



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 30 L

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (opplæring)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold...	5	6	Tilsyn	28
			6.1	Gjeldende rett	28
2	Bakgrunnen for forslaget	7	6.2	Forslaget i høringsnotatet	28
2.1	Bakgrunn	7	6.3	Høringsinstansenes syn	29
2.2	Høringen	8	6.4	Departementets vurderinger og forslag	29
3	Øvingskjøring	11			
3.1	Gjeldende rett	11	7	Saksbehandlingsgebyr	30
3.2	Rettsstilstanden i andre land	11	7.1	Gjeldende rett	30
3.3	Forslaget i høringsnotatet	12	7.2	Rettsstilstanden i andre land	30
3.4	Høringsinstansenes syn	12	7.3	Forslaget i høringen	30
3.5	Departementets vurderinger og forslag	13	7.4	Høringsinstansens syn	30
			7.5	Departementets vurderinger og forslag	31
4	Opplæringsinstitusjoner for førerkortrettet opplæring	15	8	Økonomiske og administrative konsekvenser	32
4.1	Gjeldende rett	15	8.1	Innledning	32
4.2	Rettsstilstanden i andre land	16	8.2	Private aktører	32
4.3	Forslaget i høringsnotatet	16	8.3	Offentlige aktører	33
4.4	Høringsinstansenes syn	18			
4.5	Departementets vurderinger og forslag	20	9	Merknader til de enkelte bestemmelsene	34
5	Yrkessjåførutdanning og utrykningsopplæring	23			
5.1	Gjeldende rett	23		Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (opplæring)	39
5.2	Rettsstilstanden i andre land	24			
5.3	Forslaget i høringsnotatet	24			
5.4	Høringsinstansens syn	25			
5.5	Departementets vurderinger og forslag	26			



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 30 L

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak)

Endringer i vegtrafikkloven (opplæring)

*Tilråding fra Samferdsdeparterementet 13. desember 2019,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdsdeparterementet foreslår i denne proposisjonen flere endringer i lov 18. juni 1965 nr. 4 (vegtrafikkloven). Forslagene gjelder endringer i reglene om førerkortrettet opplæring, yrkessjåfør-opplæring og opplæring av utrykningsførere.

Formålet med endringene er blant annet å sikre tydeligere lovhjemler for dagens forskriftsreguleringer knyttet til godkjenning og tilsyn. Behovet for en tydeliggjøring av hjemmelsbestemmelsene på området er blant annet påpekt av Sivilombudsmannen.

Det foreslås videre å etablere hjemmel for enkelte nye forskriftsreguleringer. Disse skal bidra til å sikre at føreropplæringen har god kvalitet og at tilsynsmyndighetene har de rette virkemidlene for å reagere mot brudd på regelverket, også mot ulovlig trafikkopplæringsvirksomhet. Det overordnede formålet med disse endringene er å styrke trafikksikkerheten. Endringene vil videre gi en bedre sammenheng med lignende godkjennings- og tilsynsregler på andre områder innenfor vegtrafikklovgivningen.

Det foreslås enkelte endringer i bestemmelsene om øvingskjøring, blant annet en hjemmel for å kunne stille krav til elev og ledsager. Krav til

ledsager, for eksempel om registrering, vil kunne bidra til å bevisstgjøre vedkommende sin rolle og sitt ansvar samt bidra til å forhindre at ulovlig opplæringsvirksomhet mot vederlag kamoufleres som privat øvingskjøring.

Endringene åpner for å stille krav om etterutdanning og regodkjenning av utdanningspersonell og faglige ledere. Innenfor trafikkskolebransjen er det i dag stor forskjell på kompetansen både hos de faglige lederne og trafikklærerne. Dette skyldes delvis at de er utdannet på forskjellig tidspunkt med ulike kompetansekrav og delvis at enkelte selv har sørget for å oppdatere egen kompetanse. Dagens forskrifter stiller krav om faglig utvikling hos undervisningspersonell samt krav om etterutdanning for å undervise i enkelte klasser. Det er imidlertid ikke et generelt krav om etterutdanning for alle trafikklærere i dag. Forslaget sikrer klar hjemmel for å fastsette nye forskriftsreguleringer om periodisk etterutdanning av trafikklærere og faglige ledere, strengere kompetansekrav til faglige ledere/trafikklærere som skal utføre særlig krevende oppgaver (som der den faglige lederen skal bidra i utdanningen av nye trafikklærere) samt krav til kursarrangør.

Hjemmelen for dagens tilsynsreaksjoner gjøres tydeligere ved denne lovendringen. I tillegg foreslås det en hjemmel for å innføre tilsynsreaksjonen tvangsmulkt. Tvangsmulkt kan være aktuelt der det avdekkes avvik og gis pålegg om retting, men hvor forholdet ikke rettes innen fristen. Det kan da for eksempel treffes et vedtak om at en bestemt sum betales jevnlig fra forholdet skulle vært rettet og frem til det rettsstridige forholdet

opphører. Denne reaksjonen kan også brukes mot de som driver ulovlig virksomhet.

Det foreslås også en hjemmel for å innføre godkjennings- og tilsynsgebyr, slik det er gjort på lignende områder i vegtrafikkloven.

Tilsvarende endringer foreslås for yrkessjåfør-opplæring og opplæring av utrykningsførere så langt det passer.

2 Bakgrunnen for forslaget

2.1 Bakgrunn

Den nasjonale trafikksikkerhetsstrategien med visjonen om null drepte og hardt skadde i trafikken er i dag retningsgivende for føreropplæringen. I tillegg kommer overordnede mål om å påvirke og fremme helse-, økonomi- og miljøvennlige bilbruksvaner, transportvalg og kjørestiler.

Forslaget til lovendringer er for det første begrunnet i behovet for klarere og mer detaljerte hjemler i vegtrafikkloven for hva som kan reguleres i forskrift om føreropplæring, utrykningsopplæring og yrkessjåførutdanningen. Dagens hjemler er i all hovedsak lite detaljerte, med nærmere reguleringer i forskriftsverket. Detaljeringsnivået varierer imidlertid mye mellom de ulike lovbestemmelsene, som er av ulik dato. Sivilombudsmannen har, i tilknytning til en sak som gjaldt tilbakekall av godkjenning som trafikklærer, trukket frem at det er behov for mer presise hjemmelsbestemmelser for tilsynsreaksjoner på området (5. november 2013 (2013/2077)).

Det er også behov for å innføre enkelte nye hjemler, blant annet knyttet til en ordning med etterutdanning og regodkjenning for å sikre god kvalitet på føreropplæringen.

Det er avdekket behov for enkelte endringer knyttet til øvingskjøring, dels for å skjerpe reglene, dels for å åpne for flere unntak. Det kan blant annet være behov for å stille nærmere krav til elev og ledsager, for eksempel krav til opplæring, informasjon eller registrering. Registrering av ledsagere og elever vil kunne bidra til å hindre at ulovlig trafikkopplæring mot vederlag kamoufleres som privat øvingskjøring. Det foreslås også en lovendring som slår fast at øvingskjøringen heller ikke skal være farlig for eleven. I dag står det bare at øvingskjøring ikke skal være til fare for annen trafikk.

Kompetansen blant trafikklærerene i Norge har blitt omtalt og diskutert i ulike sammenhenger de siste årene. Både i Nasjonal transportplan 2014–2023, Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014–2017 og Statens vegvesens handlingsprogram 2014–2017 fremheves viktigheten av høy kvalitet på føreropplæringen. Det fremgår blant annet

at særlige kompetansekrav bør vurderes for de som skal undervise i de obligatoriske delene og at det bør stilles krav om mer utdanning for trafikklærere som ikke har utdanning på høyskolenivå.

SINTEF leverte rapporten «Utdanning og kompetansebehov blant trafikklærere i Norge» til Vegdirektoratet høsten 2013. Rapporten konkluderer med at utdanningsnivået er svært varierende blant dagens trafikklærere, at nivået er noe høyere blant trafikklærerene enn blant faglige ledere samt at det både er behov og interesse for etter- og videreutdanning. I rapporten kom det også frem at mange ønsker å forbedre egen kompetanse og at flere gjør dette allerede. Uten konkrete krav om etterutdanning er det imidlertid grunn til å tro at kompetansenivået i stor grad vil fortsette å være varierende.

