

Norges Trafikkskoleforbund

Leif Tronstads plass 6, 1337 Sandvika | 22 62 60 80 | post@ntsf.no | www.ntsfn.no

Statens vegvesen

Trafikant og kjøretøy

Tora Wenberg Kaspersen

20/ 188925

Sandvika, 22.11.2022

Høring om forslag til endringer i yrkessjåførforskriften

Innledning

Statens vegvesen har sett et behov for å gjøre endringer i yrkessjåførforskriften i form av presiseringer, justeringer og korrigeringer. I bestemmelsene om unntak, definisjoner, krav om førerrett, gyldighet og utstedelse av kompetansebevis er det foreslått noen presiseringer. I bestemmelsene om innhold i etterutdanning presiseres krav til kjøretøy for bruk i etterutdanningen innen godstransport.

Kommentarer

Norges Trafikkskoleforbund ønsker i dette høringssvaret å problematisere endringsforslagene i §1, forslaget i § 23, nytt femte ledd, og i § 52, første ledd bokstav e. I tillegg har vi endel enkeltstående kommentarer til forslagene i høringsdokumentet.

Høringsinstansene bes også spesielt å kommentere innføring av krav om yrkessjåførbevis for førere av traktor med konstruktiv hastighet over 45 km/t (høyhastighetstraktor T5) som ikke kommer inn under unntaket i bokstav f, og alternativet om å innføre YSK- krav for høyhastighetstraktor.

Norges Trafikkskoleforbund mener alternativ 1, å innføre yrkessjåførutdanning med prøve og bevis vil være det mest aktuelle alternativet. Dette i forhold til blant annet 18 åringen som skal ut på offentlig vei med en traktor som lovlig kan veie inntil 50 tonn og operere i hastigheter opp mot 50 km/ t. I tillegg vil dette gjøre det vanskeligere for de som prøver å «jukse» seg til muligheten ved å benytte en tilhenger og traktor av ulik karakter for å unngå kravene som blir stilt til sjåfør. Gjennom en yrkessjåførutdanning vil det legges til rette for både økonomisk og miljøvennlig kjøring og trafikksikkerheten vil ytterligere kunne hensyntas.

Kommentarer vedrørende endringsforslag i -§1.

«I forskrift 16. april 2008 nr. 362 om grunnutdanning og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførforskriften) gjøres følgende endringer:»

§ 1 andre ledd bokstav d er følgende endringer foreslått:

d) som benyttes til opplæring for å erverve førerrett eller opplæring for å få eller fornye yrkessjåførkompetanse, forutsatt at kjøretøyet ikke benyttes til transport av passasjerer eller gods

*mot vederlag under kjøringen. **Kjøretrening som ledd i arbeidsplassbasert opplæring, kan likevel skje under transport av passasjerer eller gods mot vederlag, forutsatt at vedkommende har gyldig førerrett i aktuell klasse.** Ledsager må oppfylle kravene i trafikkopplæringsforskriften § 3-1 og ha gyldig Yrkessjåførkompetanse.*

Norges Trafikkskoleforbund vet at det gjennom mange år vært et ønske både i fra trafikkskolebransjen og myndighetene at så mange som mulig har et stort fokus på mengdetrening i alle klasser. Bakgrunnen for dette er at gjennom mengdetrening skaper man tryggere sjåførere og derfor færre ulykker. Å kreve førerrett i aktuell klasse for å øvelseskjøre medfører at hele unntaket mister sin funksjon. Vi anser det som mindre sannsynlig at noen bedriver øvelseskjøring eller kjøretrening med ledsager etter at de har fått førerrett. Det er underlig at myndighetene oppfordrer til mengdetrening i alle andre klasser, men etter dette forslaget da ikke på tunge kjøretøyer.

Norges Trafikkskoleforbund mener at kravet om førerrett må fjernes og gjeldende forskriftstekst som bruker betegnelsen øvingskjøring beholdes uendret.

Vi viser samtidig til EU Direktiv 2018/ 645 og teksten i det danske regelverket, hvor dette også er beskrevet slik.

Directive (EU) 2018/645 forlanges det ikke krav til førerkort for å kunne utføre Work-base training, heller ikke er dette å finne i den danske versjonen av teksten.

