

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina.

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
13. november 2023
Vår ref. 21/215345

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Innledning..... | 3 |
| 2 | Bakgrunn..... | 3 |
| 3 | Gjeldende rett | 5 |
| 3.1 | Innledning | 5 |
| 3.2 | Nærmere om forordning (EU) 2022/1280..... | 5 |
| 3.2.1 | Innledning..... | 5 |
| 3.2.2 | Vilkårene for anerkjennelse av YSK | 6 |
| 3.2.3 | Utstedelse av bevis for yrkessjåførkompetanse | 6 |
| 3.2.4 | Stjålet eller tapt YSK..... | 7 |
| 4 | Forslag til nytt midlertidig regelverk | 7 |
| 4.1 | Innledning | 7 |
| 4.2 | Trafikksikkerhet | 7 |
| 4.3 | Krav om tilleggsutdanning og prøve | 8 |
| 4.3.1 | Innledning..... | 8 |
| 4.3.2 | Tilleggsutdanning for godstransport..... | 9 |
| 4.3.3 | Tilleggsutdanning for persontransport..... | 11 |
| 4.3.4 | Kombinert tilleggsutdanning..... | 12 |
| 4.3.5 | Opplæringspråk..... | 13 |
| 4.3.6 | Teoretisk prøve og språk | 13 |
| 4.4 | Søknad, utstedelse og gyldighet..... | 13 |
| 4.5 | Tapt eller stjålet yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina | 14 |
| 4.6 | Øvrige bestemmelser..... | 15 |
| 5 | Forslag til endringsforskrift..... | 15 |
| 6 | Økonomiske og administrative konsekvenser | 15 |
| 7 | Høringsfrist..... | 17 |

Høringsnotat – Forslag til forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina

1 Innledning

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 lastebilsjåførere.

Samferdselsdepartementet ber om at de nødvendige forskrifter, systemer samt opplærings- og prøveordninger tilpasses slik at ukrainske flyktninger kan gjennomføre YSK i Norge.

Videre ber Samferdselsdepartementet om at Statens vegvesen utarbeider høringsnotat med forslag til nødvendige endringer som nevnt over. Det bes i tillegg om at høringsnotatet særskilt omtaler aktuell språkversjon for opplæring og YSK-prøver for ukrainske flyktninger.

Statens vegvesen er gitt frist til 1. februar 2024 med å ferdigstille oppdraget.

På denne bakgrunn sender Statens vegvesen forslag til midlertidig forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina. Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til høringsbrevet.

Hovedinnholdet i forslaget er 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.

2 Bakgrunn

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.¹

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 foreløpig 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 sjåførere 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.

Samferdselsdepartementet viser 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 lastebilsjåførere. For bussjåførere 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 Førerkortforskriften [§§ 8-5 tredje ledd](#) og [9-5 tredje ledd](#).

3 Gjeldende rett

3.1 Innledning

Etter yrkessjåførforskriften er det et krav om yrkessjåførkompetanse (grunnutdanning og regelmessig etterutdanning) for å utføre person- eller godstransport mot vederlag med kjøretøy i de tunge førerkortklassene i Norge. Reglene i yrkessjåførforskriften bygger på bestemmelser fastsatt i direktiv 2003/59/EF (yrkessjåførdirektivet).

Yrkessjåførforskriften oppstiller vilkår med hensyn til hvem som kan ta utdanning (grunn- og etterutdanning), hvem som kan gjøre dette i Norge, omfanget av utdanningen, krav om bestått prøve og bevis for gjennomført utdanning.

Regelverket gjelder for statsborgere av en medlemsstat (EU/EØS) og for tredjelandsborgere (statsborger fra stat utenfor EØS) som er ansatt i eller som benyttes som sjåfører i en virksomhet som er etablert i en medlemsstat, og som utfører transport innenfor fellesskapets veier som er åpen for alminnelig transport.

Ukraina er ikke en medlemsstat og dermed omfattes ikke ukrainske yrkessjåfører uten videre av regelverket. Disse kan imidlertid være omfattet av regelverket som tredjelandsborgere.

Etter dagens regelverk er det et krav om at tredjelandsborgere, og dermed også ukrainere, som ønsker å arbeide som buss- eller lastebilsjåfører i Norge må gjennomføre norsk grunnutdanning slik at de oppnår yrkessjåførkompetanse. Forordning (EU) 2022/1280 åpner imidlertid for at Norge kan godkjenne ukrainske sjåførers yrkessjåførkompetanse uten å måtte gjennomføre grunnutdanning, på enkelte betingelser.

