

Vedlegg 1 – Høringsoppsummering

Forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere

Trafikant og kjøretøy
Trafikant
11. oktober 2024
Vår ref. 23/68149

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunnen for forslaget.....	4
3	Om høringsoppsummeringen og generelle høringsinnspill	6
4	Høringsinnspill og våre vurderinger	12
1	Virkeområde – § 1	12
2	Definisjoner – § 2	13
3	Regodkjenning av trafikklærer og faglig leder – § 3.....	17
4	Ikke aktive trafikklærere – § 4.....	20
5	Ikke gjennomført etterutdanning – § 5 (ny § 4)	21
6	Manglende oppfyllelse av helsekrav og politiattest – § 6 (ny § 5).....	22
7	Regodkjenning etter mistet godkjenning – § 7 (ny § 6).....	22
8	Om etterutdanningen – § 8 (ny § 7).....	23
9	Den generelle delen av etterutdanningen – § 9 (ny § 8).....	27
10	Etterutdanningens obligatoriske klassespesifikke tillegg – § 10 (ny § 9).....	31
11	Krav til etterutdanning for faglig leder – § 11 (ny § 10)	34
12	Faglig innhold – § 12 (ny § 11)	37
13	Kursarrangør – § 13 (ny § 12).....	39
14	Kurstilbydere – § 14 (ny § 13).....	45
15	Registrering og krav til dokumentasjon – § 15 (ny § 14).....	46
16	Gebyr – § 16 (ny § 15)	47
17	Unntak – § 17 (ny § 16)	48
18	Saksbehandlingsregler – § 18 (ny § 17)	49
19	Utfyllende bestemmelse – § 19 (ny § 18)	50
20	Ikrafttredelse – § 20 (ny § 19).....	50
21	Innføring – § 21 (ny § 20)	51
22	Første etterutdanningsperiode – § 22 (ny § 21)	53
23	Opphør – § 23 (ny § 22).....	54
	Øvrige endringer	55

1 Innledning

Statens vegvesen sendte 9. februar 2024 forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere på høring. Fristen for høringsinnspill var 8. mai 2024.

Hovedinnholdet i forslaget var innføring av regler om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærer og faglig leder, herunder krav til innholdet i og omfanget av etterutdanningen. Videre foreslo vi formelle krav til de som skal tilby etterutdanning. Regler om gebyr, med henvisning til forskrift om gebyr på trafikantområdet, ble også foreslått. I tillegg ble det foreslått bestemmelser om innføringen av forskriften.

Det ble også foreslått å avgrense forskriften til kun å gjelde trafikklærere som jobber i eller er ansatt ved en godkjent trafikkskole. Annet undervisningspersonell som er omfattet av trafikkopplæringsforskriften ble foreslått at ikke skal omfattes av dette forslaget.

Det kom 139 svar på høringen. Høringsinstansenes innspill og Statens vegvesen sine vurderinger av disse framgår under høringsoppsummeringens punkt 3 og 4.

I **vedlegg 2** er vedtatt forskrift vedlagt. Her framgår forskriften slik denne er vedtatt av Vegdirektoratet. I dette dokumentet framgår bestemmelsene med synlige endringer, altså endringer som er gjort etter høringen.

2 Bakgrunnen for forslaget

Som det framgikk av høringen, har dagens regelverk medført at så lenge vilkårene i trafikkopplæringsforskriften kapittel 6 er oppfylt, så har trafikklærer etter førstegangsgodkjenning hatt sin godkjenning som trafikklærer livet ut.

Siden trafikklærerutdanningen har gått fra å være ettårig videregående opplæring, til å bli en toårig universitetsutdanning, har dette gitt grunn til å tro at kompetansenivået kan være varierende blant trafikklærere. Det har derfor blitt framholdt¹ at det er behov for etterutdanning, og dersom det ikke oppstilles konkrete krav til etterutdanning, er det grunn til å tro at kompetansenivået forblir varierende.

Det er lagt til grunn at krav om etterutdanning vil kunne bidra til å løfte kompetansen blant trafikklærerne og faglig ledere.

Trafikklærerens kompetanse er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet, herunder i arbeidet med Nullvisjonen². Det anses derfor som nødvendig at utdanningen må videreutvikles for å legge til rette for at de som arbeider med føreropplæring har rett kompetanse.

På denne bakgrunn ble vegtrafikkloven § 27 andre ledd bokstav b innført. Her framgår det at det kan stilles krav til etterutdanning og regodkjenning av den som skal gi opplæring mot vederlag (i all hovedsak trafikklærer) og faglig ansvarlig.

Statens vegvesen foreslo etter dette at trafikklærernes og faglig lederes godkjenning tidsbegrenses og at det stilles krav til jevnlig etterutdanning og regodkjenning. Og som det har blitt forutsatt³, har forslag blitt utviklet i et tett samarbeid mellom Statens vegvesen og bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning.

Under følger høringsinnspillene til forslaget, og Statens vegvesen sine vurderinger. Vedtatt forskrift følger som vedlegg to.

2.1 Mer om bakgrunnen for forslaget

Statens vegvesen har fått tilbakemelding om at bakgrunnen for forslaget, altså mer om hvorfor krav til etterutdanning og regodkjenning bør innføres, burde utdypes. Det har blitt påpekt at de som ikke har like god kjennskap til fagområde ønsker mer informasjon. Vi imøtekommer ønsket.

Et viktig prinsipp bak nullvisjonen er prinsippet om delt ansvar. Det er slik at samfunnet må ta sin del av ansvaret, og hver enkelt bruker av vegsystemet må være i stand til å ta sin del av ansvaret. Skal de nye trafikantene bli bedre til å ivareta dette ansvaret, er det behov for å legge til rette for at de kan utvikle gode holdninger og vilje til å ta ansvar. Dette er en del av det Statens vegvesen ser på som samfunnsoppdraget til trafikklæreren, nettopp det å legge

¹ SINTEFs rapport om «Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge» høsten 2013

² [Nullvisjonen | Statens vegvesen](#)

³ [Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025](#) side 81

til rette for at hver enkelt som erverver førerett blir i stand til å ta det ansvaret, slik at vi kan oppnå visjonen om null drepte og hardt skadde. I og med at trafikklæreren spiller en så viktig rolle i dette samfunnsoppdraget, er det essensielt at trafikklæreren er oppdatert og har faglig bred og god kompetanse.

I 2013 utarbeidet Sintef en rapport på oppdrag fra Statens vegvesen. Denne pekte på at det er et varierende utdannings- og kompetansenivå hos trafikklærere i Norge, og at det vil være behov for etterutdanning for å kompensere for dette. Det ble konkludert med at det er både behov, ønske og vilje i bransjen for mer etter- og videreutdanning.

I 2015 ble det også utarbeidet en rapport av Statens vegvesen, utdanningsinstitusjonene for trafikklærere og bransjeorganisasjonene. Denne pekte på den samme utfordringen som fra 2013. I rapporten tilrår arbeidsgruppen at det innføres regodkjenning i kombinasjon med obligatorisk etterutdanning. Det framgår at etterutdanningstiltak kan bidra til å utjevne forskjeller i utdanningsnivået hos trafikklæreren og sikre at de er faglig oppdaterte. Det pekes også på at dette kan øke trafikklærerens bevissthet rundt egne pedagogiske valg og gjøre dem bedre rustet til å utnytte potensialet i læreplanen.

Kompetanseløftet og -utjevning følger også av Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022–2025 (framgår i Nasjonal transportplan). Det står i tiltak 66 at *Føreropplæringen, og følgelig trafikklærerens kompetanse, er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge. Dagens kunnskapssamfunn etterspør høyere kompetanse hos yrkesutøvere i alle profesjoner. Trafikklærerutdanningen må videreutvikles for å sikre at trafikklærerne og fagmiljøet har rett kompetanse til å bidra til ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde. For å opprettholde og styrke trafikklærerens kompetanse, er det derfor innført en hjemmel i vegtrafikkloven for å innføre krav til regodkjenning og etterutdanning for trafikklærere. [...].*

Regodkjenning og etterutdanning av trafikklærere er også omtalt i statsbudsjettet i 2022, 2023 og 2024.

Utover dette utarbeides i tillegg en nullpunktsanalyse som er planlagt gjennomført før regodkjenning og etterutdanning av trafikklærere innføres. Denne danner grunnlag for oppfølging av hva som er oppnådd etter noen år når det har vært gjennomført flere etterutdanninger.

3 Om høringsoppsummeringen og generelle høringsinnspill

3.1 Innledning

Statens vegvesen registrerer at forslaget har fått bred støtte. Samtidig ser vi at noen er mer kritiske, mens andre er helt uenig. Vi takker for engasjementet og tar med oss høringsinnspillene videre.

I punkt 4 følger høringsinnspill som er knyttet til de enkelte paragrafene og vår vurdering av disse. Vi vil imidlertid først svare ut enkelte generelle høringsinnspill. Disse vil ikke kommenteres ytterligere senere i høringsoppsummeringen.

Til informasjon ser vi at vi har fått mange høringsinnspill som er sammenfallende med andre. Disse er vurdert i høringsoppsummeringen uten at alle nevnes eksplisitt.

3.2 Generelle høringsinnspill

3.2.1 Ønske om nyere forskning

Vi har fått noen tilbakemeldinger på at SINTEF-rapporten som det har blitt vist til, er gammel. Det har blitt etterspurt nyere forskning eller andre kilder som understøtter det som fremgikk i rapporten fra 2013.

Blant annet framholdes det at forslaget er basert på antakelser heller enn solid forskning, og at det er viktig å være oppmerksomme på at informasjonen i rapporten kan være utdatert og at dette ikke nødvendigvis er representativt for dagens situasjon. Videre er det nødvendig med en grundigere analyse av dagens kompetansenivå blant trafikklærere, samt en vurdering av effektiviteten og nødvendigheten av å innføre generelle krav til etterutdanning. Dette vil sikre at forskriften er basert på solide bevis og vil gi best mulig resultat for både trafikklærere og elever.

Statens vegvesen vil først påpeke at vi iverksetter en bestemmelse som allerede er utredet, jf. vegtrafikkloven § 27 andre ledd bokstav b. Det ligger dermed ikke ytterligere utredninger til vårt mandat.

Vi vil også understreke at det ikke bare er rapportene som gir grunnlag for forskriften, men også våre egne erfaringer og arbeid med regelverk rundt trafikkopplæring. Videre har vi også et godt grunnlag i vår erfaring fra førerprøver, sensorenes tilbakemeldinger, vår tilsynsavdeling, samt jevnlig kontakt med trafikklærerbransjen. Disse erfaringene styrker grunnlaget for å si at det fortsatt er stor variasjon i bransjen og at behovet for etterutdanning fortsatt er til stede. Vi viser også nok en gang til det som står skrevet i Nasjonal tiltaksplan (tiltak 66).

3.2.2 Kravet til etterutdanning sett i lys av Nullvisjonen

Noen høringsinnspill omhandler forholdet mellom nullvisjon og kravet om etterutdanning og regodkjenning. Det har blitt hevdet at det kunne vært begrunnet ytterligere på hvilken måte et løft i trafikklærernes kompetanse vil kunne påvirke arbeidet med nullvisjonen.

Blant annet skriver Wright trafikkskole at det *overordnede målet for trafikksikkerhetsarbeidet i Norge er nullvisjonen, og vi støtter tiltak som konkret kan påvirke denne*. Samtidig framholdes det at det er *velldig vanskelig å finne noe konkret i begrunnelsene [...] som viser hvordan ulykkesstatistikken, og dermed også arbeidet med nullvisjonen, vil kunne påvirkes av at trafikklærere etterutdannes i det foreslåtte omfanget*. Tvert imot er det *mye som peker på at det er dagens sjåførere som burde ha en form for jevnlig etterutdanning og regodkjenning, ikke trafikklæreren*.

Når det gjelder den enkelte sjåfør, er det mulig at det bør stilles krav til en form for etterutdanning og regodkjenning. Dette er imidlertid ikke tema i dette forslaget. Uansett mener vi at et slik krav likevel ikke fritar trafikklæreren fra å oppdatere seg og holde seg faglig relevant. Vi er klar over at mange trafikkskoler og trafikklærere allerede driver en form for etterutdanning. Ved innføring av etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere mener vi å sikre et minimum av oppdatering for alle trafikklærere.

Trafikklærerens rolle er meget viktig i utdanning og utvikling av nye sjåførere, og dette mener vi å ha grunnlag for å si, både med faglig og politisk støtte. Ett av ansvarsområdene til trafikklæreren er å legge til rette for at kandidatene skal utvikle og forstå gode holdninger som trafikant. Utvikling og større grad av bevisstgjøring blant trafikklærere, som igjen påvirker sine elever, vil være et direkte bidrag inn i arbeidet med nullvisjonen.

3.2.3 Ansvar for å gjennomføre etterutdanning

Statens vegvesen har fått innspill på at det bør være trafikkskolens ansvar, herunder også helt eller delvis bare faglig leders ansvar, at trafikklærerne etterutdanner seg i henhold til forskriften. Dette vil lette på den økonomiske byrden etterutdanning vil medføre.

Vår vurdering er at faglig leder allerede har et stort ansvar gjennom faglig leders plikter etter trafikkopplæringsforskriften § 6–15. Erfaring fra blant annet tilsynsavdelingen tilsier at faglig ledere opplever å ha et stort ansvar allerede, og at det kan være en tidkrevende jobb.

Siden trafikklærergodkjenning er personlig, holder vi fast ved at den enkelte lærer må ta ansvar for sin egen godkjenning. Vi står derfor ved forslaget om at enhver lærer har ansvaret for å få gjennomført pålagt etterutdanning.

Når omfanget av etterutdanningen er satt, vil kostnaden bli den samme uavhengig av om det er faglig leder eller trafikklæreren som har ansvaret for at denne blir gjennomført.

3.2.4 Etterutdanningsmodellen

Vi har registrert at enkelte har foreslått alternative etterutdanningsmodeller til den vi har foreslått. Det er godt begrunnede innspill som Statens vegvesen tar til orientering og som vi tar med oss videre.

Statens vegvesen kommer imidlertid ikke å endre på den foreslåtte modellen. Bakgrunnen for dette er som nevnt i punkt 3.2.3, at vi blant annet vurderer at faglig leder allerede har et omfattende ansvar etter trafikkopplæringsforskriften § 6–15. Vi erfarer at tiden det tar å opprettholde disse pliktene, allerede tar mye kapasitet.

Videre vil den foreslåtte modellen ivareta system-, ressurs- og praktiske hensyn. Det skal være et system som er enkelt og fornuftig å forholde seg til, for alle parter.

3.2.5 Omfanget av etterutdanningen

Statens vegvesen registrerer at flere mener at omfanget som er foreslått, er for omfattende. Flere ønsker at etterutdanningsperioden utvides fra 5 år til 10 år. Noen foreslår fem dager totalt hvert tiende år, mens andre foreslår fem dager totalt, herunder tilleggsklasser, og tre ekstra dager for faglig leder, hvert femte år. Videre mener noen at tre dager generell del, en dag per tilleggsklasse og en dag etterutdanning for faglig leder hvert femte år er nok.

Noen skriver at omfanget som foreslås vil gjøre at trafikkskolenes egen faglige oppdatering og interne kursing vil måtte nedskaleres eller fjernes helt. Vi er klar over at mange trafikkskoler og trafikklærere allerede driver en form for etterutdanning. Når det nå innføres generelle krav om etterutdanning og regodkjenning, mener vi bare å sikre et minimum av oppdatering for alle. Samtidig mener vi at etterutdanningens omfang ikke er mer omfattende enn at det fortsatt kan være rom for intern kursing og faglig oppdatering.

Videre mener enkelte at hele etterutdanningen bør kunne gjennomføres som nettbasert undervisning, mens noen tenker at etterutdanning i tilleggsklassene likevel bør være praktisk rettet. Noen foreslår også at ingen deler av etterutdanningen bør være digitale.

Samtidig er det flere som mener at det burde vært foreslått et enda mer omfattende etterutdanningsløp, sett i lys av trafikklærerens og faglig leders ansvar. Blant annet har det blitt tatt til orde for at to dager etterutdanning i hver tilleggsklasse er for lite. Det har også blitt ytret at undervisningen kun bør være praktisk, da det i all hovedsak er et praktisk yrke.

Statens vegvesen registrer også at det vi har foreslått i høringen, har fått støtte fra flere.

I tillegg til det som vil framgå senere, jf. blant annet § 9, til § 11, står vi ved at det omfanget som foreslås, gir en god balanse mellom faglig utbytte og praktisk gjennomførbarhet. Slik forslaget var, ville det medføre et gjennomsnitt på 10 dager etterutdanning for trafikklærere.

Vi velger likevel gjøre noen justeringer sett i lys av høringsinnspillene. For det første reduserer vi antall dager etterutdanning for faglig leder fra 5 til 3 dager. Dette medfører at gjennomsnittlig antall dager med etterutdanning går ned fra 10 til 9 over hver femårsperiode. For det andre vil også etterutdanningsperioden utvides fra 2 til 5 år. Denne vil da sammenfalle med godkjenningsperioden.

3.2.6 Innholdet i etterutdanningen

Flere høringsinnspill inneholder kommentarer til at det ikke kommer frem nok om hva som er påtenkt innhold i etterutdanningen. Det framholdes også at det kan være utfordrende å kommentere omfanget all den tid det ikke finnes informasjon om hva etterutdanningen skal inneholde.

En kombinasjon av nettbaserte løsninger, fysisk og praktiske samlinger, støttes. Samtidig er det bred enighet om at kursene må tilbys også lokalt og at reisevirksomhet, med alt det innebærer av tapt tid og inntekt, holdes til et minimum.

Vi registrerer også at det i flere innspill framholdes at nettbasert etterutdanning vil bidra til økt fleksibilitet, for eksempel ved avbestillinger av kjøretimer og førerprøver, sykdom, permisjon og så videre. Dette vil igjen føre til mindre tapt inntekt og færre kostnader.

Når Statens vegvesen har jobbet med forslaget, har diskusjonen om omfang og innhold vært aktuell fra dag en. Vi har vurdert det slik at rammeverket må på plass før innholdet blir endelig fastsatt. Ideer om innhold har vært konkrete, og etter vår vurdering valgte vi å sette omfang før innhold, for at ikke omfanget skulle bli altfor stort.

