

Norges Trafikkskoleforbund

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

Statens vegvesen
Trafikant- og kjøretøy
Ref. 23/68149

Sandvika, 08.05.2024

Høring om forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere

Viser til høring fra Statens vegvesen om forslag til ny forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere, med høringsfrist 8. mai 2024.

Norges Trafikkskoleforbund ble stiftet i 1954, og er landets største bransjeforbund for trafikkskoler. Vi har 1100 medlemmer, hvorav om lag 750 medlemsskoler, og representerer med dette 80 prosent av trafikkskolebransjen. Våre medlemsskoler tilbyr føreropplæring i alle førerkortklasser, fra lette til tunge kjøretøy.

Norges Trafikkskoleforbund arbeider for gode og forutsigbare rammevilkår for trafikkskolebransjen, slik at våre medlemmer kan tilby verdens beste trafikkopplæring. Norges Trafikkskoleforbund arbeider aktivt med å løfte fagkompetansen hos trafikklærerne gjennom å tilby kurs og veiledning, og utarbeider læringsmidler for elever i alle kjøretøyklasser både til privat og yrkesfaglig utdanning. Norges Trafikkskoleforbund har et stort nettverk med fylkeskoordinatorer i alle landets fylker, noe som sikrer oss god lokal kunnskap og innsikt i trafikklærerens arbeidshverdag.

Norges Trafikkskoleforbund har skaffet til veie et bredt kunnskapsgrunnlag som til sammen danner bakgrunnen for vårt høringssvar:

- Medlemsundersøkelse, mai 2023
- Medlemsundersøkelse, februar/ mars 2024
- 25 lokale medlemsmøter er gjennomført i alle landsdeler, fra Alta i nord til Kristiansand i sør.
- Etterutdanning og forslag til forskrift har også vært gjenstand for diskusjon på en rekke Medlemsråd og Lederkonferanser, representert ved samtlige av våre fylkeskoordinatorer i perioden vår 2023 -2024.
- Innspill fra medlemmer og medlemsskoler, mottatt gjennom våren 2024

Vårt høringssvar vil ta utgangspunkt i forskriftens oppbygning, og vi benytter samme systematikk som i høringsnotatet.

Virkeområde § 1

I § 1 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

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

Norges Trafikkskoleforbund mener at forskriften også bør komme til anvendelse for annet undervisningspersonell som yter trafikkopplæring, uten å være tilknyttet en godkjent trafikkskole. Et sentralt hensyn bak krav om etterutdanning er å utjevne forskjeller i kompetanse hos undervisningspersonell og sikre kvaliteten på trafikkopplæringen som ytes. Slik vi ser det er det like viktig at undervisning som gis av andre enn godkjente trafikklærere er av høy kvalitet. Undervisningspersonell i offentlig skoleverk og kursarrangører som tilbyr trafikkopplæring bør derfor også omfattes av kravene til etterutdanning.

Vi foreslår derfor følgende endring i § 1 (1):

Denne forskriften omhandler etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere, faglig leder og annet godkjent undervisningspersonell tilknyttet lovlig opplæringsinstitusjon.

Vårt forslag til endring vil også innebære at man fjerner et mulig konkurransevridende element, hvor kursarrangører kan tilby trafikkopplæring i samme marked som trafikkskoler, men uten krav om etterutdanning av sitt undervisningspersonell.

Definisjoner - § 2

I § 2 er følgende forskriftstekst foreslått:

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. Undervisningstid: 60 minutter.*
- e. Godkjenningssperiode: fem år.*
- f. Etterutdanningsperiode: de to siste årene i godkjenningssperioden.*
- g. Kursarrangører: tilbydere av den generelle delen av etterutdanning, jf. § 9 tredje ledd, etterutdanning i tilleggsklassene, jf. § 10, og etterutdanning for faglig leder, jf. § 11. Med kursarrangører menes utdanningsinstitusjoner for trafikklærere, og bransjeforbund som har minimum femti medlemsskoler.*
- h. Kurstilbydere: Andre arrangører av forhåndsgodkjente etterutdanningskurs og konferanser, jf. § 9 fjerde ledd.*
- i. 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, undervisningsmaterieell samt undervisnings- og arbeidsmåter.*
- j. TSK-registeret: Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret.*

Norges Trafikkskoleforbund har følgende innspill til § 2:

Forslag om å innta ny bokstav:

Norges Trafikkskoleforbund viser til forslag til endringer i §1, om å utvide forskriftens virkeområde til å også omfatte *annet undervisningspersonell tilknyttet lovlig opplæringsinstitusjon*. På denne bakgrunn foreslår vi at det tas inn en ny bokstav i § 2, som definerer «*lovlig opplæringsinstitusjon*».

Vi forslår følgende endringer i § 2:

«lovlig opplæringsinstitusjon»: med lovlig opplæringsinstitusjon menes kursarrangører og offentlig skoleverk»

Forslag om å innta ny bokstav:

Norges Trafikkskoleforbund forslår å føye til en ny bokstav med definisjon av «*ikke aktiv trafikklærer*» jf. forskriftens § 4. Vi vurderer at dette er et sentralt begrep som bør være definert i forskriften.

Vi forslår følgende endringer i § 2:

Med aktiv trafikklærer menes trafikklærer som er godkjent, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-3, og som har innmeldt obligatorisk opplæring de siste tolv månedene, eller er oppført som aktiv i TSK-registeret.

Bokstav b.

Det er positivt at faglig leder defineres som person som har det *faglige, administrative og pedagogiske ansvaret* ved en trafikkskole, og at det i definisjonen utelates *økonomisk ansvar*, som det indikeres at faglig ledere innehar i høringsnotatets begrunnelse 11.2, jf. forskriftens § 11. Vi er enige i at faglig leder ikke innehar et økonomisk ansvar etter trafikkopplæringsforskriften.

Bokstav e. og f.

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

Bokstav g.

Statens vegvesen foreslår et krav om at bransjeforbund som kursarrangører må ha minimum femti medlemsskoler, og ønsker særlig innspill på dette antallet.

Norges Trafikkskoleforbund har en klar ambisjon om å være en kursarrangør og mener at medlemmene er best tjent med en sterk medlemsorganisasjon, med mulighet til å tilby kurs over hele landet, som kursarrangør. 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. På denne bakgrunn mener vi at forslaget om minimum femti medlemsskoler er for lavt.

