

Ot.prp. nr. 8

(2006–2007)

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 24. november 2006,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Bakgrunnen for lovforslaget

1.1 Innledning

Regjeringen legger fram forslag om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4. Forslaget gir hjemmel til å stille krav til grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører av nærmere bestemte kategorier tunge kjøretøy. Samferdselsdepartementet gis myndighet til å gi nærmere regler om slik utdanning (§ 29). Det fremmes også forslag om nærmere å kunne regulere godkjenning av kompetansebevis for utdanning som nevnt, utstedt i fremmed stat (§ 30).

Lovendringen er nødvendig for å gjennomføre Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport (heretter omtalt som direktivet eller direktiv 2003/59/EF).

Majoriteten av tungbilsjåførene i EØS-området utøver yrket kun på grunnlag av sitt nasjonale førerkort. Utviklingen på vegtransportmarkedet har imidlertid ført til større utfordringer for yrkessjåførene enn tidligere. Direktiv 2003/59/EF er et virke-

middel for å sikre at sjåførene har den kompetansen som anses nødvendig for å imøtekomme disse utfordringene.

1.2 Direktiv 2003/59/EF

Direktivet stiller minimumskrav til grunnleggende kvalifikasjoner og periodisk etterutdanning for yrkessjåfører av visse typer tyngre kjøretøy. Disse kravene kommer i tillegg til kravet om førerrett.

Direktivet omfatter førere av kjøretøy i førerkortklassene C1, C1E, C, CE, og D1, D1E, D og DE, det vil si ulike klasser av buss og lastebil, med og uten tilhenger.

Direktivet beskriver hvilke emner sjåførene skal ha opplæring i, herunder trafiksikkerhet, miljøvennlig kjøring, sikring av last, behandling av fraktkontrakter og toll- og spedisjonsdokumenter, samt annet yrkesrelevant regelverk.

Direktivet retter seg mot yrkesmessig transport. Førere av kjøretøy som ikke brukes i næringsvirksomhet, er dermed unntatt fra kravene. Det gis også enkelte andre unntak, blant annet for førere av kjøretøy som ikke har høyere tillatt hastighet enn 45 km/t, og for førere av kjøretøy som benyttes i nød- og redningsaksjoner.

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

Yrkessjåfører som har førerkort i klasse C1, C1E, C eller CE (lastebilklassene) utstedt før 10. oktober 2009, eller D1, D1E, D eller DE (bussklassene) utstedt før 10. oktober 2008, omfattes ikke av direktivets bestemmelser om grunnleggende kvalifikasjonskrav. Etterutdanningskravet gjelder likevel for disse, uavhengig av når førerkortet er utstedt.

Det kan velges mellom to alternative modeller for å gjennomføre direktivets krav om *grunnleggende kvalifikasjoner*. Utdanningen kan dermed tilpasses den nasjonale føreropplæringen. Modellene er 280 timer undervisning med en avsluttende teoretisk prøve (timemodellen), eller en omfattende praktisk og teoretisk prøve uten forutgående obligatorisk undervisning (prøvemodellen).

I tillegg kan det innføres en komprimert variant med 140 timer undervisning og avsluttende teoretisk prøve. Denne modellen vil gi noe begrensede førerrettigheter for yrkessjåfører mellom 18 og 23 år.

For å opprettholde nødvendig kompetanse skal den enkelte yrkessjåfører gjennomføre 35 timer *etterutdanning* i hver påfølgende femårsperiode. Utdanningen skal ta utgangspunkt i en emneliste, men også tilpasses den enkeltes faglige behov.

Myndighetene må godkjenne læresteder som skal gi opplæring. For å oppnå slik godkjenning må lærestedene tilfredsstillere nærmere fastsatte faglige, pedagogiske og administrative krav.

Det skal utstedes kompetansebevis for gjennomført utdanning, og yrkessjåfører må ha dette beviset for å kunne utøve sjåføryrket. Beviset kan utstedes på to ulike måter, enten som en særskilt kode på førerkortets bakside, eller som et særskilt yrkessjåførerbevis.

Direktivet pålegger også en plikt til å utstede kompetansebevis til yrkessjåfører som ikke er statsborgere i en EØS-stat, men som er ansatt i, eller benyttes av, et foretak som er etablert i EØS-området.

Kompetansebeviset skal gjensidig godkjennes mellom EØS-statene.

1.3 EØS-komiteens beslutning

Ved beslutning nr. 64/2006 i EØS-komiteen 2. juni 2006 ble EØS-avtalens vedlegg XIII, Transport, endret ved innlemmelsen av direktiv 2003/59/EF. Gjennomføring av beslutningen krever lovendring i norsk rett, og derfor fremmes det parallelt en stortingsproposisjon fra Utenriksdepartementet om Stortingets samtykke til beslutningen.