Når det gjelder nettbasert undervisning, mener vi at trafikklæreryrket er et såpass praktisk yrke, at vi står ved forslaget vårt om fordeling mellom praktisk og nettbasert undervisning.

3.2.7 Kostnader i forbindelse med etterutdanningen

Mange påpeker at etterutdanningen vil medføre store kostnader for trafikklæreren, eventuelt også trafikkskolene. Det hevdes også at det ser ut til at Statens vegvesen ikke har tatt høyde for den økonomiske byrden etterutdanning vil føre til for trafikkskolene, og hvordan dette potensielt vil skape konkurranse mellom skolene.

Vi vil imidlertid understreke at Statens vegvesen gjennom hele prosessen har tatt hensyn til at det vil måtte knyttes kostnader til etterutdanningen, både i form av kursavgifter, kostnader til reise og opphold, og tapt arbeidsinntekt.

Vi har notert oss at Norges Trafikkskoleforbund har fremholdt følgende i sitt høringsinnspill: *Norges Trafikkskoleforbund reagerer på at det i høringsnotatet legges til grunn at det er tatt hensyn til at prisen vil kunne påvirke prisen på kjøretimer, og at dette ikke må medføre en uforholdsmessig ekstrakostnad for trafikkskolens elever. [...] Det er noe umusikalsk ved at Statens vegvesen legger en svært omfattende utdanningsplikt på den enkelte trafikklæreren samtidig som det legges klare føringer som begrenser hvordan læreren og skolen skal finansiere de økte utgifter som etterutdanning medfører.*

Det følger av Wright trafikkskole sitt innspill at å nedjustere etterutdanningsomfanget vil *sørge for at ikke det ikke kommer en stor økning i prisen på opplæring for trafikkskolenes elever, noe som er et uttalt mål i høringsnotatet.*

Vi tolker disse innspillene slik at de mener at Statens vegvesen har lagt føringer om hvordan trafikklærer og -skolene skal finansiere kostnader i forbindelse med etterutdanning. Statens vegvesen vil imidlertid framholde at *vi ikke på noe tidspunkt i prosessen har lagt noen kostnadmessige føringer på trafikkskolene, verken muntlig eller skriftlig. Det eneste vi har uttalt om kostnader, er det som går frem i høringsnotatet om at etterutdanningen vil kunne påføre trafikkskoleelevene ekstra kostnader da prisen for en kjøretime og annen føreropplæring, muligens må justeres opp noe.*

Vi stiller oss derfor uforstående til både Wright Trafikkskole og NTSF sine høringsinnspill. Nå, som tidligere, finner vi derfor grunn for å presisere at hvordan trafikkskolen eller den enkelte trafikklærer finansierer etterutdanningen, ikke er Statens vegvesen anliggender.

Vi registrerer videre at flere høringsinstanser framholder at det vil bli snakk om store kostnader. Videre ser vi også at det i flere høringsinnspill framgår at de har hørt at enkelte trafikkskoler har stipulert store kostnader, herunder kostnader «opptil flere millioner totalt for etterutdanning». Det legges videre til grunn at det er elevene som til slutt må bære disse kostnadene, noe som vil gjenspeiles i en betydelig økning i prisene hos trafikkskolene. Statens vegvesen har imidlertid ikke mottatt noen konkrete kostnadsberegninger som underbygger disse påstandene. Dette er noe vi gjerne skulle sett. Vi har samtidig mottatt én kostnadsberegning, som tvert imot viser et forsvarlig regnestykke.

Samtidig har Statens vegvesen blitt kritisert for at det i høringsnotatet ikke har lagt ved et generelt overslag eller utregning av kostnadene i forbindelse med etterutdanningen. Til dette vil vi si at på generelt grunnlag kan ikke vi stå for en slik utregning – kostnadene vil variere utfra svært mange faktorer som vi ikke kan ha oversikt over, med tanke på hvor mange trafikkskoler det finnes spredt utover hele landet. Likevel vil vi framholde at når etterutdanningens omfang er satt slik det er, har vi selvsagt gjort noen vurderinger rundt kostnadsbildet, også i samarbeid med bransjeorganisasjonene.

Avslutningsvis framholdes det at vi står ved vårt utgangspunkt om at krav til etterutdanning ikke bør medføre en uforholdsmessig økning i prisene i forhold til de faktiske utgiftene etterutdanningen kan gi.

3.2.8 Andre generelle innspill om etterutdanningen

Noen innspill er lite konkret, men det går fram at vedkommende er uenig i forslaget. Det være seg at enkelte ikke ønsker å delta på etterutdanningen, omfanget som er foreslått er for omfattende og kostandene blir for høye.

Det er samtidig stor grad av enighet om at etterutdanning er positivt og ønsket. Det påpekes at det er på tide at etterutdanning kreves, all den tid dette er et pedagogisk rettet fag uten krav til videreutdanning.

Statens vegvesen vil fremheve at endringer ofte er ekstra krevende i startfasen. Det er normalt at det er en del som er skeptiske og som stiller spørsmålstegn ved behovet for endringer. Vi regner likevel med at nytteverdien for yrkesutøvelsen kommer frem etter ganske kort tid, og at etterutdanning er noe som blir sett frem til.

3.2.9 Høringsinstansenes syn på økonomiske og administrative konsekvenser

NTSF framholder at hva som blir den reelle kostnaden for trafikklæreren er noe usikkert, da dette avhenger av en rekke variabler som per nå ikke er klarlagt. De merker seg også at det er trafikklæreren forskriften retter seg mot, og at det derfor juridisk vil være læreren som i utgangspunktet er forpliktet til å sørge for at etterutdanning gjennomføres.

Wright trafikkskole framholder at det i høringen ikke står noe om at etterutdanning og regodkjenning innføres for at bransjeforbundene skal kunne profitere seg på ordningen. De skriver at dette i så fall vil være svært uheldig da de samme aktørene har vært med på å utforme omfanget av etterutdanningen. Etter dette bør bransjeforbundenes involvering granskes, og referat fra arbeidsgruppens møter publiseres offentlig. De mener at det er

svært uheldig at de samme forbundene som har deltatt i utformingen av omfanget, også er de eneste som kan godkjennes for å holde kursene.

Statens vegvesen har hele veien vært åpen om hvem som har vært med i arbeidsgruppen, slik at det ikke skulle være noen tvil om dette. At utdanningsinstitusjonene og bransjeforbund er en del av arbeidsgruppen, er også en del av forutsetningene som er gitt i forkant av arbeidet. Det må likevel understrekes at det er Statens vegvesen som har ansvaret for arbeidet og forskriften med tilhørende retningslinjer. Å samhandle med utdanningsinstitusjonene og bransjeorganisasjonene er utelukkende positivt da disse har mye erfaring med det som vil være aktuelt å ta hensyn til i regelverket, og at de har direkte kontakt med trafikklærerne.

I en prosess som dette vil det være umulig å samhandle med hver enkel aktiv trafikklærer i Norge. Vi har derfor involvert bransjeorganisasjonene som har direkte kontakt med alle sine medlemmer, og som tross alt utgjør størsteparten av trafikkskolene vi har. Trafikklærere som eventuelt ikke er medlem i noen organisasjon, har som alle andre hatt anledning til å skrive høringssvar, og vi forutsetter at de som ønsket det har benyttet anledningen.

4 Høringsinnspill og våre vurderinger

Under følger høringsinstansens innspill til bestemmelsene, samt våre vurderinger. Forskriften i sin helhet framgår som vedlegg to.

Til opplysning, så har § 4 blitt fjernet i høringsoppsummeringen. Dette innebærer at alle bestemmelsene etter § 4 har blitt flyttet frem og blitt tildelt nytt nummer (tidligere § 5 har nå blitt § 4 og så videre). I høringsoppsummeringen svarer vi imidlertid på høringsinnspillene til hver paragraf slik disse framgikk i høringsforslaget. Vær likevel oppmerksom på at ny nummerering framgår i vedtatt forskrift (vedlegg to).

1 Virkeområde – § 1

Bestemmelsen omhandler forskriftens virkeområde, altså hva den omhandler og hvem den gjelder for.

1.1 Innspill

Blant annet framholder NTSF at undervisningspersonell i offentlig skoleverk og kursarrangører som tilbyr trafikkopplæring også bør omfattes av kravene til etterutdanning. De har også foreslått en alternativ formulering til § 1 første ledd.

I flere høringsinnspill blir det påpekt at godkjente trafikklærere som jobber i den videregående skolen (lærer i offentlig skole – landslinjene) ikke omfattes av forskriften, og at det således ikke oppstilles krav om etterutdanning for disse. Det er imidlertid ønskelig at også disse skal omfattes av forskriften. Det fremholdes at om det er et ønske om større likhet i kompetanse og utvikling kan man ikke skille mellom godkjente trafikklærere utfra hvem som er deres arbeidsgiver. Da vil forskriften virke mot sin hensikt.

Særlig de videregående skolene og enkelte trafikkskoler uttrykker stor motstand mot et slikt skille som foreslått. Det pekes på at det kan bli et A- og B-lag av trafikklærere.

Norges Lastebileier-Forbund framholder at det forventes at deres medlemmer har de samme forutsetningene for å drive opplæring, uavhengig av hvor de er ansatt. Kravene til trafikklærere må derfor være de samme.

Vi registrerer at de fleste innspillene til denne bestemmelsen, er uenig i vårt forslag, og mener at det er selvsagt at det må oppstilles krav om etterutdanning også for andre som gir trafikkopplæring, ikke bare godkjente trafikklærere som jobber ved en trafikkskole.

Videre registrerer vi at vi har fått noen innspill hvor det uttrykkes bekymring for at kravene til annet undervisningspersonell blir borte i og med at disse ikke omfattes av forskriften.

Vi har også mottatt noen innspill om at noen er bekymret for at de mister profesjonen sin som trafikklærer dersom etterutdanning ikke gjennomføres.

1.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen vil presisere at avgrensningen bare gjelder trafikklærere som kun er ansatt ved en videregående skole (landslinje). Alle andre godkjente trafikklærere omfattes. Vi er enige i at det ville vært logisk at også trafikklærerne på landslinjene omfattes av regelverket. Som kjent er imidlertid disse underlagt et annet regelverk og departement, og Statens vegvesen har således ikke hjemmel til å kreve at disse gjennomfører etterutdanning. En trafikklærer som er ansatt i det offentlige skoleverk vil med andre ord ikke miste sin godkjenning før vedkommende eventuelt skal jobbe ved en privat trafikkskole – da oppstår det krav om etterutdanning. Vi vil samtidig påpeke at etterutdanningen er åpen for alle trafikklærere, og at også trafikklærere i offentlig skole kan melde seg opp til å delta.

Krav om etterutdanning stiller seg imidlertid annerledes dersom vedkommende trafikklærer er ansatt både ved en trafikkskole *og* ved en offentlig skole. Da oppstår det krav om etterutdanning i tråd med denne forskriften.

Når det gjelder innspillene om at kravene til annet undervisningspersonell blir borte i og med at disse ikke omfattes forskriften, så stemmer ikke dette. Kravene til annet undervisningspersonell fremgår fortsatt i trafikkopplæringsforskriften.

Til slutt vil vi framholde at det er *ingen som mister* profesjonen sin dersom etterutdanning ikke gjennomføres. Det er godkjenningen som mistes, altså retten til å undervise ved en godkjent trafikkskole som trafikklærer. Ny godkjenning gis ved gjennomført etterutdanning.

Bestemmelsen innføres som foreslått.

1.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 1 Virkeområde

Denne forskriften omhandler etterutdanning og regodkjenning av trafikklærer og faglig leder.

Forskriften gjelder også krav til kursarrangører og andre kurstilbydere av etterutdanning.

2 Definisjoner – § 2

Bestemmelsen omhandler definisjoner av hva som menes i denne forskriften.

2.1 Innspill

NTSF viser til forslag til endringer i § 1 om å utvide forskriftens virkeområde, og foreslår at det tas inn en ny bokstav i § 2 som definerer «lovlig opplæringsinstitusjon». Videre foreslår de å tilføye en definisjon av «ikke aktiv trafikklærer» jf. forskriftens § 4. De vurderer at dette er et sentralt begrep som bør være definert i forskriften.

Flere mener at forskriften også bør omfatte andre enn godkjente trafikklærere som jobber ved en godkjent trafikkskole. Det foreslås derfor å endre definisjon i bokstav a, slik at denne omfatter også «annet undervisningspersonell», slik som i trafikkopplæringsforskriften.

NTSF er enig med Statens vegvesen sin definisjon av faglig leder i bokstav b.

Videre mener NTSF at etterutdanningsperioden bør sammenfalle med godkjenningsperioden, slik at etterutdanning kan gjennomføres igjennom hele den femårige godkjenningsperioden. De foreslår derfor at dette presiseres i bokstav e, og at bokstav f. i sin helhet fjernes.

NTSF mener at kursarrangører må være av en viss størrelse og robuste nok til å kunne levere et bredt og desentralisert tilbud, og med dette sikre at alle trafikklærere får lik tilgang på kursene, og et mest mulig likt innhold i etterutdanningen. Derfor mener de at forslaget om minimum femti medlemsskoler er for lavt. De mener også at det bør inntas krav om betalende medlemmer, noe som vil forhindre omgåelse og sikre formålet bak regelen da man i større grad kan vurdere det som et reelt bransjeforbund.

Nord universitet ønsker at Statens vegvesen vurderer om begrepet «nettbasert undervisning» bør defineres, og hva vi legger i dette begrepet.

OsloMet støtter forslaget.

Videre har det kommet innspill om definisjon av undervisningstime. Trafikkforum og flere trafikkskoler mener at undervisningstime på 45 minutter, slik dette er definert i trafikkopplæringsforskriften, allerede er innarbeidet og at det er en fordel om varigheten av en undervisningstime blir definert på samme måte i ulike forskrifter.

Trafikkforum støtter forslaget som et tydelig skille mellom kursarrangører og kurstilbydere, og hvem som tenkes at kan stå for de ulike delene av etterutdanningen. De understreker imidlertid at begrepet «utdanningsinstitusjoner» bør beskrives og avgrenses ytterligere, for eksempel ved å innta ordet «akkrediterte» utdanningsinstitusjoner. Videre støtter de forslaget om avgrensning av bransjeforbund for å unngå etablering av pro forma-organisasjoner, men foreslår at kravet om minst 50 medlemsskoler økes til 100 skoler.

Learn Trafikkskole skulle visst mer om bakgrunnen for valget om minst femti medlemsskoler. På generelt grunnlag mener de at det er fornuftig å legge større vekt på produktet som sådan, enn hvem som leverer det. De er positive til begrensninger i hvem som kan tilby etterutdanning, men ser også at det lett kan oppfattes som en form for monopol dersom begrensningene blir for strenge.

Det samme framholdes av Wright Trafikkskole. De har vanskelig for å se at antallet medlemsskoler i en organisasjon skal ha betydning for om tilbyderne skal kunne gi nyttig og god pedagogisk etterutdanning. De ønsker en nærmere begrunnelse for dette, da de mener at høyt nivå og relevant innhold på undervisningen bør være den avgjørende faktoren for å godkjenne kursarrangører, ikke antall medlemskontingenter.

Grim Ketil Nordhus mener at hvem som kan anses som kursarrangører må utvides. Det foreslås at i tillegg til de som allerede er nevnt i andre ledd bokstav g og h, bør også *andre aktører som har søkt og fått godkjent et kurstilbud av Statens vegvesen* få være

kursarrangører- eller tilbydere. Det framholdes at mest sannsynlig finnes den beste kompetansen på å være trafikklærer allerede blant trafikklærerne som jobber med problemstillinger innen trafikkopplæring daglig. Således må trafikkskoler, og trafikklærere, få muligheten til å tilby etterutdanningskurs. Det finnes ikke et godt argument for å ekskludere trafikklærere/trafikkskoler så lenge Statens vegvesen forhåndsgodkjenner disse.

Noen framholder at forskriften ikke vil være til hinder for at store skoler omorganiserer seg og starter et forbund med minimum 50 medlemsskoler, slik at forskriftens krav oppfylles.

Det argumenteres også for at dersom flere kan få godkjenning, vil markedet bestemme hvilke kurs som består og hvilke som ikke har «livets rett», som igjen vil skape større konkurranse og mest sannsynlig også økt kvalitet.

Effektiv trafikkopplæring mener at det bør åpnes for at også fagforeninger som er arbeidstakerorganisasjoner, kan være kursarrangører.

Til slutt har det kommet inn flere høringsinnspill om etterutdanningsperioden, da med ønske om at denne forlenges.

2.2 Statens vegvesens vurdering

Bokstav j har ved en inkurie blitt borte i høringsnotatet og forslag til forskrift. Definisjon av bokstav j står imidlertid der (TSK-registeret). Bokstav j inntas uten materielle endringer.

Det er flere som har kommentert på at det i begrunnelsen til § 2 bokstav g står «maks» femti medlemsskoler, men at det i forskriftsteksten står «minimum» femti. Det er forskriftsforslaget som er gjeldende. Det er derfor krav om minst femti medlemsskoler for å kunne være kursarrangør. Det er ved en inkurie blitt feil i begrunnelsen.

Når det gjelder NTSF sitt forslag om å definere «lovlig opplæringsinstitusjon», finner vi ikke grunnlag for å kommentere dette forslaget ytterligere, se vår vurdering i § 1. Når det gjelder NTSF sitt forslag om å definere «ikke aktiv trafikklærer» viser til vår vurdering under § 4.

Statens vegvesen er enig med Nord universitet om at «nettbasert undervisning» kan defineres. Vi finner imidlertid at det er naturlig at dette gjøres i retningslinjene. Vi ser for oss at definisjonen skal være åpen slik at det legges til rette for stor grad av variasjon med tanke på tekniske løsninger og den digitale utviklingen.

Når det gjelder definisjon av undervisningstime, vil vi påpeke at poenget med timeantallet er et fornuftig antall timer som vil være dekkende for en ukes arbeid (på den generelle delen), inkludert pauser og lunsj. Vi opplever at forslaget vårt støttes i og med at kun få høringsinstanser har ønsket 45 minutter istedenfor 60 minutter. Vi velger etter dette ikke å endre på forslaget.