Vi mener videre at det bør inntas et krav om at bransjeforbundet har betalende medlemmer. Dette vil forhindre omgåelse og sikre formålet bak regelen. Har et forbund betalende medlemmer kan man i større grad vurdere det som et reelt bransjeforbund.

Vi foreslår derfor følgende endringer i forskriftens § 2 bokstav g.

Med kursarrangører menes utdanningsinstitusjoner for trafikklærere, og bransjeforbund som har minimum 100 betalende medlemsskoler.

Regodkjenning av trafikklærer og faglig leder - § 3

I § 3 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

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

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

For å kunne regodkjennes som faglig leder, skal det gjennomføres etterutdanning i henhold til § 11.

For å kunne regodkjennes skal det hvert femte år, i tillegg til det som framgår av første til fjerde ledd, framvises

- 1. oppdatert helseattest i henhold til forskrift 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. (førerkortforskriften) vedlegg 1,*
- 2. 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 sjette ledd er oppfylt gis fornyet godkjenning med fem år fra utløpet av gjeldende godkjenningsperiode (fra 1. januar påfølgende kalenderår). Godkjenningen framgår TSK-registeret.

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

Norges Trafikkskoleforbund er enig i at fem år er et hensiktsmessig intervall for godkjenning. Vi mener imidlertid at trafikklæreren bør kunne gjennomføre etterutdanning innenfor hele den femårige godkjenningsperioden av hensyn til den enkelte kursdeltaker, trafikkskolene og kursarrangør/kurstilbydere. Dette vil gi en større fleksibilitet for alle parter. Viser til våre merknader til §§ 9, 10 og 11 nedenfor.

Vi ser det for øvrig som positivt at godkjenning betinges av ny helse- og politiattest i bestemmelsens femte ledd, og anser også et intervall på fem år for slik dokumentasjon som fornuftig.

Ikke aktive trafikklærere - § 4

I § 4 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Av hensyn til trafikklærernes forutberegnelighet mener vi at vilkår for å være en *aktiv trafikklærer* bør fremgå klart av selve forskriftsteksten, og at det ikke er tilstrekkelig at vilkårene tas inn i retningslinjene.

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». Norges Trafikkskoleforbund vurderer at seks måneder uten innmeldt obligatorisk opplæring er for kort tid til å kunne fastslå med sikkerhet at trafikklæreren ikke er aktiv. Vi foreslår derfor at fristen utvides til tolv måneder. Dette bør imidlertid være rimelig med tid for trafikklærer som ønsker å være aktiv, til å utvise slik aktivitet.

Norges Trafikkskoleforbund viser til § 2, hvor vi foreslår å ta inn en ny bokstav som definerer «aktiv trafikklærer» med henvisning til § 4.

Alternativt, ber vi om at vilkårene tas direkte inn i § 4, med følgende forslag til endringer;

Godkjente trafikklærere som ikke er aktive per 1. januar 2025, mister godkjenningen fra 1. januar 2027. Med aktiv trafikklærer menes trafikklærer som er godkjent, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-3, og som har innmeldt obligatorisk opplæring de siste tolv månedene, eller er oppført som aktiv i TSK-registeret.

Ikke gjennomført etterutdanning - § 5

I § 5 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

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

Dersom faglig leder ikke har gjennomført etterutdanning i henhold til § 11 innenfor etterutdanningsperioden, mister faglig leder godkjenningen.

Norges Trafikkskoleforbund anser opplisting av konsekvenser for ikke gjennomført etterutdanning for de ulike deler av etterutdanningen som oversiktlig og ryddig. Det kan etter vårt syn likegodt tas direkte inn i de enkelte bestemmelsene.

Manglende oppfyllelse av helsekrav og politiattest - § 6

I § 6 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Vi støtter at det innføres et krav om ny helse- og politiattest som vilkår for fortsatt godkjenning som trafikklærer så vel som faglig leder. Både av hensyn til trafikksikkerhet og av hensyn til at trafikkskolene ofte er i kontakt med personer under myndighetsalder. Som nevnt under § 3, anser vi også at dokumentasjon innenfor et femårs intervall er fornuftig og rimelig.

Regodkjenning etter mistet godkjenning - § 7

I § 7 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Trafikklærer 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. Trafikklærer kan imidlertid undervise fra dagen vedkommende oppfyller vilkårene igjen, jf. andre ledd.

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

Om etterutdanningen - § 8

I § 8 er følgende forskriftstekst foreslått:

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.

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 8:

§ 8 (1) slår fast at utdanning må foretas i *etterutdanningsperioden*, som etter definisjonene i § 2, er de to siste årene av godkjenningsperioden. Dette mener vi er et for kort tidsrom for å gjennomføre utdanningen på, sett at omfanget av etterutdanningen i §§ 9 -11, blir såpass stort som det er foreslått. Det bør være et mål for innføring av en etterutdanning at den er praktisk gjennomførbar, er fleksibel og så lystbetont som mulig. Et tidsrom over fem år vil sikre reell fleksibilitet for både den enkelte trafikklærer som forskriften retter seg mot, for trafikkskolene, som i perioder under etterutdanning ikke kan disponere sine trafikklærere, samt for kursarrangør/kurstilbydere. Vi forstår det slik at bakgrunnen for forslaget om å ha en kort og meget styrt etterutdanningsperiode, er et ønske om å forhindre at trafikklæreren samler opp all etterutdanningen til siste året, eller halvåret i godkjenningsperioden, eller gjennomfører alt i løpet av det første året, noe som vil belaste utdanningssystemet, og gjøre tidsrommet mellom hvert kompetansepåfyll lenger enn det som er tiltenkt. Dersom dette er tanken bak, mener Norges Trafikkskoleforbund at en slik innfallsvinkel til reguleringen viser svært liten tillit til bransjen vår. Vi har derfor stor forståelse for de trafikklærerne våre som opplever denne unødvendig rigide og preventive reguleringen som en «straff», og vi mener det ikke er grunnlag for å anta at trafikklærere generelt har en intensjon om å forsøke å «utnytte regelverket». Tvert imot er vår erfaring gjennom en rekke medlemsmøter over våren, av trafikklærerne stiller seg positive til etterutdanning, men det må være gjennomførbart, både av hensyn til gjennomføringstid og omfang.

