

Vedlegg 1 – Høringsnotat

Høring om forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere

Trafikant og kjøretøy

Trafikant

9. februar 2024

Vår ref. 23/68149

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
2	Bakgrunn for høringen	3
2.1	Om høringsnotatet	4
3	Gjeldende rett	5
4	Forslag til forskrift med begrunnelser	5
1	Virkeområde – § 1	5
2	Definisjoner – § 2	6
3	Regodkjenning av trafikklærer og faglig leder – § 3.....	7
4	Ikke aktive trafikklærere – § 4.....	9
5	Ikke gjennomført etterutdanning – § 5	9
6	Manglende oppfyllelse av helsekrav og politiattest – § 6	10
7	Regodkjenning etter mistet godkjenning – § 7	10
8	Om etterutdanningen – § 8.....	11
9	Den generelle delen av etterutdanningen – § 9.....	12
10	Etterutdanningens obligatoriske klassespesifikke tillegg – § 10	14
11	Krav til etterutdanning for faglig leder – § 11	15
12	Faglig innhold – § 12	16
13	Kursarrangører – § 13.....	17
14	Kurstilbydere – § 14.....	18
15	Registrering og krav til dokumentasjon – § 15.....	19
16	Godkjenningsgebyr – § 16	20
17	Unntak – § 17	20
18	Saksbehandlingsregler – § 18	21
19	Utfyllende bestemmelse – § 19.....	21
20	Ikrafttredelse – § 20.....	22
21	Innføring – § 21	22
22	Første etterutdanningsperiode – § 22	23
23	Opphør – § 23	23
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	24
6	Høringsfrist.....	25

Høringsnotat – Forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikklærere på høring.

Forslag til forskriftstekst følger som vedlegg 2.

2 Bakgrunn for høringen

I 2020 ble det i Lov 18. juni 1964 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) åpnet for at det kan innføres ytterligere krav til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig leder.

Det følger av vegtrafikkloven § 27 andre ledd bokstav b) at

Departementet kan i forskrift:

[...]

stille krav til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig ansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen, krav til alder, utdanning, førerkort, edruelighet og helse, tilleggskrav for undervisning i visse klasser, emner eller visse oppgaver, krav til regodkjenning og etterutdanning samt fastsette overgangsordninger,

[...].

Bakgrunnen for forslaget følger av forarbeidene til vegtrafikkloven.¹

De siste årene har kompetansen blant trafikklærere i Norge blitt både omtalt og diskutert i ulike sammenhenger², og særlig viktigheten av høy kvalitet i føreropplæringen har vært fremhevet.

I forarbeidene vises det til at SINTEF leverte rapporten «*Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge*» til Vegdirektoratet høsten 2013. Der ble det konkludert med et varierende utdanningsnivå blant trafikklærerne, og at

det både er behov og interesse for etter- og videreutdanning. I rapporten kom det også frem at mange ønsker å forbedre egen kompetanse og at flere gjør dette allerede. Uten konkrete krav om etterutdanning er det imidlertid grunn til å tro at kompetansenivået i stor grad vil fortsette å være varierende.

¹ [Prop. 30 L \(2019–2020\)](#) om endringer i vegtrafikkloven side 5, 7 og 36.

² Nasjonal transportplan 2014–2023, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 og Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017.

I forarbeidene presiseres det imidlertid at det allerede er oppstilt krav om både faglig utvikling generelt, og krav om etterutdanning for å undervise i enkelte klasser i trafikkopplæringsforskriften. Samtidig er det ikke et generelt krav i dagens regelverk om etterutdanning for samtlige trafikklærere. Med forslaget til endringer i vegtrafikkloven av 2020 sikres det derfor

klar hjemmel for å fastsette nye forskriftsreguleringer om periodisk etterutdanning av trafikklærere og faglige ledere, strengere kompetansekrav til faglige ledere/trafikklærere som skal utføre særlig krevende oppgaver (som der den faglige lederen skal bidra i utdanningen av nye trafikklærere) samt krav til kursarrangør.

Formålet med etterutdanningen av trafikklærere og faglige ledere vil etter dette være

å videreutvikle lærerens kompetanse, for eksempel gi kunnskap om den teknologiske utviklingen innenfor kjøretøy, nye regler, pedagogiske metoder med videre. Mange av dagens lærere og faglig ledere fikk sin godkjenning før det ble krav om to-årig høyskoleutdanning og kravet om etterutdanning vil til en viss grad kunne kompensere for manglende utdanning.

I tillegg har diskusjonen om krav til etterutdanning for trafikklærere også blitt omtalt i Nasjonal tiltaksplan³. Det kommer frem at føreropplæringen, og følgelig også trafikklærerens kompetanse, er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet i Norge, herunder Nullvisjonen⁴. Det framholdes at trafikklærerutdanningen

må videreutvikles for å sikre at trafikklærerne og fagmiljøet har rett kompetanse til å bidra til ytterligere reduksjon i drepte og hardt skadde [i trafikken]. For å opprettholde og styrke trafikklærerens kompetanse, er vegtrafikkloven § 27 andre ledd bokstav b) innført.