1.4 Høringen

Vegdirektoratet sendte forslag til lovendringer på alminnelig høring 7. april 2006, med høringsfrist 24. mai 2006. Høringen ble sendt til følgende 203 instanser:

Arbeids- og inkluderingsdepartementet
Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet
Helse- og omsorgsdepartementet
Justis- og politidepartementet
Kommunal- og regionaldepartementet
Landbruks- og matdepartementet
Miljøverndepartementet
Fornyings- og administrasjonsdepartementet
Nærings- og handelsdepartementet
Samferdselsdepartementet
Utenriksdepartementet
Kunnskapsdepartementet
Aetat Arbeidsdirektoratet
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Politidirektoratet
Sosial og helsedirektoratet
Toll- og avgiftsdirektoratet
Utdanningsdirektoratet
Færdselsstyrelsen
Justisministeriet Danmark
Justisministeriet Island
Næringsdepartementet Sverige
Vejdirektoratet Danmark
Vägverket Sverige
PARAT
Akershus fylkeskommune
AMPY
Arbeidsgiverforeningen NAVO
Aust-Agder fylkeskommune
Autobransjens Leverandørforening
Automobil- og Rekvisitagrossistenes Forening
Autoriserte Bruktbilforhandleres Landsforbund
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund
Barnehageforbundet
Barneombudet
Bergen kommune
Betongindustriens Landsforening
Bilbransjeforbundet
Bilimportørenes Servicekontor
Bransjeutvalget for bilbergere (BUB)
Brønnøysundregistrene
Buskerud fylkeskommune
Byggenæringens Landsforening
Datatilsynet
Den Norske Advokatforening

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

Den Norske Dommerforening	Norges Bonde- og småbrukarlag
Direktoratet for naturforvaltning	Norges Bondelag
Emergency Care	Norges Caravanbransjeforbund
Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg	Norges Caravanprodusenters og -importørers
Fagforbundet	Forening
Finansieringsselskapenes Forening	Norges Forsikringsforbund
Finansnæringens hovedorganisasjon	Norges Handelsstands Forbund
Finnmark fylkeskommune	Norges Handikapforbund
Forbrukerombudet	Norges ingeniørorganisasjon – NITO
Forbrukerrådet	Norges Juristforbund
Forbrukerrådet i Oslo og Akershus	Norges Lastebileier-Forbund
Forbundet for Ledelse og Teknikk	Norges Lensmanns- og politilederlag
Forsikringsklagekontoret	Norges Naturvernforbund
Forsvarsstaben	Norges Skogeierforbund
Frie Bilimportørers Forening	Norges Speditørforbund
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Norges Taxiforbund
Fylkesmannen i Finnmark	Norges Turbileierforbund
Fylkesmannen i Hordaland	Norsk Arbeidsmandsforbund
Fylkesmannen i Nordland	Norsk Caravan Club
Fylkesmannen i Oslo og Akershus	Norsk Cirkus og Tivolieierforbund
Fylkesmannen i Troms	Norsk Forsikringsjuridisk Forening
Gjensidige forsikring	Norsk Kommuneforbund
Grønn Hverdag Miljøhelsevernet	Norsk Motorklubb
Hedmark fylkeskommune	Norsk Tjenestemannslag
Helsetilsynet	Norsk Trafikkmedisinsk Forening
Hordaland fylkeskommune	Norsk Trafikksenter
Høgskolen Hedmark	Norsk Transportarbeiderforbund
Høgskolen i Nord-Trøndelag	Norske Reindriftsamers Landsforbund
Jernbaneverket	Norske Skogindustrier ASA
Kommunenes Sentralforbund	NSB Hovedadministrasjonen
Kongelig Norsk Automobilklub	NTNU
Konkurransetilsynet	Næringslivets Hovedorganisasjon NHO
Landsorganisasjonen i Norge	Oppland fylkeskommune
Lastebileiernes Forening	Opplysningsrådet for Veitrafikken
Lenvik kommune/Nye nordnorske	ORBA – Opplæringsrådet for berg-, bygg- og
trafikksenter	anleggsgag
Logistikk- og Transportindustriens	Politiembetsmennenes Landsforening
Landsforening	Politiets fellesforbund
Lærerforbundet	Politihøgskolen
Maskinentreprenørenes Forbund	Politihøgskolen avdeling Bodø
Maskingrossistenes Forening	Post- og teletilsynet
Motorførernes Avholdsforbund	Regjeringsadvokatembetet
Motorungdomsseksjonen	Reiselivsbedriftenes Landsforening
Møre og Romsdal fylkeskommune	Riksadvokatembetet
Natur og Ungdom	Rikstrygdeverket
Naturvernforbundet	Rogaland fylkeskommune
NFSOK	Sametinget
NKI-forlaget	Skandinavisk Trafikksenter
Nord Norsk Trafikksenter	Skolenes Landsforbund
Nordland fylkeskommune	Sogn og Fjordane fylkeskommune
Nord-Trøndelag fylkeskommune	Statens Bilsakkyndiges forening
Norges Automobil-Forbund	Statens forurensningstilsyn
Norges Bilbransjeforbund	Statens Helsetilsyn
Norges Bilsportforbund	Statens innkrevingssentral
Norges Bilutleierforbund	Statens Jernbanetilsyn