Det må også tas hensyn til at vi har trafikklærere bosatt over hele vårt langstrakte land. Det vil være sentralt at Statens vegvesen tar hensyn til geografiske avstander når trafikklærerne deles inn i grupper for etterutdanning. 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. Utviklingen gjennom faglige diskusjoner vil også kunne være mer sårbar hvis antall kursdeltagere blir for få. Selv om det i § 9, presiseres at utdanning ikke må tas sammenhengene, vil nok dette være realiteten for mange, og særlig de som er avhengige av å reise langt for å etterutdanne seg. En utvidelse av etterutdanningsperioden vil bidra til å avhjelpe dette noe, og vi ber Statens vegvesen ta dette i betraktning når de vurderer om toårig etterutdanningsperiode faktisk skal vedtas. Vi ser en rekke ulemper ved en så kort etterutdanningsperiode, og vi ser at forlengelse av perioden avhjelper mange praktiske utfordringer når etterutdanning skal gjennomføres.

§ 8 (2) og (3): Vi er enig i at det bør være Statens vegvesen som forhåndsgodkjenner både kursarrangører, kurstilbydere og innhold i etterutdanningen. Det er sentralt å sikre tilstrekkelig kompetanse hos de som tilbyr kurs og kvaliteten på kursene, noe slik godkjenning ivaretar.

§ 8(4): Når det gjelder fravær fra deler av den obligatoriske etterutdanningen, må det som nevnt over tas hensyn til at utdanningstilbudet i landet kan variere på ulike tidspunkter, og at det er mer eller mindre «lettvint» for trafikklæreren å få gjennomført kurs som mangler innenfor en etterutdanningsperiode på to år. Vi ser i § 9 (5) 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. Dette gjør seg særlig gjeldende for personer som har behov for godkjenning i mange førerkortklasser. Etterutdanning av trafikklærere i førerkortklassene som er sesongbaserte og med et relativt høyt trykk på opplæringen vil også ha en stor fordel av en lengre etterutdanningsperiode. Man kan selvsagt drive etterutdanning av MC-lærere på vinteren og snøskuterlærere på sommeren, men siden Statens vegvesen presiserer i høringsnotatet at; «det vurderes som viktig at trafikklæreren utvikler og vedlikeholder praktiske ferdigheter i hver tilleggsklasse, ikke bare de teoretiske», vil det være praktisk vanskelig å gjennomføre dette andre deler av sesongen. Vi ser at den fleksibiliteten som ligger i å kunne gjennomføre etterutdanning over femårsperiode, kontra en toårig periode, bidrar til å redusere slik og lignende problematikk.

Norges Trafikkskoleforbund vil sterkt oppfordre Statens vegvesen til å forlenge etterutdanningsperioden til fem år, slik at etterutdanning i praksis blir gjennomførbart for trafikklæreren og skolene.

Den generelle delen av etterutdanningen - § 9

I § 9 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Den generelle delen av etterutdanningen skal være fem dager à 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 etterutdanningsperioden.

Av de fem dagene, skal tre dager gjennomføres 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 bestemmelsen skal gjennomføres før det eventuelt gjennomføres etterutdanning i henhold til § 10 og § 11.

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

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 9:

§ 9 (1): Etterutdanningsperioden bør være den samme som godkjenningsperioden, og forlenges til fem år. Ref. kommentar til § 8 og § 2 bokstav e. og f.

§9 (2): Norges Trafikkskoleforbund mener at fem dager av syv undervisningstimer, totalt 35 timer, er et for stort omfang. Spesielt når etterutdanning ikke kan gjennomføres før i de siste to årene av godkjenningsperioden. Det er store kostnader forbundet med å gjennomføre etterutdanning. Mange trafikkskoler er små og har en driftsstruktur som gjør de sårbare for økte kostnader. Det kan også være tap knyttet til å ta sentrale lærere ut av driften over en periode i sesong, og for noen skoler vil det kunne føre til driftsavbrudd i perioden.

Tap i inntekt, og andre kostnader knyttet til organisering på skolene, samt kostnader knyttet til kursavgift, reise og overnatting *må hensyntas* når omfang og tidsrammene for etterutdanning skal fastsettes. Det omfanget som er foreslått er så stort at vi videre frykter at trafikklærere og skolene ikke lenger vil ta seg råd til å prioritere egen kompetanseheving slik som i dag. Skoler som i dag er gode på å etterutdanne seg på eget initiativ og som har egne rutiner for å sende ansatte på kurs, vil kunne oppleve at de mister muligheten til å utvikle skolen på de fagfelt skolens ledelse og de enkelte trafikklærerne mener er viktig. Egen kompetanseutvikling vil derimot bevares ved å redusere omfanget av den pålagte etterutdanningen og å forlenge etterutdanningsperioden.

Vi foreslår derfor følgende endringer i § 9. 2 - 4 ledd:

- (2) Den generelle delen av etterutdanningen skal være tre dager a åtte undervisningstimer, 24 timer totalt.*
- (3) To av de tre dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør og denne delen av etterutdanningen har et fastlagt innhold. En av disse dagene kan gjennomføres som nettbasert undervisning.*
- (4) Den siste dagen kan trafikklæreren selv bestemme hvilke kompetansehevende kurs eller arrangementer vedkommende ønsker å delta på, hos en kursarrangør eller godkjent kurstilbyder.*

Når det kommer til innholdsmessig sammensetning, er vi enige med Statens vegvesen at den generelle delen av etterutdanningen bør inneha en kombinasjon av faste og selvvalgte kurs. Det er slik vi ser det viktig at den faste delen inneholder temaer som er relevante for trafikklærere i alle klasser slik at alle kan få et faglig utbytte å bygge videre på fra den generelle utdanningen, i de klassespesifikke delene. Det vil også bidra til målet om kompetanseutjevning at alle er innom noen grunnleggende felles elementer. Det er samtidig viktig at trafikklæreren kan velge noen av kursene i etterutdanningen selv slik at den enkeltes personlige behov for kompetanseheving til en viss grad også vil kunne dekkes gjennom etterutdanningen. Vi opplever det derfor som positivt at ulike arrangementer med faglig relevant innhold kan inngå som del av etterutdanningen.