Til innspillene omhandlende etterutdanningsperioden, viser vi til vår vurdering om dette senere i dokumentet. Samtidig framholder vi vårt argument som hele tiden har vært at et altfor åpent system vil kunne medføre opphopning av trafikklærere som må gjennomføre etterutdanning på slutten av perioden, og at vi da vil komme i en uholdbar situasjon med tanke på kapasitet hos kursarrangører og andre tilbydere. Det handler ikke om mangel på

tillitt til bransjen eller enkeltpersoner, men om hvordan dette skal være praktisk gjennomførbart.

Statens vegvesen ser likevel poenget med at den enkelte bør ha noe rom for selv å velge når etterutdanning skal gjennomføres, så vi vil imøtekomme at etterutdanningsperioden sammenfaller med godkjenningsperioden. Det vil si at den enkelte trafikklærer har fem år på å gjennomføre etterutdanning i samme periode som vedkommende har godkjenning. Etter dette fjernes bokstav f.

Videre har vi forenklet definisjon av undervisningsplan i bokstav h. Det meste som sto i bokstav h, står også skrevet i § 12. Vi fant derfor at det ble overflødig at disse detaljene framgikk to steder.

For at innfasingen skal være praktisk gjennomførbar, og at det blir en fornuftig innfasing, holder vi på at det deles inn i 5 grupper som får ulik godkjenningsperiode. På denne måten får vi en viss kontroll på hvor mange som skal gjennomføre etterutdanning hvert år, samtidig som den enkelte lærer får valgfrihet med tanke på tidspunkt for gjennomføring av etterutdanning. Det vil også gjøre det mer forutsigbart for kursarrangører og andre tilbydere som da enklere kan beregne hvor mye kapasitet og ressurser det vil kreve.

Nordhus sitt innspill, om at det ikke finnes et godt argument for å ekskludere trafikklærere/trafikkskoler så lenge Statens vegvesen forhåndsgodkjenner disse, belyser en problemstilling som vi synes er interessant. Statens vegvesen er enig i at også de som nevnes her, bør kunne være kurstilbydere ved etterutdanningen. Se vår vurdering i § 14.

Når det gjelder kravet om 50 medlemsskoler, ba vi særlig om innspill på dette. Bakgrunnen for forslag var at vi ser for oss at en kursarrangør bør ha en viss størrelse og variasjon, både faglig og geografisk med tanke på å tilby etterutdanning over større områder. Etter en vurdering av innspillene, vil vi beholde antallet på 50 slik som foreslått.

Til innspillet om at også fagorganisasjoner som er arbeidstakerorganisasjoner bør få være kursarrangører mener vi at det faglige innholdet i etterutdanning som en kursarrangør skal tilby, har et annet faglig innhold enn det en fagbevegelse naturlig faller inn under. Derimot kan det være aktuelt at en fagforening kan kunne tilby kurs som annen kurstilbyder, jf. § 14.

Bestemmelsen vedtas som foreslått, men med følgende endringer; forslaget bokstav f fjernes. Innholdet i øvrige bokstaver flyttes opp. Bokstav j har ved en inkurie blitt borte i forslaget, men inntas nå uten materielle endringer (nå bokstav i).

2.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 2 Definisjoner

I denne forskriften menes:

- a. Trafikklærer: godkjent trafikklærer.
- b. Faglig leder: person med det faglige, administrative og pedagogiske ansvaret ved en trafikkskole.

- c. Trafikkopplæring: praktisk og teoretisk opplæring for erverv eller fornyelse av førerett som må dokumenteres med førerkort.
- d. Undervisningstime: 60 minutter.
- e. Godkjenningsperiode: fem år.
~~Etterutdanningsperiode: de to siste årene i godkjenningsperioden.~~
- f. Kursarrangører: tilbydere av den generelle delen av etterutdanning, jf. § 89 tredje ledd, etterutdanning i tilleggsklassene, jf. § 910, og etterutdanning for faglig leder, jf. § 1011. Med kursarrangører menes utdanningsinstitusjoner for trafikk lærere, og bransjeforbund som har minimum femti medlemsskoler.
- g. Kurstilbydere: Andre arrangører av forhåndsgodkjente etterutdanningskurs og konferanser, jf. § 89-fjerde ledd.
- h. Undervisningsplan: plan som viser hvordan kursarrangør oppfyller forskriftens krav. ~~Planen skal blant annet gi opplysninger om den eller de som skal undervise ved etterutdanningen, timeplan, undervisningsmateriell samt undervisnings- og arbeidsmåter.~~
- i. TSK-registeret: Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret.

3 Regodkjenning av trafikk lærer og faglig leder – § 3

Bestemmelsen omhandler hva som skal til for å kunne regodkjennes, herunder i tilleggsklassene og regodkjenning av faglig leder, og hvor lenge godkjenningen gjelder.

3.1. Innspill

Nord universitet støtter at ansvaret for å gjennomføre etterutdanning tillegges den enkelte trafikk lærer. Videre støtter Trafikkforum strukturen som er foreslått.

OsloMet oppfordrer til å se gjennom kravene til lærere/faglig ledere som underviser i mange førerkortklasser, for å se om enkelte temaer overlapper hverandre, med den hensikt å redusere omfanget for enkelte.

NTSF er enig i at fem år er et hensiktsmessig intervall for godkjenning. De mener imidlertid at all etterutdanning bør kunne gjennomføres innenfor den femårige godkjenningsperioden.

I et generelt innspill fra Wright Trafikkskole framgår det at hvis arbeidsgruppen har kommet fram at dagens trafikk lærere har et så stort behov for etterutdanning som foreslått, er det også betimelig å reise spørsmålet om at man burde fokusere på å styrke den nåværende grunnutdanningen av trafikk lærere, heller enn å innføre et komplisert og kostnads krevende system for etterutdanning.

Videre spørres det om hvilken forskning som ligger bak det foreslåtte kravet om etterutdanning hvert femte år. De framholder at det har kommet kun få endringer i trafikkrelatert regelverk etter at trafikk lærerutdanning ble toårig. De foreslår derfor regodkjenning hvert tiende år, da dette burde være mer enn ofte nok til å fange opp de få endringene i relevant regelverk.

Can Yildirim framholder at det er overraskende å lese forslaget om regodkjenning hvert femte år uten at dette har tilstrekkelig forskningsmessig begrunnelse eller faglig tyngde. Forslaget virker lite gjennomtenkt og urealistisk i praksis, spesielt med tanke på de allerede fastsatte kravene til antall timer i hver førerkortklasse og for faglig leder, uten at det er tatt hensyn til innholdet i etterutdanningen.

Videre framholder noen høringsinstanser at dersom trafikklærer har ansvaret for å gjennomføre etterutdanningen, så forskyves ansvaret fra faglig leder, som etter trafikkopplæringsforskriften § 6–15 har ansvaret for at undervisningspersonell gjennomgår nødvendig faglig utvikling. Noen mener også at det bør være en plikt for faglig leder å sørge for at trafikklæreren gjennomfører etterutdanningen. Faglig leder bør også få automatisk underretning om endring i godkjenningsstatus for personell som arbeider ved trafikkskolen.

Pers trafikkskole skriver at hos dem har trafikklærerne garantilønn. Det framgår at dersom *det er trafikklærerne selv som skal ha ansvaret [...] vil dette også kunne påvirke ansettelsesforholdet. Trafikkskolen kan ikke ha ansatte, og gi garantilønn til en ansatt som ikke lenger kan godkjennes som trafikklærer. Vi håper og tror at dette ikke vil bli problematisk, men manglende regodkjenning vil ha innvirkning på ansettelsesforholdet. Dette virker det ikke som at er vurdert i deres arbeid.*

Når det gjelder krav om ny helse- og politiattest, har vi registret at forslaget har fått omfattende støtte. Det har også blitt anført at det bør kreves barneomsorgsattest fremfor ordinær politiattest.

3.2. Statens vegvesens vurdering

Når det gjelder innspillene til OsloMet og NTSF, blir disse svart ut senere i høringsoppsummeringen. Se særlig § 8 til og med § 11.

Til Wright sitt innspill må vi understreke at å innføre etterutdanning ikke betyr at grunnutdanningen er for dårlig eller ikke lenger er relevant. Selv om det ikke har vært omfattende endringer regelverket og læreplanen, har det likevel vært endringer. Faget er også under utvikling, og tolkning av regelverk endres. I tillegg må vi vise til høringsnotatet med tanke på rapporter om varierende utdanningsnivå hos trafikklærerne. Dette mener vi er argumenter for at etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere gir mening og vil kunne ha en positiv effekt i forståelse og bruk av både regelverk og pedagogiske prinsipper i opplærings situasjon. Men at etterutdanningen undergraver nytten av eller kompetansen man har fått gjennom grunnutdanning, stemmer altså ikke.

Når det gjelder Per Trafikkskole sitt innspill, mener vi at ansvaret for å gjennomføre etterutdanning bør ligge hos trafikklæreren da det er en personlig godkjenning. Det er derfor naturlig at det er trafikklærerens ansvar å opprettholde sin godkjenning. Vi vil samtidig framholde at dette regelverket ikke medfører noe realitetsendring med tanke på faglig leders plikter, se særlig jf. § 6–15 bokstav f. Den enkelte trafikkskoles lønnsforhold og arbeidskontrakter er ikke noe Statens vegvesen kan mene noe om.

I høringen ble det foreslått å innføre krav til ny politiattest hvert femte år i forbindelse med etterutdanningen og regodkjenning. Som det framgikk av høringen, var det imidlertid noe

usikkerhet knyttet til å innføre et slikt krav. Statens vegvesen har underveis i prosessen bestemt at forslaget ikke blir innført på nåværende tidspunkt. Vi vil likevel legge til at vi har blitt gjort kjent med at det foregår en prosess rundt regelverket om ny politiattest. Statens vegvesen vil dermed avvente, og eventuelt på et senere tidspunkt foreslå å innføre et krav om ny politiattest ved godkjenning.

Videre har vi justert noe på kravet til helseattest i femte ledd. Det er ønskelig at denne ikke skal være for gammel sett i lys av hensikten med å fremvise ny helseattest etter fem år. Derfor skal den ikke være mer enn 3 måneder og den må fremvises i løpet av de siste 6 månedene av godkjenningsperioden.

Bestemmelsen vedtas som foreslått, men med følgende endringer; forslaget om ny politiattest tas ut, og krav om at helseattest fremvises de siste 6 månedene og at denne ikke er eldre enn 3 måneder inntas.

3.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 3 Godkjenning av trafikklærer og faglig leder

For å kunne godkjennes som trafikklærer, herunder også i tilleggsklassene og som faglig leder, skal etterutdanning gjennomføres hvert femte år.

For å kunne godkjennes som trafikklærer i klasse B og AM147, skal det gjennomføres etterutdanning i henhold til § ~~8-9~~.

For å kunne godkjennes som trafikklærer i andre klasser enn B og AM147, skal det gjennomføres etterutdanning i henhold til § ~~9-10~~.

For å kunne godkjennes som faglig leder, skal det gjennomføres etterutdanning i henhold til § ~~10-11~~.

For å kunne godkjennes skal det hvert femte år, i tillegg til det som framgår av første til fjerde ledd, framvises ~~oppdatert~~ helseattest i henhold til forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) vedlegg 1. *Helseattesten skal leveres i løpet av de siste 6 månedene av godkjenningsperioden. Den må ikke være eldre enn 3 måneder. ~~oppdatert politiattest i henhold til vegtrafikkloven § 27.~~*

Etterutdanningen skal gjennomføres i henhold til det som framgår av denne forskriften med tilhørende retningslinjer.

Når vilkårene i første til sjetten ledd er oppfylt gis fornyet godkjenning med fem år fra utløpet av gjeldende godkjenningsperiode (fra 1. januar påfølgende kalenderår). Godkjenningen framgår TSK-registeret.

Ansvaret for å gjennomføre etterutdanning i henhold til forskriften, med tilhørende retningslinjer, tillegges den enkelte trafikklærer.

4 Ikke aktive trafikklærere – § 4

Bestemmelsen omhandler trafikklærer som ikke er aktive per 1. januar 2025.

4.1 Innspill

Av hensyn til trafikklærernes forutberegnelighet mener NTSF at vilkår for å være en aktiv trafikklærer bør fremgå klart i forskriften, og at det ikke er tilstrekkelig at vilkårene tas inn i retningslinjene. Dette framgår også av høringsinnspillene fra noen trafikkskoler.

Videre framholdes det at som alternativ til å være registrert som aktiv i Statens vegvesen sitt system, anses trafikklærer som har meldt inn obligatorisk trafikkopplæring i løpet av de siste seks månedene for å være «aktiv». NTSF vurderer at seks måneder uten innmeldt obligatorisk opplæring er for kort tid til kunne fastslå at trafikklæreren ikke er aktiv. Også Trafikkforum og noen trafikkskoler stiller spørsmål ved om ikke 6 måneder er noe kort tid som definisjon på en ikke aktiv trafikklærer.

Nord universitet og Trafikkforum støtter at trafikklærere som har vært ute av yrket en lengre periode må gjennomføre etterutdanning før de kan virke som trafikklærere igjen.

Wright Trafikkskole framhever at det må komme fram hvilke krav som vil stilles i det videre for de som av ulike årsaker ikke melder inn undervisning, altså som har en lengre opphold enn seks måneder, som ved for eksempel for fødselspermisjon, også etter 2025. Vi antar at Wright mener at det må komme frem i enten forskriften eller i retningslinjene.

Videre viser Wright til at det i dag er fullt mulig å være aktiv trafikklærer uten å undervise obligatoriske timer, for eksempel ved ikke-obligatorisk teoriundervisning. De legger til grunn at det bør være faglig leders ansvar å følge opp hvilke lærere som er knyttet til trafikkskolen og som regnes som aktive trafikklærere.

Statens vegvesen registrerer for øvrig at de fleste er positive til at trafikklærer og faglig leder mister godkjenningen etter § 4 til § 6, og hva som skal til for å regodkjennes, jf. § 7. Det blir framholdt at det som følger av disse bestemmelsene, vil bidra til å opprettholde kvaliteten på føreropplæringen. Det framgår også at dette anses som tiltak som er i tråd med Nullvisjonen og vil virke som en kompetanseheving for hele bransjen.

4.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen ser at denne bestemmelsen har medført forvirring. Vi ser også at bestemmelsen ikke får den virkningen vi opprinnelig hadde sett for oss, og at den kan virke overflødig. Statens vegvesen velger derfor å stryke bestemmelsen.

Med bakgrunn i dette, vil vi også endre systemene våre slik at trafikklæreren er aktiv så lenge vedkommende har godkjenning som trafikklærer og er tilknyttet en trafikkskole. Det betyr at vi i all hovedsak vil ha oversikt alle aktive trafikklærere 1. januar 2025, også de som ikke har meldt inn obligatorisk opplæring på en stund. Hvis det likevel viser seg at enkelte trafikklærere som jobber i yrket, ikke tildeles en etterutdanningsgruppe innen 1. januar 2025, må disse ta kontakt med Statens vegvesen.

Mer om praksisen rundt dette, beskrives i våre retningslinjer.

Selv om bestemmelsen utgår, vil vi likevel komme med en presisering. Trafikklærer som er ute av yrket av ulike årsaker, må gjennomføre etterutdanning slik det følger av § 7 dersom vedkommende skal jobbe som trafikklærer igjen. Fremgangsmåten beskrives nærmere i retningslinjene til forskriften.

Bestemmelsen strykes fra forskriften.

4.3 Bestemmelsen fjernes i sin helhet

~~§ 4 Ikke aktive trafikklærere:~~

~~Godkjente trafikklærere som ikke er aktive per 1. januar 2025, mister godkjenningen fra 1. januar 2027.~~

5 Ikke gjennomført etterutdanning – § 5 (ny § 4)

Bestemmelsen omhandler konsekvensene av ikke å gjennomføre etterutdanning, både den generelle delen samt tilleggsklassene og faglig leder.

5.1 Innspill

Trafikkforum støtter forslaget. Det samme gjør NTSF, men framholder samtidig at dette likegodt kan tas inn i de enkelte bestemmelsene (§ 9 til § 11).

5.2 Statens vegvesens vurdering

Vi opprettholder forslaget slik det står.

Bestemmelsen vedtas slik som foreslått, men med følgende endringer; ordet etterutdanningsperioden erstattes med godkjenningsperioden i alle bestemmelsens ledd.

5.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 4 Ikke gjennomført etterutdanning

Dersom trafikklærer ikke har gjennomført den generelle delen av etterutdanning i henhold til § ~~8~~ ~~9~~ innenfor *godkjenningsperioden-etterutdanningsperioden*, mister trafikklærer godkjenningen.

Dersom trafikklærer ikke har gjennomført klassespesifikk etterutdanning i henhold til § ~~9~~ ~~10~~ innenfor *godkjenningsperioden-etterutdanningsperioden*, mister trafikklærer godkjenningen i de aktuelle klassene.

Dersom faglig leder ikke har gjennomført etterutdanning i henhold til § ~~10~~ ~~11~~ innenfor *godkjenningsperioden-etterutdanningsperioden*, mister faglig leder godkjenningen.

6 Manglende oppfyllelse av helsekrav og politiattest – § 6 (ny § 5)

Bestemmelsen omhandler konsekvensene av ikke å oppfylle kravene til helse- og politiattest.

6.1 Innspill

Som vi har fremholdt ovenfor, registrerer vi at forslaget om krav til ny helseattest og politiattest har fått bred støtte.

6.2 Statens vegvesens vurdering

Som det også har fremgått, tas imidlertid forslaget om ny politiattest ut av forskriften, og det er kun krav om fornyet helseattest hvert femte år som vilkår for regodkjenning, som blir stående. Se begrunnelse for dette under vår vurdering av § 3.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men krav om politiattest tas ut.

6.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 5 Manglende oppfyllelse av helsekrav og politiattest

Dersom trafikklærer ikke oppfyller kravene til helseattest, ~~og politiattest~~, se § 3 femte ledd, mister vedkommende godkjenningen som trafikklærer. Det samme gjelder for faglig leder.

7 Regodkjenning etter mistet godkjenning – § 7 (ny § 6)

Bestemmelsen omhandler hva som skal til for at trafikklærer (også i tilleggsklassene) og faglig leder skal kunne regodkjennes etter at godkjenningen har vært mistet.

