



Statens vegvesen

Vedlegg – Høringsoppsummering

Høring om forslag til forskrift om endring av forskrift 19.1.2004 nr. 298 om førerkort m.m. og forskrift 1.10.2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. – forslag om lavere alderskrav for føring av mobilkran for lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget.

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
16. august 2018

Innholdsfortegnelse

Innledning	3
Fastsatte endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften	4
Del I Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer.....	5
Del II Vurdering og konklusjon	14
Vurdering av innspillene	14
Konklusjon	15

Innledning

Vegdirektoratet sendte 25. mai 2018 utkast til endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften til høring.

Høringen gjaldt forslag til lavere alderskrav for føring av mobilkran for lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget. Kran- og løfteoperasjonsfaget består per i dag av opplæring på mobilkran, tårnkran, offshorekran og portalkran. Det konkrete forslaget innebærer en nasjonal unntaksordning som legger til rette for at lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget kan gjennomføre føreropplæring og teoretisk- og praktisk førerprøve i klasse C, slik at de kan føre mobilkran som en del av opplæringen i en lærebedrift fra fylte 18 år.

Fristen for å avgi høringsuttalelse var 1. juli 2018. Høringen ble sendt til 116 høringsinstanser, og ble publisert på Statens vegvesens nettsider www.vegvesen.no. Vegdirektoratet mottok 19 høringssvar.

Høringsdokumentene er fortsatt tilgjengelige på <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Tidligere-hoeringer>

Følgende instanser hadde ingen merknader til høringsutkastet:

NHO Transport, Helse- og omsorgsdepartementet og Justis- og beredskapsdepartementet.

Følgende instanser støtter forslaget:

Østfold fylkeskommune, Equinor ASA, Statens vegvesen Region sør, Faglig råd for Teknikk og industriell produksjon (TIP), Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Statens vegvesen Region nord.

Følgende instanser har avgitt høringsuttalelse med merknader til forslaget:

Statens vegvesen Region øst, Statens vegvesen Region vest, Statens vegvesen Region midt, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), Rogaland fylkeskommune, Advokatforeningen, Kunnskapsdepartementet, Yrkestrafikkforbundet, Akershus fylkeskommune og Arbeidstilsynet.

I del I er fastsatt endringsforskrift til førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften.

I del II gis det en oppsummering av høringen hvor hovedinnholdet i høringsuttalelsene presenteres.

Fastsatte endringer i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften

Det ble sendt ut en høring om forslag til diverse endringer i førerkortforskriften og yrkessjåførforskriften 15. desember 2017 med høringsfrist 15. mars 2018. Endringene som følger av den høringen skal også tre i kraft 1. september 2018.

Endringene i førerkortforskriften som gjelder unntaket for lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget tas derfor inn i en felles endringsforskrift. Endringene som følger under er derfor kun de enkelte bestemmelsene som fastsettes etter denne høringen, og ikke de komplette endringsforskriftene.

Ny § 12–7 i førerkortforskriften skal lyde:

§ 12–7 Unntak fra alderskrav for lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget

Lærling som har inngått lærekontrakt med godkjent lærebedrift og bestått førerprøve i klasse B, kan fra fylte 18 år avlegge førerprøve i klasse C. Etter bestått førerprøve i klasse C kan lærlingen få utstedt førerkort i klasse C1.

Lærlingen kan med førerkort i klasse C1 føre mobilkran med ubegrenset tillatt totalvekt under oppdrag for godkjent lærebedrift. Lærekontrakt og dokumentasjon på at lærebedriften er godkjent etter opplæringslova må medbringes under kjøring.

Førerkort i klasse C kan utstedes ved fylte 21 år.

I forskrift 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 2–1 første ledd nytt fjerde punktum skal lyde:

Lærling i kran- og løfteoperasjonsfaget, som har inngått lærekontrakt med lærebedrift som er godkjent etter opplæringslova, kan øvingskjøre til førerkort klasse C fra fylte 18 år.

§ 29–2 første ledd første punktum skal lyde:

Praktisk prøve kan avlegges når kandidaten tilfredsstiller kravene til alder, vandel, obligatorisk opplæring, helse og syn som er fastsatt for den aktuelle førerkortklassen jf. førerkortforskriften kapittel 3, 5 og 12.

§ 29–5 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

Lærling i kran- og løfteoperasjonsfaget, som har inngått lærekontrakt med lærebedrift som er godkjent etter opplæringslova og bestått førerprøve i klasse B, kan avlegge teoretisk førerprøve i klasse C fra fylte 18 år.