Det er slik vi ser det helt nødvendig at det åpnes for at deler av etterutdanningen kan gjennomføres som nettbasert undervisning. Vi mener Statens vegvesen må anse seg som forpliktet til å vurdere alle mulige tiltak for å gjøre etterutdanningen mest mulig bærekraftig, både med tanke på sosial bærekraft og av hensyn til å redusere bransjens klimaavtrykk. Nettbasert undervisning, som for eksempel et e-læringskurs, vil bidra til å redusere kostnadene betydelig. Etterutdanning bør derfor slik vi ser det, alltid være forsøkt innrettet slik at det reduserer behovet for reiser når det lar seg gjøre.

§ 9 (5): I utgangspunktet er vi enige med Statens vegvesen i at det er naturlig at den generelle delen gjennomføres først i tråd med systematikken i trafikkopplæringsforskriften. Vi ser samtidig at det er essensielt at faglig ledere gjennomfører sitt utdanningsløp først av alle trafikklærere, og ber Statens vegvesen vurdere hvorvidt det kan være hensiktsmessig at faglig leder gjennomfører hele sin etterutdanning før resterende undervisningspersonell kalles inn. Norges Trafikkskoleforbund vil med dette forsterke tanken om at faglige ledere bør være de første som kalles inn til etterutdanning. Dette åpenbart i forhold til hvilken rolle og betydning den faglige lederen har for det pedagogiske miljøet på den aktuelle trafikkskolen, og utviklingen av trafikkskolens pedagogiske plattform sammen med trafikklærerne.

Etterutdanningens obligatoriske klassespesifikke tillegg - § 10

I § 10 er følgende forskriftstekst foreslått:

For å få ny godkjenning som trafikklærer i andre klasser, må classespesifikk etterutdanning gjennomføres innenfor etterutdanningsperioden.

I tillegg til å gjennomføre fem dager ordinær etterutdanning, jf. § 9, 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 å 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.

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 10:

§ 10 (1) fastsetter i likhet med den generelle etterutdanningen, at classespesifikk etterutdanning må gjennomføres innenfor *etterutdanningsperioden*. Dette innebærer slik vi ser det, at godkjenningsperiodene i tilleggsklasser og generell del løper likt selv om de ikke er gjennomført på samme tidspunkt. Vi har ingen problemer med å forstå den praktiske årsaken til at det er ønskelig å gjøre det slik fra Statens vegvesen sin side. Vi mener imidlertid at dette gjør det mer krevende å få gjennomført all samlet utdanning innenfor perioden, og er enda en av ulempene av å gjøre etterutdanningsperioden så kort som to år.

En lengre tidsramme på etterutdanningsperioden vil gjøre det lettere for trafikkskolene å planlegge hvem som skal på etterutdanning og når. Dette med tanke på at en del av førerkortklassene er sesongbaserte og med periodevis høyt arbeidspress. Det er videre en bekymring for at det faglige miljøet på skolen blir dårligere fordi man ikke kommer til å etterutdanne flere lærere i samme tilleggsklasse. «kjekt å ha» kompetanse blir dermed mest sannsynlig borte. Som tidligere foreslått, bør derfor «etterutdanningsperioden» være sammenfallende med «godkjenningsperioden», slik at trafikklæreren vil ha fem år på seg til å gjennomføre hele den pålagte etterutdanningen som de har behov for.

Norges Trafikkskoleforbund er enig i Statens vegvesen sitt forslag i §10 (2) hvor trafikklærer som ønsker å opprettholde godkjenningen i andre klasser enn klasse B og AM147, skal 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

Klasseinndelingen er fornuftig sett i sammenheng med at denne klassespesifikke etterutdanningen er ment å være praktisk rettet. Som Statens vegvesen skriver «Det vurderes som viktig at trafikklæreren utvikler og vedlikeholder praktiske ferdigheter i hver tilleggsklasse, ikke bare de teoretiske»

Vi mener 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 vi allikevel at klassene generelt er så forskjellige at det vil være lurt å skille de.

Det kan som et alternativ være mulig for kursarrangør å arrangere et kurs for eksempel for to eller flere klasser samtidig hvis innholdet i kurset er likt i læreplanen i de forskjellige førerkortklassene. Ett eksempel her er «Kurs i sikring og merking av last – klassene B kode 96, BE, D1E, DE og T» som er felles for alle disse klassene.

§ 10 (3) Statens vegvesen foreslår et krav om to dager a syv timer, til sammen 14 timer pålagt etterutdanning innenfor hver klasse som er listet opp. Norges Trafikkskoleforbund mener omfanget kun kan forsvares dersom utdanningen vil kunne tas fritt innenfor godkjeningsperioden på fem år, selv innenfor dette tidsrommet mener vi at omfanget er for stort.

Fokuset innenfor klassespesifikk etterutdanning er i hovedsak *praktiske ferdigheter*, noe vi 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 vi at en av de foreslåtte dagene skal kunne gjennomføres som nettbasert undervisning.

Norges Trafikkskoleforbund har følgende forslag til endringer i §7 (3)

*Etterutdanning etter 2 ledd nr. 1 - 6, skal hver for seg være en dag a åtte undervisningstimer.
Etterutdanningen skal gjennomføres hos en kursarrangør.*

Krav til etterutdanning for faglig leder - § 11

I § 11 er følgende forskriftstekst foreslått:

For å få ny godkjenning som faglig leder, er det krav om at etterutdanning som gjelder spesifikt for disse også må gjennomføres innenfor etterutdanningsperioden. Dette kommer i tillegg til å gjennomføre generell etterutdanning og eventuell klassespesifikk etterutdanning etter § 9 og § 10.

Etterutdanningen skal være fem dager å sju undervisningstimer, 35 timer totalt. Alle fem dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør. Det åpnes for at inntil to dager kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

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

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 11:

§ 11(1): Faglig leder har det faglige og pedagogiske ansvaret på trafikkskolen, og Norges Trafikkskoleforbund er enig i at faglig leder derfor bør gjennomføre en egen spesialisert etterutdanning. Vi er imidlertid 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 med etterutdanning.

Norges Trafikkskoleforbund vil understreke at omfanget på etterutdanningen for faglig leder heller ikke står i stil med lengden på utdanningen som faglig leder, og vi savner en skikkelig begrunnelse for omfanget som er foreslått. For våre medlemmer fremstår denne bestemmelsen som overveldende, og Norges Trafikkskoleforbund vurderer denne som lite gjennomtenkt fra Statens vegvesen sin side.