Det blir i Nasjonal tiltaksplan videre lagt til grunn at innholdet

i etterutdanningen vil bli utviklet i samarbeid med bransjeorganisasjonene for trafikkskoler og utdanningsinstitusjonene for trafikklærerutdanning.

Statens vegvesen har fulgt opp dette, og forslag til forskrift har kommet i stand gjennom et samarbeid mellom Statens vegvesen, bransjeorganisasjonene og aktuelle utdanningsinstitusjoner det siste året.

2.1 Om høringsnotatet

Frem til nå har trafikklærerutdanningen gått fra å være ettårig videregående opplæring til å bli en toårig universitetsutdanning, noe som gir grunn til å tro at kompetansenivået kan være varierende. Krav om etterutdanning vil bidra til å utjevne de formelle forskjellene mellom trafikklærerne og faglige ledere. Etterutdanning vil også legge til rette for å utnytte potensialet i den norske føreropplæringen bedre.

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

⁴ [Nullvisjonen](#)

Så fremt øvrige vilkår i trafikkopplæringsforskriften kapittel 6 er oppfylt, medfører dagens regelverk at bestått grunnutdanning som trafikk lærer gir godkjenning som trafikk lærer livet ut. Ved innføring av krav til etterutdanning og regodkjenning, endres dette. Statens vegvesen foreslår at trafikk lærernes og faglig lederes godkjenning nå tidsbegrenses slik at den får varighet på fem år. I tillegg må politiattest og helseattest fremvises hvert femte år.

Forslag til forskrift om etterutdanning og regodkjenning av trafikk lærere omhandler kompetansekrav og regodkjenning av trafikk lærere og faglig leder. På sikt vil det være oversiktlig at relevante bestemmelser i trafikkopplæringsforskriften som også inneholder krav til trafikk lærere og faglig leder tilpasses og blir en del av den foreslåtte forskriften. På grunn av den pågående revisjonen er det imidlertid vurdert at disse bestemmelsene inntil videre blir værende i trafikkopplæringsforskriften. Vi har også sett at det må gjøres ytterligere endringer i trafikkopplæringsforskriften før forslaget kan gjelde for andre enn trafikk læreren.

På sikt legges det opp til at alle bestemmelser som omhandler utdanning, kompetansekrav og godkjenning skal samles i samme forskrift.

Avslutningsvis bemerkes det at forskriften foreslås kun å gjelde *godkjente trafikk lærere som jobber eller er ansatt ved en godkjent trafikk skole*. Annet undervisningspersonell som er omfattet av trafikkopplæringsforskriften, omfattes ikke av forslaget i denne høringen.

3 Gjeldende rett

I dag følger regelverket som gjelder for trafikk lærere og faglige ledere av forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) kapittel 6.

4 Forslag til forskrift med begrunnelser

1 Virkeområde – § 1

1.1 Forslag til forskriftstekst

I § 1 er følgende forskriftstekst foreslått:

Denne forskriften omhandler etterutdanning og regodkjenning av trafikk lærer og faglig leder.

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

1.2 Begrunnelse

Forslaget omhandler for det første vilkår for at trafikk læreren kan regodkjennes. Begrepet regodkjenning brukes når trafikk lærer og faglig leder har gjennomført etterutdanning og

oppfyller øvrige vilkår. Det samme gjelder også de som har vært borte fra yrket en periode. For å ha uavbrutt godkjenning, må dette gjøres hvert femte år.

Videre foreslås det å innføre krav til kursarrangører og andre tilbydere av etterutdanning.

2 Definisjoner – § 2

2.1 Forslag til forskriftstekst

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. Undervisningstime: 60 minutter.*
- e. Godkjenningsperiode: fem år.*
- f. Etterutdanningsperiode: de to siste årene i godkjenningsperioden.*
- 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.*

2.2 Begrunnelse

Flere av definisjonene er relativt lik eller helt lik det som framgår i trafikkopplæringsforskriften § 1–2. Noen er imidlertid nye og tilpasset i forslaget.

Definisjon av undervisningstime er tatt inn for at det ikke skal oppstå forvirring om hva som menes i denne forskriften. Hva som innebærer en undervisningstime i trafikkopplæringsforskriften, endres ikke og vil derfor fortsatt være 45 minutter.

Statens vegvesen finner det også hensiktsmessig å definere forskjellen mellom kursarrangør og andre kurstilbydere av etterutdanning, da det er snakk om to forskjellige typer kursholdere. Vilkårene for hva som må til for å oppfylle kravene som kursarrangør eller kurstilbyder, framgår senere i høringsnotatet.

Videre har Statens vegvesen i bokstav g foreslått at det oppstilles krav om maks femti medlemsskoler. Vi ønsker særlig innspill på dette antallet.