I rapporten *Evaluering av norsk føreropplæring etter 2005*, (Vegdirektoratet januar 2015) var det et gjennomgående funn at trafikklærerene har behov for et betydelig kompetanseløft. Rapporten presenterer et bilde av et generelt kompetansehevingsbehov for alle trafikklærere. I rapporten deles utdanning i hovedgruppene grunnutdanning, spesialutdanning og etterutdanning. Med grunnutdanning for trafikklærere siktes det til den utdanningen som er nødvendig for å få en trafikklærergodkjenning for å undervise i klasse B (vanlig personbil). Spesialutdanning er den utdanningen en trafikklærer må ta for å undervise i særskilte klasser, for eksempel klasse A (motersykkel), særskilte kurs eller for å ha spesielle roller, mens etterutdanning er den utdanningen trafikklæreren bør ta for å beholde retten til å undervise.

Behovet for klarere lovhjemler og hjemmel for etterutdanning gjør seg også gjeldende ved opplæring av yrkessjåfører og utrykningsførere. Hensynet til sammenheng i regelverket tilsier at trafikkopplæring, opplæring av utrykningsførere og yrkessjåførutdanning reguleres på samme måte i den grad det passer.

Ifølge Statens vegvesen har undersøkelser vist at det kan være opptil 22 ganger farligere å kjøre utrykningskjøretøy enn vanlig kjøretøy (Bergen Brannvesen 1998–99). I NOU 1998: 9 om faglige krav til akuttmedisinsk beredskap, ble kompe-

tanseheving foreslått som et av flere virkemidler for å øke effektiviteten i denne sektoren. På bakgrunn av blant annet dette ble krav om opplæring og bestått prøve innført i forskrift om opplæring og kompetansebevis for utrykningsførere (utrykningsforskriften) i 2001. Da forskriften ble revidert i 2009 ble det tatt hensyn til erfaringer og tilbakemeldinger fra alle aktører på utrykningsområdet.

Forslaget om å innføre reaksjonen tvangsmulkt er begrunnet i at tvangsmulkt i mange tilfeller vil være en mer hensiktsmessig reaksjon enn dagens sanksjoner. Tilbakekalling av godkjenningen vil ikke alltid være forholdsmessig eller best egnet for formålet. Tvangsmulkt vil videre kunne benyttes overfor virksomheter som driver godkjenningspliktig opplæring uten godkjenning.

Forslaget om saksbehandlingsgebyr er begrunnet i en tankegang om at den som mottar en tjeneste, er nærmest til å betale for den. Slikt gebyr er vanlig på mange områder, også i vegtrafikklovgivningen. Tilsynsområdene innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er sett i sammenheng, og det foreslås sammenfallende regler så langt det passer.

Med føreropplæring, også kalt trafikkopplæring, menes opplæring med sikte på å erverve en førerrett. Med førerkortrettet opplæring menes opplæring med sikte på å erverve en førerrett som må dokumenteres med førerkort, jf. trafikkopplæringsforskriften § 1-1. Kjøring av mindre traktorer utenfor offentlig veg, hvor det stilles krav om nødvendig ferdighet, men ikke førerkort (jf. førerkortforskriften § 12-1) og vegvesenets opplæringstilbud til eldre (65+), som ikke tar sikte på å erverve/fornye en førerrett, faller altså utenfor begrepet førerkortrettet opplæring.

2.2 Høringen

Vegdirektoratet sendte forslag til endringer på høring den 3. juli 2016, med frist 1. oktober 2016. Høringsnotatet ble gjort tilgjengelig for offentligheten på www.vegvesen.no og sendt til følgende instanser:

Departementene

Alta videregående skole
Blakstad videregående skole
Direktoratet for Arbeidstilsynet
Direktoratet for Naturforvaltning
Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap
Hønefoss videregående skole
Høgskolen i Oslo og Akershus

Høgskolen Hedmark
Fylkeskommunene
Fylkesmennene
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Forbrukerrådet Oslo
Helsedirektoratet
Klima- og forurensningsdirektoratet
Konkurransetilsynet
Kristiansund videregående skole
Kystverket
NAV Hjelpemiddelsentral Oslo og Akershus
Nord universitet
Notodden videregående skole
Melbu videregående skole
Ole Vig videregående skole
Os videregående skole
Sauda videregående skole
Sogndal videregående skole
Politidirektoratet
Politihøgskolen
Sametinget
Sivilombudsmannen
Statens råd for funksjonshemmede
Statens vegvesen, regionene
Sysselmannen på Svalbard
Toll- og avgiftsdirektoratet
Våler videregående skole
UDI – Utlendingsdirektoratet
UiT Norges arktiske universitet
Utdanningsdirektoratet
Utrykningspolitiet

Arbejdstilsynet
Arbetsmiljøverket
Arbets- och näringsministeriet
Færdselsstyrelsen
Icelandic Transport Authority
Justitsministeriet Danmark
Kommunikationsministeriet
Motormännens Riksförbund
Näringsdepartementet
Samgongustofa
STRO
Transportstyrelsen
Trafiksäkerhetsverket
Trafik- og Byggestyrelsen
Vejdirektoratet Danmark
Vinnueftirlit Rikisins

Akademikerne
Ambulanseforum AS
Ambulansepersonellens yrkesorganisasjon
American Car Club of Norway
ATV-importørenes Forening

Autobransjens Leverandørforening	Norges Lensmanns- og politilederlag
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	Norges Motorsportforbund
Bilimportørenes Landsforening	Norges Naturvernforbund
Brannmannen	Norges Røde Kors Hjelpekorps
Byggenæringens Landsforening	Norges Skogeierforbund
Den Norske Advokatforening	Norges Taxiforbund
Entreprenørforeningen for Bygg og Anlegg	Norges Turbileierforbund
Fagforbundet	Norsk Arbeidsmandsforbund
Finansnæringens hovedorganisasjon	Norsk Caravan Club
Firehjuls Mopedenes Importør Forening	Norsk Cirkus- og Tivolieierforbund
Forbundet for Ledelse og Teknikk	Norsk Forsikringsjuridisk Forening
Forlaget Bjørgu Anlegg/Transport	Norsk Førstehjelpsråd
Forlaget Last og Buss A/S	Norsk Sidevogn Klubb
Forsikringsklagekontoret	Norsk Tjenestemannslag
Forsvarsstaben	Norsk Transportarbeiderforbund
Frie Bilimportørers Forening	NTL Landsforening 45-Veg
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Næringslivets sikkerhetsorganisasjon
Gjensidige forsikring	Opplysningsrådet for Veitrafikken
Grunnskolenes trafikk- og mopedfaglige forum Vestfold	PARAT
HMS-faglig forum	Politijuristene
HSH	Politiets fellesforbund
IF Skadeforsikring	Skandinavisk Trafikksenter AS
Kommunenes Sentralforbund	SOTIN
Kongelig Norsk Automobilklub	Statstjenestemannsforbundet
Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy- klubber	TEKNA Statens vegvesen
Landsforeningen for Trafikkskadde	Trafikkforum AS
Landsorganisasjonen i Norge	Traktor- og landbruksmaskinimportørens forening
Lastebileiernes Forening	Trygg Trafikk
Maskinentreprenørenes Forbund	Twin Thunder AS
Maskingrossistenes Forening	Utdanningsforbundet
MA rusfri trafikk	Vegvesenets Trafikktekniske Forening
Motorsykkelimportørenes Forening	Yrkestrafikkforbundet
Natur og Ungdom	YS
Naturvernforbundet	Vegdirektoratet mottok 34 høringsvar. Av disse har følgende merknader til høringen:
NHO Transport	
NITO	Justis- og beredskapsdepartementet
NITO's etatsforening i Statens vegvesen v/Siw Tyldum	
NKI-forlaget	Arbeidstilsynet
NMCU	Helsedirektoratet
Nord-Norsk Trafikksenter	Hordaland Fylkeskommune
Norges ambulansesforbund	Nord universitet
Norges Automobil-forbund	Politidirektoratet (Kripes, Finnmark og Politi- høyskolen)
Norges Bilbransjeforbund	Statens vegvesen Region midt
Norges Bilspportforbund	Statens vegvesen Region nord
Norges Bilutleierforbund	Statens vegvesen Region sør
Norges Bonde- og småbrukarlag	Statens vegvesen Region vest
Norges Bondelag	Statens vegvesen Region øst
Norges brannskole	Sørlandet sykehus
Norges Caravanbransjeforbund	
Norges Handikapforbund	
Norges Juristforbund	ATL
Norges Lastebileier-Forbund	Forsvarsmateriell

Heidi Lindstad
Kongelig Norsk Automobilklub
LO
NHO transport
NLF
Norges Røde kors

Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse
Sørby trafikkskole
Sørby trafikkskole Askim
Trafikkforum
Yrkestrafikkforbundet

3 Øvingskjøring

3.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 24 inneholder alminnelige regler om førerett, førerkort, førerprøve og kompetansebevis. Det stilles blant annet helsekrav og det kan også gis nærmere regler om helse i forskrift. Slike helsekrav fremgår av forskrift av 19. januar 2004 nr. 298 om førerkort m.m. vedlegg 1. I dag gjelder ikke disse kravene direkte for elever som skal øvingskjøre.