Unntaket som nå foreslås innført vil etter dette gjelde for ukrainske yrkessjåfører med førerdokumenter utstedt av Ukraina i overensstemmelse med landets lovgivning som ikke allerede er ansatt i eller benyttes av virksomhet etablert i en EØS-stat.

3.2 Nærmere om forordning (EU) 2022/1280

3.2.1 Innledning

Ukraina har tilnærmet sitt nasjonale regelverk til yrkessjåførdirektivet (2003/59/EC) for sjåfører som utfører *internasjonal transport*. Artikkel 4 i forordningen regulerer anerkjennelse av yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina, for personer fordrevet fra Ukraina som er under midlertidig kollektiv beskyttelse etter nasjonal rett, i tråd med direktiv 2001/55/EF og Rådets gjennomføringsavgjørelse (EU) 2022/382.

Etter forordningen 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*. Yrkessjåfører som tidligere har utført nasjonal transport i Ukraina må gjennomføre fullt opplæringsløp for å kunne ta arbeid som yrkessjåfører i EU.

3.2.2 Vilkårene for anerkjennelse av YSK

Forordningen gjelder yrkeskvalifikasjonsbevis og førerattester utstedt av Ukraina i samsvar med landets nasjonale lovgivning for å oppfylle kravene i yrkessjåførdirektivet. Slike bevis har blitt, og blir utstedt til førere som kjører i internasjonal gods- eller persontransport. Det er et vilkår for anerkjennelse at beviset eller attesten kan dokumenteres fysisk.

Etter forordningens artikkel 4 kan det utstedes yrkessjåførbevis med kode 95.01. Før yrkessjåførbevis eller førerattest kan utstedes, er det et krav om at innehaveren gjennomfører obligatorisk kurs (tilleggsutdanning), og består en prøve etter endt kurs. Videre må vedkommende også oppfylle minimumskrav til helse.

Tilleggsutdanningen skal bestå av minimum 35 timer opplæring, men maksimalt 60 timer. Av disse skal 2,5 timer utgjøre individuell kjøring. Det bør i opplæringen særlig legges vekt på at sjåføren tilegner seg kunnskap om reglene i Europaparlamentets og Rådets forordning (EF) No 561/2006.

Når tilleggsutdanningen er gjennomført skal sjåføren testes enten skriftlig eller muntlig, eller ved hjelp av test på datamaskin i testlokaler hos kompetent myndighet.

Dersom innehaveren av ukrainsk yrkessjåførbevis ikke har førerkort etter EU-modell utstedt i et EU-land, skal det kreves helsesjekk i tråd med førerkortdirektivet før det kan utstedes yrkessjåførbevis/påføres kode 95.01.

Når den kollektive beskyttelsen opphører, er yrkessjåførbevis utstedt etter forordningen og de spesielle kodene (95.01) ikke lenger gyldige.

3.2.3 Utstedelse av bevis for yrkessjåførkompetanse

Etter yrkessjåførforskriften er yrkessjåførkompetansebeviset i Norge påføring av kode 95 i felt 12 på baksiden av førerkortet (EØS-rettsligfellesskapskode). For de som ikke har norsk førerkort, må disse ha eget kompetansebevis for yrkessjåfør. For tredjestatsborgere som utfører godstransport, skal disse dokumentere påkrevd yrkessjåførkompetanse ved utstedt førerattest merket med kode 95.²

Dersom førerkortinnehaveren har yrkessjåførkompetanse fra Ukraina i tråd med direktiv 2003/59/EF, gir forordningen medlemslandene mulighet til å påføre kode 95.01 i felt 12 på side 2 på førerkortet eller på førerattesten til innehaveren.³ Alternativt kan det utstedes bevis på yrkessjåførkompetanse med kode 95.01 i felt 10 på side 2 av beviset.

I begge tilfellene skal det være en maksimal gyldighetsperiode fram til 06.03.2025. Uavhengig av dette skal datoen som er angitt på dokumentene tilsvare varigheten av den midlertidige kollektive beskyttelsen som fordrevne personer fra Ukraina er under, eller førerkortets gyldighetsperiode avhengig av hva som ender tidligst. Når søknadsperioden for

² [Yrkessjåførforskriften § 37](#) og [Forskrift 26. mars 2003 nr. 401 om yrkestransport med motorvogn og fartøy § 13](#), jf. forordning (EF) nr. 1072/2009.