7.1 Innspill

Trafikkforum støtter forslaget.

NTSF anser det som ryddig at ny godkjenningsperiode løper fra årsskiftet. De ser det som positivt at trafikklæreren kan undervise fra dagen vedkommende oppfyller vilkårene og være yrkesaktiv i perioden.

Nord universitet tolker bestemmelsen slik at gjennomført etterutdanning i seg selv ikke vil bortfalle/annulleres selv om trafikklæreren i etterkant skulle miste godkjenningen som følge av at vedkommende ikke har vært aktiv (§ 4), ikke oppfyller helsekrav og politiattest (§ 6) eller som følge av tilbakekall etter tilsyn (jf. trafikkopplæringsforskriften § 6–3) innenfor femårsperioden. De forstår forskriftsutkastet slik at gjennomført etterutdanning vil stå seg, uavhengig av om trafikklæreren av andre årsaker mister godkjenningen innenfor godkjenningsperioden. At trafikklærer uansett må rette opp de aktuelle forhold før den regodkjennes, jf. høringsutkastets § 7, ligger i dagen.

Effektiv trafikkopplæring ønsker at bestemmelsen formuleres tydeligere. Det stilles spørsmål ved om man vil få automatisk godkjenning når en oppfyller kravene, jf. andre ledd, eller regodkjennes trafikkklærer etter søknad som kommer i tillegg til å oppfylle kravene.

7.2 Statens vegvesens vurdering

Nord universitets tolkning av bestemmelsen er riktig.

Til Effektiv trafikkopplæring sitt innspill, medfører det riktighet at trafikkklærer regodkjennes automatisk når vedkommende oppfyller vilkårene og kursarrangør og/eller -tilbyder har meldt inn at vedkommende har gjennomført de enkelte delene av etterutdanningen.

Bestemmelsen innføres som foreslått.

7.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 6 Regodkjenning etter mistet godkjenning

Trafikkklærer som har mistet godkjenningen, jf. § 3, § 4 eller § 5 ~~eller § 6~~, må regodkjennes før vedkommende kan virke som trafikkklærer igjen i de aktuelle klassene og som faglig leder.

Trafikkklærer regodkjennes når vedkommende oppfyller kravene i § 3 samt aktuelle bestemmelser i trafikkopplæringsforskriften kapittel 6.

Godkjenningsperioden blir da gjeldende i fem år fra 1. januar påfølgende kalenderår. Trafikkklærer kan imidlertid undervise fra dagen vedkommende oppfyller vilkårene igjen, jf. andre ledd.

8 Om etterutdanningen – § 8 (ny § 7)

Denne bestemmelsen omhandler informasjon om etterutdanning generelt og kort om hva denne innebærer samt når og hvor denne kan og skal gjennomføres.

8.1 Innspill

Trafikkforum støtter forslaget.

OsloMet mener at kostnader og tidsbruk bør være godt balansert for alle, slik at det ikke blir mer krevende for trafikkklærere med virke i utkantstrøk, enn for de med virke i sentrale strøk. Videre er det deres oppfatning at den enkelte trafikkskoles behov for kompetanseheving bør ivaretas på en faglig og kostnadsmessig god måte gjennom en større ansvarsdeling mellom kurstilbydere og faglig leder.

Nord universitet støtter at etterutdanningskursene blir godkjent av Statens vegvesen. Videre presiserer de at det følger av definisjonen på en etterutdanning at den skal bidra til oppdatering, utdyping og repetisjon av utdanningen som ligger til grunn for yrkesutøvelsen.

Nord universitet viser videre til begrunnelsen i høringsnotatet hvor det står at dagene som mistes, må tas igjen. En tolkning av dette kan være at det ikke er nødvendig å registrere fravær dersom deltagere kun mister enkelttimer av en etterutdanning.

Når det gjelder første ledd, mener NTSF at det er et for kort tidsrom for å gjennomføre utdanningen på, sett at omfanget av etterutdanningen blir såpass stort som det er foreslått. Et tidsrom over fem år vil sikre reell fleksibilitet for både trafikklæreren, for trafikkskolene, som i perioder ikke kan disponere sine trafikklærere, samt for kursarrangør/kurstilbydere. De argumenterer for at de har stor forståelse for trafikklærerne som opplever denne unødvendig rigide og preventive reguleringen som en «straff». Deres erfaring gjennom medlemsmøter over våren, er at trafikklærerne stiller seg positive til etterutdanning, men det må være gjennomførbart, både av hensyn til gjennomføringstid og omfang.

Hva gjelder bestemmelsens andre og tredje ledd, er NTSF enig i at det bør være Statens vegvesen som godkjenner kursarrangører, kurstilbydere og innholdet i etterutdanning.

Til bestemmelsens fjerde ledd fremholder NTSF at når det gjelder fravær fra deler av den obligatoriske etterutdanningen, må det tas hensyn til at utdanningstilbudet i landet kan variere på ulike tidspunkter. De ser i § 9 femte ledd at etterutdanning i tilleggsklasser og for faglig leder vil måtte gjennomføres etter at grunnutdanningen er gjennomført, noe som også kan bidra til å forsinke eller vanskeliggjøre å ta igjen aktuelle kurs i samme etterutdanningsperiode ved fravær. NTSF oppfordrer Statens vegvesen etter dette å forlenge etterutdanningsperioden til fem år.

Pers Trafikkskole er bekymret for om det vil tilbys «nok» kurs slik at trafikklærer ikke må vente i ett år før neste kurs tilbys, i tilfelle for eksempel sykdom. Det forventes at det vil være muligheter for bruk av dispensasjonsbestemmelsene i disse helt spesielle tilfellene.

Wright Trafikkskole framholder at hvis Statens vegvesen mener at behovet for regodkjenning og etterutdanning er så stort at det må gjennomføres så ofte og i så stort omfang som foreslått, virker det «usedvanlig lite seriøst» at samlinger med delvis relevante og mindre relevante temaer, altså en konferanse, kan godkjennes som etterutdanning. De vil etter dette ikke at konferanser med delvis relevante temaer kan godkjennes som etterutdanning.

Videre følger det at hvis det som er foreslått er en forsvarlig pedagogisk framgangsmåte for å formidle kunnskap, kan man da også like gjerne åpne opp for å fjerne antallsbegrensninger og styrt innhold på trafikalt grunnkurs og andre obligatoriske kurs trafikkskolene tilbyr, og åpne opp for mer eller mindre relevant innhold på alle deler av opplæringen.

Det følger det fra Kristiansund videregående skole at det for antakeligvis mange godkjente trafikklærere i tyngre klasser, vil være krav om kursing også innenfor yrkessjåførkompetanse (YSK) hvert femte år. Det spørres derfor om ikke dette bør ses i sammenheng med denne forskriften, og muligens gi fratrukk på timeantallet, ref. kravet i første ledd siste setning.

Til etterutdanningens omfang, framholder Can Yildirim at det vil være krav om rundt 14 dager etterutdanning for de fleste. Det legges da til grunn at de fleste er lærere i klasse B, BE, A, AM146, eventuelt faglig leder samt lærer i klasse B, BE og A. Det foreslås istedenfor at

etterutdanningen blir 5 dager totalt, uavhengig av antallet lette klasser (klasse S, T og AM146 bør slås sammen med klasse A). Altså at den generelle delen er 3 dager, og alle andre klasser (A til BE) tas utover to dager totalt. Faglig leder som allerede har ekstra utdanning skal ha såpass god kontroll at denne ikke trenger den generelle biten og skal derfor ha et eget tredagersopplegg (evt. 2 dager eget, 1 dag deltakelse på generell del).

8.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen mener at OsloMet sitt innspill er et godt innspill, og er noe som bør ivaretas så langt det lar seg gjøre. Se imidlertid også vår vurdering rundt faglig leders plikter under punkt 3.2.3.

Statens vegvesen er enig i Nord universitets presisering av definisjon på en etterutdanning, og endrer ordlyden i § 8.

Når det gjelder Nord universitets referering til at det er *dagene* som mistes som må tas igjen, har vi følgende presisering: forslaget har vært ment å omhandle de ulike delene av kursene. Slik vi har ment, ser vi for oss at kursarrangør holder oversikt over deltakerne fra dag til dag, og rapporterer dette som deltakelse. Hovedprinsippet er at deltakere må være til stede på all etterutdanning, altså alle timene. Ved helt spesielle tilfeller av timesfravær må det gjøres en individuell vurdering av kursarrangør/kurstilbyder rundt dette, og om denne delen kan godkjennes eller må tas på nytt. Vi ser for oss å lage et innrapporteringsystem som støtter denne muligheten. Mer om dette følger i § 13.

Videre har NTSF kommet med innspill til de ulike leddene i bestemmelsen. Det som går igjen er ønske om lengre etterutdanningsperiode, blant annet grunnet fleksibilitet og praktisk gjennomførbarhet. Slik det kommer frem flere steder i høringsoppsummeringen, vil etterutdanningsperioden nå sammenfalle med godkjenningsperioden.

Til innspillet fra Pers Trafikkskole, mener vi at nå som vi forlenger etterutdanningsperioden slik at denne blir fem år anser vi at behovet for å bruke dispensasjonsbestemmelsen blir mindre. På grunn av forlengelsen vil trafikklæreren få svært mye lengre tid på å gjennomføre etterutdanningen, også de delene som må utsettes på grunn av sykdom eller annet.

Når det kommer til Wright sitt høringsinnspill, framholder viktigheten av blant annet erfaringsutveksling, refleksjon, nettverksbygging, innblikk i ny teknologi og endret regelverk, i tillegg til den konkrete trafikklærerfaglige biten. En konferanse i seg selv vil derfor kunne være av verdi, selv om det ikke nødvendigvis er undervisning som sådan. Samtidig er det viktig å understreke at alle kurs og konferanser skal forhåndsgodkjennes av Statens vegvesen. De vil kun godkjennes hvis innholdet er *relevant* for etterutdanningen, og at rammene er innenfor det som oppstilles i forskrift og retningslinjer. Statens vegvesen kan være enig i at forslaget var formulert noe upresist, og vi nok kunne ordlagt oss litt annerledes.

Tanken bak å kunne godkjenne for eksempel konferanser delvis som etterutdanning, var å gi større grad av valgfrihet og autonomi til den enkelte trafikklærer, samt anerkjenne at noen av dem også har godt faglig innhold. Vi ser for oss at en konferanse vil kunne godkjennes som en del av de to innholdsmessig frie dagene i den generelle delen av etterutdanning, selv

om en konferanse kan skille seg noe ut fra hva man legger i ordet «utdanning» tradisjonelt sett. Vi mener at å kunne godkjenne dette, vil gi mer valgfrihet til den enkelte lærer.

Wrights innspill om trafikalt grunnkurs tar vi ikke opp i denne sammenheng, da denne høringen omhandler etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere.

Når gjelder innspill Kristiansund videregående skole, ser vi et tydelig skille mellom etterutdanning YSK og etterutdanning som trafikklærer. Innholdsmessig vil dette være to forskjellige etterutdanninger etter to forskjellige grunnutdanninger. Det betyr ikke at vi ikke ser YSK som relevant kompetanse i trafikklærerjobben, men at vi likevel vil skille på dette. Se også yrkessjåførforskriften § 1 bokstav d. Vi har også fått innspill på at tungbildelen av etterutdanning burde vært delt opp mer og stilt høyere krav til, så i denne omgang ser vi ikke for oss å gi for eksempel reduksjon i timetall for etterutdanning som trafikklærer på tungbil, hvis man har tatt etterutdanning YSK.

Til Can Yildirim sitt innspill, følger vår vurdering av omfanget av etterutdanningen generelt, ellers i høringsoppsummeringen, se særlig punkt 8 til og med punkt 11. Vi ønsker imidlertid å bemerke at etter våre beregninger, som bygger på informasjon hentet fra våre systemer, så vil snittet være 9 dager etterutdanning for trafikklæreren, ikke 14.

Bestemmelsen vedtas som foreslått, men henvisning til etterutdanningsperiode i første ledd fjernes.

8.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 7 Om etterutdanningen

Etterutdanningen innebærer at trafikklærer innenfor godkjenningsperioden gjennomgår forhåndsgodkjent utdanning hos en godkjent kursarrangør ~~innenfor etterutdanningsperioden~~. Trafikklærer skal i samme tidsrom også delta på andre forhåndsgodkjente kompetansehevende kurs og/eller konferanser hos kursarrangører eller andre kurstilbydere.

Statens vegvesen forhåndsgodkjenner kursarrangør og innholdet i etterutdanningen.

Statens vegvesen forhåndsgodkjenner andre kurstilbydere og deres kompetansehevende kurs og/eller konferanser.

Trafikklærer skal delta på all etterutdanning. Ved fravær må tilsvarende del av etterutdanningen gjennomføres for å få godkjent etterutdanningen. Kursarrangør eller kurstilbyder plikter å føre fravær.

I perioden hvor godkjenningen som trafikklærer eller faglig leder er trukket tilbake, jf. trafikkopplæringsforskriften kapittel 6, vil det ikke være mulig å gjennomføre etterutdanning.

9 Den generelle delen av etterutdanningen – § 9 (ny § 8)

Bestemmelsen omhandler den generelle delen av etterutdanningen som alle som omfattes av forskriften skal delta på. Her fremgår blant annet noe om omfanget, hvem etterutdanningen kan gjennomføres hos og hva denne delen av etterutdanningen gir godkjenning for.

9.1 Innspill

Nord Universitet støtter Statens vegvesens sitt forslag. Det samme gjør Trafikkforum.

Trafikkforum legger til grunn at begrepet «nettbasert undervisning» kan innebære både tradisjonell undervisning på digitale plattformer og undervisning som gjennomføres ved at kursdeltakeren følger et digitalt undervisningsopplegg med ulike moduler som må gjennomføres med krav om måloppnåelse.

Videre ber Trafikkforum om at kravet til at den generelle delen av etterutdanningen gjennomføres først, vurderes på nytt. De støtter at etterutdanning i henhold til § 9 må være gjennomført før etterutdanning i henhold til §§ 10 og 11 blir gjennomført i tilfeller der godkjenningen er bortfalt. Men i tilfeller der godkjenningen er opprettholdt uten avbrudd, vil de foreslå at det vurderes om etterutdanning kan gjennomføres i tilfeldig rekkefølge når etterutdanningen gjennomføres i etterutdanningsperioden.

NTSF mener at omfanget er stort og at kostnadene blir for høye, særlig med tanke på de små skolene. Videre fremholdes det at skoler som allerede tilbyr en type egen kompetanseheving blant sine ansatte, vil bli borte ved at forskriften innføres da de ikke tar seg råd til begge deler. NTSF foreslår også å redusere timeantallet for den generelle delen av etterutdanningen.

NTSF støtter forslaget om at den generelle delen av etterutdanningen bør være en kombinasjon av fastsatte og selvvalgte kurs. Og de er positive til at kurs med ulikt faglig innhold inngår som en del av etterutdanningen.

NTSF skriver videre at det er helt nødvendig at det åpnes for at deler av etterutdanningen kan gjennomføres som nettbasert undervisning. Etterutdanning bør derfor slik de ser det, alltid være forsøkt innrettet slik at det reduserer behovet for reiser når det lar seg gjøre.

Videre ønsker de at faglig leder gjennomgår hele sin etterutdanning først, altså før trafikkklærerne på skolen. Det samme gjør Trafikkforum. Trafikkforum mener at for å sikre at faglig leder har nødvendige forutsetninger for å utføre sine plikter, er det nødvendig å legge til rette for at disse kan ta etterutdanning minst like tidlig som lærerne de er ansvarlig for.

Wright hevder at omfanget av den generelle delen må settes etter at innholdet er beskrevet, og innholdet må være relevant. Først når det kartlegges på hvilken måte etterutdanning av trafikkklærere kan påvirke nullvisjonen, kan relevant innhold indentifiseres og beregnes i omfang. Med den begrensede og generelle informasjonen som finnes i høringsutkastet om innhold, kan Wright kun kunne stille seg bak en én dag generell etterutdanning.

Videre stiller de seg undrende til at lærere som underviser i tunge klasser også må gjennomføre den generelle delen, sett i lys av at Nord universitet planlegger oppstart av

utdanning for lærere i tunge klasser, uten at de blir godkjent for lette klasser. Felles generell del vil føre til at det som *vil være ny innlæring for enkelte, vil bli kun repetisjon av basiskunnskap for andre. Dette vil ikke kunne kalles videreutvikling. Lærere i tunge klasser bør unntas fra etterutdanning innenfor temaer som ikke er aktuelle for deres yrkesutøvelse, som TGK og 3.10.* Wright anbefaler derfor at den generelle delen av etterutdanningen blir én dag, med hovedvekt på pedagogikk og trafikkfaglig innhold som er generelt for alle klasser.

Noe tilsvarende følger fra Grim Ketil Nordhus. En *mulighet er at enkelte trafikk lærere velger å satse kun på trafikk grunnkurs (fysisk og/eller digitalt hvis det blir en realitet), og ikke klassespesifikk opplæring. Det samme vil gjelde for trafikk lærere som bare underviser for eksempel klasse A1, A2 og A. Det er da urimelig at trafikk læreren som spesialiserer seg på trafikk grunnkurs, eller av annen klasse enn B, må gjennomføre samme antall timer etterutdanning som for klasse B og AM147.* Videre legges det til grunn at også klasse B blir en egen klassespesifikk del, jf. § 10.

Bergen Bil og MC skole AS framholder at det på generelt grunnlag bør være rom for nettbasert, modulbasert kursing for den enkelte, ved pålogging via Bank-ID. Disse bør være individuelt tilpasset den enkelte trafikk lærers hverdag. Videre er det uheldig at det kreves såpass mye fysisk tilstedeværelse på kursene all den tid kursene ikke har fått et definert innhold. Videre spørres det om at det er riktig å kalle det «etterutdanning» i og med at trafikk læreren ikke får studiepoeng. Ordet etterutdanning bør strykes fra forskriftens navn.