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

Statens naturforvaltningsråd
 Statens råd for funksjonshemmede
 Statens vegvesen Region nord
 Statens vegvesen Region midt
 Statens vegvesen Region vest
 Statens vegvesen Region sør
 Statens vegvesen Region øst
 Statens vegvesen Landsdekkende enhet
 Statens vegvesen Veg- og trafikkfaglig senter
 Statskonsult
 Stortingets ombudsmann for forvaltningen
 Svalbardrådet
 Sysselmannen på Svalbard
 Sør-Trøndelag fylkeskommune
 TEKNA Statens vegvesen
 Teknologibedriftenes Landsforening TBL
 Teknologisk institutt
 Telemark fylkeskommune
 Trafikkforsikringsforeningen
 Trafikkforum AS
 Traktor- og landbruksmaskinimportørenes forening
 Transportbedriftenes Landsforening
 Transportbrukernes Fellesorganisasjon
 Transportøkonomisk institutt
 Trenregimentet
 Troms fylkeskommune
 Trygg Trafikk
 Utdanningsforbundet
 NTL Landsforening 45-Veg
 Vegvesenets Trafikktekniske Forening
 Vest-Agder fylkeskommune
 Vestfold fylkeskommune
 Yrkestrafikkforbundet
 Østfold fylkeskommune
 Norsk Forbund for fjernundervisning og fleksibel læring
 Opplæringskontorene i transportfag
 Opplæringsrådet for transportfag
 Blakstad videregående skole
 Hønefoss videregående skole
 Alta videregående skole
 Våler videregående skole
 Os videregående skole
 Kristiansund videregående skole
 Ole Vig videregående skole
 Melbu videregående skole
 Sauda videregående skole
 Sogndal videregående skole
 Notodden videregående skole
 Forsvarets Logistikk Organisasjon

Følgende 29 instanser avga realitetsuttalelse:

Statens vegvesen Region midt
 Norges Automobil-Forbund
 Barneombudet
 Norges Taxiforbund
 Direktoratet for naturforvaltning
 Statens vegvesen Region Vest
 Autoriserte trafikkskolers landsforbund
 Norges Lastebileier-Forbund
 Høgskolen i Nord-Trøndelag
 Transportbedriftenes Landsforening
 Arbeidsgiverforeningen NAVO
 Transportbedriftenes Landsforening
 Norsk Arbeidsmandsforbund
 Fagforbundet, Seksjon samferdsel og teknisk
 Finansdepartementet
 Datatilsynet
 Handels- og servicenæringens hovedorganisasjon
 Landbruks- og matdepartementet
 Sosial- og helsedirektoratet
 NKI
 Norges Bilbransjeforbund
 Trafikkforum
 Logistikk- og transportindustriens landsforening
 Bransjeutvalget for bilbergere
 Buskerud fylkeskommune
 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
 Yrkestrafikkforbundet
 Longyearbyen Lokalstyre
 Sysselmannen på Svalbard

2 Gjeldende rett

I Norge er det ikke krav om *obligatorisk* utdanning for tungbilførere utover det som følger av opplæring for å få førerrett. Den norske føreropplæringen i de aktuelle førerkortklassene er imidlertid i seg selv relativt omfattende, og inneholder flere av elementene i direktiv 2003/59/EF. Gjennom utdanningsløp blant annet i den videregående skolen gis det også anledning til å erverve fagbrev som yrkessjåfør for tunge kjøretøy.

Selv om det ikke er obligatoriske krav til utdanning for yrkessjåfører, stilles det særskilte krav til enkelte grupper av sjåfører. Kjøre- og hviletidsreglene stiller krav om utdanning utover den alminnelige føreropplæringen for *unge førere* av tungbil (melom 18 og 21 år). Førere av kjøretøy som transporterer *farlig gods*, må ha gyldig bevis for gjennomført kurs fra godkjent kursarrangør (ADR-kompetanse-

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

bevis). Det forutsettes også at yrkessjåfører skal kunne håndtere digital fartskriver i kjøretøyene (kontroll og håndheving av kjøre- og hviletidsreglene).

Etter yrkestransportloven må fører av buss i offentlig tilgjengelig *persontransport* ha kjøreseddel i tillegg til førerkortet. Politiet utsteder kjøreseddel dersom søkerens vandel og helse er tilfredsstillende.