Det vurderes som fornuftig å vise til hva TSK-registeret (Trafikkskole-, sensor- og kursarrangørregisteret) er, da forkortelsen framgår flere steder i forskriften.

3 Regodkjenning av trafikklærer og faglig leder – § 3

3.1 Forslag til forskriftstekst

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.

3.2 Begrunnelse

I første ledd foreslås det at trafikklærer må regodkjennes hvert femte år. At det foreslås et intervall på fem år har sin bakgrunn i at etterutdanningen må gjennomføres ofte nok slik at den fungerer som en reell kompetanseoppdatering, og at etterutdanningen er relevant med tanke på faglig utvikling. Det er også et poeng at det er praktisk gjennomførbart.

Andre, tredje og fjerde ledd henviser til andre paragrafer som beskriver ulike deler av etterutdanningen. Nærmere beskrivelse framgår senere i høringsnotatet.

I åttende ledd framgår det at det er trafikklæreren selv som har ansvaret for å gjennomføre etterutdanning. Dette på grunn av at trafikklærergodkjenningen gjelder hver enkelt trafikklærer, og det er naturlig at den enkelte selv har ansvaret for å regodkjennes. Trafikklæreren må selv sørge for at etterutdanningen blir gjort til riktig tid, og at de rette kursene er gjennomført. Om, og eventuelt på hvilken måte, trafikklærer blir varslet om at etterutdanningsperioden er i gang og når etterutdanningen må være gjennomført og øvrige vilkår være oppfylt, framgår i retningslinjer fastsatt av Statens vegvesen.

Videre foreslår Statens vegvesen at det må framvises ny helseattest og politiattest i tillegg til gjennomført etterutdanning. For å få førstegangsgodkjenning som trafikklærer må helseattest og politiattest framvises, og vi ser det også som naturlig at dette gjøres ved hver regodkjenning.

At Statens vegvesen kan kreve ny helseattest i forbindelse med regodkjenningen, følger direkte av vegtrafikkloven § 27 andre ledd bokstav b. Adgangen til å kreve ny politiattest fremgår ikke i klartekst av lovbestemmelsen, men det framgår at det er anledning til å stille krav til trafikklærer og faglig leder, herunder vilkår for godkjenningen.

I forarbeidende, Prop. 30 L (2019–2020), ble det drøftet om det skulle innføres et krav til ny politiattest ved regodkjenning av trafikklærer og faglig leder. I forarbeidene på side 21 framgår det at Samferdselsdepartementet, på bakgrunn av høringsinnspill, ønsket å presisere *«at kravet om ordinær politiattest knytter seg til godkjenningen. Det foreslås ikke krav om vandelskontroll ved regodkjenning.»* Videre framholdes det at selv om det ikke oppstilles et krav om vandelskontroll (politiattest) ved regodkjenning i lovteksten, åpner imidlertid lov 28. mai 2010 nr. 1 om behandling av opplysninger i politiet og påtalemyndigheten (politiregisterloven) *«for en viss form for fornyet vandelskontroll så lenge denne retter seg mot enkeltpersoner som tidligere har fremlagt politiattest og det er en saklig grunn for slik kontroll, jf. politiregisterloven § 43.»*

På bakgrunn av at det kan stilles vilkår til godkjenningen, at det i forarbeidene ikke utelukkes at ny politiattest kan kreves samt at det er et vilkår for førstegangsgodkjenning at trafikklærer framviser politiattest, mener Statens vegvesen at vilkårene for å kunne foreslå ny vandelskontroll er oppfylt. Det vurderes at det foreligger tilstrekkelig klar hjemmel til å stille krav om ny politiattest ved regodkjenning. Vi mener også at det er saklige grunner for at det foretas en ny vandelskontroll etter fem år, herunder at en overvekt av de som gjennomfører trafikkopplæring ved en trafikkskole er under 18 år.

For øvrig vises det til at dette støttes av politiets enhet for vandelskontroll og politiattester.

4 Ikke aktive trafikklærere – § 4

4.1 Forslag til forskriftstekst

I § 4 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

4.2 Begrunnelse

I denne bestemmelsen foreslås det at godkjente trafikklærere som ikke er aktive per 1. januar 2025 mister godkjenningen som trafikklærer fra 1. januar 2027. Dette for å tydeliggjøre at de som har vært ute av arbeidet i en lengre periode, må gjennomføre etterutdanning og oppfylle øvrige vilkår i § 3, før disse får godkjenning og kan virke som trafikklærere igjen.

Godkjente trafikklærere som i systemene til Statens vegvesen ikke er aktive per 1. januar 2025, får ikke automatisk tildelt etterutdanningsgruppe, jf. § 22. Disse må selv ta initiativ til å gjennomføre etterutdanning, og deretter få tildelt godkjenningsperiode utfra når etterutdanningen er gjennomført og øvrige vilkår er oppfylt.