Vi mener også at omfanget på etterutdanningen for faglig leder kan bidra til at trafikkskolens fagmiljø blir sårbart i perioden faglig leder er fraværende. Spesielt gjelder dette for skoler som tilbyr flere førerkortklasser og som er påvirket av sesong. Mangel på mulighet for oppfølging, veiledning og kontroll fra faglig leder under slike perioder er ikke heldig og bør unngås. Det vil også være økonomisk krevende for enkeltpersoner som er selvstendig næringsdrivende og som er sin egen faglig leder å utebli fra egen virksomhet over lengre tid.

Norges Trafikkskoleforbund foreslår på denne bakgrunn følgende endringer i § 11:

Etterutdanningen skal være tre dager å åtte undervisningstimer, totalt 24 timer totalt. Alle dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør. Det åpnes for at en av dagene kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

Faglig innhold - § 12

I § 12 er følgende forskriftstekst foreslått:

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.

Norges Trafikkskoleforbund er enige i det som skisseres; at oppdatering, utdyping og repetisjon, skal være sentrale deler av etterutdanningen. Samtidig mener vi at det er avgjørende at innholdet er dynamisk og i størst mulig grad kan tilpasses trafikklærernes behov og ønsker, og dette er noe vi også opplever at våre medlemmer er svært opptatt av. Det vil være avgjørende at etterutdanningen oppleves som meningsfull, vil bidra til kompetanseheving for den enkelte og tilføre en reell merverdi inn i trafikklærerens arbeidshverdag.

Kursarrangører - § 13

I § 13 er følgende forskriftstekst foreslått:

Kursarrangører skal forhåndsgodkjennes av Statens vegvesen, jf. § 2 bokstav 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 undervisningen. Godkjenning gis etter skriftlig og dokumentert søknad. I søknaden skal det, i tillegg til det som følger av § 2 bokstav i, 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 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 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.

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 13:

Viser til vårt forslag til endringer i definisjonene § 2. Vi er enige i at det bør stilles visse krav til hvem som kan være kursarrangør, og det er nødvendig at disse godkjennes av Statens vegvesen. Målet med å innføre etterutdanning er at denne skal gjennomføres av alle for å utjevne ulikheter i kompetanse hos landets trafikk lærere. Det bør derfor legges til rette for at undervisningstilbudet lærerne har er tilgjengelig for alle, og at dette i størst mulig grad er likt. Vi er derfor enige i vilkårene for å være kursarrangør slik de lyder i § 13.

Vi er videre enige i at Statens vegvesen må godkjenne innhold etter søknad. Dette vil være en viktig mekanisme for å sikre at kvaliteten på utdanningen som ytes av kursarrangør er god, og at alle vesentlige sider ved kurstilbudet har en gjennomtenkt og helhetlig struktur.

Statens vegvesen etterspør særlig innspill på om forslag om maksimalt 24 personer er et hensiktsmessig antall kursdeltakere.

Norges Trafikkskoleforbund ser det som sentralt at etterutdanningen legger opp til at trafikklæreren får mulighet til å oppdatere seg faglig, samtidig som det gis rom for erfaringsutveksling og refleksjon. Det er også viktig at kursholder kan svare ut ulike problemstillinger den enkelte deltaker har, og at det gis nødvendig rom for diskusjon og refleksjon rundt viktige temaer i opplæringen.

Gjennom både medlemsundersøkelsene våre og medlemsmøter har vi fått gjentatte innspill på at det må sikres at trafikklærerne får et reelt utbytte av etterutdanningen sin. Norges Trafikkskoleforbund mener at slikt utbytte lettere sikres når antall deltakere ikke er for stort, og vi ser fordelene ved å begrense antallet deltakere på mange av kursene. I de fleste sammenhenger vil et maksimalt deltakerantall på 24 personer antakeligvis være et fornuftig antall. Vi mener likevel at antallet kursdeltakere bør vurderes konkret for det aktuelle kurs som kursarrangøren søker om å få holde. Enkelte kurs vil kunne settes opp som fagsamlinger, hvor kursarrangøren benytter flere kursholdere. Slike kurs mener vi at bør kunne gjennomføres med flere deltakere enn 24. Samtidig mener vi at det muligens bør være et færre antall deltakere på kurs som gjennomføres over nett, hvor vi vet at det for de fleste kursholdere er mer krevende å skape et godt læringsmiljø og ønsket deltakeraktivitet. Dette vil likevel bero på hvilke type kurs som holdes på nett, læringsmålene som skal nås og kursarrangørs planlagte gjennomføring.

Hvilket antall som er hensiktsmessig, vil slik vi ser det, best kunne avklares gjennom kursarrangørens undervisningsplan og beskrivelse av hvordan kriteriene 1-5 som listes opp i bestemmelsens femte ledd er planlagt oppfylt. Viser til § 13 (5) nr. 5. som eksplisitt nevner undervisningsform og antall deltakere.

Vi foreslår derfor at maksimalt antall deltakere tas ut av forskriften, og erstattes med at Statens vegvesen godkjenner antallet deltakere per kurs, som en del av søknadsprosessen.

Norges Trafikkskoleforbund foreslår derfor følgende endringer i § 13 (6)

Statens vegvesen godkjenner antall kursdeltakere per kurs på bakgrunn av dokumentert søknad fra kursarrangør jf. 5 ledd.

Kurstilbydere - § 14

I § 14 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 14:

I likhet med vilkårene i § 13 for kursarrangører, er vi også enige i forslag til vilkår for å være kurstilbyder i §14, og med samme begrunnelse. Det er sentralt at etterutdanningstilbudet blir mest mulig likt og i størst mulig grad vil være tilgjengelig for alle. Samtidig ser vi mange fordeler med at deler av etterutdanningen kan gjennomføres ved deltakelse på ulike kurs og faglige arrangementer som ikke bare er holdt hos en kursarrangør. Dette vil bidra til at trafikklæreren får større frihet til å velge relevante temaer i sin etterutdanning og utvide sin faglige horisont. Det er svært viktig at det i forskriften legges til rette for at trafikklæreren får noe frihet til selvvalgte kurs, slik at trafikklæreren opprettholder sin motivasjon, sitt faglige engasjement og føler eierskap til sin egen kompetanseutvikling.

I likhet med en rekke andre bransjer med krav om periodisk etterutdanning kan fagrelaterte kurs og arrangementer kvalifisere som påfyll av etterutdanningen, og vi ser det som naturlig at trafikkskolebransjen gis lignende mulighet.

