

# Problemstillinger knyttet til skyss

Utdanningsdirektoratet har tatt stilling til ulike problemstillinger knyttet til skyss etter henvendelse fra Kollektivtrafikkforeningen. Uttalelsen er sendt i kopi til alle fylkesmannsembetene.

---

TOLKNINGSUTTALELSE | 16.09.2020

---

## Gjelder

- [Opplæringslova - § 7-1 Skyss og innlosjering i grunnskolen](#)
- [Opplæringslova - § 7-3 Skyss for funksjonshemmede og mellombels skadde eller sjuke](#)
- [Opplæringslova - § 7-4 Reisefølgje og tilsyn](#)
- [Opplæringslova - § 13-4 Ansvaret for skoleskyss m.m.](#)

## Delt bosted

Dere stiller spørsmål om det er lovgivers intensjon at det i praksis nå er skyssrett også ved praktisering av vanlig samværsrett.

### Vårt svar:

Når dere viser til «*vanlig samværsrett*» forstår vi det slik at dere refererer til barnelovens § 43 annet ledd siste punktum. Det går her frem at «[v]ert det avtala eller fastsett «vanleg samværsrett», gjev det rett til å vere saman med barnet ein ettermiddag i veka med overnatting, annakvar helg, til saman tre veker i sommarferien, og annankvar haust-, jule-, vinter- og påskeferie».

I brev datert 29.06.2017 uttalte Kunnskapsdepartementet at «barnelovens begreper «å bo fast», «delt bosted» og samvær» knytter seg til foreldrenes avgjørelsesmyndighet, og gjenspeiler ikke nødvendigvis

hvor eleven faktisk oppholder seg og har sitt hjem». Vi viser til at det samme også vil gjelde for barnelovens begrep om «vanlig samværsrett».

Når det gjelder retten til skyss ved delt bosted og hvordan hjemmetiden er fordelt mellom foreldrene, har Kunnskapsdepartementet i samme brev uttalt at dette

«ikke skal ha betydning for retten til skyss etter opplæringsloven, og at det nærmest ikke finnes noen nedre terskel for oppholdstiden hos hver av foreldrene for å ha rett til skyss. Det vil imidlertid gå en grense ved rene besøk o.l. Denne typen opphold hos en av foreldrene gir ikke rett til gratis skyss etter opplæringsloven. For å gi rett til gratis skoleskyss må elevens opphold hos hver av foreldrene etter departementets syn være en rimelig fast, planlagt og regelmessig ordning, ikke improviserte enkeltstående besøk utenfor avtalt eller rettslig fastsatt deling av tiden. Med dette utgangspunktet vil eleven altså ha rett til gratis skyss fra begge foreldrenes hjem forutsatt at de øvrige vilkårene for skyss er oppfylt.»

Vi viser til at det ikke uten videre kan legges til grunn at elever med foreldre som har avtalt «vanlig samværsrett», vil ha rett til skyss til begge bosteder. Elevens opphold hos hver av foreldrene må i praksis være fast, planlagt og være en regelmessig ordning. Vi understreker at retten til skyss, og herunder om elevens opphold hos hver av foreldrene er fast, planlagt og regelmessig, må vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Å kun vise til at det er avtalt eller praktiseres «*vanlig samværsrett*» vil ikke være tilstrekkelig når retten til skyss skal vurderes.

## Forsvarlig skyss

Dere har vist til at barn med delt bosted og stiller spørsmål om hva må til for å definere skyssen som «ikke forsvarlig»? Dere viser da til reisetid, kostnad og barn med funksjonshemming:

- Hvor lang reisetid er forsvarlig med tanke på belastning med daglig reise?
- Kan det settes en kostnadsgrense for hva som er forsvarlig?
- Kan vi bruke samme kriterier ved vurdering av forsvarlig skoleskyss for elever i friskoler?

## Vårt svar:

### Akseptabel reisetid og forsvarlig daglig skyss

Vi viser her til Kunnskapsdepartementets brev datert 29.06.2017 der det går frem at

«[f]orarbeidene til opplæringsloven § 7 - 1 er tydelige på at skyssen må organiseres slik at elevene får akseptabel reisetid, jf. Ot. prp. nr. 46 (1997 – 1998) merknad til § 7 - 1. Retten til skyss til grunnskolen avgrenses dessuten av regelen om at den daglige skyssen må være forsvarlig, jf. opplæringsloven § 7 - 1 fjerde ledd. Dersom skoleskyss er uforsvarlig skal kommunen innlosjere eleven. [...]