Med «ikke aktive» trafikklærere menes trafikklærere som ikke er godkjent, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6–3, og/eller godkjente trafikklærere som av systemet er satt til inaktive, herunder de som ikke har innmeldt obligatorisk opplæring de siste seks månedene.

5 Ikke gjennomført etterutdanning – § 5

5.1 Forslag til forskriftstekst

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.

5.2 Begrunnelse

Godkjenningsperioden foreslås definert til å være perioden vedkommende har godkjenning som trafikklærer. Denne perioden er på fem år. Etterutdanningsperioden er definert til å være de to siste årene av godkjenningsperioden.

I løpet av etterutdanningsperioden må all aktuell etterutdanning være gjennomført, og øvrige vilkår være oppfylt, for å kunne regodkjennes. Denne reguleringen er ment å legge til rette for at det blir fleksibilitet i gjennomføring av etterutdanning, men at det også går en viss tid mellom hver etterutdanning.

Hvis vedkommende trafikklærer mister godkjenningen som følge av manglende regodkjenning, kan ikke vedkommende virke som trafikklærer eller faglig leder. For å få godkjenningen tilbake, må trafikklærer og faglig leder gjennomføre aktuell etterutdanning samt oppfylle øvrige vilkår.

6 Manglende oppfyllelse av helsekrav og politiattest – § 6

6.1 Forslag til forskriftstekst

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.

6.2 Begrunnelse

Politi- og helseattest må leveres til Statens vegvesen for at trafikklærere skal få førstegangsgodkjenning, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-2. Fram til nå har det ikke blitt stilt krav om at trafikklærere må levere dette på nytt i løpet av yrkeskarrieren. Av hensyn til trafikksikkerheten, både for trafikklæreren selv, elever og andre, foreslår Statens vegvesen at det innføres krav om at trafikklærer fremviser ny helse- og politiattest for hver regodkjenning.

Se for øvrig også begrunnelsen i punkt 3.2.

7 Regodkjenning etter mistet godkjenning – § 7

7.1 Forslag til forskriftstekst

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.

7.2 Begrunnelse

Forslaget i første ledd innebærer at hvis trafikklæreren har mistet godkjenningen, må vilkårene for regodkjenning i § 3 og trafikkopplæringsforskriften kapittel 6 være oppfylt før vedkommende får ny godkjenning.

I andre ledd foreslås det for hvilken periode regodkjenningen blir gyldig. Trafikklæreren kan begynne å undervise igjen fra datoen vilkårene er oppfylt. Dette betyr at en trafikklærer har godkjenning resten av året fra det tidspunktet vilkårene er oppfylt, pluss fem år fra 1. januar påfølgende kalenderår.

8 Om etterutdanningen – § 8

8.1 Forslag til forskriftstekst

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.

8.2 Begrunnelse

Statens vegvesen foreslår at den generelle delen av etterutdanningen, se punkt 9, tilbys av forhåndsgodkjente kursarrangører. Disse har det faglige ansvaret for innholdet i etterutdanningen og at denne er i tråd med regelverket som foreslås. Kursarrangørene vil kunne være bransjeforbund og universiteter som tilbyr utdanning og opplæring innen trafikkklærefaget. Det foreslås at kursarrangørene godkjennes for fem år, slik at det samsvarer med forslaget til inndeling i godkjennings- og etterutdanningsgrupper. Det foreslås at det er Statens vegvesen som forhåndsgodkjenner kursarrangørene.

Også enkeltstående kurs og konferanser foreslås godkjent på forhånd av Statens vegvesen, slik at det kan gjøres en faglig vurdering av innholdets relevans. I praksis betyr det at det vil være mange ulike kurs og konferanser som kan godkjennes. Det kan også være at en samling på for eksempel to dager, med delvis relevante og mindre relevante temaer, kan godkjennes som en dag etterutdanning.

Videre foreslår Statens vegvesen at det kreves deltakelse på all etterutdanning, uten fravær. Statens vegvesen vurderer at det er viktig å ha gjennomført etterutdanningen i sin helhet for å få best mulig utbytte av den.

Skulle det oppstå fravær, medfører ordningen at dagene som mistes, må tas igjen. Siden etterutdanningsperioden er to år, vurderes det som sannsynlig at trafikkklæreren får gjennomført hele etterutdanningen i løpet av perioden, selv om det skulle oppstå fravær underveis. Kursarrangør eller -tilbyder plikter å ha ordninger for å føre oppmøte eller fravær.

Det foreslås også at trafikkklærer eller faglig leder som har fått godkjenningen trukket tilbake av Statens vegvesen, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-3, ikke kan gjennomføre etterutdanning i denne perioden. Det vil etter Statens vegvesen sin vurdering være naturlig å gjenoppta sitt virke som trafikkklærer, samt begynne på eller fullføre etterutdanning, når perioden uten godkjenning er over.