Endringene i trer i kraft 1. september 2018.

Del I Oppsummering av høringsuttalelsene med kommentarer

Statens vegvesen Region øst

Region øst peker på at en tre-akslet mobilkran har om lag samme dimensjoner som en lastebil. Mobilkraner med fire eller flere akslinger har større bredde, lengde og tyngde. Region øst mener at det bør vurderes å sette en begrensning på maksimalt 36.000 kg tillatt totalvekt for lærlinger av trafikksikkerhetsmessige grunner.

Region øst skriver at det legges opp til at spesialistfunksjonen for yrkessjåfør skal utstede tillatelser til lærlinger innenfor kran og løfteoperasjonsfaget etter samme mal som for YSK. Etter Region øst sin vurdering vil det være unødvendig byråkratisk å utstede slike tillatelser ettersom det i pkt. 5–2 i høringen foreslås at lærekontrakt og dokumentasjon på at bedriften er godkjent lærebedrift etter opplæringslova skal medbringes under kjøring.

Statens vegvesen Region øst peker videre på viktigheten av at håndbok for førerkortarbeid, KS-systemet og trafikkkontrollinstruksen er oppdatert ved iverksettelse av ordningen slik at rutiner for bestilling og gjennomføring av både teoretisk og praktisk førerprøve er kjent i god tid før iverksettelse. Etter deres vurdering bør eksempel på både lærekontrakter og dokumentasjon for akseptabel dokumentasjon på godkjenning av lærebedrift innarbeides i støttesystemene.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er klar over at en del mobilkraner har større dimensjoner og vekt enn en lastebil. Som det går fram av forslaget, gis de som ordningen skal gjelde for, rett til å føre alle typer mobilkraner uten begrensning for tillatt totalvekt. Dette skal imidlertid kun gjelde flytting av mobilkranen mellom oppdrag knyttet til den godkjente lærebedriften. Vi forutsetter at bedriften gir tilstrekkelig opplæring på det aktuelle kjøretøyet. Vi mener dette er en begrensning som medvirker til å gjøre ordningen trafikksikkerhetsmessig forsvarlig.

Det er fra Vegdirektoratets side ikke lagt opp til en ordning der en spesialistfunksjon skal utstede tillatelser til lærlingene. Lærlingene skal kun medbringe de dokumentene som følger av forskriftsforslaget og fremvise disse ved en eventuell kontroll.

Vegdirektoratet er enige i at relevante håndbøker og instruksjoner må være oppdatert ved iverksettelse av ordningen. Ordningen forutsetter likevel mer enn de foreslåtte

forskriftsendringene. Utdanningsdirektoratet må på sin side legge til rette for at ordningen kan settes i verk i offentlig videregående opplæring. I samråd med Utdanningsdirektoratet vil vi utarbeide rutiner når dette eventuelt blir aktuelt.

Statens vegvesen Region vest

Region vest støtter forslaget, men har noen kommentarer til høringen.

Region vest mener at ordlyden på side 9, siste avsnitt pkt. 4.3. bør inneholde ordet «skal» i stedet for «bør». Ny tekst blir da: «Øvelseskjøring til førerrett klasse C skal foregå i regi av offentlig videregående opplæring,»

Videre mener Region vest at det bør spesifiseres i retningslinjene hvilken dokumentasjon som er tilfredsstillende for merkantilt personell ved bestilling av førerprøve og oppkjøring.

Region vest mener også at det bør spesifiseres i retningslinjer hvilken meldeplikt lærebedriften har dersom lærlingkontrakten blir avbrutt. De stiller spørsmål om føreretten da vil bli tilbaketrukket dersom det ikke blir tegnet ny lærlingkontrakt.

Vegdirektoratets kommentarer:

Selv om vi mener at øvingskjøring til førerrett klasse C bør foregå i regi av offentlig videregående opplæring, ønsker vi ikke å utelukke supplerende øvingskjøring ved privat trafikksskole. På den måten behandles opplæringen i dette tilfelle på samme måten som annen yrkesrettet føreropplæring, jf. trafikkopplæringsforskriften § 2-1 femte ledd:

Kravet om førerett i klasse B gjelder ikke for elever i det offentlige skoleverk som gjennomgår yrkesopplæring i samsvar med yrkessjåførforskriften 16. april 2008 nr. 362 forutsatt at eleven har gjennomført trafikalt grunnkurs. Disse elevene kan også starte supplerende øvingskjøring ved godkjent trafikksskole.