Både plikten til å organisere skyssen slik at elevene får akseptabel reisetid og begrensningen i § 7-1 fjerde ledd i elevens rett til skyss, gjelder [...] uavhengig av om eleven har ett eller to hjem [...]. Det må gjøres en selvstendig og konkret vurdering av skyssmuligheten til hvert av hjemmene. At eleven har to hjem skal ikke påvirke vurderingen. Når det gjelder vurderingen av hva som er akseptabel reisetid og om den daglige skyssen er forsvarlig, bygger de i stor grad på samme vurderingskriterier og momenter. Ifølge lovbestemmelsen og forarbeidene skal det legges vekt på forhold som gjelder den konkrete reiseveien og den enkelte eleven, blant annet:

- elevens alder
- om eleven har funksjonshemning eller det er andre forhold ved eleven som påvirker elevens
- evne til å gjennomføre reisen
- reisetid en, inkludert gangtid og ventetid
- trygghet på reisen og i ev. ventetid.

Det skal også legges vekt på om daglig skyss fører til ekstraordinære kostnader eller vansker for kommunen.»

Alle de ovennevnte vurderingskriterier og momenter kan være relevante i den individuelle vurderingen av om reisetiden er akseptabel og om den daglige skyssen er forsvarlig, uavhengig av om eleven går i offentlig skole eller i friskole, og uavhengig av om eleven har delt bosted eller ikke. Vi viser for øvrig til det som går frem av Udir-2-2019.

### **Nærmere om vurderingen**

Vi viser til at vurderingen om forsvarlig skyss, dvs. vurdering av hva som er akseptabel reisetid og om den daglige skyssen er forsvarlig, er individuell og vil variere fra sak til sak. Vi viser her til «forsvarlig skyss ofte vil være en funksjon mellom hensynet til den enkelte elev og en rasjonell organisering av skyssen. I landets ulike regioner er det ulik geografi, bosetting, samferdsel og skolestruktur. Hva som er forsvarlig skyss må avgjøres etter en avveining av alle de foreliggende hensyn, noe som kan gi forskjellig utslag i forhold til den enkelte elev og i den enkelte region. Dette innebærer at det vil kunne være vanskelig å lage sentrale retningslinjer med fastsatte bestemmelser om reisetid og ventetid, samtidig som hensynet til de enkelte regionene og en rasjonell skyssordning blir ivaretatt. Lovgiver har således valgt å lage til dels eksplisitte vilkår for å få rett til skoleskyss, mens reglene for gjennomføring og organisering av skyssen er fleksible og skjønnsmessige<sup>1</sup> ».

Opplæringsloven og forarbeidene er ikke til hinder for at de ansvarlige for skyssen kan gi retningslinjer for hva som vil være akseptabel reisetid. Så lenge retningslinjene tar høyde for de momentene som er avgjørende for vurderingen av akseptabel reisetid og forsvarligheten av skyssstilbudet, kan de danne et viktig utgangspunkt for gode avgjørelser, jf. SOM-2016-3376. Eksempelvis vil retningslinjer som tar høyde for elevens alder, gi et bedre utgangspunkt enn retningslinjer som ikke gjør det. Vi gjør også oppmerksom på at vurdering av om skyssen er forsvarlig fortsatt skal gjøres individuelt, og at vurderingen av

enkeltaken ikke utelukkende kan bygge på slike retningslinjer. Reisetid som er kortere eller lengre enn retningslinjene kan eksempelvis være akseptabelt for en elev, mens det ikke er det for en annen til tross for at de har samme alder. Vi legger også til at type og grad av funksjonshemming hos eleven også er en av flere momenter som påvirker vurderingen av om reisetiden er akseptabel og om den daglige skyssen er forsvarlig.

### **Den daglige skyssen må være forsvarlig – øvre kostnadsgrense?**

Dere spør videre om det kan settes en «kostnadsgrense for hva som er forsvarlig»? Vi forstår det slik at dere stiller spørsmål om det kan settes en øvre grense for kostnader knyttet til den daglige skyssen (som må være forsvarlig).