³ Kode 95.01: "Driver holding a CPC meeting the obligation of professional aptitude – special issuance only for the duration of temporary protection. "

fordrevne personer fra Ukraina, utløper, skal yrkessjåførbeviset, førerkort utstedt av medlemsstatene og den midlertidige koden (95.01) merket på førerkortet anses ugyldig.

Yrkessjåførbevis eller førerkort med kode 95.01 skal anerkjennes gjensidig blant medlemslandene. Sjåfører med bevis merket med koden skal anses å oppfylle kravet om obligatorisk grunnopplæring som er nødvendig for å føre kjøretøyet i henhold til yrkessjåførdirektivet.

3.2.4 Stjålet eller tapt YSK

Etter forordningens artikkel 4 nr. 5 kan det utstedes yrkessjåførbevis eller markeres med kode 95.01 på eksisterende førerkort eller førerattest i de tilfeller der yrkessjåførbeviset er tapt eller stjålet. Dette forutsetter at innehaveren av beviset anmoder landet hvor vedkommende er under kollektiv beskyttelse, om å verifisere at personen innehar et gyldig yrkessjåførbevis som er utstedt av Ukraina i tråd med deres nasjonale lovgivning, samt at vedkommende ikke er i besittelse av et dokument som er merket eller utstedt med kode 95.01 fra annen medlemsstat.

Når verifiseringen er gjennomført, vedkommende har fullført tilleggsutdanning og bestått prøve, kan den aktuelle medlemsstaten utstede yrkessjåførbevis, eller markere det aktuelle førerkortet eller førerattesten merket med kode 95.01 (max 06.03.2025).

4 Forslag til nytt midlertidig regelverk

4.1 Innledning

EU estimerer at det er ca. 15.000 yrkessjåfører blant de ukrainske flyktingene som har kommet til unionen siden krigens utbrudd. Det er usikkert hvor mange ukrainere i Norge som er yrkessjåfører, men det er ønskelig å legge til rette for at denne gruppen sjåfører skal komme i arbeid og integreres i det norske samfunnet. Videre er det ønskelig å legge til rette for at ukrainske yrkessjåfører tilegner seg kunnskap og ferdigheter som gjør at disse kan ferdes trafiksikkert på norske veier.

Gjennom tilleggsutdanning for ukrainske yrkessjåfører er målet å tilrettelegge for at sjåførene, etter endt tilleggsutdanning, oppfyller hovedmålene etter bestemmelsene i yrkessjåførforskriften.

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til midlertidig forskrift om midlertidige tiltak for yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina

4.2 Trafikksikkerhet

Statens vegvesen vurderer yrkessjåføren som en viktig samfunnsaktør, og som en del av nullvisjonsarbeidet må yrkessjåfører ha særdeles gode kunnskaper og ferdigheter for å kunne ivareta trafikksikkerheten. Yrkessjåfører anses som ressurspersoner på veien, og skal gå foran som forbilder for sine medtrafikanter.

Temaene i tilleggsutdanningen gjenspeiler temaer som vurderes å være viktig for å opprettholde trafikksikker kjøring på norske veier, og kommer i tillegg til den grunnutdanningen yrkessjåførene allerede har fra Ukraina.

Ukraina har vedtatt regler med sikte på å tilpasse sitt nasjonale regelverk i tråd yrkessjåførdirektivet. Yrkessjåførutdanningen fra Ukraina anerkjennes per i dag ikke, og for å sikre kompetente sjåførere er tilleggsutdanningen ment for å redusere risikoen. Kandidater som åpenbart ikke er egnet i trafikken vil kunne avvises av opplæringsinstitusjonene.

Statens vegvesen vurderer at trafikksikkerheten er godt ivaretatt gjennom den foreslåtte forskriften samt opplæringsløpet.

4.3 Krav om tilleggsutdanning og prøve

4.3.1 Innledning

Etter forordningen er det et krav om at yrkessjåføren må gjennomføre tilleggsutdanning på minst 35 timer og maksimalt 60 timer. Av disse skal minst 2,5 timer utgjøre individuell kjøring.