Lærekontrakt og dokumentasjon på at lærebedriften er godkjent etter opplæringslova vil være tilstrekkelig dokumentasjon ved bestilling av førerprøve. For å få tildelt plass på en av landslinjene, skal det foreligge en lærekontrakt. Ordningen for yrkessjåfører kan være retningsgivende ved bestilling av førerprøver.

For å få utstedt førerkort i klasse C1 må lærlingen ha gjennomgått opplæring og bestått førerprøven i klasse C. Vi har derfor ikke noen grunn til å tilbakekalle den føreretten selv om lærlingen eventuelt avbryter lærekontrakten. Vi har ikke foreslått å innføre noen meldeplikt eller plikt til å levere inn lærekontrakt ved avbrutt læretid. En slik plikt kan eventuelt vurderes dersom man ser at det er behov for det etter at ordningen er iverksatt.

Statens vegvesen Region midt

Region midt mener at forslaget til endringer i alderskravet er fornuftig med tanke på at lærlinger på egen hånd kan flytte seg mellom forskjellige mobilkranoppdrag, men de mener at det nevnes lite om hvilken trafikkssikkerhetsrisiko dette kan utgjøre.

Videre skriver Region midt at: *Minimumskravet for å kjøre mobilkran er førerrett klasse C og i praksis vil det være stor forskjell mellom det å kjøre lastebil og mobilkran. En normal lastebil har i dag en tillatt totalvekt på inntil 32 tonn, bredde 2,55m og lengde på inntil 12 meter mens en mobilkran kan ha en totalvekt på nærmere 100 tonn, bredde over 3 meter og en lengde over 14 meter. Dette kan utgjøre en stor forskjell i måten å kjøre på.*

Med bakgrunn i den store dimensjonsforskjellen det kan være mellom en lastebil og en mobilkran vil det trafikkmessig være langt mere utfordrende å kjøre mobilkran enn lastebil. Om en i tillegg kan forvente at en ung fører på 18 år også har mindre trafikkerfaring enn en lastebilsjåfør på 21 år så kan trafikksikkerheten med dette forslaget bli redusert. En løsning som kan virke i positiv retning er å pålegge disse ungdommene å gjennomføre kjøreopplæring og førerprøve tilsvarende klasse CE i stedet for bare klasse C. Dette vil til en viss grad gi den unge føreren en bedre trafikkerfaring i forhold til kjøring med større vekter, dimensjoner og økt plassbehov på veien.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratets kommentar til innspillet fra Region midt er i utgangspunktet den samme som til innspillet fra Region øst. Vi er, som nevnt tidligere, klar over at en del mobilkraner har større dimensjoner og vekt enn en lastebil. Som det går fram av forslaget, gis de som ordningen skal gjelde for, rett til føre alle typer mobilkraner uten begrensning for tillatt totalvekt. Dette skal imidlertid kun gjelde under oppdrag knyttet til den godkjente lærebedriften. Vi forutsetter at bedriften gir tilstrekkelig opplæring på det aktuelle kjøretøyet. Vi mener dette er en begrensning som medvirker til å gjøre ordningen trafikksikkerhetsmessig forsvarlig.

Det kan være aktuelt å vurdere om medfølgende motvekter, som i mange tilfeller er en av årsakene til høy totalvekt, skal betraktes som gods eller være en integrert del av kjøretøyet. Dersom motvektene transporteres på annet kjøretøy (lastebil), vil det for denne transporten være krav om yrkessjåførbevis.

Vi ser at forslaget om å stille krav om opplæring i klasse CE vil øke muligheten for opplæring og øvingskjøring med en større samlet totalvekt. Ettersom et slikt forslag ikke har vært gjenstand for høring, finner vi likevel ikke å kunne gå inn på dette nå.

Autoriserte Trafikkskolars Landsforbund (ATL)

ATL er positive til forslaget og ser fordelene av dette med tanke på rekruttering av lærlinger til faget.

ATL har imidlertid følgende bemerkning til forslaget: *Følgende er å lese i høringsnotat, punkt 4.3; «det er få mobilkraner med tillatt totalvekt under 7,5 tonn og de fleste har langt høyere totalvekt».* Dette mener ATL er et godt argument for å understreke viktigheten av høringsnotatets punkt 4.1, 10. avsnitt, hvor følgende er å lese; «Vegdirektoratet vurderer det slik at lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget også bør få opplæring i å føre en mobilkran for å inneha best mulig kompetanse og kvalifikasjoner for å utøve yrket».