Vi viser her til opplæringsloven (oppl.) § 7-1 (4) der det går frem at «ekstraordinære kostnader eller vanskar» for kommunen er et moment som det kan legges vekt på i vurderingen av om den daglige skyssen er forsvarlig. Hva som regnes som «ekstraordinære utgifter og vanskar» vil kunne variere fra region til region ettersom det i landets ulike regioner er ulik geografi, bosetting, samferdsel og skolestruktur. Videre er «ekstra ordinære kostander eller vanskar» kun et moment i vurderingen i om den daglige skyssen er forsvarlig. Det betyr at vurderingen er en avveining mellom hensynet til den enkelte eleven, og en effektiv og rasjonell organisering av skyssen. «Økonomiske hensyn bør ikke få så mye vekt i forsvarlighetsvurderingen at det i realiteten ikke tas hensyn til den enkelte elev», jf. Udir-2-2019. Det betyr at det ikke kan settes en generell øvre kostnadsgrense for skyss.

### **Barnets beste vurdering**

Dere ber om tydeligere veiledning om metodikk ved barnets beste vurdering.

#### **Vårt svar:**

Staten er pålagt å treffe alle egnede lovgivningsmessige, administrative og andre tiltak for å gjennomføre de rettighetene som følger av barnekonvensjonen, jf. barnekonvensjonen art. 4 og menneskerettsloven § 2. Utdanningsdirektoratet har derfor i samarbeid med fylkesmannsembetene samarbeidet om å utarbeide en veiledning til bruk i saksbehandlingen etter barnehageloven, opplæringsloven og friskoleloven, for å sørge for at barnekonvensjonen brukes i praksis og at man har et barnerettighetsperspektiv i saksbehandlingen.

Dere finner *Veiledning til bruk av barnekonvensjonen* i saksbehandlingen

her: [https://www.udir.no/globalassets/filer/regelverk/rundskriv/veiledning-til-bruk-](https://www.udir.no/globalassets/filer/regelverk/rundskriv/veiledning-til-bruk-avbarnekonvensjonen.pdf)

[avbarnekonvensjonen.pdf](https://www.udir.no/globalassets/filer/regelverk/rundskriv/veiledning-til-bruk-avbarnekonvensjonen.pdf). Vi viser også til sak fra Sivilombudsmannen (SOM-2016-3376) som

blant annet viser til Høyesteretts uttalelse om prinsippets betydning i enkeltaker (Rt. 2015 s.93). Vi håper disse kan være til hjelp.

Dersom noen av fylkeskommunene har behov for ytterligere veiledning, anbefaler vi at dere tar kontakt

med fylkesmannen som regional statlig veiledningsmyndighet.

## Ansvar for skyss til annen skole enn nærskolen

Dere viser til at «fylkeskommunen skal organisere skyss i samråd med kommunen. Men der kommunen innvilger en søknad om å gå på en annen skole enn nærskolen, og skyssretten utløses, vil kommunen være ansvarlig for å organisere skyssen. Er det da riktig at fylkeskommunen skal fatte enkeltvedtak om skyss for disse elevene og også avgjøre type skyss? Fylkeskommunen vil i så fall fatte vedtak som påfører annen part utgifter».

### Vårt svar:

Vi viser her til vår tolkningsuttalelse datert 29.01.2019<sup>2</sup> der vi svarte:

«Utgangspunktet er at fylkeskommunen er ansvarlig for skyss når eleven bor mer enn 2 el. 4 km fra skolen (se punkt 2 ovenfor), men «dersom kommunen velger å innvilge søknad om å gå på en annen skole enn nærskolen eller gir opplæring i en alternativ opplæringsarena, vil kommunen være ansvarlig for de ekstrakostnadene dette medfører. [...] Hvor store ekstrakostnader et vedtak om opplæring på en annen skole enn nærskolen medfører, vil variere og vil blant annet avhenge av hvor store nettoutgifter fylkeskommunen ville hatt til skyss dersom eleven skulle mottatt opplæringen ved nærskolen. Kommunen har imidlertid i nevnte situasjoner hele det praktiske ansvaret for skyss til annen skole enn nærskolen», se vår tolkningsuttalelse datert 12.12.2014.

Når kommunen innvilger søknad om å gå på en annen skole enn nærskolen innebærer det at kommunen er økonomisk ansvarlig for ekstrakostnadene til skyss. Kommunen har også ansvar for organisering av skyssen.