Registrering og krav til dokumentasjon - § 15

I § 15 er følgende forskriftstekst foreslått:

Norges Trafikkskoleforbund er enige i kriteriene som skisseres i bestemmelsen og i høringsnotatet. Det vil være helt avgjørende at den enkelte kursarrangør har gode systemer for registrering og innmelding av gjennomført utdanning. Hver enkelt trafikklærer bør også få tilgang til TSK- registeret for å ha oversikt over gjennomførte kurs. Norges Trafikkskoleforbund ser det også som hensiktsmessig at Statens vegvesen oppretter et eget nettsted eller landingsside for etterutdanning, slik at all informasjon om denne samles på ett sted.

Godkjenningsgebyr - § 16

I § 16 er følgende forskriftstekst foreslått:

Ved regodkjenning av trafikklærer og faglig leder etter gjennomført etterutdanning skal det betales et gebyr etter satsene i 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 om gebyr § 10-1 nr. X.

For godkjenning som kursarrangør eller kurstilbyder av etterutdanning skal det betales et gebyr etter satsene i forskrift om gebyr § 10-1 nr. X.

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 16:

Norges Trafikkskoleforbund registrerer at gebyrsatsene for ny godkjenning som trafikklærer og faglig leder vil komme på høring på et senere tidspunkt.

Norges Trafikkskoleforbund er klar over at Statens vegvesen plikter å sørge for at gebyret settes til et kostandsriktig nivå. Vi ønsker likevel å ta anledningen til å bemerke at det i liten grad vil være saksbehandlingsutgifter knyttet til godkjenning av etterutdanning for enkeltpersoner, og at gebyret følgelig må være vesentlig lavere enn gebyrene for førstegangsgodkjenning som trafikklærer og faglig leder, som hver seg er på kr. 2840. Vi viser til gebyr for fornyelse av førerkort, og for fornyelse av bevis for yrkessjåførkompetanse i forskriftens § 2-2 (1) nr. 6. som er kr 90. Vi mener et tilsvarende nivå vil være rimelig ved fornyelse av godkjenning som trafikklærer og faglig leder.

For kursarrangører og kurstilbydere er det etter §§ 13 og 14 et vilkår om at disse er juridiske personer av en viss størrelse. Det kreves også mer administrativt arbeid for Statens vegvesen å godkjenne kursarrangører og kurstilbydere enn undervisningspersonell, da disse må gjennom en nokså omfattende søknadsprosess. Det er derfor slik vi ser det naturlig at gebyr for godkjenning av kursarrangør/tilbyder vil overskride gebyret for godkjenning av enkeltpersoner.

Unntak - § 17

I § 17 er følgende forskriftstekst foreslått:

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.

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentarer til § 17:

Norges Trafikkskoleforbund ser det som nødvendig at det oppstilles høy terskel for dispensasjon fra krav om etterutdanning. Vi mener likevel at rimeligheten av en såpass snever unntaksadgang som i 1. ledd, må holdes opp mot at trafikklæreren må oppfylle et omfattende krav til etterutdanning innenfor et svært kort tidsrom.

I § 17 (2) oppgis det unntak ved sykdom og alminnelig foreldrepermisjon. Norges Trafikkskoleforbund arbeider for et bærekraftig arbeidsliv for alle våre trafikklærere, og ønsker at trafikklæreryrket kan kombineres med et familieliv. Vi ønsker at hver familie kan fordele foreldrepermisjon som de selv ønsker, samt ta permisjon ut over 12 måneder, dersom familien selv vurderer det som hensiktsmessig. Hvis dispensasjon fra krav om etterutdanning kun kan gjøres gjeldende innenfor 12 måneder, vil dette kunne medføre at trafikklærere som ønsker lengre permisjon med sitt barn vil vegre seg for å ta det, selv om forelderen vurderer at dette er til barnet og familiens beste. Det kan også være rent praktiske behov som tilsier permisjon ut over ett år, eksempelvis ved mangel på barnehageplass og annet egnet dagtilbud for barnet. Vi vurderer derfor at bestemmelsen bør ta høyde for at noen foreldre har behov for noe lenger permisjon enn 12 måneder. Vi foreslår derfor at det først er når permisjonen går ut over 18 måneder, at det må søkes om forlengelse etter de snevre kriteriene i 1. ledd. Vi merker oss at en arbeidstaker etter arbeidsmiljøloven har rett til ulønnet permisjon fra arbeidsgiver i inntil 12 måneder, og at retten til ulønnet permisjon kommer i tillegg til den alminnelige foreldrepermisjonen. Dette er slik vi ser det, nok en problemstilling som ikke ville vært like aktuell om etterutdanningsperioden hadde vært femårig.

Vi foreslår følgende endringer i ordlyden i § 17 (2):

(..) Unntak medfører forlengelse av godkjennings – og etterutdanningsperioden på 12 måneder ved sykdom, og inntil 18 måneder ved foreldrepermisjon. Dersom det er behov for ytterligere forlengelse, må det søkes om dette i henhold til første ledd.

Saksbehandlingsregler - § 18

I § 18 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Det er naturlig at forvaltningsloven kommer til anvendelse. Vi har ingen kommentarer til bestemmelsen.

Utfyllende bestemmelse - § 19

I § 19 er følgende forskriftstekst foreslått:

Statens vegvesen kan gi utfyllende retningslinjer.

Norges Trafikkskoleforbund ser det som naturlig at det kommer retningslinjer til forskriften. Det vil være viktig at disse publiseres på Statens vegvesen sine nettsider og gjøres lett tilgjengelige for brukere av forskriften. Vi ser videre at når det fastsettes sentrale vilkår og krav til trafikklærer og kursarrangører/tilbydere, er dette noe som bør komme mer eksplisitt til uttrykk i forskrift fremfor nærmere regulering i retningslinjene. For kursarrangører/tilbydere er det også et behov for forutsigbarhet, siden de må ha tid til å innrette seg til kravene som stilles til dem. Som et eksempel viser vi til kravene til den undervingsansvarliges kompetanse i § 13 (7). Når verken forskrift eller høringsnotatet eksemplifiserer, utdypet eller drøfter kompetansekravet nærmere, er det vanskelig for kursarrangører å vite hvorvidt de befinner seg innenfor kravene, og man blir nødt til å legge til grunn at formuleringen som er valgt derfor skal favne vidt.

