



**Statens vegvesen**

## Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til endringsforskrift til forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
26. februar 2013

# Høringsnotat – Forslag til endringsforskrift til forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften)

## 1 Innledning

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringsforskrift til forskrift om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften).

## 2 Bakgrunn

Yrkessjåførforskriften gjennomfører Norges forpliktelser etter direktiv 2003/59/EF om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører. 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 dels endringer som følge av erfaring, innspill fra ulike aktører samt mindre vedlikehold. Alle endringer blir nærmere beskrevet under punkt 3.

## 3 Nærmere om forslaget

### § 1. Virkeområde

Det har vist seg at bestemmelsen er for snever når det gjelder offentlige myndigheters operative virksomhet for oppfølging av lov og forskrifter. Av den grunn har pkt. a fått en tilføyelse; - ”eller i forbindelse med offentlig kontrollvirksomhet på veg”

Vi har vurdert pkt. e som sier: ”som benyttes til frakt av materiell eller utstyr som skal brukes i forbindelse med utøvelse av yrke, forutsatt at det å føre kjøretøyet ikke er personens hovedaktivitet”, svært nøye da det viser seg at bestemmelsen i enkelte tilfeller kan være vanskelig å tolke. Vi har sammenlignet direktivteksten på forskjellige språk og alle er i samsvar med teksten i norsk forskrift. Tolkningen er derfor like vanskelig i andre land og av den grunn forventer vi en avklaring fra EU. Før en avklaring foreligger ønsker vi ikke å gjøre endring ved eksempelvis å lempe på reglen. Da risikerer vi at en sjåfør blir avkrevet kompetansebevis i utlandet for en transport som Norge har gitt unntak for.

Vegdirektoratet har tidligere tolket vederlagsbegrepet i vtrl § 29 strengere enn den avklarende tolkning som Samferdselsdepartementet har redegjort for i sitt brev til Vegdirektoratet av 21.01.2010. Slik denne bestemmelsen ble tolket av Vegdirektoratet fram til 2010 var at eksempelvis en lærer som transporterer elever på skoletur skulle være underlagt kravet om

yrkessjåførkompetanse. I 2010 har det imidlertid kommet en ytterligere presisering fra Samferdselsdepartementet. 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.”*

Denne omtalte gruppen skal derfor unntas fra forskriften og vi har derfor tilføyd et nytt pkt. g: *”som benyttes til persontransport i privat øyemed, eller som er ansatte i skole eller institusjon og som har en omsorgsrolle overfor medfølgende passasjerer”*

## **§ 2. Definisjoner**

Vi har utvidet lærestedet noe da det er flere læresteder som har forskjellige geografiske framøststeder, eksempelvis ved at bilene er parkert et helt annet sted enn selve lærestedet.

Vi har også definert undervisningsplan i forskriften på samme måte som i trafikkopplæringsforskriften og har derav opphevet beskrivelsen i § 18 punkt c.

Vi har med hensikt ikke endret definisjonen av undervisningsperioder på 60 minutter. Statens vegvesen er kjent med at dette er diskutert og av enkelte oppfattet som et problem. Vi vil derfor henviser til hva Staten vegvesen skrev i sitt forslag til forskrift Del B, datert oktober 2006. Det er også på denne måten vi legger opp til å praktisere begrepet:

*«At det med direktivets timebegrep menes klokketimer a 60 minutter, kan blant annet utledes fra lesing av den engelske språkversjonen. At direktivet krever at opplæringen skal utgjøre et visst antall timer er likevel ikke til hinder for at disse timene regnes om til undervisningstimer. 280 timer ville for eksempel utgjøre 350 undervisningstimer a 45 minutter. Etter en samlet vurdering ser likevel Vegdirektoratet det som mest hensiktsmessig å la forskriftens timebegrep samsvare med direktivets. Dette vil også sammenfalle med det timebegrepet som vil bli benyttet i skoleverket etter implementeringen av Kunnskapsløftet. Det må videre være en viss anledning til å innfortolke rimelige pauser i timebegrepet».*

## **§ 3. Krav om yrkessjåførkompetanse og gyldig bevis**

Har man ervervet en yrkessjåførkompetanse så er det en kompetanse som er gyldig så lenge man vedlikeholder kompetansen ved å gjennomføre etterutdanning hvert femte år. Dersom man ikke vedlikeholder kompetansen sin så bortfaller retten til å være yrkessjåfør. Imidlertid reaktiveres retten straks man gjennomfører etterutdanning. For å presisere dette så har vi tilføyd et nytt fjerde ledd.

*”Ved gjennomført etterutdanning reaktiveres yrkessjåførkompetansen”.*

## **§ 9. Komprimert grunnutdanning og aldersbegrensede rettigheter**

Siste ledd utgår da det ikke lenger er relevant

### **§ 13. Gjennomføring av etterutdanning**

Vi har i den tiden etterutdanningen har pågått erfart at sammensatt etterutdanning er lite tjenlig. Vi foreslår derfor å endre forskriften dit hen at de sjåførere som ønsker å opprettholde kompetanse både for person- og godstrafikk må gjennomføre 7 timer ekstra etterutdanning. Vi henviser i denne forbindelse til endringene i forskriftens § 35.

### **§ 18. Godkjenning av lærested**

For ytterligere å presisere skal lærested og undervisningsansvarlig være godkjent av regionvegkontoret. Likeledes har vi presisert at søknaden skal være på et fastsatt skjema.

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

I dagens forskrift skal lærestedet hvert halvår melde gjeldende undervisningsplan og andre oversikter. Dette skal lærestedet gjøre uansett om det har skjedd endringer eller ikke. Vi foreslår i stedet at lærestedet kun skal melde endringer dersom dette er foretatt. Dette vil kunne spare lærestedet for arbeid.