Etter yrkestransportloven må den som skal *drive* gods- eller persontransport mot vederlag, ha løyve. Vilårene for å få løyve er god vandel, tilfredsstillende økonomisk evne og tilstrekkelig faglig kompetanse (løyveutdanning). Løyveutdanningen har mange innholdsmessige likhetstrekk med læreemnene i direktiv 2003/59/EF.

3 Fremmed rett

Frankrike, Tyskland og Nederland har yrkesutdanning for tungbilsjåfører. Det er blant annet erfaringene med disse ordningene som ligger til grunn for direktiv 2003/59/EF.

Ved gjennomføringen av direktivet vil EØS-medlemsstatene få tilnærmet like regler om obligatorisk utdanning. Det at medlemsstatene kan velge mellom ulike modeller for grunnutdanningen, gir likevel rom for nasjonal tilpasning.

Etter det departementet er kjent med, vil en timemodell passe best med den eksisterende føreropplæringen i de andre nordiske landene og i Frankrike, mens en prøvemodell vil passe best med føreropplæringen i Storbritannia, Tyskland og Nederland.

4 Høringsnotatets forslag

I Vegdirektoratets høringsnotat av 7. april 2006 ble det redegjort for innholdet og kravene i direktiv 2003/59/EF.

Om forslaget til endring av vegtrafikkloven (ny) § 29 sies følgende i høringsnotatet s. 10:

«Den foreslåtte bestemmelsen sikter mot å danne et fyllestgjørende rettslig grunnlag for å hjemle gjennomføringen av yrkessjåførdirektivet i norsk rett. Reglen vil dermed etablere hjemmelsgrunnlag for å kreve at alle yrkessjåfører i de tyngre førerkortklassene tilegner seg den yrkeskompetansen direktivet foreskriver. Bestemmelsen vil videre tildele kompetanse til departementet for å gi regler om grunn- og etteropplæring, prøve, innkreving av gebyr, bevis for kompetansen, og godkjenning av og tilsyn

med lære- og prøvesteder, og disse enhetenes personell.

Yrkessjåførdirektivet overlater til medlemsstatene å foreta et valg mellom to alternative gjennomføringsmodeller, jf. redegjørelsen under 2.2.3 over. Det er Vegdirektoratets hensikt å gi den foreslåtte bestemmelsen en slik utforming at den danner hjemmelsgrunnlag for begge de to gjennomføringsmodellene, og at den også etter sin utforming stiller seg nøytral og ikke antyder et valg av modell. Vegdirektoratet mener dette best sikrer fleksibilitet og styringsdyktighet ved gjennomføringen av yrkessjåførdirektivet. Det er derfor utslag av et bevisst valg fra lovgiver når man i første ledd benytter begrepet «grunn- og etterutdanning». Vegdirektoratet anser dette begrepet å være nøytralt i henhold til valg av gjennomføringsmodell.

Paragrafens første ledd fastslår kjernen i plikten, men er likevel slik utformet at den overlater til departementet å gjennom nærmere regler foreta en konkret avgrensning av plikten.

Andre ledd tildeler departementet kompetanse til å gi regler for den nærmere gjennomføringen av direktivet.

I høringsnotatet ble det ikke tatt stilling til valg av modell for gjennomføring av grunnutdanningen, men redegjort for de alternativene direktivet gir anledning til å velge mellom.

Om valg av utdanningsmodell, og om etterutdanningen, sier høringsnotatet s. 6 følgende:

«Som nevnt innledningsvis, gir direktivet EØS-statene en viss valgfrihet i henhold til gjennomføringen av den grunnleggende kvalifikasjonsdelen. Den enkelte stat må likevel foreta et valg mellom to alternative modeller for gjennomføringen. Enten en såkalt prøvemodell der kandidatene må bestå en relativt omfattende prøve med både teoretisk og praktisk del – men uten at kandidatene pålegges noen obligatorisk opplæring, eller en timemodell der kandidatene som hovedregel må gjennomgå 280 obligatoriske opplæringstimer, med en etterfølgende mindre teoretisk prøve. På nærmere definerte vilkår, åpner direktivet også for at man kan gjennomføre en komprimert modell med 140 obligatoriske timer. Timebegrepet etter yrkessjåførdirektivet må leses som klokketimer à 60 minutt, og ikke undervisningstimer à 45 minutt som er praksis i føreropplæringssammenheng.

Etterutdanningsordningen vil omfatte alle nåværende og fremtidige tungbilførere i yrkesmessig trafikk. Den enkelte sjåfør pålegges å gjennomgå minst 35 obligatoriske etterutdanningstimer hvert femte år. Etterutdanningsordningen skal særlig fokusere trafikksikkerhet og rasjonell drivstoffbruk.