I vurderingen av antall timer som er hensiktsmessig å legge seg på har Statens vegvesen søkt informasjon fra andre nordiske land. Verken Sverige eller Finland har gjennomført forordningens artikkel 4 om anerkjennelse av yrkessjåførkompetanse fra Ukraina, men Danmark har imidlertid tatt inn dette i sitt regelverk.⁴

Statens vegvesen foreslår en tilleggsutdanning som består av minimum 55 timer opplæring for godstransport, minimum 50 timer for persontransport, og minimum 57 timer for kombinert utdanning, hvor minimum 2,5 timer skal utgjøre individuell kjøring i alle tre utdanningsløpene. Det bes særlig om innspill på det foreslåtte antallet timer avsatt til individuell kjøring.

Statens vegvesen vurderer et minimum på 50 timer etterutdanning som et minstekrav for å sikre at en yrkessjåfør innehar de nødvendige kunnskaper og ferdigheter som kreves for å kjøre trafikksikkert på norske veier. I tillegg må yrkessjåføren bestå en teoretisk prøve, og ved å legge et godt grunnlag gjennom opplæringen vil sannsynligheten øke for at de består prøven, og dermed raskere integreres i det norske samfunnet.

Dette er tilsvarende løsning som Danmark foreslår innført. Etter danske regler er det et krav om minst 51 timer tilleggsutdanning, hvorav 2,5 av disse skal utgjøre individuell kjøring.

Tilleggsutdanningen som foreslås innført i Norge bygger på enkeltemner fra både trafikkopplæringsforskriften og yrkessjåførersforskriften. Dette gjør at tilleggsutdanningen skal være både praktisk gjennomførbart, samt relevant. I arbeidet med utforming av tilleggsutdanningen forutsettes det at sjåføren har kunnskap om innholdet i yrkessjåføreropplæringen fra tidligere, og det legges derfor opp til at tilleggsutdanningen i størst mulig grad gjenspeiler hverdagen som yrkessjåfør på norske veier. Derfor legges det

⁴ [Bekendtgørelse om midlertidige foranstaltninger for førerdokumenter udstedt af Ukraine](#)

opp til at en stor del av tilleggsutdanningen skal være praktisk rettet. Det vil påhvile lærestedet å legge til rette for at ny og oppdatert, eventuelt også manglende, fagkunnskap blir viderefremidlet til eleven.

Temaene valgt for tilleggsutdanningen vurderes som sentrale for kjøring i Norge, og har mer praktisk undervisning enn det som er minstekravet etter forordningen. Statens vegvesen viser til at yrkessjåførfaget er et praktisk yrke, og det er derfor hensiktsmessig for både nytten av undervisningen og motivasjonen for den enkelte deltaker, at kurset innebærer en del praktisk øving i relevante tema.

I tillegg vurderes det at undervisning gjennom praktisk handling er hensiktsmessig, særlig i de tilfeller hvor det kan være språkbarrierer, da dette legger til rette for at undervisningspersonellet kan benytte demonstrasjon som virkemiddel i opplæringen.

Alle utdanningsmoduler og kurs eksisterer allerede i dag, og nedenfor fremgår Statens vegvesens begrunnelse for valg av temaer for tilleggsutdanningen. Det vurderes at det med enkle tiltak vil være mulig for et lærested å bygge opp en tilleggsutdanning for ukrainske yrkessjåførere, i tråd med forskriften som foreslås, uten at dette innebærer store kostnader eller mye arbeid. Dette er et minimum, og dersom lærestedet vurderer at deltakere har behov for mer undervisning, står de fritt til å gjøre dette i «Emnevalg tilpasses sjåførens behov».

4.3.2 Tilleggsutdanning for godstransport

4.3.2.1 Sikker atferd på veg

Denne delen av undervisningen vil bestå av praktisk kjøring, fokus på egen kjøreatferd, og refleksjon over egne ferdigheter sammen med trafikklærere. Denne delen av utdanningen legger særlig vekt på optimal bruk av kjøretøyet, trafiksikker atferd og å ta hensyn overfor de som ferdes langs veien.

Det settes av minimum syv timer til temaet.

4.3.2.2 Kjetting

Det foreslås å innta en modul som følger punktene fra [«Læreplan for yrkessjåførutdanning» punkt 1.4](#) er med. Dette innebærer blant annet at eleven skal kunne mestre å legge på kjettingen på en sikker, hurtig og effektiv måte, samt vurdere kjettingens kvalitet. Eleven må også kunne krav til mønsterdybde og hvilke konsekvenser det kan få ved manglende veggrep og feil dekktrykk.

Det settes av minimum to timer til temaet.