ATL understreker viktigheten av en slik tilleggsopplæring for å ivareta sikkerheten, og mener dette bør utformes som et krav. Dette kan etterkommes så vel bedriftsinternt som ved en godkjent opplæringsinstitusjon.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vi konstaterer at ATL og Vegdirektoratet har samme syn når det gjelder betydningen av å få opplæring i å føre mobilkran. Vi forutsetter at det i læreplanen fastsettes mål som styrer dette på en god måte.

Faglig råd for Teknikk og industriell produksjon (TIP)

Faglig råd er svært fornøyd med forslaget om å innføre en nasjonal unntaksordning som innebærer at lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget kan gjennomføre føreropplæring og praktisk prøve i klasse C, slik at de kan føre mobilkran som en del av opplæringen i en lærebedrift.

Faglig råd støtter Vegdirektoratets forslag og skriver at dette er noe de og bransjene har jobbet med lenge. De er veldig fornøyd med at lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget nå får den samme muligheten som lærlinger i yrkessjåførfaget.

Rogaland fylkeskommune

Rogaland fylkeskommune støtter forslaget i høringen om å endre læreplanene i Kran- og løfteoperasjonsfaget slik at lærlingene i faget kan få opplæring til førerkort klasse C1 og kunne forflytte mobilkraner på anlegg og offentlig veg.

Det forutsettes at kapasiteten i materiell/utstyr og bemanning for førerkortopplæring ved landslinjene økes, og at fylkeskommunene får kompensert for de økonomiske kostnadene en slik endring vil medføre.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet vil påpeke at de foreslåtte forskriftsendringene ikke angår læreplanene i kran- og løfteoperasjonsfaget, men kun legger til rette for at en ordning med lavere alderskrav kan innføres.

De økonomiske sidene ved en eventuell iverksetting av ordningen i offentlig videregående opplæring er et ansvar som Kunnskapsdepartementet eller Utdanningsdirektoratet har. Det er derfor ikke belyst i denne høringen.

Advokatforeningen

Advokatforeningen ser det som sin oppgave å være en uavhengig høringsinstans med fokus på rettssikkerhet og på kvaliteten av den foreslåtte lovgivningen. Advokatforeningen er et uavhengig og upolitisk ekspertorgan i lovgivningsprosessen. Høringssaken er forelagt foreningens lovutvalg for samferdsel og sjø-, luft- og annen transportrett inklusive sjøforsikring.

Advokatforeningen skriver: *Fører kortdirektivet oppstiller ikke noe vilkår om at kjøretøyet må være innrettet for transport av gods for å være omfattet av klasse C, jf. direktivets artikkel 4, pkt. 4 bokstav f. Klasse C er fører kortklassen i direktivet som omfatter motorvogner på over 7 500 kg, og det er ikke klart at mobilkran ikke skal omfattes, jf. bokstav f, sml. bokstav d. Vegdirektoratets begrunnelse om at mobilkraner er kjøretøy som ikke omfattes av fører kortdirektivets klasse C ettersom de ikke er innrettet for godstransport, er følgelig ikke tilstrekkelig til å begrunne forskriftsendringene. I høringsnotatet hevdes det for øvrig ikke uttrykkelig at forslaget har grunnlag i noen av direktivets unntaksregler. Ettersom mobilkraner som et utgangspunkt omfattes av fører kortdirektivets klasse C – til tross for at de ikke er innrettet for godstransport – mener Advokatforeningen at Vegdirektoratet bør gi en annen og grundigere begrunnelse på hvorfor endringsforslagets regler er i tråd med fører kortdirektivet.*

Vegdirektoratet har foreslått at lærlingene skal kunne få utstedt fører kort klasse C1, ettersom det ikke kan utstedes fører kort på EU-modell for klasse C, og det ikke skal opprettes en egen nasjonal kode. Advokatforeningen bemerker at det kan bli noe forvirrende å benytte allerede eksisterende fører kortklasser på tilfeller som avviker fra definisjonene av fører kortklassene som følger av fører kortforskriften kapittel 3.