Føreropplæringen i Norge forutsetter at eleven tar store deler av opplæringen ved en trafikkskole eller en annen opplæringsinstitusjon, gjerne supplert med privat øvingskjøring. Vegtrafikkloven § 26 gjelder både privat øvingskjøring og opplæring mot vederlag. Den som sitter ved siden av eleven betegnes som ledsager under privat øvingskjøring, og som lærer der øvingskjøringen skjer som ledd i opplæring mot vederlag.

Bestemmelsen gir hjemmel til å fravike kravet om godkjent lærer og lærevogn, og fastsette tilleggskrav for visse motorvogngrupper. Det følger av fjerde ledd at departementet kan gi forskrifter om øvingskjøring og tillate øvingskjøring med visse motorvogner eller på visse områder uten at lærer eller ledsager følger med i kjøretøyet. Mynligheten er delegert til Statens vegvesen.

I første setning forbys øvingskjøring som utgjør en fare eller unødig ulempe for annen trafikk. Det kan imidlertid også oppstå tilfeller der kjøringen bare er farlig for eleven selv eller ledsager, for eksempel der eleven øvingskjører på områder uten annen trafikk.

For øvingskjøring med ledsager stilles det krav om at ledsager må ha fylt 25 år og har hatt førerett uavbrutt i minst 5 år. I trafikkopplæringsforskriften er det presisert at det er snakk om de siste 5 årene, som ifølge forarbeidene var intensjonen med lovbestemmelsen. I tillegg til at ledsager skal ha nådd en viss modenhetsalder og ha tilstrekkelig erfaring som fører, skal bestemmelsen sikre at personer som har fått inndratt føreretten på grunn av trafikale lovbrudd, ikke opptrer som ledsagere kort tid etter at de har fått igjen føreretten. En ledsager skal formidle gode holdninger. Førerett kan imidlertid også avbrytes fordi en

person får helseproblemer som fører til at helsekravene ikke lenger er oppfylt. I slike situasjoner er det ikke holdningsmessige grunner til at vedkommende ikke kan være ledsager. Helseutfordringene som begrunnet avbrytelsen av føreretten kan være et forbigående problem. Etter at vedkommende har fått tilbake føreretten igjen i slike tilfeller, er det ikke nødvendigvis noen grunn til at vedkommende ikke skal kunne være ledsager.

For å bidra til at øvingskjøringen blir sikrere og mer formålstjenlig, arrangerer Statens vegvesen møter for foresatte som ønsker å være ledsagere ved øvingskjøring. De foresatte og andre som skal være ledsagere orienteres om hvordan øvingskjøringen bør gjennomføres og hvilket ansvar de har som ledsagere. Det er imidlertid frivillig for ledsagerne å benytte dette tilbudet. Det finnes heller ikke krav om registrering av ledsagere.

I § 26 siste ledd slås det fast at lærer eller ledsager anses som fører av motorvognen, men at reglene gitt i eller i medhold av kapittel II og §§ 21, 22 og 22 a), også gjelder for eleven. I § 21 oppstilles et forbud mot å føre eller forsøke å føre et kjøretøy når vedkommende er i en slik tilstand at han eller hun ikke kan anses skikket til å kjøre på trygg måte, uavhengig av årsak. Enkelte helseutfordringer vil kunne omfattes av denne bestemmelsen, men det stilles ikke slike konkrete helsekrav som i førerkortforskriften vedlegg 1. Dette innebærer at enkelte elever har gjennomført all opplæring, og først når de må dokumentere helse i forbindelse med søknad om førerkort, viser det seg at de ikke oppfyller helsekravene.

3.2 Rettstilstanden i andre land

For øvingskjøring i Sverige stilles det krav om at ledsager skal gå på kurs m.m. Øvingskjøring skal skje under oppsikt av en som har «vana og skicklighet att köra fordon av det slag som övningsköringen avser». Bestemmelsen må ses i sammenheng med konkrete krav til ledsagere: Vedkommende må ha fylt 24 år og ha hatt førerett

i minst 5 av de 10 siste årene, med forutsetning om at førerkortet ikke har blitt tilbakekalt de siste 3 årene. Videre må vedkommende ha gjennomført en såkalt «introduktionsutbildning» for øvelseskjøring for førerkort klasse B. Det skal betales avgift til Trafikstyrelsen ved kursstart.

I Danmark er privat øvingskjøring i utgangspunktet forbudt, men de har nå fått en ordning der ungdom på 17 år får anledning til å gå opp til førerprøven, og etter å ha bestått prøven kan de kjøre med ledsager frem til de fyller 18 år. Det stilles da relativt strenge krav til ledsager. Vedkommende må være over 30 år og ha hatt sammenhengende, dansk førerrett i 10 år.

3.3 Forslaget i høringsnotatet

Det følger av § 26 første ledd at «*Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødig ulempe for annen trafikk*». I høringen ble det foreslått å fjerne formuleringen «*for annen trafikk*» for å tydeliggjøre at kjøringen heller ikke skal være til fare for eleven selv og/eller ledsager/lærer. Det kan oppstå alvorlige hendelser også dersom eleven kjører på tilnærmet lukkede områder og således ikke er til fare eller ulempe for annen trafikk.

I andre ledd ble det foreslått å presisere at det er «*de siste*» 5 årene ledsageren må ha hatt uavbrutt førerrett. Dette er i samsvar med lovgivers intensjon og trafikkopplæringsforskriften.

Det ble også foreslått en ny hjemmel for departementet til å gi forskrifter: «*Departementet kan ved forskrift stille ytterligere krav til elev og ledsager og gjøre unntak fra kravene til ledsager.*»

Hvilke krav som skal stilles må vurderes nærmere i forskriftsarbeidet. Hjemmelen vil for eksempel kunne brukes til å stille krav til ledsager som kan bidra til å bevisstgjøre vedkommende om sin rolle og ansvar samt krav som er egnet til forhindre ulovlig opplæringsvirksomhet. Virksomheter som driver ulovlig opplæring tilbyr ofte opplæring mot vederlag kamouflert som øvingskjøring med ledsager. Dette kan være fordi de ikke tilfredsstiller kravene til trafikkskoler eller fordi de ikke ønsker å være en godkjent trafikkskole med de krav og kostnader dette innebærer. Statens vegvesen mener det er grunn til å anta at enkelte godkjente skoler samarbeider med slike virksomheter, for eksempel ved at den godkjente skolen melder inn gjennomført obligatorisk opplæring, gjennomført ved en ikke-godkjent virksomhet. Hvis slikt samarbeid avdekkes, vil den godkjente skolen miste sin godkjenning umiddelbart og bli anmeldt.

Aktuelle krav til ledsager kan være at vedkommende må registreres, delta på kurs, lese veiledning og bekrefte at vedkommende er kjent med ansvaret, eller at ledsager må oppgi navnet på de elevene han/hun skal være ledsager for. Forslaget åpner også for å stille krav til eleven, for eksempel krav om at eleven navngir sine ledsagere.

I høringen ble det videre foreslått at det i forskrift kan gjøres unntak fra kravene til ledsager. Dette ville åpne for å tillate at en godkjent trafikk-lærer kan opptre som ledsager før vedkommende fyller 25 år. En godkjent trafikk-lærer vil ofte ha vesentlig bedre kompetanse enn andre ledsagere, og det ble antatt at dette kunne kompensere for lavere alder. Forslaget åpnet også for å fastsette unntak fra kravet om uavbrutt førerrett i de siste 5 årene. Slikt unntak kan være aktuelt der førerretten har vært mistet en periode på grunn av helseutfordringer, men hvor disse utfordringene har vært forbigående og ikke lenger utgjør et problem.