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

For sjåfører som har tilegnet seg yrkessjåførdirektivets grunnleggende kvalifikasjoner må den første etterutdanningsperioden på 35 timer være gjennomført senest fem år etter at grunn delen ble gjennomført. For yrkessjåfører som ved yrkessjåførdirektivets ikrafttreden allerede innehar førerkort i de aktuelle klassene – og med det fritas for den ordningens grunn del – må disse likevel gjennomføre etterutdanningen på samme vilkår.»

Fra høringsnotatet s. 16 og 17 siteres følgende om bakgrunnen for forslaget til endring av vegtrafikkloven § 30:

«Vegtrafikkloven § 30 gir departementet kompetanse til å gi bestemmelser om i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår innehaver av førerkort utstedt av fremmed stat kan benytte det i Norge. (...) Paragrafen regulerer i sin nåværende form bare utenlandsk førerkort. (...)»

Det er Vegdirektoratets syn at det foreligger behov for en oppdatering av vegtrafikklovens § 30. Bestemmelsen har vært uforandret siden lovens vedtagelse, og har ikke tatt opp i seg den utvikling som har funnet sted i vegtrafikklovgivningen.

De siste års utvikling, med i økende grad å stille krav om en yrkeskompetanse utover selve føreretten, har den gjeldende § 30 ikke tatt opp i seg.

Utover de krav om kompetansebevis yrkessjåførdirektivet stiller opp, kan nevnes krav om kompetansebevis for utrykningsførere, krav om kompetansebevis for sikring av last, samt kjøre- og hviletidsreglene.

Flere av disse kravene om en slik yrkeskompetanse, utover selve føreretten, har sitt grunnlag i våre EØS-forpliktelser. At det opptrer førere på norske veier med slike kompetansebevis utstedt i utlandet er derfor en svært praktisk problemstilling.

Vegdirektoratet er av den oppfatning at vår evne til å vareta våre plikter etter EØS-avtalen styrkes ved oppdatering av vegtrafikklovens § 30.»

Følgende forslag til lovendringer ble fremmet i høringsnotatet (endringene i kursiv):

§ 29 Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører

Den som mot vederlag skal føre motorvogn, må tilfredsstille krav til grunn- og etterutdanning der dette kreves av departementet. Bevis for dette skal alltid medbringes under kjøring.

Departementet kan gi bestemmelser om grunn- og etteropplæring, prøver, gebyr, bevis, samt vilkår for godkjenning og drift av lære- og prøvesteder, herunder

krav til personell. Departementet kan videre gi bestemmelser om tilsyn med lære- og prøvesteder.

§ 30 Motorvognfører med utenlandsk førerkort eller kompetansebevis

Departementet gir bestemmelser om i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår innehaver av gyldig førerkort og annet påkrevd bevis for kompetanse utstedt i fremmed stat skal kunne føre motorvogn her i riket.

5 Høringsinstansenes syn

5.1 Vegtrafikkloven § 29

Høringsinstansene er i hovedsak positive til forslaget med henvisning til at krav om tilnærmet lik utdanning for yrkessjåfører i hele EØS-området vil bedre konkurransesituasjonen, øke kvaliteten på sjåførene og heve yrkessjåførenes status. På sikt vil dette også kunne bedre trafikksikkerheten og kunne gi færre ulykker. Flere instanser uttaler seg også positivt om vektleggingen av miljøvennlig kjøring.

Landbruks- og matdepartementet påpeker at det vil kunne oppstå en rekke gråsoner vedrørende forståelsen av begrepet «mot vederlag» i § 29, og at dette vil kunne føre til vanskeligheter for den daglige driften ved mange gårder og ved gårdstilknyttet virksomhet. *Sosial og helsedirektoratet* har innvendinger knyttet til når plikten til å ha kompetansebevis inntreffer, og ser det som nødvendig med klare presiseringer av denne plikten.

Datatilsynet påpeker i sitt hørings svar at i den grad lærestedene får plikt til å foreta elektronisk innmelding av personopplysninger, må det legges til rette for at dette kan skje i samsvar med reglene i, og i medhold av, personopplysningsloven.

Ingen av høringsinstansene mener at det bør tas stilling til modellvalget (timemodell eller prøvemodell) direkte i vegtrafikkloven. Likevel omtaler de fleste høringsuttalelsene den nærmere gjennomføringen av direktivet og valg av modell for utdanningen.

Autoriserte trafikkskolers landsforbund, Trafikkforum, Norges Automobil-Forbund, Norsk Arbeidsmandsforbund og Yrkestrafikk forbundet ønsker gjennomføring av grunnutdanningen ved timemodellen (280 timer undervisning, samt prøve). Argumentene som fremmes for denne modellen, er at obligatorisk undervisning best sikrer sjåførenes kompetanse. Det anføres også at det vil være vanskelig å lage prøver som er gode nok til prøvemodellen.