Vegdirektoratet mener at vegtrafikkloven § 26 annet ledd ikke hindrer at man i forskrift åpner for øvingskjøring tidligere enn to år før man kan få alminnelig førerrett for motorvogngruppen. Det fremstår ikke klart at vegtrafikkloven § 26 annet ledd kun sikter til øvingskjøring i forbindelse med vanlig opplæringsløp ved privat trafikkskole. Det påpekes dessuten i høringsnotatet punkt 4.2 at forslaget ikke utelukker at øvingskjøring også kan foregå ved privat trafikkskole, så lenge det er i tråd med gjeldende lov- og forskriftskrav. Dersom det legges til grunn at vegtrafikkloven § 26 andre ledd kun stiller krav til alder for øvingskjøring i privat regi, kan gode grunner tale for å vurdere om muligheten til øvingskjøring etter forslaget bør begrenses til øvingskjøring i regi av lærebedriften.

Advokatforeningen bemerker også at forslaget ikke innebærer noe krav om at lærlingene må ha fører kort for klasse B før de begynner øvingskjøring til klasse C. Unntaksreglene for Forsvaret og Sivilforsvaret stiller derimot krav om at man har fører kort klasse B før man øvingskjører til klasse C.

Vegdirektoratets kommentarer:

Etter artikkel 4 nr. 4 bokstav f gjelder klasse C "motor vehicles" slik dette er definert i artikkel 4 nr. 4 første strekpunkt. "Motor vehicles" er her definert som motorvogner som vanligvis brukes til gods eller persontransport langs veg ("normally used for carrying persons or goods by road ..."). Mobilkranens vanlige bruk eller hovedfunksjon er verken transport av personer eller gods, men utføring av kranarbeid når kjøretøyet står stille. Slik vi ser det, anses den derfor ikke som "motor vehicle" etter direktivet, og blir dermed heller ikke omfattet av direktivets klasse C.

Lærlingene skal etter forslaget gjennomføre opplæring og førerprøve i klasse C. Fordi de ikke har oppnådd alderskravet for klasse C, vil de ikke få utstedt fører kort i denne klassen, I

stedet får de utstedt førerkort i klasse C1 som har alderskrav 18 år. I andre sammenhenger vil de derfor ikke kunne kjøre lastebil med tillatt totalvekt over 7500 kg før de fyller alderskravet for klasse C. Dette er samme system som benyttes for personer som gjennomfører yrkessjåførutdanningen etter yrkessjåførforskriften.

Advokatforeningen peker på at unntaksreglene for Forsvaret og Sivilforsvaret stiller krav om at man har førerkort klasse B før man øvingskjører til klasse C. Dersom det samme skulle gjelde i videregående opplæring, ville elever som er født sent på året måtte vente ett helt skoleår for å nå riktig alder, og ville således komme tilsvarende senere ut i arbeidslivet. For soldater i førstegangstjeneste, er ett av kriteriene å ha førerkort i klasse B før de tildeles transporttjeneste, en tjeneste som også er av kort varighet.

Kunnskapsdepartementet

Kunnskapsdepartementet er positive til forslag om regelendringene som skal legge til rette for at lærlinger kan føre mobilkran fra de er fylt 18 år.

Departementet gjør samtidig oppmerksom på at kran- og løfteoperatørfaget i utgangspunktet er et fireårig løp bestående av to års opplæring i skole og to års opplæring i bedrift. Dersom lærlingen begynner i læretiden som 18-åring vil det være mulig å gå opp til fagprøve før fylte 21 år, og dermed før de kan få utstedt førerkort i klasse C.

Kunnskapsdepartementet ber om at Statens vegvesen vurderer hvordan det nasjonale unntaket kan ta hensyn til unge nyutdannede fagarbeidere i kran- og løfteoperatørfaget som etter fullført fagbrev ennå ikke er fylt 21 år.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet ser at enkelte elever kan være ferdig utdannet før de fyller 21 år og kan få utstedt førerkort i klasse C. Vi ser ingen grunn til at disse skal komme i en situasjon der de ikke kan arbeide som mobilkranførere og vil foreslå en unntaksbestemmelse som vil dekke disse tilfellene. Da dette ikke har vært gjenstand for høring i denne omgang, vil vi komme tilbake med et slikt forslag ved en av de nærmeste høringene av forslag til endringer av førerkortforskriften.

Statens vegvesen Region nord støtter de foreslåtte forskriftsendringene. Region nord mener at adgangen bør være forbeholdt lærlinger i videregående opplæring i bedrift. Ut over dette har Region nord ingen merknader til de foreslåtte endringene.

Vegdirektoratets kommentarer:

Vegdirektoratet er enige i at ordningen kun skal gjelde for lærlinger i offentlig godkjent lærebedrift.

Yrkestrafikkforbundet (YTF)

YTF stiller seg positive til flere lærlinger innenfor transport- og anleggsbransjen, men ikke betingelsesløst.