I femte ledd ble følgende ordlyd foreslått: «*Det som er bestemt i eller i medhold av kap. II og §§ 21, 22 og 22 a), samt helsekravene for den aktuelle førerkortklassen, gjelder likevel også for eleven*». Dagens henvisning til loven § 21 innebærer en form for helsekrav ved at bestemmelsen har et forbud mot å føre et kjøretøy hvis vedkommende er i en slik tilstand at han eller hun ikke er skikket til det. Bestemmelsen oppstiller imidlertid ikke samme konkrete helsekrav som de som gjelder for førerrett. Hensynet til trafikk-sikkerhet tilsier at det bør stilles samme krav. Særlig viktig er dette ved privat øvingskjøring der ledsager ikke har samme forutsetninger for å gripe inn som en profesjonell lærer. For elever som av helsemessige årsaker uansett ikke vil kunne oppnå en førerrett vil det dessuten være en fordel å få avklart dette så tidlig som mulig, og dermed unngå unødige utgifter til opplæring, og ikke minst den skuffelsen det vil være å få avslag etter gjennomført opplæring. De nærmere reglene om hvordan helsekravet skal gjennomføres i praksis må vurderes i forskriftsarbeidet.

3.4 Høringsinstansenes syn

Yrkestrafikkforbundet mener det er viktig at elevene får øvd i trafikken og at man må akseptere at dette kan medføre ulempe og noe hinder for øvrig trafikk. Utover dette er de enige i forslagene. *ATL* er enig i forslaget om at øvingskjøring ikke skal være til ulempe.

Oslo politidistrikt gjenkjenner problemstillingene i høringsnotatet om øvingskjøring, særlig

utfordringene med såkalte «piratskoler» (virksomheter som driver ulovlig opplæring). *Oslo politidistrikt* og *Politidirektoratet* mener at registrering av ledsagere vil kunne bidra til å motvirke slik ulovlig virksomhet. *Norsk motorcykel Union* er enig i forslag om krav til registrering av ledsager ved øvingskjøring.

Når det gjelder forslaget om en hjemmel som åpner for unntak fra alderskravet på 25 år for trafikklærere som skal opptre som privat ledsager, viser *Oslo politidistrikt* til at de er kjent med at trafikklærere tidligere var pålagt å ha med kompetansebevis. Dagens ordning med blant annet konvertering av utenlandsk utdanning og mulighet for å forestå undervisning uten at veileder er med i bilen, har gjort det vanskelig for politiet å avdekke trafikklærere uten nødvendige kvalifikasjoner. De påpeker at det ikke kan være et stort behov for å åpne for at trafikklærere skal kunne være ledsager ved privat øvingskjøring før fylte 25 år. Også *Politidirektoratet* mener kontrollhensyn veier tyngre enn det som forutsetningsvis må være et begrenset behov for å kunne være privat ledsager før fylte 25. *ATL* mener at en trafikklærer bør kunne være ledsagere under privat øvingskjøre selv om vedkommende ikke har fylt 25 år. *Statens vegvesen Region nord* er positive til forslagene om krav til ledsagere og at det er egnet til å hindre ulovlig trafikkopplæring. De er videre positive til at trafikklærer skal kunne opptre som ledsagere ved privat øvingskjøring før de fyller 25 år. De bemerker imidlertid at det kan være vanskelig for politi og kontrollpersonale å få kunnskap om en person har godkjenning, uten å ha tilgang til nødvendige registre. De peker på at et bevis/dokumentasjon for trafikklærere kan løse dette.

Politidirektoratet støtter forslaget om at det stilles krav til helse allerede på øvingskjøringstidspunktet. *Oslo politidistrikt* fremholder at helsekrav kan innføres ved bruk av egenerklærings-skjema i forbindelse med trafikalt grunnkurs. *Hesledirektoratet* støtter forslagene til endring av de aktuelle bestemmelsene. De har tidligere tatt opp at helsekravene i førerkortforskriften vedlegg 1 bør gjelde også ved øvingskjøring, slik som nå foreslås. Hjemmelen i § 26 for å stille ytterligere krav til elev og ledsager i forskrift åpner for å vurdere hvordan helsekravet skal gjennomføres. *Hesledirektoratet* mener arbeidet med en slik forskrift bør igangsettes så snart som mulig. Det vil kunne forhindre at elever som ikke kan få førerrett på grunn av helsen, får store utgifter til trafikkopplæring.

Statens vegvesen Region midt foreslår en justering i andre ledd: «*Er øvingskjøringen ledd i fører-*

opplæring mot vederlag, kan den bare finne sted når det brukes godkjent lærevogn og eleven ledsages i vognen av godkjent lærer tilknyttet godkjent opplæringsinstitusjon.»

Nord universitet anbefaler en vurdering av om «opplæring i glattkjøring» bør endres som begrep i vegtrafikkloven. *ATL* foreslår en endring fra «obligatorisk opplæring i glattkjøring» til «obligatorisk opplæring sikkerhetskurs på bane».

Trafikkforum støtter forslaget i sin helhet.

3.5 Departementets vurderinger og forslag

Departementet har merket seg at mange av høringsinstansene er positive til forslaget.

Til *Yrkestrafikkforbundets* merknad om at man må akseptere at øvingskjøring kan medføre noe ulemper for annen trafikk, viser departementet til at loven bare forbyr «unødig» ulempe. Dette er formuleringen slik den står i dagens lovtekst, og denne er ikke foreslått endret.

Flere høringsinstanser tar opp behov for et trafikklærerbevis. Slike bevis var i bruk tidligere, men ble fjernet av hensyn til forenkling og fordi det var etablert et elektronisk register over trafikklærerogodkjenningene. Andre myndigheter har imidlertid ikke tilgang til dette registeret. Eventuelle løsninger for å avhjelpe kontrollutfordringer knyttet til dette kan vurderes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet, særlig dersom det blir aktuelt endre forskriften for å tillate trafikklærere å være ledsagere ved privat øvingskjøring før de har fylt 25 år.

Departementet forstår forslaget fra *Region midt* om å ta inn «*tilknyttet godkjent opplæringsinstitusjon*», som at de ser et behov for en presisering av gjeldende krav. Departementet støtter merknaden, men siden offentlig skoleverk ikke skal godkjennes, endres formuleringen til «*lovlig opplæringsinstitusjon*».

Videre justeres ordlyden om helsekrav for elever, slik at sammenhengen med § 24 om helsekravene kommer klarere frem. Hensikten med forslaget er at det skal gjelde samme krav for å øvingskjøre som for å få førerkort. Det kan imidlertid være behov for enkelte unntak, for eksempel der elevens helseutfordringer er forbigående og øvingskjøring med ledsager ikke antas å være trafikkfarlig. Slike unntak kan vurderes i forskriftsarbeidet.

For å få en mer oversiktlig bestemmelse, samles hjemler til å gi forskrifter (både de eksi-

sterende og de nye) i et eget nytt siste ledd. *Helse- direktoratet* nevner den foreslåtte hjemmelen til å stille ytterligere krav til elev og ledsager i forskrift, som aktuell for å fastsette hvordan helsekravet skal gjennomføres. *D e p a r t e m e n t e t* mener denne tolkningen er riktig, og at dette blir enda tydeligere når bestemmelsen flyttes til et eget ledd.

Det fremgår av bestemmelsen hvilke lovkrav det kan gjøres unntak fra, blant annet at det også kan gjøres unntak fra kravene til eleven, for eksempel helsekravene.

Nord universitetet og ATL har merknader til formuleringen «*obligatorisk opplæring i glattkjøring*» i § 26 tredje ledd, og foreslår at denne endres for å samsvare med forskriftens betegnelse. *D e p a r t e m e n t e t* støtter høringsinstansenes synspunkter og endrer ordlyden i lovforslaget til «*obligatorisk sikkerhetskurs på bane*». Dette har ingen materielle virkninger. Videre endres «*Vegdirektoratet*» til «*Statens vegvesen*», i tråd med endringer som ble gjort i Prop. 79 L (2018–2019) Lov om endringer i veglova mv. (overføring av fylkesveiadministrasjon).

