bedriften er det oppdragsgiver som er kjent med.

Det har også vært ønske om ikke å utelukkende bruke elev, men være mer nyansert ved å bruke lærling og lære kandidat, men vi finner ingen grunn til alle tre benevnelser skal stå. Vi kaller det elever som samlebegrep fordi direktivet bruker benevnelsen person. Vi har valgt begrepet elev som er i forskjellig trinn i sin opplæring.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 24 Godkjenning av undervisningsansvarlig

Både skolene og Posten bring, som for øvrig har gitt en grundig tilbakemelding på angjeldende område, tar til orde for en og samme undervisningsansvarlig på flere læresteder.

Dette har vært et tema som har vært diskutert i mange sammenhenger. Vegdirektoratet har hele tiden inntatt den holdning at en og samme undervisningsansvarlig kan kun ha ansvaret for ett lærested.

Bakgrunnen for dette standpunkt er at Vegdirektoratet ser oppgavene undervisningsansvarlig har til å være omfattende og krevende. Undervisningsansvarlig har det faglige og administrative ansvaret for at lærestedet drives i samsvar med gjeldende regelverk og lærestedets godkjenning. En slik godkjenning er gitt på bakgrunn av skriftlig og dokumentert søknad, som også inneholder en undervisningsplan, tilpasset lærestedet og som det skal undervises i tråd med. Undervisningsansvarlig skal veilede og kontrollere lærestedets undervisningspersonell, herunder være ansvarlig for at undervisningen holder påkrevd faglig og pedagogisk standard. Dette krever tilstedeværelse og tilgjengelighet for undervisningspersonellet man har tilsatt og til elevene som deltar i utdanningen.

§ 25 som omhandler undervisningsansvarliges plikter, er relativt konkret formulert, men det skal likevel bemerkes at ved tolkning av bestemmelsen, så må det tas i betraktning at opplæring etter denne forskriften har en annen karakter enn trafikkopplæring. Den undervisningsansvarliges rolle vil derfor bli ulik fra rollen til den faglige ansvarlige ved en trafikkskole. Dette gjenspeiles i deres plikter. Opplæringen spenner etter denne forskriften over et videre spekter av emner enn trafikkopplæringen. Det kan vanskelig kreves at den undervisningsansvarlige skal ha fagkompetanse i alle enkeltdeler av yrkessjåførutdanningen.

Forskriften § 33. Reaksjonsmidler overfor undervisningsansvarlig fastslår at Regionvegkontoret kan gi undervisningsansvarlig advarsel eller pålegg som anses nødvendig for at vedkommende skal opptre i samsvar med reglene gitt i forskriften. Dersom undervisningsansvarlig ikke etterkommer advarselen eller pålegget, kan regionvegkontoret midlertidig eller permanent kalle tilbake godkjenning som undervisningsansvarlig. Ved alvorlig brudd på undervisningsansvarliges plikter etter forskriften, kan regionvegkontoret kalle tilbake godkjenning uten forutgående advarsel eller pålegg. Det samme forholdet gjelder for lærested, som undervisningsansvarlige er forpliktet ovenfor, jf § 25.

Ut fra en totalvurdering i forhold til plikter, ansvar og konsekvenser anser Vegdirektoratet det som ikke urimelig å kreve at en undervisningsansvarlig kun har ett lærested å forholde seg til. Et motsatt standpunkt anser vi kan komme i konflikt med de pålagte plikter og ansvar en undervisningsansvarlig har i henhold til forskriften.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 25 Undervisningsansvarligs plikter

Det ønskes en hjemmel for å avvise elever som ikke har tilstrekkelige forutsetninger, jf § 7-3 i trafikkopplæringsforskriften.

Etter Vegdirektoratets formening er det ikke behov for denne hjemmelen. Vegdirektoratet kan vanskelig se at vi skal hindre personer i å ta seg en utdanning. Vi ser det heller slik at da har man mulighet for å bedre sjåførens kvalifikasjoner og få muligheten til å gi sjåføren en bedre selvinnsett. Vi anser det derfor bedre at denne type sjåfører heller får tilstrekkelig opplæring selv om den nødvendig da vil gå ut over minimumstimene. Måloppnåelsen er beskrevet i det enkelte læresteds undervisningsplan og det forutsettes at undervisningsansvarlig har tilstrekkelig kompetanse til å vurdere denne i samråd med sitt undervisningspersonell.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 28 Krav til personell som skal undervise i etterutdanningen

Det ønskes et noe høyere kompetansekrav, eks ”minst 5 års dokumentert erfaring som yrkessjåfør av nyere dato med relevant kjøretøy”.

I § 25 punkt c så er det undervisningsansvarliges plikt å sørge for at all undervisning holder faglig og pedagogisk standard samt sørge for at undervisningspersonellet gjennomgår nødvendig faglig oppdatering i tillegg til å påse at bare kvalifisert personell gir undervisning. Mer ønsker ikke Vegdirektoratet å detaljregulere dette.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 31 Samarbeidsplikt med tilsynsmyndighetene

Det har vært bemerket at bestemmelsen sier; ”framvis og utlevere for kontroll dokumenter eller utstyr.....” kan det tolkes dit hen at ”man skal måtte utlevere utstyr” noe som ikke kan være riktig.