YTF peker på at forslaget innebærer at man åpner opp for å slippe personer med svært begrenset erfaring fra føring av motoriserte kjøretøy i alminnelighet og tunge kjøretøyer i særdeleshet ut i blandet trafikk. De skriver: *Satt på spissen: en ungdom som fikk klasse B i dag vil, dersom dette forslaget vedtas, kunne sendes av gårde i morgen i materiell som er opp mot 3 meter bredt, som har inntil 9 akslinger og en nominell løftekapasitet kanskje helt opp mot 1000 tonn. En av våre mest erfarne tillitsvalgte i kransektoren og med over 20 års bransjeerfaring har i forbindelse med behandling av denne høringen bemerket at han selv synes det er krevende å skulle føre de største mobilkranene i bytrafikk, langs smale veier og inn i trange passasjer.*

YTF mener at det er en nedadgående spiral innen deler av arbeidslivet både når det gjelder organisasjonsgrad og seriøsitet, der det ene drar det andre med seg. De skriver: *Spesielt tydelig er dette innenfor godstransportnæringa samt bygg og anlegg, der kranoperatørene har sitt daglige virke. Sistnevnte er riktignok til en viss grad skånet for noe av den mest destruktive formen for konkurranse ved at det her i utgangspunktet stilles høyere krav til formell kompetanse, til tross for at de er unntatt fra for eksempel yrkestransportforskriften. Dette har i sin tur gjort sitt til at både lønnsnivå og organisasjonsgrad er høyere innenfor kranbransjen enn den er eksempelvis innenfor godsbransjen.*

Et viktig ledd i å bekjempe uverdige og ulovlige forhold i arbeidslivet må være at organisasjoner i arbeidslivet også blir definert inn tidligere i utdanningsløpet, fortrinnsvis som en del av læreplanene allerede på videregående utdanningsnivå. Vi ser at dette i dag er en del av kompetansemålene innenfor de lovpålagte etterutdanningskursene for yrkessjåfører (YSK), men disse gjennomføres i en 5 års-syklus, dermed kan mye ha skjedd i løpet av den tid. I tillegg kan det argumenteres for at kranførerne her faktisk er mer utsatt enn yrkessjåførene, i den forstand at de gjennom sin opplæring ikke har noen lovfestet rett på å få grunnleggende kjennskap til det organiserte arbeidslivet nettopp som en utilsiktet konsekvens av at de er unntatt fra yrkessjåførforskriften.

YTF viser til ulykken i Tromsø i mars 2016 der et vogntog ført av en 19-årig lærling forårsaket en dødsulykke og mener at den viste hvilket spesielt skjerpene ansvar den enkelte bedrift har overfor unge og mindre erfarne arbeidstakere.

Prinsipielt sett er ikke YTF motstandere av å åpne opp for mer bruk av lærlinger innenfor kran- og løfteoperasjonsfaget, men mener at dette ikke må stå i noen motsetning til å sette i verk et bredere spekter av tiltak for å sikre rekruttering, der dette i det vesentligste og etter YTF sitt syn vel så mye handler om å sikre gode lønns- og arbeidsbetingelser, og ikke minst besørge den enkeltes kompetanse og således konkurransemessige stilling i arbeidsmarkedet.

YTF sin holdning er at rekruttering til bransjen er viktig og vil være det i årene som kommer. De mener at en annen viktig forutsetning i denne forbindelse er at lærlingene må fylle en rolle som skal være noe mer dyptgripende enn kun billig og fleksibel arbeidskraft. De skriver videre: *Først og fremst skal de lære seg et fag grundig, hvorpå de skal sørge for rekruttering til bransjene og på lenger sikt fylle framtidens kompetansebehov. Ikke desto mindre er vi*

positive til at det kan iverksettes forsøksordninger med prøvekjøring av mobilkran for eksempel fra fylte 20 år. Utfordringen med dette vil være (og som det i like stor grad vil være med forslaget fra direktoratet) at ren kjøreopplæring på mobilkran i seg selv er utfordrende i den forstand at en ledsager i denne type kjøretøy på grunn av kranenes utfordring ofte sitter langt unna føreren og dessuten ikke har tilgang til et eget sett med pedaler eller for den saks skyld rett for å overta manøvrering i en kritisk situasjon, slik man har i et kjøretøy dedikert til opplæringsformål.