4 Opplæringsinstitusjoner for førerkortrettet opplæring

4.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven § 27 gjelder blant annet trafikklærere og trafikkskoler. Med hjemmel i disse bestemmelsene er det fastsatt nærmere regler om føreropplæringen i forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339 om trafikkopplæring og førerprøve m.m. (trafikkopplæringsforskriften). Forskriften stiller krav til trafikkskoler og trafikklærere. I tillegg finnes det lærerplaner hvor intensjonene med føreropplæringen fremgår, samt nærmere informasjon om forskriftens krav til opplæringen i én eller flere førerkortklasser. Statens vegvesen er godkjenning- og tilsynsmyndighet. Forskriften har også enkelte bestemmelser om privat øvingskjøring.

Ved Nord universitet og Oslo Met Storbyuniversitetet utdannes det årlig til sammen ca. 120 trafikklærere. Det antas å være behov for ca. 80–100 nye trafikklærere årlig for å sikre at føreropplæring kan tilbys landets innbyggerne der de bor. Videre godkjennes trafikklærere på bakgrunn av yrkeskvalifikasjoner ervervet i annen EØS-stat eller Sveits, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-2 som viser til yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift om yrkeskvalifikasjoner. Statens vegvesen kan i tillegg godkjenne utdanning og praksis fra øvrige land. Disse må gjennomføre en prøveperiode eller bestå en egnethetsprøve før vedkommende får norsk godkjenning.

Føreropplæringen i Norge forutsetter at eleven tar store deler av opplæringen ved en trafikkskole eller annen opplæringsinstitusjon. Opplæring i en opplæringsinstitusjon betegnes som opplæring mot vederlag. Opplæringen skal foregå trinnvis for at eleven skal få en god utvikling og størst mulig utbytte av opplæringen. Trinnene har obligatoriske elementer som må gjennomføres ved en opplæringsinstitusjon. Den obligatoriske delen består av elementer som vanskelig lar seg teste på førerprøven.

Enkelte førerrettigheter, for eksempel utvidelse av noen førerkortklasser, kan oppnås på bakgrunn av gjennomført obligatorisk opplæring, uten at det avlegges noen form for prøve hos Statens vegvesen.

Det følger av § 27 første ledd at personer som skal ha offentlig godkjenning som trafikklærere, må være fylt 21 år, at de må være edruelige og godtgjøre med ordinær politiattest at de har slik vandel at de finnes skikket som trafikklærere. Det stilles videre krav om at de må ha gyldig førerkort i den klassen de skal undervise i. Fra 2004 har det vært krav om toårig høyskoleutdanning for å få godkjenning som trafikklærer.

Det stilles ingen konkrete krav om eller til faglig leder ved trafikkskole i vegtrafikkloven, men i henhold til trafikkopplæringsforskriften skal hver trafikkskole ha en godkjent faglig leder. Vedkommende skal blant annet veilede og kontrollere skolens trafikklærere. Godkjenning som faglig leder forutsetter at vedkommende har gjennomført en faglig lederutdanning på et halvt år, etter gjennomført trafikklærergodkjenning og praksis. Dette kravet var mindre strengt tidligere. Trafikklærere utdannet etter 2004 med toårig høyskoleutdanning har derfor ofte et vesentlig bedre grunnlag for å undervise etter dagens forskrift og læreplaner, enn den faglige lederen som skal veilede og kontrollere dem.

Første ledd gir hjemmel for å fastsette tilleggskrav for visse motorvogngrupper. Slike krav er gitt i trafikkopplæringsforskriften, som har særskilte krav for å kunne undervise på deler av de obligatoriske kursene i tunge klasser. Trafikklærere må gjennomføre en kortere etterutdanning for å kunne fortsette å undervise i enkelte klasser. Forskriften pålegger faglig leder å sørge for at undervisningspersonellet gjennomgår faglig utvikling og gir hjemmel for at de kan pålegges å delta i offentlig godkjente kurs, samt at fortsatt godkjenning kan gjøres betinget av at læreren består eventuelle prøver i forbindelse med slike kurs. Bestemmelsen anses ikke å gi hjemmel for et generelt krav om at alle trafikklærere må gjennomføre en nærmere fastsatt etterutdanning. Denne bestemmelsen kan bare håndheves overfor faglig leder og gir ikke grunnlag for et generelt krav om etterutdanning.

En godkjenning, både som trafikkskole, trafikklærer og som faglig leder, varer så lenge god-

kjenningvilkårene er oppfylt og godkjenningen ikke blir trukket tilbake.

Bestemmelsens andre ledd gir hjemmel for å fastsette regler om godkjenning av trafikklærere, om etablering og drift av trafikkskoler og om gebyr. Denne hjemmelen er tolket vidt gjennom reguleringer i trafikkopplæringsforskriften.

I tillegg til at trafikkopplæringsforskriften stiller krav til trafikkskoler og skolenes ansatte, er det innført en forenklet modell for visse klasser/emner, der opplæringen kan tilbys av kursarrangør. Kursarrangører for førerkortrettet opplæring kan i henhold til trafikkopplæringsforskriften godkjennes for undervisning i visse klasser. De kan ikke godkjennes for trafikalt grunnkurs. Godkjenning og krav til kursarrangør reguleres i forskriften. Kravene for godkjenning er noe lavere enn for trafikkskoler, men det stilles kompetansekrav til undervisningspersonell også hos kursarrangør. En godkjenning som kursarrangør varer så lenge godkjenningvilkårene er oppfylt og godkjenningen ikke blir trukket tilbake.

Opplæring i offentlig skoleverk regnes som «opplæring mot vederlag». Offentlig skoleverk kan gi opplæring i alle klasser, men retten til å gi *obligatorisk* opplæring er begrenset til nærmere angitte klasser. Krav til opplæringsinstitusjoner gjelder også for offentlig skoleverk, med mindre annet er særskilt bestemt. Offentlig skole skal ikke godkjennes slik som trafikkskoler og kursarrangører, men må melde fra til Statens vegvesen før de starter opplæringen. Statens vegvesen fører ikke tilsyn med slik opplæring, da dette faller inn under skolemyndighetenes ansvarsområde. Dersom det viser seg at opplæringen i vesentlig grad avviker fra kravene i forskriften, kan imidlertid opplæringen bli underkjent som obligatorisk opplæring.

Opplæringen må være en del av skolens ordinære opplæringstilbud for å være omfattet av de særlige reglene. Hvis en offentlig skole tilbyr førerkortrettet opplæring til elevene i elevenes fritid, vil dette ha mer til felles med kommersiell drift i konkurranse med private virksomheter. Skal skolen drive slik opplæring må de leie inn en trafikkskole eller kursarrangør, eller etablere en egen trafikkskole, noe enkelte skoler har gjort. En slik trafikkskole skal godkjennes av Statens vegvesen, og har samme rettigheter og plikter som andre trafikkskoler.

Reguleringsmyndighetene må i henhold til direktiv 2013/55 (EU) foreta en forholdsmessighetsvurdering ved forslag til endringer i regelverket for regulerte yrker. Se nærmere om dette under punkt 4.5.

4.2 Rettstilstanden i andre land

I Sverige har Transportstyrelsen ansvar for å sørge for regulering, håndheving og tilsyn innenfor transportområdet. Det stilles krav om godkjenning for å drive trafikkskole, bli trafikkskoleleder, være utdanningsansvarlig og for å bli trafikklærer. Godkjenning som trafikklærer krever grunnutdannelse på 1,5 år på «yrkeshøgskolan» eller annen likeverdig utdannelse. Videre må vedkommende ha fylt 21 år og ha nødvendig førerrett. Det stilles også krav om vandel. For godkjenning som «utbildingsledare» (tilsvarende faglig leder) kreves dokumentasjon på at vedkommende har 2 års praksis som godkjent trafikklærer, dokumentasjon på utdanning som utdanningsledare (høy-skolekurs 30 studiepoeng) og politiattest.

For å bli godkjent som trafikklærer i Danmark kreves at vedkommende har fylt 24 år, har nødvendig førerrett og ikke har fått inndratt førerretten i løpet av de siste 2 årene. I tillegg må vedkommende ha gjennomført og bestått pedagogisk undervisning ved et godkjent kjørelærerinstitut og ikke være dømt for noe straffbart som kan begrunne en nærliggende fare for misbruk av stillingen.