Dersom det foreligger særlig tungtveidene grunner, kan trafikkklæreren som har fått godkjenningen trukket tilbake i slutten av etterutdanningsperioden, gis dispensasjon. Det er høy terskel for å gi dispensasjon. Se punkt 17.

9 Den generelle delen av etterutdanningen – § 9

9.1 Forslag til forskriftstekst

I § 9 er følgende forskriftstekst foreslått:

For å få ny godkjenning som trafikkklærer 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 å 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.

9.2 Begrunnelse

Den generelle delen av etterutdanningen omfatter klasse B og AM147. Denne delen av etterutdanningen foreslås omtalt som den generelle delen, fordi den utgjør grunnlaget for alle trafikklærere, også de som underviser i tilleggsklasser.

Statens vegvesen foreslår at den generelle delen av etterutdanning er fem dager. Fem dager vurderes som en god balanse mellom mulighet for faglig utbytte, og at det skal være praktisk gjennomførbart for den enkelte. Det er også tatt hensyn til at tiden som settes av til den generelle delen vil kunne påvirke prisen på kjøretimer, og at dette ikke må medføre en uforholdsmessig ekstrakostnad for elevene hos trafikkskolene.

I tredje ledd foreslås det at tre av disse fem dagene, skal ha et fast innhold. Bakgrunnen for dette bygger på tanken om at alle trafikklærere skal ha og får en viss grad av likhet i sin etterutdanning. Trafikklærerne får delt erfaringer og kunnskap, samt belyst ulike problemstillinger i et felles opplegg. Da trafikklæreryrket i stor grad er et praktisk yrke, vurderer Statens vegvesen at det er hensiktsmessig at minst to av dagene er praktisk etterutdanning, og at det åpnes for at en av dagene kan gjennomføres som nettbasert undervisning.

I fjerde ledd er det foreslått at det åpnes for en grad av individuell tilpasning av etterutdanningens generelle del. Etter bestemmelsen vil det være mulig for flere kurstilbydere å få forhåndsgodkjent kurs som kan anses som en del av trafikklærerens og faglig leders etterutdanning. Statens vegvesen foreslår at det åpnes for at den enkelte trafikklærer og faglig leder selv kan velge kurs eller konferanser som er relevante for deres daglige arbeid.

Videre foreslår Statens vegvesen at den generelle delen av etterutdanningen gjennomføres først. For å kunne praktisere som lærer i tilleggsklasser eller som faglig leder stilles det krav

til godkjenning som trafikklærer. Det er altså en forutsetning om godkjenning som trafikklærer før det kan bygges på kompetanse i tilleggsklasser og som faglig leder. Dette systemet følger allerede av trafikopplæringsforskriften kapittel 6.

10 Etterutdanningens obligatoriske klassespesifikke tillegg – § 10

10.1 Forslag til forskriftstekst

I § 10 er følgende forskriftstekst foreslått:

For å få ny godkjenning som trafikklærer i andre klasser, må klassespesifikk 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 à 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.

10.2 Begrunnelse

Denne bestemmelsen omhandler etterutdanning i tilleggsklassene. De klassene som er slått sammen har en naturlig likhet med tanke på elementer det er viktig å drøfte som trafikklærer. Samtidig legger vi til grunn at et hvert kjøretøy/vogntog har hver sine særegenheter som må framgå i etterutdanningssammenheng. Dette hensynet må ivaretas og tilrettelegges av de som tilbyr etterutdanning.

Statens vegvesen foreslår at klassene som er nevnt i forskriftens § 10 andre ledd punkt 1–6, hver for seg skal ha et omfang på to dager à sju timer, totalt 14 timer. På grunn av den faglige utviklingen samt at det er essensielt at trafikklæreren er godt faglig oppdatert, mener Statens vegvesen at det er grunn til å stille krav om et nokså omfattende omfang per tilleggsklasse.

Statens vegvesen foreslår at det ikke åpnes for at etterutdanning i tilleggsklassene kan gjennomføres som nettbasert undervisning. Det vurderes som viktig at trafikklæreren utvikler og vedlikeholder praktiske ferdigheter i hver tilleggsklasse, ikke bare de teoretiske.

For at trafikklæreren skal kunne regodkjennes i tilleggsklassene, må også denne delen av etterutdanningen gjennomføres innenfor etterutdanningsperioden.

Når trafikklæreren har gjennomført tilleggsutdanningen i de aktuelle tilleggsklassene, blir trafikklæreren regodkjent for en ny femårsperiode. Godkjenningsperioden i tilleggsklassene er ikke ment å bli lengre enn den alminnelige godkjenningsperioden uavhengig av når trafikklæreren gjennomfører etterutdanningen i tilleggsklassene.