Per Trafikkskole ønsker også at flere kurs og konferanser kan gjennomføres nettbasert, med pålogging via Bank-ID. De støtter imidlertid at det er fint med praktiske øvelser, men at faglig leder kan gjennomføre kompetansedager i samarbeid med andre trafikkskoler for å utveksle erfaringer. Det samme gjelder for den klassespesifikke delen, jf. § 10.

Videre ønsker de at det er faglig leder som skal kurses hvert femte år, fremfor alle trafikk lærerne. Faglig leder har jevnlig oppfølging og påsitt med trafikk lærerne samt skriver rapporter om oppfølging, noe som av og til blir kontrollert av Tilsynsavdelingen.

Kristiansund videregående skole med flere mener at tre dager generell etterutdanning er tilstrekkelig, særlig sett i lys av mange lærere kanskje må ha YSK-kurs innenfor femårsperioden, noe som kan bli en tilleggsbelastning. Denne delen av etterutdanningen bør videre være helt generell, og at lærere i alle klasser skal gå på dette kurset sammen.

Os videregående skole med flere mener at ingen av dagene bør åpnes for nettbasert undervisning da samspillet mellom kursdeltakerne er vesentlig.

9.2 Statens vegvesens vurdering

Til Trafikkforum sin tolkning av begrepet «nettbasert undervisning», mener Statens vegvesen at vi har brukt begrepet generelt, fordi det finnes svært mange ulike varianter av nettbasert undervisning. Det er også sannsynlig at det vil utvikles nye metoder for å holde kurs i ulike digitale former, og derfor ønsker vi å bruke et generelt begrep om dette. Hvilken metode som benyttes er også noe av bakgrunnen for at det er godkjenningsordning for kursarrangører og andre tilbydere. Vi vil utdype dette ytterligere i retningslinjene.

Videre vil vi påpeke at bakgrunnen for at vi foreslo at etterutdanning etter § 9 (nå § 8) skal gjennomføres før §§ 10 og 11 (nå §§ 9 og 10), er den samme som utdanningssystemet for trafikk læreren og hvordan denne er oppbygd. Som kjent innebærer det først grunnutdanning, deretter spesialutdanning i de ulike tilleggsklassene, og eventuelt utdanning som faglig leder.

Som det kommer frem av forslaget, må den generelle delen gjennomføres i sin helhet, før det gis godkjenning i klasse B og AM147. Samtidig er det fra vår side ønskelig å gi trafikk læreren større valgfrihet. Med bakgrunn i dette vil vi fremheve at de to dagene som trafikk lærer selv kan velge, jf. fjerde ledd, innholdsmessig ikke må knytte seg til etterutdanning i klasse B. Tanken bak bestemmelsen er at trafikk læreren skal få mulighet til å velge å gjennomføre kurs som knytter seg til andre førerkortklasser. Dette innebærer at det kun er de tre dagene som skal gjennomføres hos kursarrangør som må gjennomføres først, jf. tredje ledd. De resterende to dagene med selvvalgt innhold, jf. fjerde ledd, kan gjennomføres når som helst i godkjenningsperioden, men etter de tre nevnte dagene. Dette fremgår nå klart i bestemmelsens femte ledd. Det betyr at trafikk lærer og faglig leder står fritt til å gjennomføre etterutdanning knyttet til andre klasser, temaer rettet mot faglig leder, andre forhåndsgodkjente kurs eller konferanser, og så videre.

Statens vegvesen tenker at NTSF og Trafikkforum sine forslag om å etterutdanne faglig leder først, virker både logisk og fornuftig. Våre systemer gjør imidlertid at vi ikke har anledning til å følge opp en slik løsning over tid. Den enkelte trafikk lærer med eller uten faglig leder kompetanse, står selvsagt fritt til å bytte jobb, slik det alltid har vært. Det betyr at for eksempel en faglig leder tilfeldigvis vil kunne havne i en gruppe som etterutdannes først hos den ene skolen, men at dette brått kan endre seg hvis vedkommende bytter arbeidsgiver eller arbeidsplass. Denne flyten vil det være umulig å følge opp, og holde kontroll på over tid. Vi vil likevel gjøre det vi kan for å innfase så mange faglig ledere som mulig i første og andre etterutdanningsgruppe, slik at vi delvis kan innfri dette ønsket.

Vi mener derfor at NTSF og Trafikkforum sine forslag om at faglig leder etterutdanner seg først, kun lar seg gjøre i oppstarten med innfasing slik den er tenkt.

For øvrig har vi inntatt ordet «sammenhengende» som en presisering i tredje ledd. Det har hele tiden vært meningen at de tre dagene skal gjennomføres sammenhengende. I og med at vi nå gjør etterutdanningsperioden sammenfallende med godkjenningsperioden, blir dette en viktig presisering. Når det gjelder de to andre dagene, jf. fjerde ledd, kan disse tas når som helst i godkjenningsperioden, jf. femte ledd.

Vi oppretter en oversikt slik at trafikk lærer og faglig leder får kontroll på egen godkjenningsperiode og gjennomført etterutdanning.

Når det gjelder NTSF sitt forslag om å redusere timeantallet for den generelle delen, har vi tatt innspillet til orientering, men mener at det er gode grunner for å opprettholde forslaget vårt om fem dager totalt. Med fem dager etterutdanning på den generelle delen, opprettholder man et minimum av etterutdanning i godkjenningsperioden. De tre dagene med styrt innhold sørger for en viss kontinuitet, samt at de andre to mer frie dagene sørger for større grad av valgfrihet og autonomi for den enkelte lærer. Vi mener at mulighet for

interaksjon med kollegaer fra hele landet og tid til refleksjon er viktig for å få et godt utbytte av etterutdanningen. Tidsrammen som er foreslått er altså et minimum for å få til dette.

Hva gjelder Grim Ketil Nordhus sitt høringsinnspill om at det vil være urimelig at trafikklæreren som spesialiserer seg på trafikalt grunnkurs, eller en annen klasse enn B, må gjennomføre samme antall timer etterutdanning i klassene B og AM147, som de som underviser i dette, vil Statens vegvesen framholde følgende; Den generelle delen av etterutdanning er ment å ha et innhold som vil være aktuelt og relevant uavhengig av hvilken førerkortklasse man underviser mest i. Temaene og oppbyggingen av etterutdanning vil støtte opp under definisjonen på etterutdanning. Oppbyggingen av etterutdanning er ment slik som oppbyggingen av grunnutdanning og tilleggsklasser med spesialutdanning som trafikklærer. Grunnutdanning gir godkjenning for førerkort klasse B og AM147. Spesialutdanning gir godkjenning i de andre førerkortklassene. Etter denne logikken, vil den generelle delen av etterutdanning utløse regodkjenning på klasse B og AM147. De klasespesifikke etterutdanningene gir for den aktuelle klassen man tar.

Vi tolker Per Trafikkskoles høringsinnspill slik at vårt forslag om en kombinasjon mellom fysisk og digital undervisning støttes. Videre vil vi framholde at vår vurdering er at faglig leder allerede har en stor arbeidsmengde og at vi på nåværende tidspunkt ikke vil foreslå å pålegge faglig ledere ytterligere plikter. Erfaringsutveksling mellom skoler og faglige ledere er et forslag vi støtter, og som vi tror at blir en naturlig del av etterutdanning. Slike samlinger utenfor rammene for etterutdanning ser vi også som både nyttig og ønsket.

Når det gjelder Os videregående skole sitt høringsinnspill, er vi enig i at samspill mellom kursdeltakere er vesentlig for å få et godt utbytte. Samtidig mener vi at en viss grad av nettbasert undervisning ikke nødvendigvis setter en stopper for dette. Derfor har vi valgt en balanse mellom fysisk oppmøte og muligheten for nettbasert undervisning.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men med følgende endringer; ordet etterutdanningsperiode er erstattet med godkjenningsperiode. Videre er det tatt inn presiseringer i tredje og femte ledd.

9.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 8 Den generelle delen av etterutdanningen

For å få ny godkjenning som trafikklærer ~~i klassene B og AM147~~, er det krav om at generell etterutdanning må gjennomføres innenfor *godkjenningsperioden*.
~~Etterutdanningsperioden.~~

Den generelle delen av etterutdanningen skal være fem dager á sju undervisningstimer, 35 timer totalt. Det er ikke krav om at etterutdanningen må tas sammenhengende, men den skal gjennomføres i sin helhet i løpet av *godkjenningsperioden*.
~~etterutdanningsperioden.~~

Av de fem dagene, skal tre dager gjennomføres *sammenhengende* hos en kursarrangør og denne delen av etterutdanningen har et fastlagt innhold. Det åpnes for at inntil én dag kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

De to resterende dagene kan trafikklæreren selv bestemme hvilke kompetansehevende kurs og/eller konferanser vedkommende ønsker å delta på hos en kursarrangør eller ~~godkjent~~ kurstilbyder. Det åpnes for både fysisk og nettbasert undervisning.

Etterutdanning etter denne bestemmelsens *tredje ledd* skal gjennomføres før det eventuelt gjennomføres etterutdanning i henhold til § ~~9~~ og § ~~10~~.

Når denne delen av etterutdanningen er gjennomført, gis ny godkjenning som trafikklærer i klassene B og AM147.

10 Etterutdanningens obligatoriske klassespesifikke tillegg – § 10 (ny § 9)

Bestemmelsen omhandler den klassespesifikke delen av etterutdanningen. Her framgår blant annet noe om omfanget, hvem denne delen av etterutdanningen kan gjennomføres hos og hva denne gir godkjenning for.

10.1 Innspill

Statens vegvesen registrerer at det har kommet mange innspill til bestemmelsen. Ikke nødvendigvis at bestemmelsen nevnes spesielt, men at denne faller inn under de generelle innspillene som omhandler etterutdanningens omfang. I denne forbindelse viser vi til vår vurdering iblant annet punkt 3.2.5 og til § 2.

Nord universitet støtter kravet om et obligatorisk klassespesifikt tillegg i etterutdanningen. Imidlertid påpeker de at godkjenningsperioden for den enkelte kan bli uforholdsmessig kort dersom spesialutdanningen (tilleggsutdanningen/klassespesifikk utdanning) tas midt i en godkjenningsperiode, ref. forslaget om at godkjenningen i alle klasser «utløper» samtidig.

Videre støtter de forslaget om delt klassespesifikk etterutdanning for A-klassene og AM146. I tillegg bes vi om å vurdere om det på sikt bør stilles krav til egen spesialutdanning og etterutdanning for klasse AM147.

Noorsi samt Kristiansund og Os videregående skole mener lærere i klasse B skal ha spesialisering. Det er ikke rettferdig overfor lærere som ikke jobber med klasse B at klasse B inkluderes i den generelle delen, jf. § 9. Det framholdes også at klassene BE og kode 96 bør være en del av dette da de mener at en trafikklærer i klasse B må besitte en viss kompetanse på personbiltyhengere. Os videregående skole ønsker i tillegg at alle moped- og MC-klassene kan ha felles dag, mens klasse S er spesiell nok til å ha en egen dag med spesialisering. Tunge klasser og klasse T kan også slås sammen.

Trafikkforum er i utgangspunktet enig i vårt forslag, men har følgende innspill til endring: Gjennomført etterutdanning i klassene A1, A2 og A bør gi godkjenning også i klasse AM146. Det samme gjelder hvor det er gjennomført etterutdanning i førerkortklassene C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D og DE – dette bør og godkjenning i klassene BE og B kode 96 samt T. Gjennomført etterutdanning i klasse T bør gi godkjenning i klassene BE og B kode 96.

Vi registrerer at også flere trafikkskoler skisserer en lik eller nokså tilsvarende modell som Trafikkforum. Særlig ser vi forslag om at etterutdanning i tunge klasser bør gi godkjenning også i klassene BE og T, og at etterutdanning i A-klassene bør gi godkjenning for klasse AM.

Til § 10 første ledd, skriver NTSF det samme som § 9 – det er ønskelig at etterutdanningsperioden blir sammenfallende med godkjenningsperioden. Dette ser vi at dette også går frem andre høringsinnspill. Argumentene for dette varierer noe, men veldig mange skriver at en lengre etterutdanningsperiode vil gjøre det lettere for trafikkskolene å planlegge. Dette med tanke på at en del av førerkortklassene er sesongbaserte og med periodevist høyt arbeidspress. Videre vil det også være lettere for trafikklærerne å gjennomføre etterutdanningen dersom de selv kan bestemme når dette skal skje.

Når det gjelder bestemmelsens andre ledd, er NTSF enig med Statens vegvesen sin inndeling av etterutdanning i 6 klasser. De mener at hvert kjøretøy har sine særegenheter som det kreves egenferdigheter i, pluss at etterutdanningen kan spesifikt gå dypere inn i læreplanen /undervisningen i hver enkelt tilleggsklasse. Selv om noe i tilleggsklassene kan være likt, mener de likevel at klassene generelt er så forskjellige at det vil være lurt å skille de.

NTSF mener at omfanget av den klassespesifikke etterutdanningen er for omfattende. Fokuset innenfor klassespesifikk etterutdanning er i hovedsak praktiske ferdigheter, noe de mener kan ivaretas fullgodt innenfor en tidsramme av åtte timer praktisk undervisning og øving med det aktuelle kjøretøyet. Tilleggsutdanningen foreslås derfor kortet ned fra to dager a syv timer, til en dag a åtte timer per klasse. Subsidiært, mener de at en av de foreslåtte dagene skal kunne gjennomføres som nettbasert undervisning.

Learn Trafikkskole sitt innspill til andre ledd er at alle de tunge klassene er samlet under samme punkt, og at trafikklærer i tunge klasser dermed kan regodkjennes gjennom 14 timer. De finner det underlig at alle tunge klasser samlet krever like mange timer som hvert av de andre punktene hver for seg. De opplever at de tunge klassene i forslaget ikke er gitt nok anerkjennelse for sitt omfang. Det fremholdes at satt litt på spissen så følger det av forslaget at dersom en lærer skal tilby en elev valget mellom moped og lett motorsykkel så må læreren ta 28 timer tilleggsutdanning. Samtidig kan en lærer som driver med tunge kjøretøy tilby alt fra minibuss til lastebil med tilhenger etter 14 timer tilleggsutdanning. De mener derfor at timetallet for de tunge klassene må utvides.

Selv om dette ikke er knyttet til § 10 i Wright Trafikkskole sitt høringsinnspill, finner Statens vegvesen det naturlig å kommentere dette innspillet i forbindelse med denne bestemmelsen. Wright Trafikkskole framholder at trafikalt grunnkurs ikke er *nevnt i høringsforslaget*. *At en så stor del av dagens trafikkopplæring virker uteglemt, er også med på vise at dette forslaget hadde hatt godt av en mye grundigere utredning før det ble sendt til høring.*

Videre mener de at det må spesifiseres mye grundigere hvilken faglig utvikling som har foregått innenfor hver klasse, og innholdet i denne utviklingen må brukes som grunnlag for å danne et reelt bilde av omfanget. Det foreslås etter dette én dag etterutdanning per klasse.

Wright trafikkskole mener også at på samme måte som en som får tilbakelevering av førerkortet etter en tapsperiode får tilbake alle klasser ved å gjennomføre førerprøve på den tyngste klassen, må dette også gjelde for trafikklærere ved regodkjenning. Ved å

gjennomføre klassespesifikk etterutdanning på den tyngste klassen man er godkjent for, bør dette dekke klassene som er satt under.

Til slutt er de uenig i at etterutdanning i enkeltklassene skal utløpe samtidig som godkjenningen i klasse B og AM 147. Det fremholdes at det både gir faglig lite mening, det oppfattes som byråkratisk og som en tungvint løsning.

10.2 Statens vegvesens vurdering

Som tidligere nevnt, velger Statens vegvesen å etterkomme ønskene om sammenfallende godkjennings- og etterutdanningsperiode. Vi tar etter dette ikke videre stilling til innspillene om lengre etterutdanningsperiode i dette punktet av høringsoppsummeringen.

Nord universitet påpeker at godkjenningsperioden for den enkelte kan bli uforholdsmessig kort dersom spesialutdanningen (tilleggsutdanningen/klassespesifikk utdanning) tas midt i en godkjenningsperiode, og utløper ved godkjenningsperioden generelt. Vi registrerer at også andre høringsinstanser mener det samme.

I tilfeller hvor det gjennomføres spesialutdanning, har vi tenkt at godkjenningsperioden for denne klassen følger gjennomført etterutdanningen innen den enkeltes godkjenningsperiode. I normale tilfeller vil det for eksempel bli slik at en trafikkklærer gjennomfører etterutdanning og spesialutdanning innen sin godkjenningsperiode, og da får godkjenning ut neste periode. Skulle man av ulike årsaker ikke ha gjennomført etterutdanning innen utløpet av godkjenningsperioden, vil da godkjenning i tilleggsklassen man nylig har tatt spesialutdanning innen, midlertidig bli satt på vent til etterutdanning er gjennomført, ref. godkjenningsordning i trafikkopplæringsforskriften kapittel 6.

Når det gjelder innspillene om å slå sammen klasser, har Statens vegvesen, spesielt med tanke på egen erfaring fra etterutdanningen for førerprøvesensorene, valgt å dele opp tilleggsklassene. Dette med bakgrunn iblant annet vår erfaring med at alle klasser har hver sin særegenhet som krever at blir belyst i etterutdanningsammenheng. Med dette finner vi at det fortsatt er tjenlig å beholde inndelingen av tilleggsklassene.

Til Learn trafikkskoles innspill om at de tunge klassene har fått for liten plass i den klassespesifikke etterutdanningen når det gjelder omfang, er vi klar over at det å slå sammen alle de tunge klassene, er en meget bred sammenslåing. For å kompensere for dette, har vi nå endret på bruken av de to valgfrie dagene under generell del, se vår vurdering om dette i § 9. Dette betyr i praksis at en tungbillærer kan velge å bruke opp imot 4 dager på etterutdanning for de tunge klassene.

Når det gjelder innspillene om at klasse B burde være en egen klassespesifikk etterutdanning, har dette også vært oppe til vurdering. Vi står likevel ved vår vurdering om en ordning som baserer seg på samme logikk som grunnutdanning av trafikkklærere. Vi mener denne oppbyggingen er logisk med tanke på både grunnutdanning, men også fordi man i hovedsak må ha godkjenning for klasse B for å kunne få spesialutdanning i tilleggsklasser. Vi er klar over at det etter hvert vil komme et løp hvor tungbillærere kan utdanne seg direkte til det, og har derfor også valgt å gjøre en endring i den generelle delen av etterutdanning, slik at de tre obligatoriske dagene med samme innhold for alle, skal gi

mening uavhengig av hvilke klasser du hovedsakelig underviser i. I tillegg blir de to siste dagene av den generelle delen friere med tanke på hver enkelt lærers valg.