Godkjenningen gjelder i 5 år før vedkommende må fornye godkjenningen. Trafikklæreren må da godtgjøre at han/hun fortsatt oppfyller vilkårene og i tillegg har gjennomført et godkjent etterutdanningsløp.

Dersom trafikklæreren i de siste to årene forut for fornyelse har vært fratjent førerretten, kan godkjenningen likevel fornyes ved at vedkommende gjennomfører ny prøve, forutsatt at de andre vilkårene er oppfylt.

Det er Rigspolitiet som godkjenner og fører tilsyn med tilbydere av etterutdanning for kjørelærere. De kan på visse vilkår tilbakekalle opplæringsinstitusjonenes godkjenning.

4.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringen ble overskriften i § 27 foreslått endret til «*Opplæringsinstitusjoner for føreropplæring*» for å tydeliggjøre at bestemmelsen ikke bare gjelder trafikkskoler og trafikklærere, men også kursarrangører og offentlig skoleverk. Det ble videre foreslått en rekke systematiske endringer for å gjøre bestemmelsen mer oversiktlig.

Trafikkopplæringsforskriften gjelder «*trafikkopplæring og førerprøve for personer som vil erverve eller fornye en førerrett som må dokumenteres med førerkort*», jf. forskriften § 1-1. I høringen

ble denne type opplæring omtalt som «førerrettet opplæring». Føreropplæring som ikke har som formål å erverve en førerrett som dokumenteres med førerkort, faller utenfor. Kjøring av mindre traktorer utenfor offentlig veg, hvor det stilles krav om nødvendig ferdighet, men ikke førerkort (jf. førerkortforskriften § 12-1) og vegvesenets opplæringstilbud til eldre (65+), som ikke tar sikte på å erverve/fornye en førerrett, faller altså utenfor.

Forslag til første ledd var en presisering av gjeldende rett slik den følger av forskriften. Opplæring mot vederlag med sikte på å erverve en førerrett, kan bare kan gis av godkjente trafikkskoler, godkjente kursarrangører og offentlig skoleverk. I tillegg til trafikkskolene kan kursarrangører i dag godkjennes for å gi opplæring innenfor visse klasser/deler og offentlig skoleverk kan gi opplæring innen nærmere angitte klasser. Opplæringen må foregå innenfor elevenes ordinære opplæringstilbud for å falle inn under reglene for offentlig skoleverk. Det ble videre foreslått en klargjøring av hjemmelen til å fastsette vilkår for godkjenning og drift samt regulere gjennomføringen av førerrettet opplæring, herunder sette begrensninger for hvilke klasser og emner det kan gis opplæring innenfor.

Forslag til andre ledd innebar en tydeligere og mer detaljert hjemmel for dagens forskriftsfestede krav til utdanning og bestått prøve som vilkår for godkjenning som trafikklærer. I utgangspunktet skal den som underviser ha trafikklærer-godkjenning, uavhengig av type opplæringsinstitusjon. Det er imidlertid gjort enkelte unntak i forskriften, for eksempel for mopedopplæring. Det er videre tilleggskrav for å undervise i enkelte klasser og emner. Det ble også foreslått en hjemmel for å stille helsekrav i forskrift, i tillegg til de som følger av kravet om førerkort, samt gjøre unntak fra helsekravet. Unntak kan være aktuelt for å la en trafikklærer undervise på deler av trafikalt grunnkurs selv om vedkommende av medisinske grunner ikke har førerrett.

I høringen ble det også foreslått å innføre hjemmel for å stille krav i forskrift om habilitet. I enkelte klasser erverves førerrett uten at det avlegges førerprøve, hvor det bare stilles krav om obligatorisk opplæring. Dette gjelder for eksempel utvidelse fra klasse B til klasse B kode 96 (rett til å kjøre med tyngre henger) og utvidelse av klasse A2 (mellomtung MC) til A (tung MC). Trafikkskolen, faglig leder og trafikklærer har fått en godkjenning som gir dem rett til å gi obligatorisk opplæring og melde inn opplæringen til Statens vegvesen. Denne rollen minner om den som er omtalt

i forvaltningslovens § 10; «... *enhver annen som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan*». Korrekt gjennomføring av opplæringen er nødvendig for at eleven skal få den nødvendige kompetansen for å bli en sikker fører. Et habilitetskrav vil bidra til å sikre at opplæringen ikke meldes inn på feil grunnlag.

Det ble videre foreslått en hjemmel for å stille krav om etterutdanning for undervisningspersonell kombinert med en ordning med regodkjenning. Som nevnt er det i flere offentlige dokumenter, rapporter og evalueringsarbeid løftet frem et behov for kompetanseheving. Behovet for kompetanseheving uttrykkes i stor grad også av trafikklærerne selv. Det er viktig at trafikkopplæringen utvikles i takt med kjøretøyutviklingen og endringer i trafikkopplæringskravene. Trafikklæreren må ha kompetanse i hvordan de skal forholde seg til nye tekniske systemer og kunne tilpasse seg endringene i samfunnet, i regelverk, pedagogisk tilnærming og teknisk utvikling for øvrig. Etterutdanning kan bidra til at trafikklærerne øker sin bevissthet om egen praksis og gjør gode og mer bevisste pedagogiske valg.

Mange av dagens trafikklærere fikk sin godkjenning før det ble krav om 2-årig høyskoleutdanning. Noen av disse har tatt tilleggsutdanning i ettertid, men langt fra alle. Krav om etterutdanning anses til en viss grad å kunne kompensere for manglende høyskoleutdanning. Dersom etterutdanningen ikke har den ønskede effekten, kan det vurderes å stille ytterligere utdanningskrav i medhold av de foreslåtte bestemmelsene. De nærmere reglene om etterutdanningen må vurderes i forskriftsarbeidet. Flere trafikkskoler sørger allerede i dag for at trafikklærerne jevnlig gjennomfører kurs. Lovforslaget åpner for at det i forskriften kan fastsettes gradvis innføring av etterutdanningskravet, slik at de med eldre godkjenninger må ta etterutdanning først. I høringen ble det foreslått å åpne for muligheten til å innføre en ordning der en lærer kan ta en utdannelse som gir vedkommende kompetanse til å undervise bare på tunge kjøretøy.

Forslaget åpnet for å forskriftsfeste krav til alt undervisningspersonell, også de som ikke er trafikklærere. Det vises til at forskriften åpner for at andre enn trafikklærere kan undervise for eksempel i klasse AM146 (tohjulsmoped), klasse S (beltemotorsykkkel – snøskuter). Det stilles i dag ikke krav om personlig godkjenning for slikt undervisningspersonell.

Dagens § 27 gir hjemmel for å kreve ordinær politiattest ved godkjenning av trafikklærere. I

høringen ble det foreslått å endre ordlyden med en henvisningen til politiregisterloven § 39, som innebærer at trafikklæreren og undervisningspersonell hos kursarrangør skal dokumentere tilfredsstillende vandel med en barneomsorgsattest (attest spesielt tilpasset personer som jobber med barn). Dette fordi trafikklæreren er mye alene med elever som vanligvis er under myndighetsalder.

Forslaget til lovtekst anses å dekke de kravene forskriften i dag stiller til lærere i offentlig skoleverk. For øvrig følger offentlig skoleverk også skoleverkets egne regler.

Faglig leder sørger for utarbeidelse av undervisningsopplegget og har ansvaret for å veilede og kontrollere skolens trafikklærere. Det ble foreslått en klarere hjemmel for trafikkopplæringsforskriftens krav til faglig ansvarlig, samt hjemmel for å innføre enkelte nye krav. Betegnelsen «faglig ansvarlig» ble ansett dekkende også om betegnelsen «faglig leder» skulle endres. Faglig leder må i dag gjennomføre en faglig lederutdanning i tillegg til trafikklærerutdanning.

Det ble foreslått hjemmel for å innføre krav om særskilt godkjenning, utdanning, vandel, habilitet, særlig vilkår for visse oppgaver, samt krav om etterutdanning og regodkjenning også for faglig leder. Det stilles ikke krav til vandel, habilitet, etterutdanning og regodkjenning for faglig leder i dag.