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

Norges Lastebileier-Forbund, Transportbedriftenes Landsforening, NKI og Arbeidsgiverforeningen NAVO mener prøvemodellen (teoretisk og praktisk prøve) er det beste alternativet. Argumentene som fremmes, er blant annet at elevene vil være mer motiverte når de selv får muligheten til å velge kurs ut fra egne forutsetninger og kvalifikasjoner, og at denne modellen er mest fleksibel.

5.2 Vegtrafikkloven § 30

Ingen av høringsinstansene har innvendinger til forslaget om endring av vegtrafikkloven § 30. *Fagforbundet, Seksjon samferdsel og teknisk*, kommenterer at endringen vil være positiv med tanke på å få kompetent arbeidskraft fra utlandet og med det motvirke sosial dumping i Norge.

6 Departementets vurderinger

6.1 Generelle merknader til § 29

I forslaget til ny § 29 gis det hjemmel for å sette et utdanningskrav til den som mot vederlag skal føre motorvogn, og departementet gis myndighet til å fastsette nærmere bestemmelser om dette.

Bestemmelsen avgrenses til å gjelde *yrkesmessig* transport, jf. begrepet «mot vederlag». Førere av kjøretøyer som ikke brukes i næringsvirksomhet, er dermed ikke omfattet. Begrepet *mot vederlag* har lang tradisjon i transportbransjen og det foreligger derfor omfattende praksis om forståelsen av begrepet. Begrepet omtales nærmere i kapittel 8.

Utøvelse av yrkesmessig gods- eller persontransport uten å ha gjennomført den pålagte utdanningen vil kunne straffes etter vegtrafikkloven § 31.

Det pålegges sjåførene plikt til under kjøring å medbringe bevis for yrkeskompetansen. Dette anses som viktig for å muliggjøre kontroll, jf. nærmere omtale i kapittel 8.

Departementet tildeles i bestemmelsen myndighet til å gi regler om opplæringen, prøve- og læresteder, gebyr, samt om bevis for gjennomført opplæring. Dette omfatter fastsetting av opplæringens/undervisningens innhold, og det omfatter det å stille krav til undervisningslokaler og utstyr. Det omfatter videre godkjenning av lære- og prøvesteder, samt regulering av drift og tilsyn med disse.

6.2 Generelle merknader til § 30

I forslaget til endring av vegtrafikkloven § 30 gis departementet myndighet til å regulere om og i hvilken utstrekning utenlandske bevis for yrkeskompetanse skal gi rettigheter i Norge. Forslaget gjør det

mulig å regulere om utenlandske sjåfører skal kunne bruke kompetansebevis fra sine hjemland ved kjøring i Norge.

6.3 Forslag til forskrifter, valg av utdanningsmodell – Høring

Valg av opplæringsmodell og bestemmelser om gjennomføring av utdanningsordningen vil bli fastsatt ved forskrift. Vegdirektoratet sendte 10. oktober 2006 forslag til forskrifter på høring, med høringsfrist 9. desember 2006. Direktoratet foreslår i høringsnotatet at timemodellen (280 timers undervisning og prøve) innføres som modell for den aktuelle utdanningen i Norge. I tillegg foreslås det å innføre en komprimert opplæringsmodell.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser og andre konsekvenser

7.1 Konsekvenser for det offentlige

Gjennomføringen av direktiv 2003/59/EF vil ha økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige.

Det må påregnes kostnader knyttet til godkjenning og tilsyn av læresteder. Det må videre påregnes kostnader forbundet med prøvene (produksjon, administrasjon og sensur). Det må også påregnes kostnader ved utsteding av bevis. I forbindelse med etterutdanningen vil det påløpe kostnader knyttet til registrering av tidligere utdanning, samt administrasjon ved fornying av bevis.

Samferdselsdepartementet anslår at vegvesenets ressursbehov ved å velge timemodellen, vil være om lag 13 årsverk. Prøvemodellen antas å gi behov for om lag 28 årsverk. At prøvemodellen fremstår som så ressurskrevende for det offentlige, skyldes at prøvene i denne modellen er svært omfattende.

Gjennomføringen av etterutdanningen vil gi behov for om lag fem årsverk fordelt på vegvesenets regionkontorer.

Departementet legger til grunn at kostnadene ved ordningen dekkes innen gjeldende budsjett-rammer og gjennom brukerfinansiering i form av gebyrer for prøver og utsteding av bevis.

7.2 Konsekvenser for elevene/tungbilsjåførene

Vegdirektoratet antar at om lag 5000 nye tungbilsjåfører årlig vil omfattes av ordningen med grunnopplæring. Over 80 prosent vil kunne gjennomføre

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

komprimert opplæring uten å få begrensede rettigheter. Vegdirektoratet antar videre at det i dag finnes om lag 50 000 yrkessjåfører som bruker tunge kjøretøyer. Med krav om etterutdanning hvert femte år, vil i gjennomsnitt 10 000 yrkessjåfører måtte gjennomføre slik opplæring per år.