Vi ønsker også å løse opp i kravet om at det skal sendes ny søknad om godkjenning når lærestedet flyttes. En flytting kan enkelte ganger være så ubetydelig at søknad om ny godkjenning kun vil være formalia. Lærestedet må ved flytting ta kontakt med Statens vegvesen, så avgjør Statens vegvesen i hvert enkelt tilfelle, hvorvidt ny søknad om godkjenning skal sendes.

Vi ønsker at lærestedet pålegges å melde fra til Statens vegvesen straks tidspunkt for gjennomføring av grunn- eller etterutdanning er fastsatt. Dette som et ledd i den oversikt det er nødvendig for Statens vegvesen å inneha.

### **§ 21. Elevfortegnelse og undervisningslogg**

Vi har ønsket å dele denne bestemmelsen slik at den omhandler to dokumenter. En elevfortegnelse og en undervisningslogg. Undervisningslogg anser vi å være påkrevet fordi det gir lærestedet en bedre oppfølging av tapt undervisning samtidig som lærestedet får et mer bevisst forhold til hvordan tapt undervisning skal kompenseres.

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

Vi foreslår å endre moduluttrykket til all undervisning. Dette begrunnes med at opplæring i offentlig videregående skole er del av et lengre utdanningsløp som fører fram til fagbrev som yrkessjåfør. Noe av utdanningen foregår i den videregående skole, noe i regi av transportopplæringskontorene og noe i bedrift.

### **§ 25. Undervisningsansvarligs plikter**

Bakgrunnen for endringen i denne bestemmelsen er å tydeliggjøre undervisningsansvarliges ansvar.

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

Vi foreslår å tilføye et fjerde ledd hvor det åpnes for at personer som kan dokumentere sin realkompetanse innen bestemte fagområder skal kunne få undervise.

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

Vi har sett behov for å presisere nødvendig kompetanse for de sjåførere som har dokumentert minst 5 års yrkessjåførerfaring for å undervise i individuell kjøretrening. Alle må ha gjennomført modul 6 i grunnopplæringen innen 1. juli 2014.

## **§ 29. Alminnelig krav til faglig oppdatering**

Vi ønsker å utvide denne bestemmelsen til også å omfatte undervisningsansvarlig da vår erfaring tilsier at dette er nødvendig. Dette fordi undervisningsansvarlige i flere tilfeller har vist mangelfulle kunnskaper.

## **§ 34. Plikt til å medbringe bevis for yrkessjåførkompetanse under kjøring**

Vi ønsker å sikre at denne plikten også påhviler lærlingene.

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

Vi foreslår å fjerne 3 måneders fristen samt kravet til legeattest. Det som skal bemerkes er at ved fornyelse fastsettes utstedelsesdato tilsvarende første virkedag etter siste kursdag. For de sjåførere som bytter arbeid i løpet av 5-års perioden så har vi funnet det rimelig at en 7 timers utvidelse fra gods- eller persontransport kan gjennomføres når som helst i 5-års perioden. Varigheten eller gyldigheten av kompetansebeviset vil samkjøres med tidspunktet for utstedelse av den først godkjente transporttypen.

## **§ 49. Mål og timetall for modul 6 Sikker atferd på veg**

Vi har sett nødvendigheten for å klargjøre behov for måleutstyr ved kontroll av drivstofforbruk. Dette fordi man ønsker en best mulig måling og vi anser manuell måling som for unøyaktig i denne sammenheng.

## **§ 50. Etterutdanningen**

Vi foreslår nytt sjuende og åttende ledd som utvider etterutdanningen med 7 timer for de sjåførere som ønsker kompetansebevis både for gods- og persontransport. Bakgrunnen for dette er at vår erfaring tilsier at kombinert utdanning ekskluderte en del sjåførere fra å kunne få godkjent utdannelsen sin på grunn av manglende kurstilbud.

## **§ 51. Første gangs gjennomføring av etterutdanning for klassene D1, D1E, D eller DE**

Presisering av dato.

## **§ 52. Første gangs gjennomføring av etterutdanning for klassene C1, C1E, C eller CE**

Presisering av dato.

## **§ 55. Dispensasjoner**

Vi skjerper dispensasjonsadgangen både for regionvegkontoret og Vegdirektoratet. Erfaring fra tidligere saksbehandling er at det skal foreligge særlig tungtveiende grunner for å benytte dispensasjonsadgangen. Vi finner det riktig å forskriftsfeste praksis.

## **Vedlegg 1 – Særskilt bevis for yrkessjåførkompetanse**

### **§ 6. Modell for yrkessjåførbevis**

Mindre endringer i formater for å tilpasse oss formatene i førerkortet.

## **4 Forslaget**

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg til dette høringsbrevet.

## **5 Gjeldende rett og tidligere rett**

Yrkessjåførforskriften trådte i kraft 16. april 2008 og har fra det tidspunkt vært gjeldende rett for grunnutdanning og etterutdanning av yrkessjåfører i Norge.

## **6 Økonomiske og administrative konsekvenser**

Så vidt Vegdirektoratet kan se, vil ikke dette forslaget medføre vesentlige konsekvenser verken økonomisk eller administrativt. Administrativt medfører forslaget en innsparing for lærestedet. For de sjåfører som ønsker å opprettholde kompetanse for person- og godstransport så vil det medføre en ekstra kostnad ved utvidelse av etterutdanningen med 7 timer.

Forslaget til endringsforskrift medfører i utgangspunktet kun mindre endringer sammenlignet med den gjeldende forskriften.

## **7 Høringsfrist**

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **26. mai 2013**. Hørings svar sendes til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 8142 Dep, 0033 Oslo eller til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no).