

Statens Vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 8142 Dep  
0033 OSLO

Oslo, 14.09.18

Deres referanse: 18/123000-1

### **Hørings svar – endringer i yrkessjåførforskriften**

Viser til Statens Vegvesen Vegdirektoratets høringsbrev datert 01.06.18 om endringer i yrkessjåførforskriften.

NHO Transports medlemsbedrifter har flere års erfaring med etterlevelse av denne forskriften. NHO Transport støtter målet om en yrkessjåførutdanning med høy kvalitet. Både grunn- og etterutdanningen må dessuten ha relevant innhold og kunne gjennomføres innenfor rasjonelle rammer med egnede læremetoder i tråd med teknologisk utvikling. De tilpasningene som gjøres i forskriften må også vurderes ut fra et kost-/nytteperspektiv. I det følgende vil vi kommentere noen av forslagene til endringer i høringsnotatet.

#### § 6 andre og tredje ledd om utdanningen

Vegdirektoratet foreslår å halvere gruppestørrelsen det gis undervisning for og at det maksimalt skal være 12 elever på etterutdanningen. NHO Transport er negativ til forslaget, slik flere andre bransjeorganisasjoner er. Vi forstår intensjonen om bedre individuelt læringsutbytte, men etterlyser en nærmere dokumentasjon. Læring og erfaringsutveksling kan ivaretas blant annet gjennom gruppearbeid og relevante case som en del av undervisningen. En viss gruppestørrelse i undervisningen gir også muligheter for å utveksle erfaringer mellom flere sjåførere. Etterutdanning med maksimalt 12 elever vil dessuten være mer ressurs- og kostnadskrevende å gjennomføre i praksis, noe som bør vektlegges i en totalvurdering.

#### § 7 om adgang til yrkessjåførutdanningen

NHO Transport støtter forslaget i § 7 første ledd om at det ikke kreves førerrett for personer som skal gjennomføre etterutdanningen og at utløpt førerrett ikke skal overstige 12 måneder. Vi støtter også endringen i andre ledd om at statsborgere fra EØS-stat med fast bopel i Norge skal gjennomføre grunnutdanningen i Norge.

## § 8 om alle rettigheter ved grunnutdanning

Lærlinger innen persontransport kan bare kjøre 50 kilometer rutelengde i buss med passasjerer. Denne begrensingen er erfaringsmessig upraktisk både for lærebedrift og lærling, og svekker dermed muligheten til å rekruttere via videregående skoler. Til orientering er kun 5 prosent av dagens bussjåfører under 32 år og bransjen ønsker større tilfang av unge kandidater.

## § 12 første ledd om gjennomføring av etterutdanningen

I dag gjennomføres etterutdanningen sammenhengende over fem dager, altså en uke. Direktoratet foreslår at inntil to av fem dager kan deles over to påfølgende dager (med 3,5 timers undervisning disse dagene).

NHO Transport mener det bør åpnes for ytterligere fleksibilitet. For eksempel kan det være pedagogisk, praktisk og hensiktsmessig at undervisningen kan gjennomføres i to bolker over henholdsvis to og tre dager eller undervisning en dag ukentlig. Dessuten mener vi det bør tilrettelegges for en kombinasjon av e-læring, simulator, fellesundervisning og oppgaver. En mulighet kan være å dedikere en dag til e-læring og påfølgende dag til fellesundervisning. Vi aksepterer kravet om at påbegynt etterutdanning skal fullføres innen en periode på 6 måneder, men med fleksibilitet innenfor denne perioden.

## Om bruk av e-læring og simulator blant annet i § 15

Vegdirektoratet åpner for bruk av e-læring og simulator på enkelte deler av utdanningen. NHO Transport er enig i at dette ikke skal være noen snarvei. Vi stiller likevel spørsmål ved de tydelige begrensningene som skisseres i høringsnotatet. Denne tilnærmingen vil neppe ta ut potensialet for ønskede synergier.

Etter vårt syn vil e-læring være et velegnet formidlingsverktøy. Lydlagt e-læring gir eksempelvis muligheter for at eleven kan repetere informasjonen flere ganger i sitt eget tempo. Dette har spesiell verdi og kan gi mestringsfølelse for elever med lese- og skrivevansker eller de som ikke har norsk som morsmål. Kostholdsinformasjon eller videoer som illustrerer økonomikjøring er eksempler på emner som kan være egnet for e-læring. Bransjen har allerede gode erfaringer med bruk av e-læring gjennom Kompetanseløftet, hvor elevene avslutningsvis gjennomførte en test med flere svaralternativer.

Den teknologiske utviklingen gjør at yrkessjåførene mottar mye digital informasjon i kjøretøyet om kjørestil, nedbremsing, drivstofforbruk med mer. Det betyr at de i daglig virke er vant til å forholde seg til digital kunnskap. Dette grunnlaget kan i opplæringsarbeidet brukes til å forbedre den enkelte sjåførens ferdigheter ytterligere, for eksempel ved bruk av kjøresimulator eller e-læring.

Vi ber dermed direktoratet vurdere en mer fleksibel tilnærming til bruk av e-læring som formidlingsform og hvordan dette skal kombineres med klasseromsundervisning og egnede innleveringer/tester. Opplegget bør ses i sammenheng med kravene i § 12. Økt innslag av e-

læring vil også kunne bidra til kvalitet og likere kunnskapsformidling uavhengig av hvor sjåføren er lokalisert. I enkelte distrikter kan det være knapphet på lærepersonell til videreutdanning.

#### § 18 om godkjenning av lærested

NHO Transport støtter at undervisningspersonell skal godkjennes fra 2022, men er uenig i kravet om spesialutdanning i § 28. Vi støtter også at læresteder som har vært inaktive i 12 måneder må søke om ny godkjenning.