Dersom eleven ikke har rett til skyss til nærskolen pga. avstand, vil kommunen være økonomisk ansvarlig for skyssen i sin helhet. Fylkeskommunen vil i et slikt tilfelle ikke ha noen utgifter til skyss. Det ville være urimelig om fylkeskommunen skulle dekke utgifter til skyss til annen skole enn nærskolen, når fylkeskommunen i utgangspunktet ikke var ansvarlig for skyssen. Vi understreker at det er fylkeskommunens ansvar å fatte vedtak om rett til skyss etter § 7-1 (1) første og annet punktum. Dette endres ikke av kommunens praktiske og økonomiske ansvar ved skyss til annen skole enn nærskolen».

Når det gjelder deres kommentar om at «fylkeskommunen vil i så fall fatte vedtak som påfører annen part utgifter», vil vi bemerke følgende:

Ettersom kommunen kan velge å innvilge eller avslå søknad om skolebytte til en annen skole enn nærskolen, er det naturlig at kommunen bærer ekstrakostnadene til skyss, ref.

ovennevnte tolkningsuttalelse 29.01.2019. Det fører til at fylkeskommunen kan fatte vedtak om rett til

skyss som påfører kommunen utgifter. Dette er imidlertid utgifter kommunen har anledning til å forutse, når de fatter vedtak om skolebytte.

Vi legger til at kommunen har, når de fatter vedtak om skolebytte, en snever adgang til å sette vilkår om egenbetaling av utgifter til skyss. Kommunens adgang til å sette vilkår om egenbetaling gjelder kun i tilfeller der skolebyttet *ikke* er nødvendig for å oppfylle retten til opplæring. Dersom skolebyttet ikke er nødvendig for å oppfylle retten til opplæring, og eleven i utgangspunktet ville hatt rett til skysstil nærskolen, vil kommunens adgang til å sette vilkår om egenbetaling være begrenset til å gjelde ekstrakostnadene.

Dersom skolebyttet ikke er nødvendig for å oppfylle retten til opplæring, og kommunen av en eller annen grunn ikke setter vilkår om egenbetaling i vedtaket om skolebytte, kan kommunen ikke senere kreve egenbetaling. Eleven har da rett til gratis skyss for hele strekningen.

En kommune kan for øvrig ikke på generelt grunnlag fastsette retningslinjer om at elever ikke har rett til skyss ved skolebytte. Dette skyldes at retten til skyss til annen skole enn nærskolen må vurderes individuelt, og det må vurderes om et eventuelt skolebytte er nødvendig for å oppfylle retten til opplæring.

Dere kan lese mer om retten til skyss til annen skole enn nærskolen og adgangen til å sette vilkår om egenbetaling i vår tolkningsuttalelse datert 29.01.2019 (sak 2018/21309) som følger vedlagt. Se for øvrig punkt 7.2 i rundskriv Udir-2-2019, og evt. punkt 6 i tidligere rundskriv Udir-3-2009.

## **Ansvar for skyss – elever med rett til skyss pga. lang avstand og særlig farlig skolevei**

Dere viser også til at dere har en lignende problemstilling når «kommunen har ansvaret for skyss på grunn av særlig farlig eller vanskelig skolevei for elever i grunnskolen (som ikke har lang skolevei). Er det fylkeskommunen som skal fatte enkeltvedtak om skoleskyss for disse elevene? Kommunen er økonomisk ansvarlig, men skyss bestilles gjennom fylkeskommunen, og fylkeskommunen organiserer slik skyss på vegne av kommunen».

### **Vårt svar**

Vi viser her til punkt 2 i vår tolkningsuttalelse datert 29.01.2019 (sak 2018/21309) som følger vedlagt, der vi uttalte følgende:

«I utgangspunktet er fylkeskommunen ansvarlig for skyss på grunn av lang skolevei, mens kommunen er ansvarlig for skyss av grunnskoleelever og voksne som har særlig farlig eller vanskelig skolevei. Dette følger av opplæringsloven § 13-4.

Å være ansvarlig innebærer:

- å ha ansvar for å fatte vedtak om skyss
- å være økonomisk ansvarlig for skyssen
- å være organisatorisk ansvarlig (dvs. å ha det praktiske ansvaret rundt skyssen)

Enkelte grunnskoleelever kan oppfylle vilkårene for skyss etter flere bestemmelser samtidig. For eksempel kan en elev ha rett til skyss på grunn av at skoleveiens lengde, jf. oppl. § 7-1 (1) første og annet punktum og fordi skoleveien er særlig farlig eller vanskelig, jf. § 7-1 (1) tredje punktum. I slike tilfeller går fylkeskommunens ansvar foran kommunens, og det er fylkeskommunen som må oppfylle elevens rett til skyss, jf. Helgeland, lovkommentar til Opplæringsloven 3. utg., side 299. Det betyr at fylkeskommunen alltid vil være ansvarlig for skyss av elever som bor mer enn 2 el. 4 km fra skolen jf. oppl. § 7-1 (1) første og annet punktum, også når skoleveien er særlig farlig eller vanskelig».