[EUR-Lex - 32018L0645 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)

(f)used for driving instruction for, and examination of, any person wishing to obtain a driving licence or a Certificate of Professional Competence (CPC), in accordance with Article 6 and Article 8(1), provided that they are not being used for the commercial carriage of goods and passengers;

-With regard to point (f) of this paragraph, this Directive shall not apply to any person wishing to obtain a driving licence or a CPC, in accordance with Article 6 and Article 8(1), when that person is undergoing additional driving training during work-based learning, where that person is accompanied by another person certified by a CPC, or a driving instructor, for the category of vehicle used for the purpose set out in that point.

Dansk versjon:

f) der benyttes til køretimer eller køreprøver med henblik på en person, der ønsker **opnåelse** af et kørekort eller det i artikel 6 og artikel 8, stk. 1, omhandlede kvalifikationsbevis, forudsat at de ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport eller personbefordring

Med henblik på nærværende stykkes litra f) finder dette direktiv ikke anvendelse på nogen person, som ønsker at opnå et kørekort eller et kvalifikationsbevis i overensstemmelse med artikel 6 og artikel 8, stk. 1, hvis denne person gennemgår yderligere køreundervisning som led i arbejdspladsbaseret læring, forudsat at den pågældende person ledsages af en anden person, som har kvalifikationsbevis til eller er kørelærer for den køretøjskategori, der anvendes til det formål, der er fastsat i nævnte litr

Kommentarer vedrørende endringsforslag i § 23, nytt femte ledd.

Forslag: § 23 nytt femte ledd skal lyde: Lærling/lærekandidat kan ikke avlegge yrkessjåførsamen tidligere enn tre måneder før læretiden er over, jf. forskrift om endring i forskrift til opplæringslova og forskrift til friskolelova i forskrift til opplæringslova § 3-46. For å styrke yrkessjåfør- og fagutdanningen mener vi det er formålstjenlig å gjenta bestemmelsen fra forskriften til opplæringsloven, slik at det ikke er tvil om at lærling skal avlegge sin yrkessjåførsamen som en del av fagprøven. Dette vil også tette igjen noe av dagens praksis at lærlinger avlegger yrkessjåførsamen, og dermed dokumenterer en yrkessjåførkompetanse, lenge før utdanningen er fullført. Det er registrert flere tilfeller der en lærling avlegger yrkessjåførsamen umiddelbart etter kurset på landslinjene, med begrunnelse å kunne drive transport for lærebedriften utenfor landets grenser. Vi mener dette er uheldig, spesielt med tanke på den oppfølgingen en lærling har krav på i hele læreperioden.

Norges Trafikkskoleforbund mener det er pedagogisk uforvarlig at en elev som gjennomfører grunnutdanning ikke skal kunne avlegge eksamen rett etter at undervisningen er avsluttet. Forslaget som her er fremmet medfører at en elev må vente inntil 18 måneder før denne kan avlegge en eksamen. Kjøpes grunnutdanning privat hos en kursarrangør får man avlegge eksamen rett etter avsluttet grunnutdanning, men er man elev i den videregående skole må man altså vente før eksamen kan avlegges. Samtidig så ser vi at dersom bedriften anser lærlingene som «ferdige», og bruker de som billig arbeidskraft i ordinær drift er nytt femte ledd på sin plass.

I forslaget forklaring til §23 i siste del står det:

«Det er registrert flere tilfeller der en lærling avlegger yrkessjåførsamen umiddelbart etter kurset på landslinjene, med begrunnelse å kunne drive transport for lærebedriften utenfor landets grenser. Vi mener dette er uheldig, spesielt med tanke på den oppfølgingen en lærling har krav på i hele læreperioden.»

Norges Trafikkskoleforbund er uenig i kommentaren, «Vi mener dette er uheldig, spesielt med tanke på den oppfølgingen en lærling har krav på i hele læreperioden.»

En nyutdannet yrkessjåfør som bor i naboland til våre naboland blir i SVVs forslag heretter nektet å kjøre over landegrensen. Konsekvensen av dette forslaget er at lærlingens arbeidsgiver da vil snu kjøreretningen og sende sjåføren fra Oslo området og mot kundens mottakssted som da ofte vil være Bergen, Stavanger eller andre steder i Norge.