Ikrafttredelse - § 20

I § 20 er følgende forskriftstekst foreslått:

Forskriften trer i kraft 1. januar 2025.

Norges Trafikkskoleforbund har ingen kommentarer til tidspunktet for ikrafttredelse.

Innføring - § 21

I § 21 er følgende forskriftstekst foreslått:

Alle praktiserende trafikklærere og faglige ledere skal inngå i en godkjenningsperiode og en etterutdanningsperiode fra 1. januar 2025. Alle deles inn i fem grupper, jf. § 22.

Første etterutdanningsperiode - § 22

I § 22 er følgende forskriftstekst foreslått:

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.*

Norges Trafikkskoleforbund har følgende kommentar til § 22

Som nevnt over, foreslår vi at «etterutdanningsperioden» blir ensbetydende med «godkjenningsperioden». Vi er likevel enige i at det vil bli nødvendig å fase inn trafikklærerne i grupper for å sikre hensiktsmessig avvikling.

Norges Trafikkskoleforbund foreslår at Statens vegvesen lar faglige ledere være de første som kalles inn for etterutdanning. Faglig leder har det overordnede pedagogiske ansvaret på skolen, og det vil derfor være mange positive ringvirkninger for resten av trafikklærerne at faglig leder utdannes først. En mer vilkårlig innkalling vil derimot kunne føre til at trafikklærere etterutdannes lenge før den faglige lederen på trafikkskolen, noe som vil kunne redusere faglig leders rolle som pedagogisk leder. Etter vårt syn er dette lite heldig når det ønskes større likhet i kompetansenivået i bransjen og innad i trafikkskolene.

Norges Trafikkskoleforbund mener det er viktig å understreke at vi har trafikklærere bosatt over hele vårt langstrakte land, og at kurstilbudet for den enkelte dessverre vil kunne påvirkes av hvor mange lærere som kalles inn til utdanning i samme periode i det enkelte området. Er det få deltakere i gruppen, kan det bli krevende for kursarrangører og kurstilbydere å holde regningssvarende lokale kurs. For Norges Trafikkskoleforbund er det 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 vi mener det ikke burde bli vesentlig dyrere å etterutdanne seg, dersom man er bosatt i Nord enn på det sentrale Østlandet. Vi ber derfor Statens vegvesen om å ta hensyn til geografiske forhold når de fastsetter kriterier for inndeling i de ulike gruppene. Dette bidrar til flere i samme utdanningsgruppe og et bedre lokalt kurstilbud. Vi ser også at desentralisert gjennomføring vil kunne styrke det lokale engasjementet, ved å virke positivt på samarbeidsklima mellom skolene, og bidra til økt faglig fellesskap i bransjen også på lokalt nivå.

Norges Trafikkskoleforbund 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. Vi mener at dette i større grad vil bidra til et godt læringsutbytte hos deltakerne, siden etterutdanningen i stor grad vil legge opp til erfaringsutveksling og kunnskapsdeling mellom kursdeltakerne.

Opphør - § 23

I § 23 er følgende forskriftstekst foreslått:

Kapittel 9 gjelder ikke etter 31. desember 2030.

Det er naturlig at reguleringen opphører etter nevnte tidsrom, og vi har ingen kommentarer til bestemmelsen.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Hva som blir den reelle kostnaden for trafikklæreren er noe usikkert, da dette avhenger av en rekke variabler som det per nå ikke er klarlagt. Det er likevel opplagt at etterutdanning vil være en betydelig kostnad for den enkelte trafikklærer og trafikkskolene sett hen til det foreslåtte omfanget. Vi merker oss at det er den enkelte trafikklærer forskriften retter seg imot, og det vil derfor også juridisk være den enkelte

læreren som i utgangspunktet vil være forpliktet til å sørge for at etterutdanning gjennomføres. Norges Trafikkskoleforbund er videre blitt gjort oppmerksom på at mange trafikklærere er bekymret for at «Trafikkskolen AS» med ansatte blir splittet opp i flere enkeltpersonforetak slik at «Trafikkskolen AS» ikke tar kostnadene, men at hver enkelt trafikklærer/enkelpersonforetak må bekoste etterutdanningen selv. Selv om mange trafikkskoler som et utgangspunkt nok vil kunne synes at obligatorisk etterutdanning er noe skolen må akseptere som en naturlig kostnad ved det å drive virksomhet, er det fremdeles *den enkelte trafikklæreren* som er pliktsubjektet etter forskriften. I tilfeller der trafikklæreren selv må dekke kostandene vil belastningen bli stor for den enkelte og etterutdanning vil kunne ha en negativ sosialøkonomisk effekt.

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. Vi ser det som opplagt at økte kostnader for trafikkskolene også må hentes inn på inntektssiden. Etterutdanning vil føre til tapt omsetning for lærer som tas ut av driften, mens det påløper utgifter til lønn og faste sosiale kostnader, herunder feriepenger, arbeidsavgift, pensjonsutgifter og forsikringer. Det skal videre betales kursavgift, og for de aller fleste vil det innebære reiseutgifter, samt utgifter knyttet til overnatting og diett. 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. Statens vegvesen legger med dette alle konsekvensene av etterutdanningen over på trafikkskolene, herunder de politiske føringene økte priser kan ha for trafikkopplæringen på sikt. Dette er ikke rimelig og er slik vi ser det Statens vegvesen sitt ansvar, ikke trafikkskolenes.

Norges Trafikkskoleforbund mener at det er åpenbart at omfanget i alle deler av etterutdanningen må reduseres, og trafikklæreren må få bedre tid på seg til å gjennomføre etterutdanningen. Gjennomføring over lengre tid gir også trafikklæreren og skoler mulighet til å fordele kostnadene over tid. Vi ser også at virkningen av lenger gjennomføringstid fører til at saker om fravær og dispensasjon vil kunne falle bort, noe som både er positivt for den enkelte trafikklærer, skolene og det reduserer behovet for administrasjon og saksbehandling hos Statens vegvesen. Vi mener videre at større deler av etterutdanningen vil kunne gjennomføres som nettbaserte kurs. Nettbasert undervisning vil være et godt egnet virkemiddel for å redusere reising og kostnader for den enkelte.