Fylkeskommunens ansvar er da som beskrevet i ovennevnte kulepunkter.

## Rett til skyss pga. lang avstand - avstandsmåling hjem-skole

Dere spør om det «er lovgivers intensjon at avstand skal måles til dører som eleven aldri bruker? Er det da krav om at dørene skal være åpne? Eller skal det også måles til f.eks. personalinngang/vaktmesterinngang som normalt kun kan åpnes med nøkkel/nøkkelkort?»

### Vårt svar:

Vi viser her til vår tolkningsuttalelse datert 08.05.2019 med avklaringer knyttet til avstandskriteriet oppl. § 7-1, se <https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/tolkning-avavstandskriteriet-i-opplæringsloven--7-17-1/>

Som det går frem av tolkningsuttalelsen er det den døren som er lengst borte fra elevens bosted, uavhengig om eleven faktisk bruker denne døren, det skal måles fra. Sammenholdt med KDs uttalelse i brev datert 22.01.2001 og kommentaren fra Helgeland, begge gjengitt i tolkningsuttalelsen, er vår uttalelse å forstå slik at avstanden skal måles til den inngangsdøren som det er naturlig for eleven å bruke ved skoledagens start og slutt. Dersom det er flere inngangsdører eleven kan bruke, skal det måles fra den som gir størst avstand uavhengig av om eleven faktisk bruker døren. Inngangsdører som er utilgjengelig for elevene fordi inngangsdøren krever nøkkelkort for skolens ansatte, er det ikke naturlig å måle fra.

## Reisefølge i grunnskolen

I deres brev har dere vist til mange spørsmål under avsnittene dere har kalt «ledsager» og «kommunen tilsynsansvar ved skoleskyss». Spørsmålene i disse avsnittene gjelder begge oppl. § 7-4 og er knyttet til

retten til nødvendig reisefølge. Vi finner det naturlig å behandle disse spørsmålene under denne deloverskriften. Når det gjelder spørsmålene dere stilte om ledsager «der skoler mener ledsager ikke kan hentes før skolestart når lærerne begynner, eksempelvis kl. 0800», er vi ikke sikre på hva dere sikter til og har derfor ingen innspill.

## **Reisefølge for funksjonshemmede**

Dere viser til oppl. § 7-3 og til en tekst uten referanse. Etter det vi forstår, er dette en henvisning til vår tolkningsuttalelse datert 11.06.2010 Ansvar for skyss, reisefølge og tilsyn etter opplæringsloven § 7-3 og § 7-4 som gjelder funksjonshemmede elever. Dere viser for øvrig til en konkret sak/case og har flere spørsmål. Dere spør videre i hvilke tilfeller kan man da kunne si at kommunen har ansvar for reisefølge? Er det kun ment for sterkt funksjonshemmede?

### **Vårt svar:**

Vi kan ikke vurdere den konkrete saken dere referer til, men kan komme med noen generelle bemerkninger.

Dersom en funksjonshemmet elev ikke vil klare et bytte mellom to ulike fremkomstmidler, f.eks. mellom to busser, vil slik skyss etter oppl. 7-3 ikke være forsvarlig organisert. Skyssen må da foregå med drosje og vi viser her til ovennevnte tolkningsuttalelse der det går frem at bruk av drosje vil være den skyssen fylkeskommunen kan benytte for å oppfylle retten til skyss for funksjonshemmede.

Det går videre frem at «[f]ørst når eleven ikke kan reise alene i drosje, vil kommunens plikt til å stille med reisefølge utløses i disse tilfellene. Dersom [det er] slått fast at eleven trenger reisefølge fordi eleven ikke kan reise alene i drosje, vil det imidlertid være mulig at eleven kan benytte ordinær transport sammen med reisefølge fra kommunen».

Når det gjelder spørsmålet om retten til reisefølge kun er ment for sterkt funksjonshemmede, viser vi til oppl. § 7-4 der det går frem at «*elevane*» har rett til nødvendig reisefølge. Retten er dermed ikke begrenset til funksjonshemmede elever eller sterkt funksjonshemmede elever, selv om reisefølge ofte vil være mest relevant for disse elevene.