Det er kjent av vegnettet i Norge er relativt mye dårligere enn hos våre naboland, dette forslaget kan gi økt risiko for ulykker da trafikken blir sendt vestover i stedet for østover.

Norges Trafikkskoleforbund mener det er underlig at man bruker et argument om at det er enklere å følge opp en lærling i Norge enn i Sverige. I dagens teknologiske samfunn spiller det liten rolle om en sjåfør er i Mosjøen eller i Malmø.

Vedrørende forslaget om å ta bort krav om at undervisningsansvarlig skal ha førerrett for den opplæringen som lærestedet er godkjent for, jmfør § 24, andre og tredje ledd, mener vi i Norges Trafikkskoleforbund at dersom en kursarrangør tilbyr moduler som ikke inneholder kjøring, bør det gå greit at undervisningsansvarlig for disse modulene ikke har førerrett. Det er tydelig presisert at undervisningsansvarlig må ha førerrett dersom modul 5 tilbys.

Fra 2025 kommer det krav om godkjenning for undervisningspersonell. Det vil forhåpentligvis kvalitetssikre de som underviser tilfredsstillende nok, til at undervisningsansvarlig ikke har førerrett. Dette åpner for å bruke tittel «undervisningsansvarlig» der en kursarrangør tilbyr

nettbasert opplæring, opplæring i simulator eller andre deler av yrkessjåførutdanningen som ikke inneholder kjøring.

Forslag til endring og begrunnelse vedrørende § 52 første ledd bokstav e:

-e) Minst 4 timer fra modul 5 etter bestemmelsene i § 49 andre ledd bokstav b, hvorav 2 timer brukes til for- og etterarbeid, samt til oppsummering og refleksjon mellom de to turene. Kjøringen skal foregå med kjøretøy tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy/kjøretøykombinasjon lastet til minst 70 % av kjøretøyets eller vogntogets tillatte nyttelast, innenfor vegens begrensninger. Dagens forskrift krever totalvekt tilsvarende førerprøvevogn, og det er mange betingelser for å oppnå dette, mange blir også forhindrede fra å bruke egen bil til denne kjøringen. Ved å kreve 70 % av nyttelast på kjøringen, står man friere i kjøretøyvalget, unngår kjøring uten last og utbytte av kjøringen vil være større

Norges Trafikkskoleforbund mener at ordlyden «tilsvarende yrkessjåførens hovedkjøretøy/kjøretøykombinasjon» øker mulighetene i valg av kjøretøy ved gjennomføring av modul 5. Det vil uansett være et kjøretøy sjåføren har førerrett for, og overføringsverdi vil finnes uansett. Noen kan jo finne på å bytte fra buss til lastebil og omvendt i løpet av de kommende 5 år etter gjennomført etterutdanning allikevel. At kjøretøyet/kjøretøykombinasjonen skal foregå med kjøretøy lastet til minst 70 prosent av tillatt nyttelast etter vognkort/veg er Norges Trafikkskoleforbund enig i.

I utgangspunktet vil en tilhenger med minst 70 prosent av tillatt nyttelast være bedre og gi eleven større forståelse enn en eventuelt tom tilhenger. Norges Trafikkskoleforbund kan forstå at dette er problematisk for de som kjører dyretransport, septik, melk og lignende, men dette kan løses ved at flere bruker samme kjøretøy i tur og orden, eller at kursarrangør stiller med kjøretøy og tar leie for det.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund mener alternativ 1, YSK utdanning for høyhastighetstraktor, tar mest hensyn til trafiksikkerheten.

Norges Trafikkskoleforbund mener at kravet om førerrett må fjernes og gjeldende forskriftstekst som bruker betegnelsen øvingskjøring beholdes uendret.

Norges Trafikkskoleforbund mener det er pedagogisk uforsvarlig at en elev som gjennomfører grunnutdanning ikke skal kunne avlegge eksamen rett etter at undervisningen er avsluttet.

Norges Trafikkskoleforbund mener det er underlig at man bruker et argument om at det er enklere å følge opp en lærling i Norge enn i Sverige. I dagens teknologiske samfunn spiller det liten rolle om en sjåfør er i Mosjøen eller i Malmø.

Vi takker for muligheten til å komme med kommentarer.

Vennlig hilsen

Øyvind Årbogen
Seniorrådgiver Opplæring