Et praktisk eksempel er hvor trafikklæreren gjennomfører den generelle delen av etterutdanningen, men ikke ønsker regodkjenning i aktuelle tilleggsklasser. Trafikklæreren gjennomfører dermed ikke etterutdanning i noen tilleggsklasser. Hvis trafikklærer på et senere tidspunkt vil regodkjennes og dermed gjennomfører etterutdanning i de aktuelle tilleggsklassene, vil godkjenningsperioden for aktuelle tilleggsklasser utløpe samtidig som godkjenningen i klasse B og AM 147.

11 Krav til etterutdanning for faglig leder – § 11

11.1 Forslag til forskriftstekst

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.

11.2 Begrunnelse

Faglig leder har et stort ansvar for at en trafikkskole skal kunne driftes i henhold til regelverket, noe som også foreslås at gjenspeiles i etterutdanningens omfang.

Det å være faglig leder omhandler alt fra å kunne drifte en trafikkskole administrativt og økonomisk, til å lede det faglige arbeidet ved trafikkskolen. Dette er bakgrunnen for at vi foreslår etterutdanning for faglig leder og at også denne kompetansen må fornyes innen

etterutdanningsperioden hvert femte år. Statens vegvesen foreslår etterutdanning på fem dager à sju timer, 35 timer totalt.

Statens vegvesen vurderer at det faglige innholdet i denne delen av etterutdanningen har elementer som passer både for fysisk oppmøte og nettbasert undervisning. Det foreslås derfor åpnet for at inntil to dager kan gjennomføres som nettbasert undervisning. Det er følgelig en forutsetning at fagstoffet som blir lagt til den nettbaserte undervisningen passer inn i dette formatet.

Hele etterutdanningsløpet kan gjerne gjennomføres ved fysisk oppmøte, men minstekravet foreslås å settes til tre dager. Som det har framgått, er trafikklæreryrket for det meste praktisk. Med dette som bakgrunn vurderer Statens vegvesen at etterutdanningen for en faglig leder også er tjent med at det legges til rette for en del praktisk undervisning med fysisk oppmøte.

12 Faglig innhold – § 12

12.1 Forslag til forskriftstekst

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.

12.2 Begrunnelse

Statens vegvesen foreslår at etterutdanningen skal innebære både oppdatering, utdyping og repetisjon. Etterutdanningen foreslås også å bygge opp under den kunnskapen, de ferdighetene og den erfaringen som trafikklæreren og faglig leder har tilegnet seg fra yrket. Det bør legges vekt på erfaringsutveksling og refleksjon.

Arbeidshverdagen til trafikklærere vil i mange tilfeller bestå i mye individuelt arbeid. Statens vegvesen sin vurdering er at etterutdanningen skal legge til rette for en arena hvor man får mulighet til å oppdatere seg faglig, dele erfaringer og kunnskap med andre i samme yrke, utdype og reflektere rundt ulike utfordringer man opplever i hverdagen, samt mulighet for repetisjon av for eksempel viktige pedagogiske prinsipper og arbeidsmetoder.

Faglige ledere har et stort ansvar for hvordan trafikkskolen legger opp sitt faglige opplegg. Statens vegvesen ser det som viktig at faglig leder også er oppdatert på utviklingen i faget, samt til enhver tid har forståelse for viktigheten av faglig leders plikter. Etterutdanningen skal legge til rette for dette, samt mulighet for samhandling og utvikling med andre med samme ansvar.

13 Kursarrangører – § 13

13.1 Forslag til forskriftstekst

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.

13.2 Begrunnelse

Statens vegvesen har i forskriftsteksten foreslått at det skal være nær sammenheng mellom søkerens eksisterende aktivitet og undervisningens innhold. Videre foreslås det at

kursarrangører ikke primært tilbyr trafikkopplæring og at undervisningsansvarlig ikke er tilknyttet en trafikkskole.

Bakgrunnen for forslaget er at etterutdanningstilbudet skal være tilgjengelig for alle. Statens vegvesens vurdering er derfor at det ikke bør legges til rette for at trafikkskoler lager etterutdanningstilbud for egne ansatte.

Statens vegvesen vurderer også at dette forslaget vil bidra til likere kompetanseheving og faglig oppdatering, og at landsomfattende kurstilbydere gir best forutsetninger for å nå intensjonen med etterutdanningen.

Det samme foreslås ikke å gjelde for de som skal undervise ved etterutdanningen. Det betyr at trafikklærere kan undervise ved etterutdanningen, så lenge vedkommende knytter seg til et bransjeforbund eller en utdanningsinstitusjon.

Statens vegvesen foreslår at kursarrangørene får en godkjenningsperiode på fem år. Godkjenningsperioden vil da samsvare med godkjennings- og etterutdanningsgruppene. Dette vil kunne bidra til et ensartet etterutdanningstilbud for alle.

Videre foreslås det kun 24 kursdeltakere per kurs. Dette gjelder både fysisk og nettbasert undervisning. At det foreslås et relativt lavt maksantall, er for å legge til rette for refleksjon i fellesskap og god samhandling. Samtidig vurderer Statens vegvesen at foreslått antall ivaretar hensynet til at det skal være økonomisk forsvarlig å være kursarrangør. Dette punktet ønsker vi tilbakemelding på i høringsrunden.