Ved bruk av timemodellen for grunnopplæringen anslås elevens kostnader, utover føreropplæringen, å ville være på om lag 30 000 kroner. Den komprimerte opplæringen anslås å ville være i overkant av 20 000 kroner.

Ved bruk av prøvemodellen for grunnopplæringen vil det være individuelle forskjeller når det gjelder undervisning. I tillegg til betaling for frivillig opplæring anslås en kostnad på om lag 3000 kroner i form av prøvegebyrer.

Kravet om periodisk etterutdanning vil påføre tungbilsjåførene kostnader i form av betaling for undervisning. Dette er beregnet til å koste om lag 3000 kroner, i tillegg til tapt arbeidsfortjeneste.

Utsteding av bevis/kode på førerkort vil etter dagens (2006) satser for utsteding av førerkort koste den enkelte 295 kroner.

7.3 Konsekvenser for opplæringsinstitusjoner

Med et årlig opplæringsbehov for 5000 nye tungbilsjåfører og etterutdanningsbehov for 10 000 tungbilsjåfører vil det være et betydelig marked for opplæringstjenester. Slike tjenester kan tilbys av offentlige og private aktører som får godkjenning fra Statens vegvesen.

8 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

8.1 Merknader til § 29

Bestemmelsen kommer bare til anvendelse for sjåfører som utfører gods- eller persontransport *mot vederlag*. Paragrafens anvendelsesområde avgrenses dermed mot ikke-ervervsmessig transport.

Begrepet *mot vederlag* er brukt i yrkestransportloven § 4, som angir vilkår for løyveplikt. Begrepet ble også brukt i tidligere samferdselslov, og er således både kjent i transportnæringen og har omfattende tolkingspraksis. Departementet finner det derfor hensiktsmessig å benytte samme begrep i den nye bestemmelsen i vegtrafikkloven.

Enhver form for vederlag for person- eller godstransport omfattes av begrepet. Det er ikke relevant om sjåføren har hatt til hensikt å oppnå en fortjeneste. Hvilken betalingsform eller betalingsmid-

del som benyttes, er heller ikke avgjørende. Det har heller ikke betydning om sjåføren står i et ansettelsesforhold eller er selvstendig næringsdrivende. For den nærmere forståelsen av begrepet vises det til forarbeidene til yrkestransportloven (Ot.prp. nr. 74 (2001–2002) kapittel 10).

Departementet foreslår å benytte begrepet *motorvogn* i § 29 i stedet for å liste opp spesifikke førerkortklasser. Departementet må i forskrift fastsette hvilke førerkortklasser som skal omfattes av utdanningskravet. Motorvognbegrepet er vidt, men ordlyden vil sikre at bestemmelsen blir fleksibel og anvendelig også for eventuelle fremtidige krav om yrkesopplæring for andre førergrupper.

Yrkessjåfører som utfører gods- eller persontransport mot vederlag uten å ha gjennomført utdanning som pålagt, kan straffes etter den alminnelige straffebestemmelsen i vegtrafikkloven § 31. Reaksjonen er bøter eller fengsel inntil ett år.

Det foreslås å pålegge den enkelte fører plikt til under kjøring å medbringe bevis for yrkeskompetanse. Dette er viktig for å muliggjøre kontroll. Brudd påplikten til å medbringe bevis vil kunne sanksjoneres, og dette vil bli regulert i forskrift. Det kan være hensiktsmessig å se hen til reaksjoner for brudd på tilsvarende plikt til å medbringe førerkort, det vil si gebyr med hjemmel i vegtrafikkloven § 31 og § 31a.

Politiet og Statens vegvesen vil være kontrollmyndighet forplikten til å gjennomføre utdanning og forplikten til under kjøring å medbringe bevis for yrkeskompetansen.

Departementet kan gi bestemmelser om *grunn- og etteropplæring*. Begrepet grunn- og etteropplæring er benyttet i annet ledd i stedet for begrepet grunn- og etterutdanning, som er benyttet i første ledd. Dette er for å synliggjøre at departementet kan stille krav om praktisk og teoretisk *opplæring/undervisning*, som vil være aktuelt i timemodellen.

Departementet kan videre gi regler om *prøver*. Begrepet omfatter alle typer prøver uavhengig av hvilken modell som velges for gjennomføring av grunnutdanningen, og dekker både praktiske og teoretiske prøver. Det kan pålegges kandidatene å gjennomføre en eller flere prøver. Departementet gis også myndighet til å fastsette prøvenes faglige innhold.