4.3.2.3 Ulykkesberedskap

Ulykkesberedskap er et sentralt kurs for at en yrkessjåfør skal kunne ta ledelse i en ulykkesituasjon. Generelt forventes det at yrkessjåføren har en mer profesjonell tilnærming

til trafikksikkerhet, og skulle det oppstå en ulykke, er det viktig at yrkessjåføren kan anses som en ressursperson i det umiddelbare arbeidet på ulykkesstedet.

Det settes av minimum syv timer til temaet.

4.3.2.4 Kosthold og helse

God helse og et sunt kosthold påvirker oppmerksomheten til sjåføren. Nedsatt oppmerksomhet vil kunne påvirke trafikksikkerheten, og den enkelte sjåførs evne til å håndtere uforutsette situasjoner. Statens vegvesen vurderer at det ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv er hensiktsmessig ha dette med som tema i tilleggsutdanningen.

Det settes av minimum en time til temaet.

4.3.2.5 Lastsikring

Temaet lastsikring er avgjørende for å ivareta trafikksikkerheten. Igjen forutsettes det at ukrainske yrkessjåførere som driver internasjonal transport kan mye om dette. Samtidig er det et tema som det er svært viktig å fornye og opprettholde kunnskapen om, slik at enkle og trygge prinsipper benyttes. Temaet er en vesentlig del av etterutdanningen for yrkessjåførere i Norge, og det vil derfor være naturlig at denne delen også har en sentral plass i tilleggsutdanningen.

Det settes av minimum syv timer til temaet.

4.3.2.6 Kjøre- og hviletid

Statens vegvesen legger til grunn at ukrainske yrkessjåførere som skal gjennomføre tilleggsutdanningen i Norge har praktisk erfaring med regelverket rundt kjøre- og hviletid. For dette temaet vurderes en moderat tidsbruk, og det er grunn til å fremholde temaet er viktig for å ivareta trafikksikkerheten. Det er også viktig å innta temaet med hensyn til å ivareta den enkelte yrkessjåførens helse- og arbeidsforhold. Selv om det innføres et moderat timeantall, er det lagt til grunn at læreren også har en stor andel «frie timer» som kan brukes til blant annet dette temaet i tilleggsutdanningen.

Det settes av minimum to timer til temaet.

4.3.2.7 Sikkerhetskurs på bane

En forutsetning for å kunne kjøre tungbil trafikksikkert i Norge, er at sjåføren kan håndtere de spesielle vær- og føreforhold som gjør seg gjeldende her. Yrkessjåførene fra Ukraina som har kjørt internasjonalt transport, har sannsynligvis mye erfaring med å kjøre tungbil, det er imidlertid grunn til å tro at deres erfaring med kjøring på for eksempel vinterføre, kan være mangelfull. Sikkerhetskurs på bane, kombinert med obligatorisk øving i å legge på kjetting, blir et derfor viktig bidrag i en praktisk forståelse for kjøring under utfordrende forhold.

Det settes av minimum ni timer til temaet.

4.3.2.8 *Emnevalg tilpasset yrkessjåførens behov*

Statens vegvesen foreslår at grunnprinsippene som gjelder for grunnutdanningen og etterutdanningen, videreføres i tilleggsutdanningen for ukrainske yrkessjåførere. Det er valgt ut enkeltkurs og emner som anses sentrale i tilleggsutdanningen. Undervisningen må tilpasses den enkelte elevs forutsetninger, og lærestedet har både erfaring og kompetanse til å ta utgangspunkt i disse. Dette prinsippet videreføres i tilleggsutdanningen.

Ved tilleggsutdanningen skal yrkessjåførene derfor oppdatere, utdype og repetere kunnskap som er vesentlig for den enkeltes arbeid. Det legges til grunn at yrkessjåførene allerede har en grunnkompetanse fra Ukraina, og tilleggsutdanningen er tenkt å ha tilsvarende funksjon som etterutdanningen, hvor det skal være et særlig fokus på det å være yrkessjåfør på norske veier, uavhengig av årstid.

Lærestedet skal utarbeide undervisningsplaner for grunnmodulene.

Undervisningspersonellet må ta stilling til hvilke emner som passer til det behovet elevene har.

Det settes av minimum 20 timer til temaet.