14 Kurstilbydere – § 14

14.1 Forslag til forskriftstekst

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.

14.2 Begrunnelse

Statens vegvesen foreslår at de som ikke tilfredsstiller kravene til å være kursarrangører omtales som andre kurstilbydere.

Også disse kursene foreslås forhåndsgodkjent av Statens vegvesen, og det er en forutsetning at heller ikke disse primært tilbyr trafikkopplæring. Begrunnelsen for dette er den samme som for kursarrangørene, se punkt 13.

Det vil trolig kunne tilbys et betydelig antall kurs og konferanser, noe som gjør det utfordrende for Statens vegvesen å foreslå en likelydende godkjenningsperiode for disse. Innhold, omfang og aktualitet kan være bestemmende for hvor lang tidsperiode kurset kan godkjennes for. Dette må vurderes i hver enkelt søknad.

For å sikre et jevnt og godt kurstilbud, kan det være aktuelt for Statens vegvesen på sikt å sette opp en årsplan hvor det oppstilles frister for innsending av søknader. Statens vegvesen vurderer at det bør settes slike frister både av hensyn til deltakernes forutberegnelighet omhandlende egen etterutdanning, tidsbruk, økonomiske forhold og så videre, og til de som skal tilby kursene/konferansene.

15 Registrering og krav til dokumentasjon – § 15

15.1 Forslag til forskriftstekst

I § 15 er følgende forskriftstekst foreslått:

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

Kurstilbydere, jf. § 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.

15.2 Begrunnelse

Statens vegvesen foreslår at all gjennomført etterutdanning skal meldes inn elektronisk via TSK-registeret innen tre virkedager. Det vil være kursarrangørene og kurstilbyderne som har

ansvaret for dette. Statens vegvesen vil tilpasse nødvendige systemer slik at dette kan løses på en ryddig måte.

Det er en forutsetning at all etterutdanning er gjennomført før denne kan registreres som godkjent. Det er derfor avgjørende at kursarrangører og kurstilbydere har gode rutiner for registrering. Det er ikke tenkt at fravær registreres i TSK-registeret.

Innmelding må gjøres etter hvert som de ulike delene av etterutdanningen gjennomføres.

16 Godkjenningsgebyr – § 16

Regler om gebyr for godkjenning av etterutdanning og regodkjenning framgår i forskrift av 10. oktober 2023 nr. 1650 om gebyr på tjenester utført av Statens vegvesen på trafikant- og kjøretøyområdet.

16.1 Forslag til forskriftstekst

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.

16.2 Begrunnelse

Gebyrsatsene vil bli satt til et kostandsriktig nivå. Disse satsene reguleres årlig, i tråd med regelverket og alminnelig praksis for gebyr. Endringer i gebyrsatsene vil ikke påvirke innholdet i denne forskriften.

Regler om gebyr og gebyrsatsene sendes ut på egen høring på et senere tidspunkt.

17 Unntak – § 17

17.1 Forslag til forskriftstekst

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.

17.2 Begrunnelse

Formuleringen i første ledd gir anvisning på at bestemmelsen er en meget snever unntaksregel, og at denne kun skal benyttes hvor bestemmelsene i forskriften får utilsiktede eller uønskede virkninger, altså som en sikkerhetsventil. Det forutsettes at det foreligger noe ekstraordinært. Dispensasjon kan gis etter en konkret helhetsvurdering. Det er ingen som har krav på unntak, derav ordlyden «*kan*».

Forslag til bestemmelsens innhold og tolkningen av denne er i tråd med øvrig regelverk, blant annet trafikkopplæringsforskriften, førerkortforskriften og yrkessjåførforskriften.

Andre ledd foreslås innført i tillegg til det generelle unntaket i første ledd. Bakgrunnen for forslaget, er at det i nevnte tilfeller alltid vil kunne gjøres unntak fra etterutdannings- og godkjenningsløpet. Det foreslås at det må fremlegges dokumentasjon for at vilkårene for unntak er oppfylt. Det foreslås at de som mener å falle inn under denne bestemmelsen kan sende en henvendelse med dokumentasjon til Statens vegvesen. Statens vegvesen vil da registrere et eventuelt unntak i TSK.

18 Saksbehandlingsregler – § 18

18.1 Forslag til forskriftstekst

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).

18.2 Begrunnelse

Forslaget er tilsvarende regelen som framgår i trafikkopplæringsforskriften § 31–6 første ledd, og innebærer kun at forvaltningslovens bestemmelser gjelder ved saksbehandlingen.

19 Utfyllende bestemmelse – § 19

19.1 Forslag til forskriftstekst

I § 19 er følgende forskriftstekst foreslått:

Statens vegvesen kan gi utfyllende retningslinjer.

19.2 Begrunnelse

Det foreslås innført en bestemmelse som gir Statens vegvesen hjemmel til å utarbeide utfyllende retningslinjer.