## **Mer om ansvaret for forsvarlig skyss og nødvendig reisefølge**

Dere viser til at fylkeskommunen, ved skyss av grunnskoleelever, kan oppleve at det legges frem legeattest som sier at eleven trenger alenetransport, og at kommunen forventer at alenetransport skal erstatte behovet for ledsager. I andre tilfeller bare krever kommunen at skyssen endres til alenetransport slik at "behovet for ledsager bortfaller".

Alenetransport medfører en betydelig merkostnad for fylkeskommunen, og fylkeskommunen mener at alenetransport ikke skal erstatte elevens rett til nødvendig ledsager ved sykdom/funksjonshemming. Dere viser til at fylkeskommunens utgangspunkt er at en sjåfør har ansvaret for å føre kjøretøyet. Dersom en



elev krever ekstra tilsyn, medisiner, eller at det er fare for anfall underveis i transporten, og det vurderes at eleven har rett til nødvendig reisefølge, krever fylkeskommunen at det settes inn ledsager (uavhengig av type transport).

Er det noen konkrete tips til hvordan man løser de sakene hvor kommunen ikke ønsker å stille med nødvendig reisefølge, uavhengig av omstendighet?

### **Vårt svar:**

Vi ser at fordelingen av ansvaret for skyss og reisefølge i grunnskolen, kan reise spørsmål i enkelte saker. Det er vanskelig å komme med noen konkrete tips for hvordan slike saker skal løses, men vi vil poengtere at det er fylkeskommunen som har ansvar for at skyssen for grunnskoleelever er forsvarlig (med unntak av når skoleveien er særlig farlig eller vanskelig). Vi vil også legge til at «[m]en sjølv om fylkeskommunen har ansvaret for skyssordninga, vil også kommunen kunne ha plikt til å bidra til at den samla skyssordninga blir forsvarleg. Det følger mellom anna av opplæringslova § 13-4, jf. § 7-4 som gir eleven en generell rett til reisefølge der det er nødvendig», se vår tolkningsuttalelse datert 17.04.2015 om Reisefølge og tilsyn når elev må bytte transportmiddel<sup>3</sup>. Av forarbeidene går det frem at kommunen skal sørge for reisefølge til elever i grunnskolen som ikke kan reise alene.

Dette danner et viktig utgangspunkt når det skal vurderes om fylkeskommunen må sørge for en annen skyssordning for at skyssen skal bli forsvarlig hele strekningen mellom hjem og skole, eller om kommunen skal sørge for nødvendig reisefølge/tilsyn. Som det fremgår av Udir-2-2019 må dette vurderes konkret.

Når det gjelder tilfeller der eleven ikke kan reise alene uavhengig av hva slags transportmiddel skyssen blir gjennomført med, vil det være nødvendig med ledsager. Eleven vil da ha rett til ledsager uavhengig av hva slags transportmiddel som brukes, og kommunen kan ikke motsette seg å stille med ledsager. Dersom elevens helsetilstand *samtidig* tilsier bruk av drosje, vil ikke reisefølge fra kommunen gjøre at det blir forsvarlig med bruk av annet transportmiddel», se Udir-2-2019. Fylkeskommunen må i et slikt tilfelle organisere skyss med drosje, samtidig som kommunen stiller med ledsager. Dersom elevens helsetilstand derimot tilsier at eleven kan bruke annet transportmiddel enn drosje, men fortsatt ikke kan reise alene (og det uavhengig av hva slags transportmiddel som skyssen hadde blitt gjennomført med), kan skyssen gjennomføres med f.eks. buss og ledsager. Kommunen kan i slike tilfeller ikke kreve at skyssen gjennomføres med drosje for å unngå å stille med ledsager.

Når det gjelder andre tilfeller, viser vi til det vi har skrevet i Udir-2-2019 om at

«[d]et må vurderes konkret om kommunen skal sørge for reisefølge/tilsyn, eller om kommunen/fylkeskommunen må sørge for en annen skyssordning. Hvis skyssen og reisetiden i seg selv er forsvarlig, men f.eks. elevens alder tilsier at et bytte er særlig farlig eller vanskelig, vil det tilsi at kommunen er ansvarlig for å stille med reisefølge eller tilsyn. Dersom skyssen i seg selv ikke er å anse som forsvarlig som følge av for eksempel lang reisevei eller mange bytter, tilsier dette at det er fylkeskommunen som må finne andre løsninger for transport. Dersom elevens helsetilstand tilsier

bruk av drosje, vil ikke reisefølge fra kommunen gjøre at det blir forsvarlig med bruk av annet transportmiddel».