Til slutt vil vi legge til at trafikalt grunnkurs også er en viktig del av føreropplæringen, og det er naturlig at dette kan bli en del av den generelle etterutdanningen etter § 9 (nå § 8).

Også her er «sammenhengende» tatt inn som en presisering i første ledd. På samme måte som i § 9 (nå § 8), har det hele tiden vært meningen at den klassespesifikke etterutdanningen skal gjennomføres sammenhengende. I og med at etterutdanningsperioden blir sammenfallende med godkjenningsperioden, blir dette en viktig presisering.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men med følgende endringer; i første ledd er etterutdanningsperiode erstattet med godkjenningsperiode. Det er også tatt inn en presisering om at denne delen av etterutdanningen skal gjennomføres sammenhengende. I tillegg er ordet «ordinær» byttet ut med «generell» etterutdanning.

10.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 9 Etterutdanningens obligatoriske klassespesifikke tillegg

For å få ny godkjenning som trafikklærer i andre klasser, må klassespesifikk etterutdanning gjennomføres *sammenhengende* innenfor *godkjenningsperioden*. ~~*etterutdanningsperioden*~~.

I tillegg til å gjennomføre fem dager ~~ordinær~~ generell etterutdanning, jf. § 89, må trafikklærer som ønsker å opprettholde godkjenningen i andre klasser enn klasse B og AM147, gjennomføre etterutdanning i klassene:

1. A1, A2 og A
2. C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE
3. BE og B kode 96
4. T
5. S
6. AM146.

Etterutdanning etter andre ledd nr. 1 til nr. 6 skal hver for seg være to dager á sju undervisningstimer, 14 timer totalt. Begge dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør. Det åpnes ikke for nettbasert undervisning.

Når denne delen av etterutdanningen er gjennomført, gis ny godkjenning som trafikklærer i klassene det er gjennomført etterutdanning i.

11 Krav til etterutdanning for faglig leder – § 11 (ny § 10)

Bestemmelsen omhandler krav om etterutdanning for faglig leder. Her fremgår blant annet noe om omfanget og hvem denne delen etterutdanningen kan gjennomføres hos.

11.1 Innspill

Det har kommet flere innspill omhandlende omfanget av etterutdanningsdager for faglig leder. De aller fleste støtter kravet om etterutdanning som er rettet mot faglig leder.

I høringen foreslo Statens vegvesen 5 dager etterutdanning for å kunne regodkjennes som faglig leder. Innspillene viser at det er motstand mot det foreslåtte antall dager, og at det har blitt argumentert godt for at omfanget bør reduseres.

Blant annet har Nord universitet framholdt at: *(...) foreslått omfang på fem dager etterutdanning for faglig leder oppleves uforholdsmessig høyt sammenlignet med etterutdanningskravet på den generelle delen som også er på fem dager. Utdanningen som ligger til grunn for yrkesutøvelsen på den generelle delen er 120 studiepoeng, mens tilsvarende utdanning for faglig leder er på 30 studiepoeng. Disse to etterutdanningene burde derfor prinsipielt hatt noe ulikt omfang.*

Trafikkforum mener at etterutdanning for faglig leder bør *følge mønsteret fra den generelle delen, der minst tre dager gjennomføres hos en kursarrangør, og at faglig leder selv kan bestemme hvilke kompetansehevende kurs og/eller konferanser vedkommende ønsker å delta på hos en kursarrangør eller godkjent kurstilbyder de to resterende dagene. (...).*

Noorsi framholder at etterutdanning for faglig leder kun skal være i tre dager i tillegg til den øvrig etterutdanning for trafikklærere. Dette er av hensyn til det totale omfanget av etterutdanningen og kostnader knyttet til dette.

NTSF er enig i at faglig leder bør gjennomføre en egen spesialisert etterutdanning, men de er klart uenige i det omfanget som er foreslått. Faglig leder plikter å gjennomføre den generelle etterutdanningen, klassespesifikk etterutdanning i alle klasser faglig leder har ansvaret for på trafikkskolen og sin egen etterutdanning, noe som for mange faglige ledere vil utgjøre et enormt omfang. NTSF vil understreke at omfanget på etterutdanningen for faglig leder heller ikke står i stil med lengden på utdanningen som faglig leder.

De mener også at omfanget på etterutdanningen for faglig leder kan bidra til at trafikkskolens fagmiljø blir sårbart i perioden faglig leder er fraværende.

Videre har blant annet Nord universitet, Wright trafikkskole og NTSF innspill om at Statens vegvesen i høringsnotatet skriver at det å være faglig leder blant annet omhandler å drifte en trafikkskole økonomisk og administrativt. Ettersom økonomisk ansvar ikke er en del av faglig leders plikter i henhold til trafikkopplæringsforskriften § 6–15 foreslår de at akkurat det punktet strykes som begrunnelse for etterutdanning.

Wright trafikkskole mener at omfanget som er foreslått, er uproporsjonalt i henhold til dagens utdanning ved Nord universitet. Videre går det frem at dersom det er *enkelte faglige ledere som viser et så lavt nivå at de har behov for en så omfangsrik etterutdanning, bør det etter vår mening brukes mer målrettede tiltak via tilsyn i disse enkelttilfellene.*

Videre mener de at siden Statens vegvesen har tatt med også «økonomisk drift» i høringsnotatet som begrunnelse for foreslått omgang, baserer dette seg på feilaktig

forståelse av trafikopplæringsforskriften, og er dermed ikke godt nok gjennomarbeidet. Det framgår videre at etterutdanning *mot faglig leder som skal inneholde økonomisk drift kan selvsagt være nyttig for å gi en generell forståelse for økonomisk drift, men det kan ikke være med på å danne grunnlaget for 35 timer lovpålagt etterutdanning.*

Forslaget fra Wright er etter dette at Tilsynsavdelingen samordner sine forventninger og krav på landsbasis, og at etterutdanningen for faglige ledere settes til én dag. Denne dagen skal gjennomføres i samarbeid med Tilsyn lokalt, i etterkant av tilsyn etter avvik, eller ved forespørsel fra faglig leder.

Grim Ketil Nordhus framholder at de fleste faglig ledere også har kompetanse som trafikklærer i en eller flere klasser. På denne bakgrunn vil disse få økt kompetanse gjennom regodkjenning som trafikklærer ved å delta på klassespesifikk etterutdanning. Videre pekes det på at en *konsekvens av et høyt timetall for etterutdanning og regodkjenning vil være at det skaper ulike konkurranseforhold i bransjen.* Det argumenteres at for *en liten trafikkskole med to-tre lærere som har egne foretak og underviser i flere klasser, som i tillegg er faglige ledere, vil forslaget til forskrift slik det nå er fremstilt føre til urimelig høye kostnader for virksomhetene og dernest påføres elevene.* Etter dette bør timetallet nedjusteres.

11.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen er enig med høringsinstansene om at et økonomisk ansvar ikke er tillagt faglig leder. Dette er således ikke en del av begrunnelsen for kravet om etterutdanning.

Statens vegvesen er også enig i denne etterutdanningens lengde må justeres. Vi viser tilbake til argumentene som høringsinstansene har fremholdt, og vil nedjustere antall dager fra 5 til 3 dager, slik de fleste høringsinstansene har argumentert for og ytret ønske om.

Også her har vi inntatt «sammenhengende» som en presisering i første ledd. På samme måte som i §§ 9 og 10, har det vært meningen at denne delen av etterutdanningen skal gjennomføres sammenhengende. I og med at vi nå gjør etterutdanningsperioden sammenfallende med godkjenningsperioden, blir dette en viktig presisering.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men med følgende endringer; ordet etterutdanningsperiode er erstattet med godkjenningsperiode. Det er også tatt inn en presisering i første ledd om at også denne delen av etterutdanningen skal gjennomføres sammenhengende. Etterutdanningen er kortet ned fra fem til tre dager.

11.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 10 Krav til etterutdanning for faglig leder skal lyde:

For å få ny godkjenning som faglig leder, er det krav om at etterutdanning som gjelder spesifikt for disse også må gjennomføres *sammenhengende* innenfor *godkjenningsperioden*. ~~etterutdanningsperioden~~. Dette kommer i tillegg til å gjennomføre generell etterutdanning og eventuell klassespesifikk etterutdanning etter § 8-9 og § 9 +0.

Etterutdanningen skal være ~~fem~~ tre dager á sju undervisningstimer, 2135 timer totalt. Alle ~~tre~~ ~~fem~~ dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør. Det åpnes for at inntil ~~en~~ ~~to~~ dager kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

Når denne delen av etterutdanningen er gjennomført, gis vedkommende ny godkjenning som faglig leder.

12 Faglig innhold – § 12 (ny § 11)

Bestemmelsen omhandler hvilke krav som stilles til det faglige innholdet i etterutdanningen.

12.1 Innspill

Flere høringsinstanser har på generelt grunnlag uttalt ønske om at det faglige innholdet må være relevant og oppdatert, at det er rom for både fysisk og nettbasert undervisning, og at innholdet i etterutdanningen oppleves som dynamisk.

Samtidig ser vi at det etterspørres flere detaljer rundt denne bestemmelsen. Noen mener det bør konkretiseres i forskrift, mens andre mener at det er naturlig å utdype bestemmelsens innhold i retningslinjene.

Vi registrer på nytt at flere høringsinstanser kritiserer at det er foreslått omfang og rammer for etterutdanningen, uten at det samtidig har blitt foreslått et konkret innhold eller mål.

Nord universitet har som kjent vist til at etterutdanningen per definisjon skal bidra til oppdatering, utdyping og repetisjon av utdanningen som ligger til grunn for yrkesutøvelsen. De framholder dermed at grunnutdanningen for trafikklærere blir retningsgivende for innholdet i den generelle delen av etterutdanningen. Tilsvarende vil faglig leder utdanningen og spesialutdanningene være retningsgivende for innholdet i disse delene.

Videre fremholdes det at det faglige innholdet i etterutdanningen til enhver tid må være oppdatert og tuftet på det nyeste innen fagfeltet. Det må være dynamisk og fleksibelt. De støtter derfor at innholdet beskrives i retningslinjer, og ikke i forskrift.

På generelt grunnlag stiller Nord universitet spørsmål ved om det er nødvendig å detaljregulere i forskrift hvor mange dager som skal gjennomføres med fysisk tilstedeværelse, og hvor mange dager som kan være nettbasert undervisning. De er likevel enig i at trafikklæreryrket er et praktisk yrke, og at det av den grunn bør legges til rette for etterutdanninger med fysisk tilstedeværelse. De har forståelse for at det blir mer oversiktlig for den enkelte trafikklærer hvilke krav som gjelder dersom undervisningsformen (fysisk kontra nett) beskrives i forskrift og ikke i retningslinjer.

Videre mener de at det ikke bør forskriftsfestes hvor mange undervisningstimer det skal være pr. dag (kun det totale timetallet). Deres erfaring med bl.a. nettbasert undervisning er at denne med fordel kan deles opp i mindre bolker for å sikre et godt læringsutbytte.

Trafikkforum framholder at Statens vegvesen oppfordrer til erfaringsutveksling og refleksjon i begrunnelsen for forslaget. De mener at å legge til rette for erfaringsutveksling kan bidra til en mer enhetlig føreropplæring, og er slik sett en formulering som Trafikkforum mener at gjerne kunne vært tatt inn i forskriftsteksten.

Videre støtter de at forskriftsteksten tar høyde for at nærmere innhold fastsettes gjennom retningslinjer. Trafikkforum vil samtidig presisere at de forutsetter at retningslinjene blir revidert jevnlig da det faglige innholdet må være dynamisk.

NTSF er enige i det som skisseres; at oppdatering, utdyping og repetisjon, skal være sentrale deler av etterutdanningen. Samtidig mener de at det er avgjørende at innholdet er dynamisk og i størst mulig grad kan tilpasses trafikklærernes behov og ønsker.

Av Wright trafikkskole sitt innspill, framgår det at dersom omfanget skal kunne forsvares sett opp mot ulempene etterutdanningen vil gi, må det faglige innholdet være av meget høyt nivå, på ett nivå som kan utvikle dagens trafikklærere til å påvirke nullvisjonen videre.

Videre vises det også til at arbeidsdagen til trafikklærere ofte består av mye individuelt arbeid, og at Statens vegvesen derfor må legge til rette for en arena der man får mulighet til å dele erfaringer med andre trafikklærere.

For Wright vil innføringen av en så omfattende etterutdanning som foreslått, føre til at de må nedskalere sin egen individuelle etterutdanningsmodell. Dette vil medføre at deres lærere i sum får mindre etterutdanning enn de har i dag.

12.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen er enig i Nord universitets presisering, og har valgt å endre ordlyden slik at det tydelig fremgår at etterutdanningen skal bidra til oppdatering, utdyping og repetisjon av utdanningen som ligger til grunn og som er vesentlig for yrkesutøvelsen.

Videre støtter vi alle innspill om at etterutdanningens innhold må være dynamisk, fleksibelt og tuftet på det nyeste innen fagfeltet. Det samme gjelder at det må være innhold som den enkelte trafikklærer har behov for, og som vil kunne gi et direkte bidrag inn mot Nullvisjonen. Tanken vår har hele tiden vært å legge til rette for et omfang og innhold som vil være fornuftig og nyttig. Vi er enige i innspillene om at retningslinjene må holdes oppdatert jevnlig, og følge utviklingen.

Nord universitet legger vekt på at innholdet må være oppdatert og foreslår konkrete tema som per tiden en del av utdanninger i de respektive førerkortklassene. Slik vi ser dette, understreker temaene at det har gitt mening å fastsette omfang før innhold. Vi er helt enige i at foreslåtte temaer er høyst relevante og at flere av dem kan være aktuelle allerede på første periode med etterutdanning.

Når det gjelder innspill rundt timetall er det ment at det som hovedregel skal gjennomføres hele dager a 7 timer. Samtidig vil vi framholde at vi ikke ønsker å stenge helt for andre løsninger da det nok kan være tilfeller hvor dagene kan deles opp noe, og at det fortsatt kan være godt pedagogisk hold i en slik gjennomføring. Det ble nevnt nettbasert undervisning i

noen høringsinnspill, og det kan jo være et eksempel som kan gi grunnlag for å dele opp. Vi ser for oss at en slik timedeling framkommer med begrunnelse i søknaden som kursarrangør, slik at det kan vurderes i hvert tilfelle. Det er mange hensyn å ta, og kontinuitet er et av de viktigste argumentene for hvorfor vi ser for oss at de ulike delene skal tas mest mulig sammenhengende. Mer om dette vil utdypes i retningslinjene.

Også her har vi tatt inn en presisering i § 9 tredje ledd. At de tre dagene skal gjennomføres sammenhengende, har hele tiden vært forutsatt. Vi har heller ikke fått innspill som tilsier at høringsinstansene har skjønt dette annerledes. Samme presisering er gjort i § 10 første ledd om klassespesifikk etterutdanning og etterutdanning for faglig leder etter § 11 første ledd.

Etter samarbeidsmøter som har handlet om nettopp innhold, ser vi det som formålstjenlig at tilsvarende samarbeidet vil fortsette i årene som kommer, og fungere som forum for hva som skal være innhold også i de kommende etterutdanningsperiodene.

Når det gjelder Wrights innspill om at de med innføring av obligatorisk etterutdanning, ser seg nødt til å redusere omfanget av deres interne etterutdanning slik at lærerne totalt sett får mindre etterutdanning, har vi følgende kommentar: slik vi har satt omfanget, ser vi for oss at mange skoler også vil oppleve at de får formalisert kurs og oppdatering som de kan nyttiggjøre seg av.

Bestemmelsen innføres, men ordlyden har blitt endret slik at denne er mer presis med tanke på hva krav til etterutdanning er ment å ivareta.

12.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 11 Faglig innhold

Etterutdanningen skal bidra til oppdatering, utdyping og repetisjon av utdanningen som ligger til grunn og som er vesentlig for yrkesutøvelsen. Etterutdanningen skal oppdatere, utdype og repetere det som er vesentlig for trafikklærerens og faglig leders yrkesutøvelse. Utdanningens nærmere innhold følger av retningslinjer fastsatt av Statens vegvesen.

13 Kursarrangør – § 13 (ny § 12)

Bestemmelsen omhandler krav til de som ønsker å være kursarrangører ved etterutdanningen. I bestemmelsen oppstilles det blant annet formelle krav, vilkår for godkjenning og hva en søknad om å få være kursarrangør skal inneholde.

13.1 Innspill

Innspillene viser at forslaget får bred støtte.

Både OsloMet, NTSF og Trafikkforum støtter for det meste forslaget.

Både NTSF og Nord universitet mener at det foreslåtte maksantallet for deltakere per kurs tas ut og heller blir en del av søknaden. Antall deltakere per kurs, vil kunne variere alt ettersom

undervisningsform, kurset som skal gjennomføres og så videre. Det samme antydes av Trafikkform.

Nord Universitet støtter forslaget. Det påpekes imidlertid at kravet om at den undervisningsansvarlige ikke skal være tilknyttet en trafikkskole, er unødvendig detaljregulering av kursarrangør. Statens vegvesen tolker høringsinnspillet slik at forslaget vårt kan være problematisk for Nord Universitet da de poengterer at alle med trafikklererbakgrunn hos dem, er registrert i Nord universitets trafikkskole.

Abelia har innspill til definisjonen av kursarrangør, jf. § 2, og til § 13. Statens vegvesen behandler innspillene til de to bestemmelsene samlet her. Abelia mener at begrunnelsene som er gitt for avgrensning av kursarrangører fremstår noe arbitrære (skjønnsmessig eller vilkårlig), som i større grad vil virke konserverende på et eksisterende marked enn som en kvalitetssikring.

De skriver videre at dersom formålet med avgrensningen er at trafikkskoler ikke kun tilbyr etterutdanning til egne ansatte, kunne en alternativ inngang til dette vært å presisere at kurs godkjent i ordningen må være åpne, eller krav til likebehandling av kurssøkere.