Mange av de faglige lederne fikk sin godkjenning før det ble krav om toårig utdanning, og mangler derfor den høyskoleutdanningen mange av trafikklærerne har. Vegvesenets evaluering (se punkt 2.1) viste at faglige ledere med godkjenning fra før 2004, ikke alltid har de beste forutsetningene for å veilede og kontrollere sine trafikklærere, hvorav mange har lengre utdanning og mer oppdatert kunnskap enn de faglige lederne selv.

Lovforslaget åpner for å stille krav om spesialutdanning og/eller toårig utdanning for visse særlig krevende roller som den faglige lederen kan ha i tillegg til sin vanlige funksjon. Særlig kritisk er manglende kompetanse i forbindelse med trafikklærere i prøveperiode. Prøveperiode er aktuelt der en trafikklærer fra et annet land skal praktisere i Norge, jf. trafikkopplæringsforskriften § 6-2. Vedkommende må da ofte gjennomføre en prøveperiode eller bestå en egnethetsprøve før vedkommende får norsk godkjenning. I en prøveperiode har faglig leder en viktig rolle med å bistå så læreren får forståelse for grunnleggende hensyn og innholdet i norsk føreropplæring. Tilsvarende krav bør stilles til faglige ledere som skal ta

ansvar for trafikklærerstudenter ved Nord universitet og Oslo Met Storbyuniversitetet (tidligere HiOA) når disse har praksisperiode.

Det ble også foreslått en hjemmel for å innføre krav om etterutdanning for faglige ledere, som vil komme i tillegg til den etterutdanningen de må ta som trafikklærere. Det ble videre foreslått at faglig leder skal fremlegge ordinær politiattest ved godkjenning, siden den vil omfatte forhold som ikke fremkommer i en barneomsorgsattest.

Det ble videre foreslått en tydeliggjøring av dagens hjemmel til å fastsette godkjenningsmyndighet i forskrift. Statens vegvesen er i dag godkjenningsmyndighet.

4.4 Høringsinstansenes syn

Yrkestrafikkforbundet og *Trafikkforum* støtter forslaget til første ledd og påpeker at det er viktig at det som gjelder for private aktører også gjelder for offentlige skoleverk.

Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse og Sørlandet sykehus mener det er uklart hvorvidt forslaget til andre ledd gjelder på utrykningsområdet, jf. ordlyden «den som skal gi opplæring mot vederlag skal ha trafikklærergodkjenning». De peker på at det kan forstås som at det også vil gjelde opplæring for kompetansebevis for utrykningskjøring.

Flere av høringsinstansene har merknader til forslaget om barneomsorgsattest. *Justis- og beredskapsdepartementet* mener det er uklart hva som skal reguleres i forskrift og at dersom det er konsekvensene av eventuelle merknader på politiattesten det siktes til, bør forskriftshjemmelen avgrenses til konsekvenser av merknader på attesten. Dersom enhver merknad på politiattesten skal medføre nektet godkjenning eller yrkesforbud, mener de det bør fremgå direkte av lovbestemmelsene. De påpeker at barneomsorgsattest ikke viser brudd på bestemmelser som kan være særlig aktuelle for trafikklærere, for eksempel promilledommer eller andre brudd på vegtrafikkloven. De mener videre at det ikke er adgang til å kreve politiattest av allerede godkjente personer, eller ny attest ved en eventuell regodkjenning. De forutsetter også at politiet blir kompensert for de økonomiske konsekvensene forslaget medfører.

Politidirektoratet sendte et samlet høringssvar på bakgrunn av innspill fra Politihøyskolen, Kripes, Finnmark politidistrikt og Oslo politidistrikt. *Kripes* og *Finnmark politidistrikt* påpeker at det er uheldig at forslaget er utformet slik at det

bare hjemler barneomsorgsattest og ikke alminnelig politiattest. De mener en rekke relevante lovbrudd ikke blir synlige med en slik løsning og legger til grunn at dette ikke har vært hensikten. *Politidirektoratet* og *Kripos* mener at det er berettiget med barneomsorgsattest og at en slik attest bør kreves i tillegg til alminnelig vandelsattest. De mener at krav om uttømmende og utvidet politiattest etter politiregisterloven § 41 kan ivareta behovet. Både *Politidirektoratet* og *Kripos* etter spør en begrunnelse for hvorfor kravet om edrue-lighet ikke er videreført. Adgangen til tilbakekall av førerett etter vegtrafikkloven § 34 ivaretar ikke behovet for å oppstille krav om edrue-lighet før det gis tillatelse for å virke som trafikklærer.

Samtlige regionvegkontorer i Statens vegvesen påpeker at en barneomsorgsattest er for snever sammenlignet med dagens ordning. *Region øst* viser til at de på sikt ønsker at politiet skal være ansvarlig for vandelskontrollen av trafikklærere. *Region midt* viser til at det er ønskelig med hjemmel for både vandelsattest etter §§ 39 og 40 (altså både barneomsorgsattest og ordinær politiattest), men dersom det ikke går, ønsker de å beholde kravet etter § 40 slik det er etter dagens ordning.

Flere av høringsinstansene, herunder *ATL*, *Statens vegvesen Region nord*, *Nord Universitet* og *Trafikkforum*, er positive til forslaget i andre ledd om habilitetskrav. *Trafikkforum* påpeker at det er mest relevant med habilitetskrav på de områder hvor obligatorisk opplæring gir førerett uten førerprøve.

Flere av høringsinstansene er positive til forslaget om hjemmel til å stille etterutdanningskrav for opplæringspersonell. *Sørby trafikkskole* mener videreutdanning av trafikklærere er nødvendig for at bransjen skal snakke samme språk og at regodkjenning virker fornuftig. *Yrkestrafikkforbundet* støtter forslaget om etterutdanning for undervisningspersonell, men mener det ikke er avgjørende at utdanningen er ved en høyskole. Dersom lærerne ikke følger opp etterutdanningen, kan det være aktuelt med en regodkjenningsordning. *LO* støtter forslaget om godkjenning, periodisk etterutdanning og regodkjenning, samt kravet om ekstra kompetansekrav til faglige ledere/trafikklærere. *ATL* er enig i forslaget om etterutdanning. De mener det er viktig å styrke forståelsen for intensjonen med læreplanen og at etterutdanning vil bidra til dette. De støtter videre en ordning med regodkjenning og er enige i forslaget om spesialutdanning. *NHO transport* er positive til innføring av etterutdanning av undervisningspersonell både for førerkortopplæring og for yrkessjåfør opplæring. De påpeker at det er viktig

at etterutdanningen er fleksibel og at kvaliteten på undervisningen er god. *Norsk motorcykel union* er enig i krav til periodisk etterutdanning av trafikklærere og faglig ledere for å sikre tilstrekkelig kompetanse. De foreslår at etterutdanning for trafikklærere harmoneres med etterutdanningskravene for sensorer. Det anses viktig at endringer ikke fører til økte kostnader for kandidatene. *Nord universitet* støtter forslaget til periodisk etterutdanning, regodkjenningsordning og strengere krav til faglig ledere og trafikklærere som skal utføre særlig krevende oppgaver. De har forståelse for at det ikke foreslås krav til at etterutdanningen skal være på høyskolenivå. De mener det på forhånd bør stilles krav til kursarrangør og om innhold, omfang og nivå på etterutdanningen. Videre viser de til at forslaget åpner for å utrede utdanning som bare gir rett til å undervise på tunge kjøretøy og at utdanningen må ha samme nivå og omfang som den toårige høyskoleutdanningen for klasse B. *Trafikkforum* støtter forslagene til utdanningskrav. De viser til at det er av særlig betydning at undervisningspersonell som ikke er trafikklærere underlegges samme krav til etterutdanning som trafikklærere.