Dersom det mot vårt standpunkt likevel gis adgang til føring av mobilkran langs vei av 18-åringer er vi helt på linje med direktoratet når vi er av den klare oppfatning at en ufravikelig forutsetning for dette må være at det skal beholdes lærlinger i godkjent lærebedrift. I et slikt scenario ønsker vi en skjerpet rutineetterlevelse og dertil tett oppfølging, ikke bare av den enkelte lærling, slik høringsnotatet tar til orde for, men – minst like viktig – også av den enkelte virksomhet. Dette bør fortrinnsvis skje i tett dialog med de respektive opplæringskontorene, som fungerer som bindeledd mellom skolene og lærebedriftene, og som bør få en enda mer aktiv rolle enn det de har i dag.

YTFs prinsipale standpunkt er imidlertid at vi står fast ved vårt krav om at man først må ha ervervet førerkort i klasse C1 eller C før føring av mobilkran på offentlig vei kan finne sted, slik rådende praksis er i dag. Uten å besitte grunnleggende ferdigheter innenfor føring av annen tungbil kan vi dessverre ikke anse de foreslåtte regelendringene som fullt ut forsvarlige.

Vegdirektoratets kommentarer:

Statistisk sett er det riktig at yrkessjåfører har lavere ulykkesrisiko enn andre sjåfører. De er likevel innblandet i mange ulykker som følge av at de fører større kjøretøy, og beslaglegger store arealer på veg. Som for eksempel kan en møtesituasjon være kritisk fordi fører av mindre kjøretøy gjør feilvurdering om tilgjengelig plass.

Vegdirektoratet ser ikke for seg at ordningen medfører at unge og uerfarne sjåfører sendes ut i variert trafikk uten noen form for opplæring. Vi støtter oss til opplæringsløpet i føreropplæringen i videregående opplæring, med tilsvarende teoretisk og praktisk opplæring til førerkort klasse C, og bestått førerprøve klasse C før de får slippe til med mobilkran på vegen.

Yrkestrafikkforbundet er en viktig aktør i arbeidslivet, ikke minst innen utvikling og rekruttering av lærlinger. Vegdirektoratet sitt ansvar i denne saken avgrenser seg til vurdering av trafikksikkerheten ved en eventuell implementering av en slik ordning.

I kjølvannet av prosjektet med lavere aldersgrense for å kjøre buss i rute ble utdanningstiden på landslinjene økt fra 10 til 19 uker for lærlingene innen både buss og godstransport. Dette har medført at elevene får bedre utdanning og måloppnåelse. I forbindelse med prosjektet utarbeidet organisasjonene et strengt handlingsprogram som lærebedriftene og læringene følger. Et slikt handlingsprogram vil vi også foreslå innenfor mobilkranfaget.

Det er ikke planer om noen «ren» kjøreopplæring på mobilkran. Den kan påbegynnes når førerkort klasse C er ervervet, slik er ingen realitetsendring fra dagens ordning. Endringen er noe lavere alder, men samtidig strengere oppfølging.

Vegdirektoratet forstår Yrkestrafikkforbundets konklusjon dithen at de ikke er avvisende til forslaget. De påpeker viktigheten av å være oppmerksom på arbeidslivets realiteter med tanke på rekruttering, anbudsproblematikk og arbeidstakers rettigheter.

Yrkestrafikkforbundet gir også gode gjennomarbeidede råd om gjennomføring.

Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune støtter forslaget. De peker på at det vil være behov for bevilgninger for å dekke førerkortopplæring for de lærlingene det gjelder dersom ordningen gjennomføres i offentlig videregående opplæring.

Vegdirektoratets kommentarer:

De økonomiske sidene ved en eventuell iverksetting av denne ordningen i offentlig videregående opplæring er et ansvar Kunnskapsdepartementet eller Utdanningsdirektoratet har og er derfor ikke belyst i denne høringen.

Arbeidstilsynet

Arbeidstilsynet skriver: *Av høringsnotatet fremgår det at risikoen for å bli innblandet i ulykker er lavere for de som er over 25 år enn for de som er under, og at risikoen øker jo yngre føreren er. Det kommer imidlertid ikke frem hvor mye risikoen øker hvis man senker alderskravet fra 21 til 18 år. Vegdirektoratet konkluderer allikevel med at det er forsvarlig å la lærlinger i kran- og løfteoperasjonsfaget føre mobilkran fra de er fylt 18 år.*

Arbeidstilsynet har ikke grunnlag til å stille spørsmål ved Vegdirektoratet sine vurderinger. Vi er videre av den oppfatning at endringen ikke vil ha en direkte påvirkning på Arbeidstilsynets tilsyn eller regelverk. Arbeidsgiver vil fortsatt måtte sikre at hensynet til arbeidstakernes helse, miljø og sikkerhet blir i varetatt, blant annet ved å kartlegge og vurdere risikoen i virksomheten, og sørge for at arbeidstakere får den opplæring de trenger for å utføre arbeidet på en forsvarlig måte.