Statens vegvesen legger til grunn at mange trafikklærere allerede i dag deltar på ulike kompetansehevende tiltak. Mange av disse tiltakene vil kunne inngå i den nye etterutdanningen. Av den grunn vil det nødvendigvis ikke brukes mer ressurser på den nye ordningen, noe som vil begrense kostnadsøkningen. Norges Trafikkskoleforbund mener at det ikke er et godt argument for å pålegge alle trafikklærere utdanning i et så stort omfang, og at det er vesentlig forskjell på kurs den enkelte trafikklærere frivillig velger å delta på, og etterutdanning som pålegges av offentlig myndighet. Omfanget er såpass stort at vi dessverre frykter at trafikklæreren og skolene ikke vil ta seg råd til å prioritere egen kompetanseheving som vi har i dag. Skoler som i dag er gode på å etterutdanne seg på eget initiativ og som har egne rutiner for å sende ansatte på kurs, vil kunne oppleve at de mister mulighet til å utvikle skolen på de fagfelt skolens ledelse og de enkelte trafikklærerne mener er viktig. Vi ser det som viktig at etterutdanningen skal bidra til et kompetanseløft for bransjen, men også gi våre trafikklærere motivasjon og engasjement i jobbene sine.

Gebyret for ny godkjenning av trafikklærer og faglig leder må ikke bli for høyt. Viser til kommentar til § 16, og vår sammenligning med gebyrer for fornyelse av bevis for yrkessjåførkompetanse i forskrift om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet § 2-2 (1) nr. 6. som vi mener vil være et rimelig nivå.

Oppsummering

Norges Trafikkskoleforbund stiller seg positive til at det innføres et krav om etterutdanning for trafikklærere og faglige ledere. Vi mener etterutdanning vil være et løft for trafikklæreryrket og bidra til økt seriøsitet i bransjen. Det vil også bidra til å utjevne varierende utdanningsnivå og ulikheter i kompetanse innad i skolene og i bransjen. Føreropplæringen og trafikklærerens kompetanse er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, og for nullvisjonen, og etterutdanning av undervisningspersonell understreker trafikkopplæringens betydning for trafikksikkerheten.

Norges Trafikkskoleforbund er imidlertid ikke helt enige i alle forslagene fra Statens vegvesen og oppsummerer avslutningsvis våre forslag til endringer her:

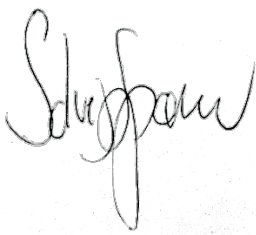
- Forskriftens virkeområde §1, bør utvides til å omfatte undervisningspersonell i offentlig skoleverk og andre kursarrangører som tilbyr trafikkopplæring.
- Forslag til endringer og presiseringer i definisjoner i § 2 herunder definisjon av aktiv trafikklærer og krav til kursarrangør.
- Det må være mekanismer som sikrer et desentralisert og mest mulig likt kurstilbud over hele landet, samt høy kvalitet for kursarrangører, tilbydere og kursholdere. Det er essensielt at etterutdanningen har et relevant og meningsfullt innhold og tilfører trafikkskolene merverdi i arbeidshverdagen.
- Etterutdanningsperioden, to siste årene av den femårige godkjenningsperioden ref. § 8 og §2, må utvides og vi foreslår at denne blir ensbetydende med godkjenningsperioden. Trafikklæreren vil da kunne gjennomføre sin etterutdanning innenfor hele den femårige godkjenningsperioden.
- Kostnadene knyttet til etterutdanning må ses opp mot det foreslåtte omfang og tidspunkt for gjennomføring. Omfanget som er foreslått for alle deler av etterutdanningen er for stort. Vi har følgende forslag til endringer i omfang i §§ 9,10 og 11;
- § 9: Den generelle delen av etterutdanningen skal være tre dager a åtte timer, 24 timer totalt. To av de tre dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør og denne delen av etterutdanningen har et fastlagt innhold. En av disse dagene kan gjennomføres som nettbasert undervisning. Den siste dagen kan trafikklæreren selv bestemme hvilke kompetansehevende kurs eller arrangementer vedkommende ønsker å delta på. Denne delen gjennomføres hos en kursarrangør eller godkjent kurstilbyder.

§10: Fokuset innenfor klassespesifikk etterutdanning er i hovedsak praktiske ferdigheter, noe vi mener kan ivaretas fullgodt innenfor en tidsramme av åtte timer praktisk undervisning og øving med det aktuelle kjøretøyet. Tilleggsutdanningen foreslås derfor kortet ned til en dag a åtte timer pr. klasse. Subsidiært, mener vi at en av de foreslåtte dagene skal kunne gjennomføres som nettbasert undervisning.

§ 12: Etterutdanningen som foreslås for faglig leder er særdeles omfattende, og vi savner begrunnelse for valgt omfang. Vi foreslår at etterutdanning for faglig leder skal være tre dager a åtte undervisningstimer, totalt 24 timer. Alle dagene skal gjennomføres hos en kursarrangør, men det åpnes for at en av dagene kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

- §§ 21 og 22: Inndeling av grupper for gjennomføring av etterutdanning kan ikke være vilkårlig. Faglig leder bør få gjennomføre sin etterutdanning først, av hensyn til hens rolle som pedagogisk leder på trafikkskolen.
- Desentralisert kurstilbud er ønskelig, men vanskeliggjøres når perioden for etterutdanning er kort og man deles inn i grupper. Det må derfor tas hensyn til geografiske avstander ved gruppering.
- Det bør legges til rette for at gruppene i sentrale strøk ikke bli for homogene. Vi foreslår variasjon i alder og fartstid i yrket. Dette mener vi vil bidra til økt utbytte av erfaringsutveksling og kunnskapsdeling mellom deltakerne.
- Vi ønsker større grad av fleksibilitet ved gjennomføring, og mer nettbasert undervisning. Både av hensyn til den enkeltes valgfrihet og av hensyn til bærekraft, ved å redusere reising og bransjens utslipp.
- Gebyr for regodkjenning bør settes tilsvarende gebyrer for fornyelse av bevis for yrkessjåførkompetanse, kr. 90.


Vi takker for at vi er en høringsinstans



Solveig Renate Spæren
Jurist
Norges Trafikkskoleforbund



Ingunn Haavi Finstad
Administrerende direktør
Norges Trafikkskoleforbund



Per Ove Sercan Husevik
Styreleder
Norges Trafikkskoleforbund