Vegdirektoratet innser at bestemmelsen kan tolkes slik. Vi har imidlertid den tiltro til tilsynsmyndighetene at de har nødvendig forståelse for hva som er viktig å beholde for et lærested og vil bestrebe seg på at den daglige drift av lærestedet ikke blir berørt i nevneverdig grad.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 46 og 48 Mål og timeantall.....

§ 46 og § 48: Oppgitt timetall er feil. Det korrekte skal være 15 timer ved fullstendig grunnutdanning og 5 timer ved komprimert grunnutdanning. På samme sted er tilføyd ”kompetanseutvidelse” uten angitt timetall.

Vegdirektoratet har endret dette.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 49 Mål og timeantall for modul 6 Sikker adferd på veg

Det har kommet flere innspill på denne bestemmelsen. Flere har ment den har vært uklar og det har kommet flere forslag på endringer.

Vegdirektoratet har derfor vurdert forslagene og med bakgrunn i disse skrevet om § 49 siste ledd.

Trygg Trafikk ønsker å påpeke at begrepet ”vise optimal utnyttelse av...” også må bety optimalt med hensyn til trafikksikkerheten og ikke bare med tanke på last, drivstofforbruk og girbruk.

Vegdirektoratet er helt enig i dette. Dette er ett av grunnlagene, ja mye av hovedhensikten med hele opplæringen, nemlig trafikksikkerhet. Dette mener vi ligger i bunnen for hele utdannelsesløpet overfor yrkessjåførene. Å presisere dette ytterligere ser vi ikke helt hensikten med da det blir å gjenta ett av flere formål.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER § 50 Etterutdanningen

Det påpekes en mer tydelighet i innholdet i etterutdanningskurset, ikke bare henviser til forskrift om trafikkopplæring og førerprøve. Det hevdes også at eleven bør kjøre første turen uten veiledning, andre turen med veiledning for å kunne se nytteverdien av å kunne kjøre optimalt.

Vegdirektoratet mener at kravet om tydelighet er oppfylt. Vi ser ingen grunn til å gjenta trafikkopplæringsforskriften. Vedlikeholdet av bestemmelsene blir også enklere ved denne type henvisninger og det sikrer konsistens mellom ulike forskrifter.

Vi er helt enig det kjøremønstret som er skissert og mener at dette er helt i tråd med kommentaren til læreplanen som omhandler nettopp dette tema. Vi henviser til læreplanen side 64/65.

Flere påpeker at av hensyn til opplæringens innhold så bør det vurderes inntatt noe om forskrift om arbeidstid for sjåfører og andre innenfor vegtransport da forskriften er svært lite kjent. Dette er tema av arbeidsmiljømessig karakter. Likeledes ønskes de arbeidsrettslige sider mer fremhevet

Juridiske tema ligger inne i timeantallet på 3 timer fra modul 1.

Det spilles også inn viktigheten av holdninger og yrkesetikk i forhold til trafikksikkerhet, spesielt med henblikk på samhandling med andre trafikanter på veg. Herunder vektlegges yrkessjåførens forståelse av at store og tunge kjøretøyer kan virke utfordrende på medtrafikanter. Defensiv kjøreadferd og oppmerksomhet bør derfor vektlegges, spesielt med hensyn til fartstilpasning, avstand til forankjørende og forbikjøring.

Vegdirektoratet mener at dette fokuseres det på gjennom hele opplæringen og spesielt under modulen optimal bruk av tunge kjøretøy, hvor defensiv kjøreadferd og oppmerksomhet er kjerneområdene for god utnyttelse av kjøretøyet.

Det er også bemerket at enkelte emner bærer preg av ensidig fokus på internasjonale transporter. Det bør kunne omprioriteres emner i forhold til aktualitet. I modul 5 ønsker man å

fremheve sikring av passasjerer i rullestol, inn og ut av kjøretøyet samt riktige løfteteknikker m.m.

Vegdirektoratet vil i denne forbindelse minne om at det vil være utarbeidelsen av undervisningsplan og tolkning av denne som ligger til grunn for innholdet i etterutdanningen.

Vi er gjort oppmerksom på at bokstav ”e” i bestemmelsen synes uteglemt noe som nå er korrigert.

Vi er også gjort oppmerksom på at læreplanens tabell inneholder feil, 1 time for lite. Dette vil bli korrigert i neste opplag.

FYLKESKOMMUNER

Alle fylkeskommunene, bortsett fra Buskerud, hadde de tilnærmet samme bemerkninger til høringen. De stilte seg bak høringen, men alle ønsket en utredning av kostnadene ved innføring av etterutdanningen.

Når det gjelder Buskerud fylkeskommune så er det en kopi av svaret fra Hønefoss videregående skole og blir kommentert under skolene.

VEGDIREKTORATETS KOMMENTARER til FYLKESKOMMUNENE

Direktivet er inkorporert i norsk lovgivning og skal gjennomføres. Eventuelle økonomiske betraktninger er utenfor Vegdirektoratets mandat i denne høringen.