#### § 23 om yrkessjåførutdanning i offentlig videregående skole

Utdanningen avsluttes med fagprøve eller kompetanseprøve i yrkessjåførfaget. Overskriften i paragraf 23 bør endres til «Yrkessjåførutdanning i offentlig videregående opplæring» for å unngå misforståelser. Fagopplæringskontor bør også endres til «offentlig organ i videregående opplæring som er ansvarlig for godkjenning av lærekontrakt». Vi viser også til SOTINs høringsuttalelse når det gjelder paragraf 23 fjerde ledd om avleggelse av yrkessjåførsamen.

#### § 28 om krav til personell som skal undervise i etterutdanningen

Paragrafen stiller skjerpede krav til undervisningspersonellet som skal brukes ved individuell kjøretrening i etterutdanningen av yrkessjåførere. NHO Transport støtter at de skal ha førerrett i den aktuelle klassen. Det foreslås videre krav om at vedkommende «innehar spesialutdanning innen trafikkadferd og optimal bruk av tunge kjøretøy på universitets- og høyskolenivå. Utdanningen må være minst 15 studiepoeng og godkjent av Vegdirektoratet.» NHO Transport mener dette kravet skyter langt over mål.

Personellet skal undervise og gi praktisk kjøreveiledning til kandidatene. Dette forutsetter kvalifikasjoner og vi foreslår formuleringen «innehar dokumentert kunnskap innen trafikkadferd og optimal bruk av tunge kjøretøy». Praktisk opplevd erfaring fra varierte trafikkforhold er viktig for å kunne lære bort. I dag benyttes ofte instruktører som har lang erfaring og betydelig bransjekunnskap, noen er ansatte i transportbedriftene. De er yrkessjåførere med fagbrev og har solid erfaring fra trafiksikker kjøring og forebygging av skader og uhell.

Etterutdanningen bør kunne gjennomføres eksternt eller bedriftsinternt med godkjente læreplaner. Bedriftsintern opplæring gir muligheter til å planlegge en god opplæringslogistikk som er koordinert med hverdagens produksjon. Arbeidsgiverne har en egenmotivasjon i at etterutdanningen blir best mulig for sjåførene. Vi viser også til Nettbuss AS sitt høringssvar som blant annet refererer til den godt etablerte læringskulturen i bransjen, verdien av god bransjekunnskap og funnene i TØI-rapport 1467/2016 om at sjåførene som har gått på kurs innen persontransport har høyt skår for faglig utbytte.

NHO Transport anser det som lite hensiktsmessig, fordyrende og lite relevant å stille absolutt krav til spesialutdanning ved høyskoler eller universiteter. De kostnadmessige konsekvensene og hvorvidt det blir vanskeligere å gjennomføre etterutdanning i nærheten av arbeidsstedet bør dessuten analyseres nærmere. Ifølge tilbakemeldinger fra våre medlemsbedrifter vil de

foreslåtte kravene heller ikke bidra til å styrke sluttproduktet. Stilles det krav om universitetsutdanning for alle fra 2022, kan det for øvrig ikke utelukkes at erfarne og dyktige instruktører elimineres siden det er innslag av lese- og skrivevansker i bransjen.

For personell som ikke har eller kan dokumentere nødvendig kunnskap, for eksempel ved at de har fagbrev som yrkessjåfør, kan det utvikles et kurs- eller utdanningstilbud med læreplaner godkjent av Statens Vegvesen. Nivå, innretning og omfang må tilpasses det faktiske behovet og deler av undervisningen bør foregå ute i felt.

I forbindelse med den praktiske kjøreundervisningen bør det også gis mulighet til at mer enn en elev kan være om bord i kjøretøyet. De kan observere hverandres kjøreadferd og få ytterligere utbytte av veiledningen.

#### § 35 fjerde ledd om utstedelse av yrkessjåførbevis

«Ved utstedelse av yrkessjåførbevis skal akseptabel legitimasjon fremvises». NHO Transport mener det bør være krav til *gyldig* legitimasjon blant annet for å unngå eventuelle misforståelser om hva som er akseptabelt eller ikke.

#### § 44 andre ledd om innholdet i utdanningen

Eleven skal «b) forstå betydningen av å yte service i kundebehandlingen, og kjenne til utfordringer i ulike kommunikasjonsituasjoner». Vi foreslår følgende supplering av punkt b) «og hvordan håndtere disse». Det er blant annet viktig at sjåførene får kunnskap om hvordan de skal håndtere eventuelle konflikter mellom passasjerer eller mellom sjåfør og passasjerer.

Et annet poeng når det gjelder innholdet i utdanningen er å styrke kunnskapen om sikkerheten til passasjerer, sjåfører og medtrafikanter. Evakuering i tunnel er et tema som kan være aktuelt å belyse gjennom videreutdanningen.

Oppsummert mener NHO Transport at endringene i yrkessjåførforskriften bør gi bedre kvalitet og at ekstra kostnader må stå i forhold til nytteeffekten for den enkelte sjåfør, bedrift og samfunnet. Vi er for å stille krav til kompetanse, men anser ikke at endringene foreslått i § 28 vil gi et bedre sluttresultat. NHO Transport ber også om større grad av fleksibilitet for gjennomføringen av etterutdanningen, blant annet gjennom bruk av e-læringsverktøy.

NHO Transport stiller gjerne opp dersom det er spørsmål eller punkter som bør diskuteres nærmere.

Vennlig hilsen

**NHO Transport**

  
Jofri Lunde

næringspolitisk sjef