Det argumenteres for at avgrensningen vil skape tre hovedutfordringer: For det første vil den kraftige begrensningen i hvem som kan kvalifisere som kursarrangører skape en lav elastisitet i markedet, som kan skape utfordringer med å finne ledige kurs på det tidspunkt som måtte passe kjørelærere. For det andre vil begrensningene potensielt føre til en geografisk konsentrasjon som gjør at kurssteder er begrenset til et par lokasjoner, og effektivt være et etableringshinder for opprettelse av nye fagmiljø eller kurs i områder med høy etterspørsel. Kostnadene, som naturlig vil fordeles ned på kundene i siste instans, vil dermed også variere avhengig av hvor i landet kjørelæreren opererer. For det tredje fremstår kriteriene satt opp for å begrense kurstilbydersiden, men er likevel satt opp på en måte som gjør det mulig å omgå, for eksempel ved at trafikkskoler oppretter nye bransjeforeninger for å kunne tilby kurs til egne ansatte.

Etter dette støtter ikke Abelia forslag om at kursarrangører begrenses etter foreslått definisjon i § 2 og videre avgrensninger i § 13. De foreslår at det vurderes hvorvidt hensynene som forsøkes ivarettatt kan ivaretas gjennom krav til opptaksbehandling hos kursarrangørene og/eller krav til faglig innhold og kompetansemiljø.

Noorsi fremholder at kursarrangører kun skal være utdanningsinstitusjoner for trafikklerere. Da kan etterutdanningen legges opp som mikrostudier med studiepoeng. Kursene må arrangeres regionalt slik at reise- og overnattingskostnader minimaliseres.

Noorsi spør hva Statens vegvesen mener med kravet «minimum femti medlemsskoler», jf. § 2, og hva som er motivet bak dette kravet. Høringsinstansen stiller seg undrende til at aktører som har vært med i forarbeidene til høringen med dette får et fortrinn når det gjelder godkjenning som kursarrangør. Det framholdes at disse aktørene har et fortrinn konkurransemessig ved at de er med på å legge premisene for hele forskriften. Dette ser ikke bra ut med hensyn til eventuelle økonomiske motiver.

Også Wright trafikkskole stiller spørsmålsteget ved at aktører som har bidratt med å utforme regelverket, også skal få anledning til å tilby etterutdanning. Videre mener de at de som kan tilby best og mest relevant innhold i etterutdanningen, er trafikkskolene og trafikklærerne selv, i samarbeid med Statens vegvesen og Tilsynsavdelingen. Videre framgår det at når Statens vegvesen i høringsutkastet åpner for at aktive trafikklærere kan undervise ved etterutdanningen, er det tydelig at de deler oppfatningen om at trafikklærere kan kvalifisere som undervisere. Deretter mener de at en klausul om at de trafikkskolene som vil tilby etterutdanning også må åpne for at alle andre skoler skal kunne delta for samme pris, ikke bare vil løse utfordringene med tilgjengelighet for alle, men også gi ryddige konkurranseforhold som vil være til det beste for både elever og trafikklærere.

Wright legger videre til grunn at siden tilbudet skal være åpent og likt for alle, vil det være *uetisk at en organisasjon tilbyr «medlemspris» til sine medlemmer. Det vil jo kunne fungere som et tvangsmiddel for å rekruttere medlemmer, og vil kunne skape et utilbørlig press for skoler å melde seg inn i en organisasjon de ikke støtter, kun for å få lavere pris på etterutdanning.* De mener at Statens vegvesen ikke kan lage et regelverk som gir enkeltorganisasjoner fordeler som de kan bruke til å styrke egen medlemsmasse.

Vi ser at det har kommet også andre innspill omhandlende bransjeforbundenes rolle i utarbeidelsen av forslaget og deres muligheter for å være kursarrangører.

Kristiansund videregående skole er bekymret over at det ser ut som en interessekonflikt. Både disse og Os videregående skole mener at det er underlig at de samme som skal ha det faglige ansvaret for innholdet, også har vært med i forarbeidet til forslaget til forskrift. Dette kan ses på som et konkurransefortrinn, da forslaget også utelukker enkelte konkurrenter og at de har vært med å legge premissene for forskriften.

Både disse og andre høringsinstanser foreslår at kursene kun arrangeres av institusjoner som i dag utdanner trafikklærere.

Trafikkforum ber om en særskilt vurdering knyttet til sjette ledd nummer 3 omhandlende opplysninger om undervisningslokaler. De forutsetter at intensjonen er at kursarrangør beskriver standard og rammevilkår ved undervisningslokalene som skal benyttes, og ikke at kursarrangør forventes å knytte gjennomføringen til én bestemt adresse. De antar at det er hensiktsmessig å arrangere etterutdanning flere steder i landet, og det må dermed legges til grunn at det blir benyttet flere ulike undervisningslokaler.

Både OsloMet og Trafikkforum støtter at det settes et tak på 24 deltakere per kurs. Trafikkforum foreslår også at dette tallet nedjusteres til 12 stykker ved tradisjonell undervisning på digitale plattformer.

Effektiv trafikkopplæring mener at forslaget om 24 deltakere per kurs fremstår som lite gjennomtenkt. Ved fysisk fremmøte vil forslaget kunne være fornuftig, men ved nettbasert undervisning er antallet enten for høyt eller for lavt. Om det skal være en begrensning og evt. hvordan denne skal være, bør avhenge av type undervisning, enten om det er forelesning eller om dette legges opp til at deltakelse fra trafikklærerne.

Videre framholder Effektiv trafikkopplæring at dersom forslaget innføres, er det kun enkelte institusjoner som kan godkjennes, herunder Oslo Met, Nord universitet og større bransjeforbund. Dette fremstår som en usaklig innsnevring. Og videre, dersom det bare er universitet som kan tilby etterutdanning, vil gjennomføringen bli en flaskehals.

Videre påpekes det at dersom ikke den undervisningsansvarlige er tilknyttet en trafikkskole, vil dette kunne føre til at etterutdanningen vil gli for langt vekk fra trafikkopplæringen og oppleves lite relevant for deltakerne. Effektiv trafikkopplæring foreslår derfor at det bør være et krav at den undervisningsansvarlige er tilknyttet en trafikkskole.

I tilknytning til § 13 og § 14, fremholder Can Yildirim at det er merkelig at det forhåndsbestemmes hvem som kan være kurstilbydere og at man da utelukker trafikklærere, trafikkskoler og faglig ledere. Yildirim hevder at Statens vegvesen «*[u]ndergraver vår kompetanse i de grader at det føles direkte krenkende!*».

Grim Ketil Nordhus foreslår at det bør være en sammenheng mellom søkerens eksisterende aktivitet og undervisningens innhold, jf. fjerde ledd. Samtidig foreslås det at kravet om at kurstilbyder ikke primært driver trafikkopplæring fjernes i sin helhet, jf. § 14. Videre anføres det at også den undervisningsansvarlige, eller den eller de som skal undervise ved etterutdanningen, kan være tilknyttet en trafikkskole, jf. syvende ledd.

Begrunnelsen for dette er at dersom det bare er eksisterende undervisningsinstitusjoner og bransjeforbund som kan være kursarrangør, vil det være begrensende for kompetansen og nivået i etterutdanningen. Dersom etterutdanningen kan tilbys av andre organisasjoner og institusjoner vil imidlertid markedet bestemme hvem som overlever. Så lenge omfang er detaljert beskrevet, altså at kursansvarlig, kursholder og alle fasiliteter må godkjennes på forhånd, virker det som en unaturlig begrensing ikke å la de som ønsker å utvikle et konsept for etterutdanning få muligheten til det. Etterutdanning på det åpne markedet vil også kunne gi flere arbeidsplasser, skape innovasjon og nytenkning, gi nye impulser og gi bredere kompetanse for trafikklærerbransjen.

13.2 Statens vegvesens vurdering

Høringsinnspillene viser at forslaget får bred støtte. Både Oslo Met, NTSF og Trafikkforum støtter for det meste forslaget.

Når det gjelder høringsinnspillene som er kritiske til at bransjeforbundene har vært med i arbeidsgruppa, så har prosessen vært slik at Statens vegvesen har utviklet rammeverket for etterutdanningen, og arbeidsgruppa har gitt innspill i denne prosessen via arbeidsmøter. Grunnen til at utdanningsinstitusjonene og bransjeforbundene har vært med i denne prosessen, finner vi nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2022–2025. Denne påpeker at utviklingen av etterutdanning skal skje i samarbeid med disse instansene. Vi har gjengitt et utdrag fra nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg under:

(...), Innholdet i etterutdanningen vil bli utviklet i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning (tiltak nr. 66).

Statens vegvesen opplever at denne prosessen har gitt mange fordeler for trafikklærerne da utdanningsinstitusjonene og bransjeforbundene har mulighet til å gi oss direkte tilbakemeldinger fra trafikklærer som kjenner bransjen svært godt. Videre har vi også ønsket å gi kursarrangørene frihet slik at de kan levere god kvalitet, og vi er da avhengig av å vite hvem som kan få denne godkjenningen.

Statens vegvesen vil også vise til at store aktører har framholdt at de ønsker at kravet om minimum 50 medlemsskoler skal økes til minst 100 betalende medlemsskoler, jf. § 2. Vi vil imidlertid ikke imøtekomme disse innspillene, verken å øke kravet om antall medlemsskoler eller innføre krav om betalende medlemmer. Dette er fordi vi mener at det bør være en realistisk mulighet for andre faginstanser å etablere seg som kursarrangør. Videre kan vi heller ikke stille krav om intern organisering av kursarrangørene.

Vi har etter dette derfor ikke utelukket noen for å tilby kurs i etterutdanning, men velger å stille strengere krav til kursarrangører, enn kurstilbydere, jf. § 14, da faglig bredde og geografisk spredning er viktige elementer.

Etter innspill har vi valgt å fjerne det foreslåtte maksantallet på 24 deltakere. Det vil etter dette være opp til den enkelte kursarrangør å vurdere hvilket antall som er mest hensiktsmessig basert på kursets utforming. Vi vil imidlertid utdype i retningslinjene at kursarrangørene må redegjøre for antall deltakere og bakgrunnen for det som har blitt bestemt, i søknaden.

Når det gjelder Abelias innspill om at avgrensningen vil skape tre hovedutfordringer, vil vi framholde at avgrensningen er gjort med tanke på å legge til rette for en høy faglig kvalitet i etterutdanningen, da kursarrangørene får nokså stor grad av frihet i utarbeidelsen av kurs. De som vi frem til nå ser at kan ha grunnlag for å kunne kvalifisere som kursarrangør, har stor grad av tilstedeværelse i hele landet. Vi er klar over den geografiske utfordringen, men mener det ligger til rette for at kursvirksomheten vil være godt dekkende for store deler av landet. Vi vil stille krav i retningslinjene om at kursarrangør må ha sine kurs åpne for alle.

Vi er enig i Nord universitets innspill om det er unødvendig detaljregulering av kursarrangør at kravet om at den undervisningsansvarlige ikke skal være tilknyttet en trafikkskole. Vi har forståelse for at dette kan være en utfordring eller at dette kan bli en utfordring. Vi velger derfor å ta bort dette kravet i forskriften.

Hva gjelder Noorsi sitt innspill, mener vi at bransjeforbund og utdanningsinstitusjonene sitter på en faglig styrke og kompetanse som er i stand til å levere god faglig bredde som kursarrangører. Vi mener også at studiepoeng ikke vil være forenlig med at dette er etterutdanning. Vi har ingen grunn til å tro at bransjeforbund og utdanningsinstitusjonene ikke kan levere regionale kurs.

Trafikkforum sitt innspill om undervisningslokaler, og tolkningen av sjettede ledd nr. 3, er korrekt.

Vår kommentar til Grim Ketil Nordhus, er at basert på både dette og flere andre innspill, fjerner vi de to siste setningene i § 13 syvende ledd samt at vi fjerner fjerde ledd i § 14.

Til slutt velger Statens vegvesen å fjerne bestemmelsens siste ledd om godkjenningsperiode. Dette fordi vi ser at dette vil være noe som må vurderes i forbindelse med godkjenning. Vi legger likevel til grunn at godkjenningsperioden for kursarrangør fortsatt skal være over lengre tid.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men med følgende endringer; korrigerende henvisning i første ledd. Det gjøres en presisering i femte ledd om at Statens vegvesen godkjenner innholdet i utdanningen. Videre strykes sjette ledd, syvende ledd fjerde og femte setning, og bestemmelsens siste ledd.

13.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 12 Kursarrangører

Kursarrangører skal forhåndsgodkjennes av Statens vegvesen, jf. § 2 bokstav *f*. ~~g~~.

Statens vegvesen forhåndsgodkjenner juridiske personer som kursarrangører.

Det må framlegges dokumentasjon som viser at søkeren oppfyller faglige og administrative forutsetninger for å kunne tilby etterutdanning i samsvar med forskriften med tilhørende retningslinjer. Det skal være en nær sammenheng mellom søkerens eksisterende aktivitet og undervisningens innhold.

Det er et vilkår for godkjenning at kursarrangør ikke primært tilbyr trafikkopplæring.

Statens vegvesen godkjenner innholdet i *utdanningen*. ~~undervisningen~~. Godkjenning gis etter skriftlig og dokumentert søknad. I søknaden skal det, i tillegg til det som følger av § 2 bokstav *h*, framgå

1. hvilke deler av etterutdanningen det søkes om godkjenning for,
2. den eller de som skal undervise ved etterutdanningen sine kvalifikasjoner og faglige bakgrunn,
3. opplysninger om kurset som skal gjennomføres, herunder *timeplan*, faglig innhold og undervisningslokaler,
4. hvilket relevant undervisningsmateriell og utstyr som skal benyttes og som er nødvendig for et faglig godt utbytte hos kursdeltakerne, og
5. hvilken undervisningsform *og arbeidsmåte* som benyttes, og maksantall for deltakere.

~~Det skal være maksimalt 24 deltakere per kurs. Dette gjelder også hvor kurset gjennomføres som nettbasert undervisning.~~

Kursarrangør skal ha en undervisningsansvarlig. Den undervisningsansvarliges kompetanse skal være i tråd med etterutdanningens innhold. Manglende formell kompetanse kan kompenseres med realkompetanse. ~~Den undervisningsansvarlige skal ikke være tilknyttet en trafikkskole. Dette gjelder ikke den eller de som skal undervise ved etterutdanningen.~~

Det kan knyttes ytterligere vilkår til godkjenningen.

~~Godkjenning som kursarrangør gjelder for fem år.~~

14 Kurstilbydere – § 14 (ny § 13)

Bestemmelsen omhandler krav til andre kurstilbydere. I bestemmelsen oppstilles det blant annet formelle krav, vilkår for godkjenning og hva en søknad om å få være kurstilbyder skal inneholde.

14.1 Innspill

Nord universitet, OsloMet, Trafikkforum og NTSF støtter at deler av etterutdanningen får et noe friere innhold og at dette kan tilbys av kurstilbydere. NTSF framholder at dette vil bidra til at trafikklæreren får større frihet til å velge relevante temaer i sin etterutdanning og utvide sin faglige horisont. Det er også positivt at fagrelaterte kurs og arrangementer kvalifiserer som påfyll av etterutdanningen.

OsloMet spør om kravene til kurstilbydere, slik de fremstilles i forskriften, vil ivareta kravet til rettferdig og likeverdig tildeling og gjennomføring av kursoppdrag, og slik at kommersielle aktører ikke gis fortrinnsmulighet ved f.eks. å tilby kurs til redusert pris.

Pers Trafikkskole fremholder at det kan være nyttig om en tilbyder kunne fått holde konferanser for andre trafikkskoler med et tema de har god kjennskap om. Trafikkskolen synes derfor at det er uheldig at det oppstilles vilkår om at kurstilbyder ikke primært tilbyr trafikkopplæring. Det vil i praksis bety at trafikklærerne skal lære av alle andre, med ikke av de som primært driver og har erfaring fra trafikkskolebransjen.

Videre fremgår det av de øvrige høringsinnspillene at forslaget støttes, særlig siste ledd om at det kan knyttes vilkår til godkjenningen.

14.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen mener at alle som ønsker å søke for å være kurstilbyder, stiller likt og må forholde seg til de samme vilkårene for å få godkjenning. Dette vil bli vurdert etter søknad etter gjeldende kriterier. Vi minner om at vi ikke har noe med hvordan kurstilbyder organiserer sine kurs økonomisk.

Når det gjelder innspillet til Pers Trafikkskole om at det er uheldig at det stilles vilkår til at kurstilbydere ikke primært tilbyr trafikkopplæring, er vi enig i dette og har nå tatt vekk dette vilkåret fra forskriften.

Hva gjelder særlig OsloMet sitt innspill finner Staten vegvesen å måtte justere på bestemmelsen da vi har sett at deler av også denne har fått utilsiktede virkinger.

Mer om kurstilbydere vil framgå i retningslinjene.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men med følgende endringer; korrigerende av henvisning i første ledd og fjerde ledd fjernes.

14.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 13 Kurstilbydere

Andre kurstilbydere av kompetansehevende kurs og konferanser skal forhåndsgodkjennes av Statens vegvesen, jf. § 2 bokstav *g*. ~~h~~.

Statens vegvesen forhåndsgodkjenner juridiske personer som kurstilbydere.

Det må framlegges dokumentasjon som viser at søkeren oppfyller faglige og administrative forutsetninger for å kunne tilby etterutdanning i samsvar med forskriften med tilhørende retningslinjer. Det skal være en nær sammenheng mellom søkerens eksisterende aktivitet og undervisningens innhold.

~~Det er et vilkår for godkjenning at tilbyder ikke primært tilbyr trafikkopplæring.~~

Statens vegvesen godkjenner innholdet i de kompetansehevende kursene og konferansene, herunder om undervisningen kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

Hvor lenge godkjenningen som kurstilbyder gjelder, vil variere alt ettersom hvilke kurs eller konferanse som tilbys.

Det kan knyttes ytterligere vilkår til godkjenningen.

15 Registrering og krav til dokumentasjon – § 15 (ny § 14)

Bestemmelsen omhandler krav til at kursarrangør og kurstilbyder elektronisk registrerer at trafikkklærer (herunder faglig leder) har gjennomført etterutdanning.