4.3.3 *Tilleggsutdanning for persontransport*

4.3.3.1 *Innhold og struktur*

Tilleggsutdanningen for persontransport skal bestå av de samme elementene som nevnt i kapittel 4.3.2.1 til 4.3.2.4, samt 4.3.2.6 til 4.3.2.8, men med justerte timeantall:

- Sikker atferd på veg (minimum syv timer)
- Kjetting (minimum to timer)
- Ulykkesberedskap (minimum syv timer)
- Kosthold og helse (minimum en time)
- Kjøre- og hviletid (minimum to timer)
- Sikkerhetskurs på bane (minimum ni timer)
- Emnevalg tilpasset yrkessjåførens behov (minimum 17 timer)

Særegent for tilleggsutdanningen for persontransport er henholdsvis punkt 4.3.3.2 om sikring av passasjerer (minimum to timer), samt punkt 4.3.3.3 om emnevalg tilpasset yrkessjåførens behov, som tilpasses ut fra at tilleggsutdanningen gjennomføres for persontransport (minimum 17 timer).

4.3.3.2 *Sikring av passasjerer*

Temaet sikring av passasjerer, samt konsekvensene ved mangelfull utførelse er avgjørende for å ivareta trafikksikkerheten. Det forutsettes at ukrainske yrkessjåførere som driver internasjonal transport kan mye om dette. Samtidig er det et tema som det er svært viktig å fornye og opprettholde kunnskapen om, slik at enkle og trygge prinsipper benyttes. Tiden er avsatt til sikring av passasjerer, samt konsekvensene ved mangelfull utførelse. Temaet er en

vesentlig del av etterutdanningen for yrkessjåfører i Norge, og det vil derfor være naturlig at denne delen også har en sentral plass i tilleggsutdanningen.

Det settes av minimum to timer til temaet.

4.3.3.3 Busspassasjerers rettigheter

Yrkessjåføren skal med sin kompetanse kunne tilrettelegge for trygg, sikker og komfortabel reise for mennesker med forskjellige typer nedsatt funksjonsevne, og tilby riktig tjeneste og gi riktige opplysninger ut fra rådende forhold.

Det settes av minimum tre timer til temaet.

4.3.4 Kombinert tilleggsutdanning

4.3.4.1 Innhold og struktur

Den kombinerte tilleggsutdanningen skal bestå av de samme elementene som nevnt i kapittel 4.3.2.1 til 4.3.2.4, samt 4.3.2.6, til 4.3.2.8, men med justerte timeantall.

- Sikker atferd på veg (minimum syv timer)
- Kjetting (minimum to timer)
- Ulykkesberedskap (minimum syv timer)
- Kosthold og helse (minimum en time)
- Kjøre- og hviletid (minimum to timer)
- Sikkerhetskurs på bane (minimum ni timer)
- Emnevalg tilpasset yrkessjåførens behov (minimum 17 timer)

Særegent for den kombinerte tilleggsutdanningen er henholdsvis punkt 4.3.4.2 om sikring av last og passasjerer (minimum ni timer), samt punkt 4.3.4.3 om emnevalg tilpasset yrkessjåførens behov, som tilpasses ut fra at tilleggsutdanningen gjennomføres for persontransport (minimum 17 timer).

4.3.4.2 Sikring av last og passasjerer

Temaet lastsikring er avgjørende for å ivareta trafiksikkerheten. Igjen forutsettes det at ukrainske yrkessjåfører som driver internasjonal transport kan mye om dette. Samtidig er det et tema som det er svært viktig å fornye og opprettholde kunnskapen om, slik at enkle og trygge prinsipper benyttes. Temaet er en vesentlig del av etterutdanningen for yrkessjåfører i Norge, og det vil derfor være naturlig at denne delen også har en sentral plass i tilleggsutdanningen.

Syv av timene er kurset «sikring av last» som bygger på [trafikkopplæringsforskriften §27-2](#). To timer er avsatt til sikring av passasjerer samt konsekvensene ved mangelfull utførelse.

Det settes av minimum ni timer til temaet.

4.3.4.3 *Busspassasjerers rettigheter*

Yrkessjåføren skal med sin kompetanse kunne tilrettelegge for trygg, sikker og komfortabel reise for mennesker med forskjellige typer nedsatt funksjonsevne, og tilby riktig tjeneste og gi riktige opplysninger ut fra rådende forhold.

Det settes av minimum tre timer til temaet.