## Lærlinger

Dere viser til at Udir 2-2019 er tydelig på at lærlinger, lære kandidater, praksisbrevkandidater og kandidater for fagbrev på jobb ikke har skyssrett etter opplæringsloven kapittel 7. Dere spør om «hva gjør man med videregående elever som har fullført Vg2 og som skulle vært ute i lære, men som ikke har fått lærlingplass og som får et tilbud på «Talentus»/»Kompetansesenter» eller lignende i påvente av eventuell lærlingeplass? Har disse skyssrett?»

### Vårt svar:

Det er riktig som dere viser til at det kun er elever i grunnskolen og videregående som kan ha rett til skyss etter opplæringsloven kapittel 7. Reglene om skyss gjelder ikke for lærlinger, lære kandidater, praksisbrevkandidater og kandidater for fagbrev på jobb, jf. Udir-2-2019. Tilbud på «Talentus» eller lignende, er ikke videregående opplæring etter opplæringsloven og gir ikke personene som deltar status som elever. Personer som benytter seg av slikt tilbud vil dermed ikke ha rett til skyss til og fra Talentuset eller lignende.

## Båttransport

Dere viser til at elever har rett til båttransport når det er nødvendig, uavhengig av reiselengde, jf. oppl. § 7-1 annet ledd. Elever har i utgangspunktet ikke rett til skyss til og fra båttransporten. Da må elevene oppfylle andre vilkår til skoleskyss, eksempelvis lang skolevei. Dere spør «har elevene ikke rett til buss til fergeleie hvis avstanden kun er 3 km til ferga? Er det slik at eleven har rett til skyss/buss hvis avstanden er 3 km til ferga og 1,5 km til skolen på andre siden av fjorden? Eller er det samlet total avstand fra hjem til skole som skal definere om de også har rett til skyss i tillegg til båttransport?»

### Vårt svar:

Vi viser til at enkelte elever kan oppfylle vilkårene for rett til skyss etter flere bestemmelser samtidig. For eksempel kan en elev ha rett til skyss på grunn av lang skolevei og rett til skyss med båttransport fordi det er nødvendig.

Rett til skyss på grunn av lang skolevei skal alltid vurderes på vanlig måte, uavhengig av om man også vurderer elevens rett til båttransport.

I forhold til deres spørsmål betyr det at en elev i 1. klasse med rett til båttransport, også vil ha rett til skyss etter oppl. § 7-1 (1) når totalavstanden fra hjem til skole er over 2 km. Hvordan avstanden på 2 km er fordelt mellom hjem - fergeleie, fergeleie - fergeleie, og fra fergeleie-skole er uten betydning når retten til skyss skal vurderes. Når det gjelder selve organiseringen av skyss, har eleven ikke nødvendigvis krav på

skyss til og fra hjemmet. Det må kunne kreves at eleven går en rimelig distanse frem til en oppsamlingsplass. Det betyr at dersom eleven bor i en rimelig distanse fra fergeleiet, kan det kreves at eleven går fra hjemmet og ned til fergeleiet. Når det gjelder vurderingen av hva som er en rimelig distanse, viser vi til det som går frem av punkt 3. i Udir-2-2019 om Retten til skyss. Det går her frem at hva som utgjøre en rimelig distanse skal avgjøres etter en konkret vurdering der det blant annet legges vekt på alderen til eleven, trafikksikkerhet og hvor fremkommelig veien er. Det er presisert i forarbeidene at skysstilbudet må dekke størstedelen av totaldistansen. Den som er ansvarlig for skyssen må også sørge for at veien til oppsamlingsplassen er forsvarlig.

Vi viser for øvrig til det som går frem av Udir-2-2019 under punkt 2.1, 3 og 5.

Vår referanse: 2019/10543

---

<sup>1</sup>Brev fra Utdanningsdirektoratet datert 30.04.2009 (2009/2094)

<sup>2</sup>Sak 2018/21309, svar på henvendelse fra Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

<sup>3</sup><https://www.udir.no/regelverkstolkninger/opplaring/Skoleskyss/Skoleskyss-og-reisefolge-og-tilsyn/>