15.1 Innspill

Nord universitet framholder at forslaget om at innmelding av gjennomført etterutdanning skal skje innen tre virkedager etter gjennomført etterutdanning, er en unødvendig kort frist.

Trafikkforum støtter forslaget. Det samme gjør NTSF og framholder samtidig at også den enkelte trafikkklærer bør få tilgang til TSK-registeret for å få oversikt over gjennomgåtte kurs. Det er også ønskelig at Statens vegvesen oppretter et eget nettsted eller landingsside for etterutdanning, slik at all informasjon om denne samles på ett sted.

15.2 Statens vegvesens vurdering

Nord universitet sitt innspill om at fristen for innmelding av etterutdanning er for kort, har vi forståelse for. Av hensyn til kursarrangørene og kurstilbyderne med tanke på at en så kort frist som foreslått kan bli utfordrende, bestemt å forlenge fristen fra 3 dager til 7 dager.

Når det gjelder NTSF sitt forslag om et felles nettsted, er dette noe Statens vegvesen har planlagt å utarbeide. Dette er imidlertid noe som må komme på sikt, og etter hvert som de som etter søknad som kursarrangør og/eller kurstilbyder ved etterutdanningen, har fått dette. Siden vil oppdateres kontinuerlig. Mer informasjon kommer senere.

Med tanke på ønske om at trafikklæreren skal få tilgang til en oversikt over egen etterutdanning, er dette også noe Statens vegvesen arbeider med å få på plass. Også vi anser det som fornuftig at trafikklærer skal kunne ha kontroll over sitt eget etterutdanningsløp og egen godkjenningsperiode.

Bestemmelsen innføres som foreslått.

15.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 14 Registrering og krav til dokumentasjon

Kursarrangører, jf. § 12 ~~13~~, melder inn til Statens vegvesen når den generelle delen av etterutdanning er gjennomført, jf. § 8-9. Dette gjelder også for klassespesifikk etterutdanning, jf. § 8-9, og etterutdanning for faglige ledere, jf. § 10 ~~11~~.

Kurstilbydere, jf. § 13 ~~14~~, melder inn til Statens vegvesen når den valgfrie delen av den generelle etterutdanning er gjennomført.

Innmelding skal skje elektronisk via TSK-registeret senest innen tre virkedager etter at etterutdanningen er gjennomført.

16 Gebyr – § 16 (ny § 15)

Bestemmelsen omhandler gebyr for regodkjenning av trafikklærer og faglig leder, samt godkjenning av kursarrangører og kurstilbydere.

16.1 Innspill

I flere høringsinnspill blir bestemmelsen om gebyr kommentert. Noen framholder at gebyrene som er foreslått er for høye, andre kommer med forslag til konkrete gebyrsatser, mens noen mener at gebyrene må være dynamiske og kostnadsriktige.

Trafikkforum fremholder at de forutsetter at det bare skal betales ett gebyr per regodkjenning, uavhengig av antall dager og førerkortklasser. Wright trafikkskole forventer at gebyrene er kostnadsriktige og at de kun dekker selvkost.

Vi registrer også innspill om at det er ønskelig at alt skal kunne meldes inn via TSK-registeret uten gebyr.

16.2 Statens vegvesens vurdering

Som det fremgikk i høringen, vil forslag til gebyr for godkjenning som må gjøres av Statens vegvesen sendes ut på egen høring på et senere tidspunkt. Forslag til gebyrsatser har derfor *ikke* vært på høring. Vi stiller oss derfor undrende til at flere høringsinstanser har kommentert at forslaget til gebyrsatser er for høye.

Vi vil på nytt påpeke at det fra vår side ikke har blitt foreslått noe omhandlende gebyr, verken priser for godkjenning av gjennomført etterutdanning, godkjenning av kursarrangører- og tilbydere, og så videre.

Når det gjelder kursavgifter og lignende, er dette noe som kursarrangører- og tilbydere må vurdere og fastsette, og er således ikke noe som angår Statens vegvesen.

På denne bakgrunn er det ikke grunnlag for å kommentere disse innspillene ytterligere, men vi noterer oss innspillene og vil kunne se til disse når høring om gebyr blir aktuelt.

16.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 15 Godkjenningsgebyr

Ved regodkjenning av trafikklærer og faglig leder etter gjennomført etterutdanning skal det betales et gebyr etter satsene i *forskrift av 10. oktober 2023 nr. 1650 om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet* ~~forskrift om gebyr~~ § 10-1 nr. X.

Ved regodkjenning av trafikklærer hvor godkjenningen har vært mistet skal det betales et gebyr etter satsene i *forskrift av 10. oktober 2023 nr. 1650 om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet* ~~forskrift om gebyr~~ § 10-1 nr. X.

For godkjenning som kursarrangør eller kurstilbyder av etterutdanning skal det betales et gebyr etter satsene i *forskrift av 10. oktober 2023 nr. 1650 om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet* ~~forskrift om gebyr~~ § 10-1 nr. X.

17 Unntak – § 17 (ny § 16)

Bestemmelsen omhandler at Statens vegvesen kan gi unntak/dispensasjon.

17.1 Innspill

Innspillene viser at det er støtte for å søke om dispensasjon fra forskriften. Innspillene viser også at det er bred støtte til forslaget vårt om et generelt unntak.

Nord universitet foreslår at trafikklærere som selv underviser på etterutdanningskurs må få godskrevet dette som sin egen etterutdanning.

NTSF ser det som nødvendig at det oppstilles høy terskel for dispensasjon fra krav om etterutdanning. De mener likevel at rimeligheten av en såpass snever unntaksadgang som i første ledd, må holdes opp mot at trafikklæreren må oppfylle et omfattende krav til etterutdanning innenfor et svært kort tidsrom. I tillegg ønsker NTSF at unntaket i andre ledd må utvides fra 12 til 18 måneder. Dette er imidlertid ikke en problemstilling som ville vært like aktuell dersom etterutdanningsperioden hadde vært femårig.

17.2 Statens vegvesens vurdering

Når det gjelder Nord universitet sitt innspill vil vi framholde følgende: Der man forestår (foreleser, veileder e.l.) utdanningen, f.eks. på den generelle delen, så får vedkommende fradrag for dette i sin etterutdanningsperiode. Dette gjelder følgelig bare den delen trafikklæreren selv er delaktig i. For eksempel hvor trafikklæreren er delaktig på de tre generelle dagene, jf. § 9 tredje ledd, da må de to resterende dagene, jf. fjerde ledd, tas som alminnelig deltaker senere. Det er altså ingen automatisk godkjenning for hele den generelle delen. Samme for faglig leder og de ulike tilleggsklassene.

Vi vil også påpeke at det er en forutsetning at vedkommende trafikklærer også er med i planleggingen av den aktuelle etterutdanningsdelen, i forkant av selve etterutdanningen. Det skjer kanskje naturlig, at man også er med i planleggingen når man skal undervise. Denne forutsetningen vil også inntas i retningslinjene.

Når det gjelder bestemmelsens andre ledd, innføres denne som foreslått. Vi mener at 12 måneder er tilstrekkelig, særlig nå som etterutdanningsperioden blir sammenfallende med godkjenningsperioden. Dersom det er behov for en lengre periode, må trafikklæreren søke om dispensasjon etter første ledd.

Bestemmelsen innføres som foreslått.

17.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 16 Unntak

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

I særlige tilfeller gis det generelt unntak fra at etterutdanningen må være gjennomført innenfor godkjennings- og etterutdanningsperioden. Unntaket gis ved alminnelig foreldrepermisjon og langvarig sykdom. Dokumentasjon kreves. Unntak medfører forlengelse av godkjennings- og etterutdanningsperioden på ett år. Dersom det er behov for ytterligere forlengelse, må det søkes om dette i henhold til første ledd.

18 Saksbehandlingsregler – § 18 (ny § 17)

Bestemmelsen omhandler saksbehandlingsregler.

18.1 Innspill

Forslaget støttes.

18.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen har ingen kommentarer, og forslaget innføres uten endringer.

18.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 17 Saksbehandlingsregler

For vedtak som fattes med hjemmel i denne forskriften, gjelder lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven).

19 Utfyllende bestemmelse – § 19 (ny § 18)

Bestemmelsen omhandler at det kan gis utfyllende retningslinjer.

19.1 Innspill

I all hovedsak støttes Statens vegvesen sitt forslag.

Effektiv trafikkopplæring mener imidlertid at retningslinjene bør vedtas i forskrift, blant annet for å sikre at disse blir gjenstand for høring.

19.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen vil understreke at det å vedta det som tenkes inntatt i retningslinjer, i forskriften, vil virke mot hensikten med å utarbeide retningslinjene.

For det første er det ikke naturlig å være like detaljstyrt i forskriften, som det vil være i retningslinjene. For det andre skal de være mer dynamiske enn forskriften. Det vil derfor være svært ressurs- og tidkrevende å endre forskriften hver gang det er behov for å endre retningslinjene. Det er viktig at dokumentet er relativt enkelt og kan endres etter behov. Dette sånn at det til enhver tid kan gjøres endringer som er til det beste både trafikklæreren, kursarrangørene og kurstilbyderne samt Statens vegvesen.

Samtidig vil vi understreke at retningslinjene ikke kan være i strid med det som kommer frem i forskriften, og forskriften oppstiller rammene for hva som kan inntas i retningslinjene og hvilke endringer som kan gjøres.

Utover dette har ikke Statens vegvesen noen kommentarer, og forslaget innføres uten endringer.

19.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 18 Utfyllende bestemmelse

Statens vegvesen kan gi utfyllende retningslinjer.

20 Ikrafttredelse – § 20 (ny § 19)

Bestemmelsen omhandler forskriftens ikrafttredelsesdato.

20.1 Innspill

Høringsinnspillene viser at det i all hovedsak er bred støtte for forslaget.

Wright trafikkskole mener imidlertid at i ikrafttredelsen kommer altfor kort tid etter høringsfristen. Det argumenteres blant annet med at skolene ikke gis nok tid til å bygge opp en økonomisk garanti for at lærerne skal kunne få kostnadene ved etterutdanningen dekket. Det samme gjelder for trafikklærerne som må dekke kostnadene selv. De foreslår at innføringen utsettes til tidligst 2026, og at forslaget i mellomtiden utredes mer.

Også Effektiv trafikkopplæring mener at det ikke er realistisk at forskriften vedtas 23. juni 2024. Det er også for tidlig at forskriften trer i kraft fra 1. januar 2025.

20.2 Statens vegvesens vurdering

Datoen for når forskriften ble planlagt vedtatt, er som kjent forbi. Forskriften vil imidlertid vedtas så fort høringsoppsummeringen er ferdig. Informasjon om dette vil fremgå på våre hjemmesider. Datoen for vedtakelse vil også fremgå i vedtatt forskrift, se vedlegg.

Av hensyn til målet som fremgår i Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg (2022–2025) samt at det nå har gått noen år siden bestemmelsen i vegtrafikkloven ble vedtatt, vil forskriften tre i kraft fra 1. januar 2025 slik som foreslått.

De prosessuelle og administrative hensynene som foreligger, vil frem mot ikrafttredelsesdatoen følgelig ivaretas.

Statens vegvesen tilføyer ett ledd til om når § 16 om gebyr skal tre i kraft.

20.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 19 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. januar 2025.

§ 15 om gebyr trer i kraft 1. april 2025.

21 Innføring – § 21 (ny § 20)

Bestemmelsen omhandler innføringen av forskriften.

21.1 Innspill

OsloMet foreslår at fordelingsrekkefølgen på kurs bør være at gruppe 1 består av de som utdannet seg før 1980, gruppe 2 består av de som utdannet seg mellom 1980 og 2005, gruppe 3 består av de som utdannet seg mellom 2006 og 2020, gruppe 4 består av de som har utdannet seg i utlandet og gruppe 5 består av nyutdannede trafikklærere.

NTSF ber om at det må tas hensyn til at det er trafikklærere over hele landet. Det vil være sentralt at Statens vegvesen tar hensyn til geografiske avstander når trafikklærerne deles inn

i grupper. Hvis grupperingen blir vilkårlig sammensatt, vil det i distriktene bli en utfordring å samle lærere som har sin etterutdanningsperiode likt, og tilsvarende vanskelig for kursarrangører å tilby et godt lokalt kurstilbud.

Videre argumenteres det for at det er svært ønskelig at mest mulig av etterutdanningen kan gjennomføres lokalt, både av hensyn til bærekraft og unngå store reisekostnader for deltakerne. Rimelighetshensyn taler også for størst mulig lokal gjennomføring, og NTSF mener at det ikke burde bli vesentlig dyrere å etterutdanne seg dersom man er bosatt i nord enn på det sentrale Østlandet. NTSF ber derfor Statens vegvesen om å ta hensyn til geografiske forhold ved inndeling i de ulike gruppene. De mener videre at det i mer sentrale områder, vil være viktig at Statens vegvesen etterstreber at deltakerne i de ulike gruppene ikke blir for homogene, men innehar noe variasjon i alder og fartstid i yrket.

Bergen Bil og MC Skole AS foreslår at de første som skal godkjennes er de med varig godkjenning, så de med ettårig utdanning fra STLS, så de med toårig utdanning fra HiNT/Nord universitet, etter det de med bachelor, og til slutt faglige ledere. Også hvor lenge vedkommende har hatt godkjenning bør ha betydning.

Flere høringsinstanser mener at den foreslåtte grupperingen fremstår tilfeldig og kanskje ikke helt gjennomtenkt. De aller fleste poengterer imidlertid viktigheten av at nyutdannede ikke skal havne i første etterutdanningsgruppe. Det er også enighet om at de som i sin tid ble godkjent først, også må gjennomføre etterutdanningen først.

Det framgår også av flere høringsinnspill at det er ønskelig at faglig leder bør samles i samme gruppe, og at disse gjennomfører etterutdanningen først. Dette vil sannsynligvis øke kvaliteten på faglig leder sitt arbeid.

Effektiv trafikkopplæring skriver at forskriften bør være tydelig på hvordan utvelgingen av disse fem foreslåtte gruppene skal være. Det nevnes at det må fattes enkeltvedtak for hver enkelt i forbindelse med gruppeplasseringen, noe som vil føre til klager og mye arbeid både for underinstansen og klageinstansen.

21.2 Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen tar alle innspillene omhandlende gruppeinndelingen til orientering. Som det allerede har framgått, har vi bestemt at vi så langt det lar seg gjøre, innfases faglig ledere i de første etterutdanningsgruppene. Dette særlig etter ønske fra de to største interesseorganisasjonene i bransjen, Trafikkforum og NTSF, men også andre høringsinstanser.

Som det framgikk tidligere i høringsoppsummeringen er det i all hovedsak faglig leders faglige ansvar på trafikkskolen som er bakgrunnen for at disse burde ha etterutdanning først. Disse vil derfor så langt det lar seg gjøre, innfases i de første to etterutdanningsgruppene. I første etterutdanningsgruppe innfaser vi i hovedsak faglige ledere med trafikkklærergodkjenning klasse B og BE. Dette for å legge til rette for at kursarrangører og andre tilbydere ikke må tilby kurs i alle tilleggsklasser fra første år, og kan skaffe seg erfaring med et noe innskrenket tilbud fra starten.

Etter at faglige ledere er fordelt i grupper, vil øvrige trafikklærere fordeles i de ulike gruppene. Av ressurs- og systemhensyn vil det ikke være mulig for oss å fordele trafikklærerne inn i grupper på bakgrunn av utdanningsnivå eller geografi. Vi er enige i prinsippet om at vi ikke kaller inn de med nyest utdanning først, og skal så langt systemene våre lar oss gjøre det, unngå dette.

Etter endringene/fjerning av § 4, presiserer vi i bestemmelsens første ledd at det kun er trafikklærere og faglig ledere som er registrert ved en trafikkskole som får tildelt etterutdanningsgruppe. Vi stryker også etterutdanningsperiode da denne nå er sammenfallende med godkjenningsperioden.

Bestemmelsen innføres som foreslått, men med følgende endringer: presisering i første ledd.

21.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 20 Innføring

Alle ~~praktiserende~~ trafikklærere og faglige ledere som er registrert ved en trafikkskole skal inngå i en godkjenningsperiode ~~og en etterutdanningsperiode~~ fra 1. januar 2025. Alle deles inn i fem grupper, jf. § 21. ~~22.~~

22 Første etterutdanningsperiode – § 22 (ny § 21)

Bestemmelsen omhandler tidsrommene for første etterutdanningsperiode.

22.1 Innspill

Innspill som kan knyttes til denne bestemmelsen, er tatt stilling til og svart ut gjennom vår vurdering av andre bestemmelser.

22.2 Statens vegvesens vurdering

Bestemmelsen innføres som foreslått.

22.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 21 Første etterutdanningsperiode

Tidsrom for første etterutdanning:

- 1. I perioden 1. januar 2025 til 31. desember 2026 skal gruppe 1 gjennomføre etterutdanning i henhold til denne forskriften.*
- 2. I perioden 1. januar 2026 til 31. desember 2027 skal gruppe 2 gjennomføre etterutdanning i henhold til denne forskriften.*
- 3. I perioden 1. januar 2027 til 31. desember 2028 skal gruppe 3 gjennomføre etterutdanning i henhold til denne forskriften.*

4. *I perioden 1. januar 2028 til 31. desember 2029 skal gruppe 4 gjennomføre etterutdanning i henhold til denne forskriften.*
5. *I perioden 1. januar 2029 til 31. desember 2030 skal gruppe 5 gjennomføre etterutdanning i henhold til denne forskriften.*

23 Opphør – § 23 (ny § 22)

Bestemmelsen omhandler når forskriftens kapittel 9 (overgangsregler) skulle opphøre.

23.1 Innspill

Forslaget støttes.

23.2 Statens vegvesens vurdering

Bestemmelsen innføres som foreslått.

23.3 Bestemmelsen slik den vedtas

§ 22 Opphør

Kapittel 9 ~~gjelder~~ gjelder ikke etter 31. desember 2030.

Øvrige endringer

Siden § 4 om *Ikke aktive trafikklærere* tas ut av forskriften, forflyttes alle bestemmelsene frem. Dagens § 5 blir derfor § 4 og så videre, se vedlegg to.

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