Vegdirektoratets kommentarer:

Generelt er risikoen for å bli innblandet i ulykker lavere for de som er over enn de som er under 25 år. Det er likevel vanskelig å tallfeste hvor mye ulykkesrisikoen eventuelt øker ved å senke alderskravet i denne sammenheng fra 21 til 18 år. Gruppen det gjelder er liten, trolig ikke flere enn 20–30 personer pr. år. Vi antar dessuten at de som søker til denne opplæringen ikke er representative for gjennomsnittet av unge førere, men snarere har en spesiell interesse for faget, og slik også en økt motivasjon for å gjennomføre arbeidet fagmessig og med lavest mulig risiko.

Del II Vurdering og konklusjon

Vurdering av innspillene

De fleste høringsinstansene som har inngitt svar er positive til forslaget.

De som har innvendinger, legger i hovedsak vekt på at foreslått ordning kan føre til økt risiko i trafikken. De mener dette kan følge dels av at det blir lagt opp til å kunne øvingskjøre med og få førerett for mobilkran fra relativt ung alder, dels av at det ikke settes noen begrensninger når det gjelder vekt og størrelse på mobilkranene.

Selv om innvendingene ikke er mange, mener vi de er synspunkt som bør legges stor vekt på. Vi er generelt ikke tilhengere av å senke alderen for å få førerettigheter. Alder ble vurdert grundig da det for noen år siden kom forslag om en forsøksordning for å kunne kjøre buss fra fylte 18 år. Det ble bl.a. hevdet at 18 åringer var for unge til å ha ansvaret for persontransport med store busser. I vår vurdering la vi vekt på at det ved kjøring med buss i rute ville være en svært høy grad av regulering av kjøringen, gjennom rutetabell, kjørelengde og kamera i bussene. På den måten ville en 18-åring som kjørte buss, bli langt strengere passet på enn når han kjørte sin egen personbil. Forsøksordningen med unge bussførere er utvidet på grunn av få deltakere de første årene. Slik Vegdirektoratet vurderer det har ordningen fungert godt.

På lignende måte som da tanken om å la 18-åringer få kjøre buss kom opp, er hovedargumentet nå å øke rekrutteringen til et yrke. Dette må avveies strengt mot eventuell risiko det kan innebære å la yngre personer få førerett. Vi har tillit til at opplæringen og lærlingeordningen ikke bare vil kunne legge til rette for å utvikle ferdigheter nok til å bruke mobilkraner, men også at det i miljøet utvikles holdninger til å gjennomføre arbeid med kraner og kjøring på veg med lavest mulig risiko.

Visst nok peker forskning på at evnen til å vurdere konsekvenser hos unge gutter er relativt dårlig utviklet i tenårene, kanskje også de første årene etterpå. Selv om dette utvilsomt har generell gyldighet, sier ikke vitenskapen, slik vi oppfatter det, at det ikke kan skje læring på dette feltet i denne alderen. Et vilkår er selvsagt at læringsmiljøet er spesielt attraktivt og inspirerende for å motvirke den generelt manglende evnen til å se konsekvenser av egne handlinger. Gruppen av ungdom som vil søke til dette yrke som følge av nedsatt alder for øvingskjøring og førerett er dessuten antakelig ikke stor. Kanskje vil mange av de som søker, ha spesiell motivasjon som også kan bidra til at dette blir forsvarlig.

Viktigere enn de krav og rammer som fastsettes i førerkortforskriften og trafikkopplæringsforskriften, vil nok til slutt læreplanutforming, rutiner og ordninger opplæringsmyndighetenes side være med tanke på om den foreslåtte ordningen skal fungere etter hensikten og med lav risiko.

Konklusjon

Det har kommet mange gode innspill i høringen. Vegdirektoratet vurderer det slik at det ikke er kommet innspill som tilsier at forskriftsendringene ikke kan fastsettes som foreslått. Vegdirektoratet fastsetter på bakgrunn av dette forskriftsendringene som foreslått. Ordlyden er noe justert for å presisere at godkjent lærebedrift innebærer at den er godkjent etter opplæringslova.