20 Ikrafttredelse – § 20

20.1 Forslag til forskriftstekst

I § 20 er følgende forskriftstekst foreslått:

Forskriften trer i kraft 1. januar 2025.

20.2 Begrunnelse

Av hensyn til både de som skal tilby de ulike delene av etterutdanningen og for de som skal gjennomføre etterutdanning, foreslås det at forskriften trer i kraft 1. januar 2025. Av innrettelsehensyn foreslår Statens vegvesen at forskriften vedtas allerede 23. juni 2024, men først får virkning fra 1. januar 2025.

21 Innføring – § 21

21.1 Forslag til forskriftstekst

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.

21.2 Begrunnelse

Etterutdanningsperioden foreslås å være de to siste årene i godkjenningsperioden. Det innebærer at trafikklærere og faglige ledere må forholde seg til to perioder.

For å begrense omfanget, gjelder forskriften kun for godkjente trafikklærere som er ansatt ved en trafikkskole når forskriften trer i kraft.

For at avviklingen av etterutdanningen skal skje på en hensiktsmessig måte, foreslår vi at alle deles inn i fem tilnærmet like store grupper. Statens vegvesen foreslår at det i utgangspunktet ikke vil være mulig å bytte grupper i den først etterutdanningsperioden.

Dersom noen har behov for å bytte gruppe, må vedkommende søke om unntak.

22 Første etterutdanningsperiode – § 22

22.1 Forslag til forskriftstekst

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.*

22.2 Begrunnelse

Statens vegvesen foreslår at godkjente trafikklærere som jobber eller er ansatt ved en godkjent trafikkskole blir inndelt i 5 grupper. Vi legger til grunn at en inndeling som foreslås gjør det håndterbart for både kursarrangører og andre kurstilbydere å gjennomføre etterutdanning, herunder av hensyn til antall deltakere, tilgjengelige forelesere og tilgangen til veiledere.

Som det følger av bestemmelsen vil første etterutdanningsperiode være ett år hvis man ser kun på årstallene, for eksempel 2025 til 2026. Datoene medfører imidlertid at etterutdanningsperioden blir nesten to år, 1. januar år én til 31. desember år to. Etter 2030 vil imidlertid etterutdanningsperioden bli to hel år, f.eks. 2034 til 2036 for gruppe 1.

23 Opphør – § 23

23.1 Forslag til forskriftstekst

I § 23 er følgende forskriftstekst foreslått:

Kapittel 9 gjelder ikke etter 31. desember 2030.

23.2 Begrunnelse

Reglene innføringen av etterutdanningsordningen for trafikklærer og faglig leder foreslås å være midlertidig. At reglene følger av et eget kapittel til slutt i forskriften, vil gjøre det lettere å ta ut bestemmelsene fra forskriften når den første runden med etterutdanning og regodkjenning er overstått, uten at det må gjøres ytterligere endringer i forskriftens oppbygging.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske konsekvensene kravene til etterutdanning og regodkjenning vil kunne medføre for den enkelte trafikklærer, vil variere utfra hvor mange klasser (og eventuelt også etterutdanning for faglig leder) vedkommende skal regodkjennes i.

Kursavgift og andre avgifter kursarrangører og kurstilbyderne mener er kostnadsriktige for sitt tilbud, vil antakeligvis variere alt ettersom om kursene gjennomføres fysisk eller nettbasert. Også antall personer som det er ment at skal delta på hvert kurs, vil kunne være bestemmende for kostnadene.

I tillegg må reisekostnader (herunder selve reisen til og fra samt utgifter i forbindelse med opphold på kursstedet), påregnes.

Statens vegvesen legger til grunn at mange trafikklærere allerede i dag deltar på ulike kompetansehevede 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.

Siden det er krav om at trafikklærer og faglig leder skal delta på alle deler av etterutdanningen, må det antakeligvis også påregnes noe tapt arbeidsinntekt. I forlengelsen av dette vil etterutdanningen kunne påføre trafikkskoleelevene ekstra kostnader da prisen for en kjøretime og annen føreropplæring, muligens må justeres opp noe.

For Statens vegvesen sin del, innebærer innføringen av forskriften for det første at vi må innføre nye gebyrer i forskriften om gebyr på trafikantområdet. Det er imidlertid snakk om å innføre kostnadsriktige gebyrer for våre tjenester.

Videre må det påregnes noe saksbehandling når forskriften trer i kraft. Vi antar at det største trykket vil være det første året, og avta i innføringsperioden.

I tillegg medfører innføringen av forskriften endringer i våre systemer, særlig er det snakk om utvikling av TSK-registeret, slik at regodkjenningen i hovedsak vil gå digitalt.

6 Høringsfrist

Statens vegvesen ber om høringsinstansenes innspill innen **8. mai 2024**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Trafikant og kjøretøy
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 23/68149 dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

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