

Norges Trafikkskoleforbund

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

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Haakon Rognsaa Arnesen
21/ 215345

Sandvika, 01.01.2024

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

Viser til høringsbrev fra Statens vegvesen om forslag til midlertidig forskrift om tiltak for yrkessjåførbevis fra Ukraina, med frist for høring den 1. januar 2024.

Norges Trafikkskoleforbund støtter forslagene i høringsdokumentet, under forutsetning av at de foreslåtte kravene til tilleggstudningen opprettholdes. Vi ønsker likevel å bidra med noen betraktninger.

Bakgrunn og formål

Forslaget vil bidra til å tilføre Norge nødvendig arbeidskraft innen yrkessjåførfaget, og vil være et positivt samfunnsøkonomisk bidrag gjennom å integrere og sysselsette flyktninger.

Trafikksikkerhet

Tilleggstudningen retter seg mot personer som allerede er yrkessjåfører i sitt hjemland. Målet med tilleggstudningen er å bygge på og komplimentere den eksisterende kompetansen sjåførene har ved å føye til de elementene som mangler, og kandidaten må bestå en teoretisk prøve før yrkessjåførbevis utstedes. Når opplæringsinstitusjonene videre gis anledning til å avvise kandidater som åpenbart ikke egner seg, mener vi at forslaget vil ivareta trafikksikkerheten på en tilfredsstillende måte.

Innhold og omfang

Det foreslåtte kurset består av totalt 50 timer og 8 moduler. De viktigste temaene inkluderer:

- Sikker atferd på veien (7 timer, hvorav 2,5 timer individuell kjøretrening)
- Kjetting
- Ulykkesberedskap (7 timer)
- Kosthold og helse (1 time)
- Lastsikring (7 timer)
- Kjøre- og hviletid (2 timer)
- Sikkerhetskurs på bane (9 timer)
- Emnevalg tilpasset yrkessjåførens rolle (fleksible timer: 20/17)

Tillegg for buss

For bussjåfører inkluderes spesifikke emner som sikring av passasjerer (2 timer) og busspassasjerers rettigheter (3 timer).

Timeantallet er i stor grad det samme som dagens etterutdanning, med noen unntak hvor timeantallet er økt. Vi vurderer dette som fornuftig med tanke på å sikre tilstrekkelig måloppnåelse, spesielt med hensyn til språkbarrierer og varierende kompetansenivå hos kandidatene. Det er også fornuftig at det gis frie timer som kan tilpasses, og som gir en pedagogisk og faglig frihet til å vurdere hva det er behov for utover minstekravet for den enkelte.

Implementering

Høringsnotatet opplyser om at alle deler i tilleggsutdanningen er basert på allerede eksisterende deler av yrkessjåførens grunn- og etterutdanning, og dermed er enkelt å implementere i undervisningsplanene hos de aktuelle opplæringsinstitusjonene.

Selv om faglig og utstyrmessig implementering virker uproblematisk, kan ulike krav til timer og moduler være utfordrende å innlemme i eksisterende kursoppsett hos tilbyderne. Det kan derfor vise seg nødvendig å utvikle egne kurs og planer for å lette gjennomføringen.

Dersom det viser seg å være vanskelig å kombinere med eksisterende kurs, og nye spesifikke kurs må utarbeides, kan det bli nødvendig for opplæringsinstitusjonene å kreve et tilstrekkelig antall påmeldte deltakere for å gjennomføre kurset. Både med tanke på å oppnå ønsket faglig og pedagogisk kvalitet på opplæringen som gis, men også av hensyn til økonomi og hensiktsmessig ressursbruk. Det er derfor noe usikkert hvor mange av våre opplæringsinstitusjoner som vil ha mulighet til å tilby slike kurs.

Vi takker for muligheten til å delta som høringsinstans.

Vennlig hilsen,

Solveig Renate Spæren

Jurist

Norges Trafikkskoleforbund