Departementet gis videre kompetanse til å gi regler om *bevis*. Dette omfatter adgang til å gi regler om hvilken type dokumentasjon som kan legitimere kvalifikasjonskravene. Departementet kan gi regler om *gebyr*. I dette ligger det at departementet har myndighet til å kreve gebyr for gjennomføring av prøver, samt gebyr for utstedelse av eget yrkessjåførbevis eller for påføring av kode i førerkortet.

Om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

Lære- og prøvesteder vil bli godkjent på vilkår som stilles gjennom forskrift. Departementet kan gi nærmere bestemmelser om *drift* av lære- og prøvesteder. I dette ligger også grunnlaget for å pålegge lærestedene plikt til registrering av elevopplysninger, samt plikt til elektronisk å melde inn den enkelte elevs gjennomførte opplæring til vegmyndighetenes registre. Det vil være aktuelt å pålegge lærestedene å registrere elevenes navn, fødselsdato, personnummer og adresse, samt opplysninger om elevens undervisningsfremmøte og fullføring av grunn- og etteropplæringen. Et pålegg om slik registrering og innmelding av opplysninger vil være begrunnet i effektivitetshensyn.

Datatilsynet påpeker i sitt høringssvar at i den grad lærestedene får plikt til å foreta elektronisk innmelding av personopplysninger, må det legges til rette for at dette kan skje i samsvar med reglene i personopplysningsloven.

Departementet bemerker at de personopplysninger det her er aktuelt å registrere, ikke er av særlig følsom karakter, og at innhenting av disse opplysningene er saklig begrunnet. Et slikt pålegg kan heller ikke betegnes som særlig byrdefullt. Registreringen anses dermed å være i samsvar med personopplysningsloven. *Departementet* presiserer at man gjennom forskrift vil foreta en nærmere regulering av lærestedenes plikt til elektronisk innmelding av opplysninger.

Departementet kan også gi nærmere bestemmelser om vilkår for godkjenning av *personell*. I dette ligger det adgang til å stille krav til undervisningspersonellet faglige og pedagogiske kvalifikasjoner. Et vidt personellbegrep skal legges til grunn, og i utgangspunktet må alt personell som kan ha innvirkning på opplæringen eller prøvesituasjonen omfattes. Særlig nevnes lære- eller prøvestedets faglige ledelse, undervisningspersonell, eksamensledelse, eksamensvakter og sensorer. Personellet formelle tilknytningsforhold til lære- eller prøvestedet vil ikke være avgjørende for om de omfattes av godkjenningsplikten.

Departementet gis videre myndighet til å regulere *tilsyn* med lære- og prøvesteder. Tilsynsbegrepet må i utgangspunktet anses å favne vidt. Det må likevel stå i forhold til formålet med tilsynet når det gjelder metode, innhold og hyppighet. Tilsynsbegrepet omfatter både plikt til rutinemessig innsending av opplysninger, samt at det kan foretas uanmeldt fysiske tilsyn med lære- og prøvestedene.

8.2 Merknader til § 30

Bestemmelsen gir departementet myndighet til å regulere om og i hvilken utstrekning utenlandske bevis for yrkeskompetanse skal gi rettigheter i Norge. Forslaget gjør det mulig å regulere om utenlandske sjåfører skal kunne bruke kompetansebevis fra sine hjemland ved kjøring i Norge.

8.3 Ordlyd i lovforslaget

Departementet har foretatt en mindre endring i forslaget til § 29 første ledd, annet punktum ved å bytte ut «dette» med «gjennomført utdanning». Departementet har videre flettet inn ordet «forskrift» i teksten i § 29 og § 30 for å klargjøre at fullmaktene i loven gir adgang til å gi forskrifter. Endringene forandrer ikke på innholdet i bestemmelsene.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport).

Vi HARALD, Norges Konge,

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (gjennomføring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/59/EF av 15. juli 2003 om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- eller godstransport)

I

I vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 gjøres følgende endringer:

Ny § 29 skal lyde:

§ 29 *Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører*

Den som mot vederlag skal føre motorvogn, må tilfredsstille krav til grunn- og etterutdanning i forskrift gitt av departementet. Bevis for gjennomført utdanning skal alltid medbringes under kjøring.

Departementet kan gi forskrift om grunn- og etteropplæring, prøver, gebyr, bevis, samt vilkår for godkjenning og drift av lære- og prøvesteder, herunder krav til personell. Departementet kan videre gi forskrift om tilsyn med lære- og prøvesteder.

§ 30 skal lyde:

§ 30 *Motorvognfører med utenlandsk førerkort eller kompetansebevis*

Departementet gir *forskrift* om i hvilken utstrekning og på hvilke vilkår innehaver av gyldig førerkort og annet påkrevd bevis for kompetanse utstedt i fremmed stat skal kunne føre motorvogn her i riket.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