4.3.5 *Opplæringspråk*

Det foreslås at som utgangspunkt at tilleggsutdanningen kan gjennomføres på norsk, og eventuelt med bistand fra tolk. Likevel legges det opp til at opplæringen kan foregå på andre språk enn norsk dersom dette er ønskelig. Dette for at undervisningen skal være gjennomførbar for lærestedet, og for at den enkelte kursdeltakeren skal få mest mulig utbytte av tilleggsutdanningen.

4.3.6 *Teoretisk prøve og språk*

Etter forordningen kreves det at yrkessjåførene skal gjennomgå en prøve når de har gjennomført tilleggsutdanning. Statens vegvesen foreslår at yrkessjåførene skal gjennomføre og bestå en teoretisk prøve etter endt tilleggsutdanning.

Den teoretiske prøven utformes på norsk. Det legges imidlertid opp til at prøven kan gjennomføres med tolk. Spørsmålene blir hentet ut fra allerede eksisterende teorioppgaver i teoriprøvesystemet – eTeori.

Før den teoretiske prøve avlegges foreslås det innført et krav om at kandidaten skal fremvise akseptabel legitimasjon i tråd med reglene i [førerkortforskriften § 5-2 tredje ledd](#).

For sensur, rett til å klage samt ny prøve foreslås det henvist til reglene i [yrkessjåførforskriften § 17](#). Ved fusk foreslås det henvisning til reglene i [yrkessjåførforskriften § 17a](#).

4.4 *Søknad, utstedelse og gyldighet*

Det foreslås at innehaveren av et gyldig yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina må ha et positivt vedtak fra Statens vegvesen før vedkommende kan gjennomføre tilleggsutdanningen og avlegge teoretisk prøve. Statens vegvesen er fagmyndighet til å vurdere om yrkessjåføren oppfyller vilkårene for å få utstedt kompetansebevis med kode 95.01 for ukrainske yrkessjåførere i Norge. Det vurderes som uheldig at innehavere av ukrainsk yrkessjåførkompetanse starter på tilleggsutdanning ved norske opplæringsinstitusjoner dersom vilkårene for å få utstedt yrkessjåførkompetansebevis med kode 95.01 ikke er oppfylt.

Når innehaver av et yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina har gjennomført tilleggsutdanningen og bestått den teoretiske prøven, foreslås det at Statens vegvesen utsteder et

kompetansebevis for yrkessjåfører i Norge med EU-koden 95.01 (max 06.03.2025). Yrkessjåførbeviset utstedt av Ukraina må følge modellen som følger av yrkessjåførdirektivet.⁵

For de tilfeller der innehaveren av ukrainsk yrkessjåfør har et ukrainsk førerkort som ikke følger EU-modellen fra 19. januar 2013, foreslås det at vedkommende gjennom helseattest skal dokumentere at helsekravene for de aktuelle førerkortklassene er oppfylt.

Et kompetansebevis for yrkessjåførkompetanse kan ikke utstedes hvis det foreligger helseopplysninger som medfører at slikt kompetansebevis ikke kan utstedes med gyldighet frem til den 6. mars 2025.

Det foreslås at yrkessjåførbeviset utstedt i Norge 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.

Kandidaten skal før kompetansebevis utstedes framvise akseptabel legitimasjon på samme måte som følger av [førerkortforskriften § 5–2 tredje ledd](#).

For personer som ønsker å kjøre buss, og motta betaling for det, er det et krav om kjøreseddel i tillegg til førerkort og kompetansebevis for yrkessjåfør. Søknad om kjøreseddel behandles av politiet, og en rekke krav må være oppfylt for at kjøreseddel kan utstedes, blant annet er det som hovedregel et botidskrav på fire år for statsborgere fra land utenfor EØS.⁶ Ved positivt vedtak for å gjennomføre tilleggsutdanning for persontransport og å avlegge teoretisk prøve, foreslås det at Statens vegvesen informerer yrkessjåføren om at vedkommende kan henvende seg til politiet for å søke om kjøreseddel, og samtidig henvise til botidskravet for utenlandske statsborgere.

4.5 Tapt eller stjålet yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina

Etter forordningen er det også gitt en mulighet til å innføre regler om å anerkjenne yrkessjåførkompetanse i de tilfellene der yrkessjåførbeviset utstedt av Ukraina er tapt eller stjålet.

Det foreslås å innføre denne muligheten i forskriften forutsatt at vedkommende søker Statens vegvesen om dette, at det er mulig å få verifisert at vedkommende er innehaver av at gyldig yrkessjåførbevis utstedt i tråd med nasjonal rett i Ukraina, samt at ingen andre EØS-land har utstedt et bevis med kode 95.01 til vedkommende. Vedkommende må i tillegg fullføre tilleggsutdanning og bestått prøve i Norge.

Verifiseringen kan gjennomføres gjennom en digital portal utarbeidet av ukrainske myndigheter, gjennom kontakt med ambassade og/eller ved å direkte kontakte ukrainske myndigheter/de ukrainske kontaktpunktene i EU-samarbeidet.⁷

⁵ [Direktiv 2022/2561/EU vedlegg II pkt. 6.](#)

⁶ [Politiet - Kjøreseddel for yrkessjåfører](#)

⁷ [Portal for verifisering av ukrainske førerdokumenter](#)

4.6 Øvrige bestemmelser

Det foreslås også å innføre bestemmelser som sikrer gjennomførbarhet av forskriften, herunder at det stilles dokumentasjonskrav til opplæringsinstitusjonen, samt at Statens vegvesen kan føre tilsyn med opplæringsinstitusjonen.

Videre foreslås det at det innføres et gebyr for å avlegge den teoretiske prøven samt for utstedelsen av kompetansebeviset. Satsene følger de som fremgår av førerkortforskriften § 14-2.

I tillegg foreslås det inntatt regler om dispensasjonsadgang. Denne er ment å fungere som en sikkerhetsventil, og skal kun komme til anvendelse når det foreligger «*særlig tungtveiende grunner*».

Det er også inntatt regler om klageadgang. Disse reglene foreslås å følge reglene som gjelder etter førerkortforskriften.

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

5 Forslag til endringsforskrift

Forslag til endringsforskrift følger som vedlegg 2 til denne høringen.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget er primært begrunnet i behovet for sysselsetting av ukrainske flyktninger. For de aktuelle kandidatene kan forslaget få betydelige positive økonomiske konsekvenser. Det understrekes likevel at omfanget av aktuelle kandidater er beheftet med stor usikkerhet. Statens vegvesen har ikke tall på hvor mange kandidater som er motiverte og kompetente til å bli buss- eller lastebilsjåfører. Det usikkert hvor mange av personene med sjåfører erfaring som har dokumentbevis på at de har ukrainsk yrkessjåførkompetanse. Videre avhenger sysselsettingseffekten for bussjåfører av at vedkommende oppfyller vilkårene for kjøreseddel for persontransport, inkludert vilkåret om botid.

Forslaget innebærer en anerkjennelse av yrkessjåførbevis utstedt av Ukraina, og det vil påløpe kostnader både internt og eksternt. Internt knytter kostnadene seg til forskriftsendringer, systemtilpasninger, tilpasning av opplæring- og prøvemateriale samt kostnader i forbindelse med saksbehandling. Dette meste av dette vil dekkes gjennom ulike gebyrer

Siden forslaget innebærer at vedkommende vil måtte ta tilleggsutdanning vil det påløpe kostnader for den enkelte yrkessjåfør. Det vil påløpe et gebyr for teoretisk prøve og utstedelse av kompetansebevis på henholdsvis kroner 360/330 (fysisk oppmøte/selvbetjeningsløsningen) og kroner 210 for produksjon av beviset, samt kroner 70

for fotografering. I tillegg vil det påløpe et gebyr for legetime og utstedelse av helseattest for de som må fremvise dette

Når det gjelder de økonomiske konsekvensene for ukrainere som ønsker å ta tilleggsutdanningen, vil en slik kostnad variere da dette fastsettes av det enkelte lærestedet og ikke Statens vegvesen. Ettersom det er noe tidkrevende å gjennomføre tilleggsutdanningen, vil også tidsbruken bli en kostnad for de berørte. Denne kostanden er utfordrende å konkretisere, men det legges til grunn at kostnaden ikke anses som uforholdsmessig sett i lys av trafikksikkerheten som tilleggsutdanningen skal ivareta.

Ettersom alle delene i tilleggsutdanningen er basert på allerede eksisterende deler av yrkessjåførenes grunn- og etterutdanning, vil disse enkelt kunne implementeres i en undervisningsplan hos den aktuelle opplæringsinstitusjonen.

Statens vegvesen vil informere ut om den eventuelle endringen på vegvesen.no. Forslaget innebærer ellers ingen administrative tiltak eller økonomiske konsekvenser for Statens vegvesen.

7 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **1. januar 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer **21/215345** dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

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