Flere av høringsinstansene er positive til forslagene om utdanningskrav for faglige ledere. *Trafikkforum* og *Yrkestrafikkforbundet* støtter forslagene. Sistnevnte påpeker at høyskoleutdanning ikke nødvendigvis sikrer god kompetanse. De mener at faglige ledere ikke må miste godkjenningen sin, med mindre de ikke følger opp etterutdanningen eller annen relevant kompetanseheving. *ATL* støtter forslaget om strengere krav til faglig leder på grunn av det ansvaret og de pliktene disse har. De viser til at lærerne kan ha et vesentlig bedre grunnlag enn faglig leder. De er videre positive til å sette et «tak» for hvor mange skoler og trafikklærere en faglig leder skal ha ansvar for. *LO* støtter forslaget til godkjenning, periodisk etterutdanning og regodkjenning, samt kompetansekrav til faglige ledere og trafikklærere. *Nord universitet* støtter forslaget til periodisk etterutdanning, regodkjenningsordning, tilleggsutdanning og strengere krav til faglig ledere og trafikklærere som skal utføre særlig krevende oppgaver. *Kongelig Norsk Automobilklub* støtter i hovedsak forslag til bestemmelser om faglig leder. De viser til at det er et problem at små skoler uten kompetanse til å drive selvstendig, «kjøper» seg faglige ledere. På samme måte som ved yrkessjåfør opplæringen bør faglig leder bare ha ansvaret for én skole, eventuelt med dispensasjonsmulighet i spesielle tilfeller.

Justis- og beredskapsdepartementet mener formålet for å kreve politiattest for faglig leder ikke

er klart og etterspør en vurdering opp mot opplistede forhold i politiregisterloven § 37. De ber også om at det vurderes om politiattesten kan avgrenses til nærmere angitte straffbare forhold. Det vises dessuten til at dersom det er behov for politiattest, må kravet gjøres obligatorisk.

4.5 Departementets vurderinger og forslag

Departementet registrer at høringsinstansene som har uttalt seg er positive til forslaget første ledd. Innholdet i forslag til første ledd videreføres, men det gjøres større systematiske og språklige endringer i hele § 27, sammenlignet med høringsforlaget. Mange av bestemmelsene er derfor flyttet eller omskrevet etter høringen for å gi mer oversiktlig lovtekst og bedre sammenheng med øvrige tilsyns- og godkjenningbestemmelser i vegtrafikkloven.

Til merknaden fra *Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse* og *Sørlandet sykehus* om usikkerheten knyttet til hvorvidt § 27 gjelder utrykningsopplæring, viser departementet til at denne paragrafen bare skal gjelde opplæring med sikte på å erverve en førerrett som skal dokumenteres med førerkort. Utrykningsopplæring og yrkessjåførutdanning ble i høringen foreslått regulert i § 29. For å tydeliggjøre at § 27 bare gjelder førerkortrettet opplæring, presiseres dette nå uttrykkelig i bestemmelsens overskrift og i lovteksten. Begrepet «førerrettet opplæring» skiller seg fra begrepet «føreropplæring», ved at sistnevnte også omfatter slik opplæring som ikke skal resultere i en førerrett som dokumenteres med førerkort. Dette gjelder for eksempel opplæring for kjøring av mindre traktorer utenfor offentlig veg, hvor det stilles krav om nødvendig ferdighet, men ikke førerkort (jf. førerkortforskriften § 12-1).

Departementet har merket seg at mange høringsinstanser mener at dagens ordning med krav om ordinær politiattest ikke bør erstattes med et krav om barneomsorgsattest. Flere forhold som vil være relevante for å vurdere hvorvidt vedkommende er skikket til yrket, for eksempel brudd på vegtrafikklovens bestemmelser, vil ikke fremgå av en barneomsorgsattest. Departementet støtter disse synspunktene og viderefører derfor dagens krav om ordinær politiattest. Departementet ser at det kan være behov for å stille krav om både ordinær politiattest og barneomsorgsattest, eventuelt utvidet politiattest etter politiregisterloven § 41, slik *Politidirektoratet*

og *Kripas* foreslår. Denne ordningen er imidlertid ikke utredet nærmere og var ikke foreslått i høringen. Departementet foreslår derfor ikke å stille krav om både barneomsorgsattest og ordinær politiattest i denne proposisjonen, men mener dette kan vurderes på et senere tidspunkt.

Når det gjelder vandelskrav for trafikkklærere, viser departementet til at vedkommende må ha slik vandel at han eller hun anses skikket som trafikkklærer. Departementet endrer forslag til ordlyd slik at vurderingen betegnes som skikkethetsvurdering, i stedet for vandelsvurdering, som er en spesiell type vurdering i politiregisterloven § 45. Begrepet «skikket» benyttes i dagens vegtrafikklov § 27 og samsvarer med bruken av begrepet i §§ 19 a og 19 b i vegtrafikkloven. Det kan imidlertid presiseres at det er snakk om en annen skikkethetsvurdering enn den som brukes i vegtrafikkloven § 34 om tilbakekall av rett til å føre motorvogn.

Til *Justis- og beredskapsdepartementets* kommentar om presisering av når attest skal kreves og hvordan den skal vurderes, vil departementet presisere i lovbestemmelsen at kravet om ordinær politiattest knytter seg til godkjenningen. Det foreslås ikke krav om vandelskontroll ved regodkjenning. Politiregisterloven åpner imidlertid for en viss form for fornyet vandelskontroll så lenge denne retter seg mot enkeltpersoner som tidligere har fremlagt politiattest og det er en saklig grunn for slik kontroll, jf. politiregisterloven § 43. Ved vurderingen av skikkethet, er det forhold knyttet til trafikkklærerens funksjon som vil være relevant. Politiregisterlovens formål angitt i § 37 første ledd nr. 1, 2 og 4 er aktuelle. Slik som i dag må det foretas en konkret helhetsvurdering, der antall overtredelser, overtredelsenes art, hvor/når de skjedde og avstand i tid vil være sentrale momenter. Dette egner seg bedre for regulering i forskrift og i retningslinjer enn i selve lovteksten.

Politidirektoratet og *Kripas* trekker frem at kravet om edruelighet ikke er videreført i høringsforlaget. Departementet støtter et krav om edruelighet og har ikke til hensikt å fjerne dette. Utkast til lovtekst endres derfor slik at det kommer tydelig frem at det kan stilles krav om edruelighet i forskrift.

Vegtrafikklovens krav om at skikkethet skal dokumenteres med politiattest, gjelder i dag bare for trafikkklærere. I trafikkopplæringsforskriften er det gjort unntak slik at andre enn trafikkklærere kan undervise i enkelte klasser, for eksempel AM 146 (tohjuls moped) og S (snøscooter). Disse vil da heller ikke være underlagt krav om politi-

attest mv. I høringen ble det foreslått at alt undervisningspersonell skulle dokumentere vandel med politiattest. Departementet har etter en ny vurdering kommet frem til at behovet for politiattest ikke gjør seg like sterkt gjeldende for denne gruppen som for trafikklærere. Det er gjort unntak fra kravet om trafikklærergodkjenning nettopp fordi det ikke er ansett grunn til å stille like strenge krav. Departementet viderefører derfor dagens ordning hvor det bare stilles krav om politiattest for godkjenning av trafikklærere. Lovforslaget gir imidlertid hjemmel for å stille øvrige krav, for eksempel til alder, utdanning, førerkort, edruelighet og helse, til alle som skal gi opplæring mot vederlag, ikke bare trafikklærere. Slik er ordningen også i dag, men dette kommer nå tydeligere frem av lovteksten. Dersom det viser seg å være behov for at bare godkjente trafikklærere skal kunne undervise også i slike klasser, vil det slik som i dag være adgang til å endre dette i forskriften.

Departementet oppfatter at høringsinstansene støtter forslaget om habilitetskrav. Tilsvarende krav er innført i forskrift for kontrollører som gjennomfører periodiske kjøretøykontroller («EU-kontroller»), og for ansvarlig leder for farts-skriververksteder. Det er store likhetstrekk mellom begrunnelsen for habilitetskravet ved gjennomføringen av slike kontroller og den obligatoriske føreropplæringen. Ved fastsettelsen av lovendringene for periodisk kjøretøykontroll ble lovhjemmelen for å stille vilkår for godkjenning, ansett tilstrekkelig for habilitetskrav i forskrift, uten at habilitet ble uttrykkelig omtalt i selve lovbestemmelsen, jf. Prop. 8 LS (2017–2018). Departementet mener det bør være tilsvarende reguleringer på disse områdene, både når det gjelder de materielle reglene og når det gjelder systematikken i forholdet mellom lov og forskrift. Lovforslaget justeres derfor slik at habilitet ikke nevnes direkte i lovteksten, men at dette likevel kan fastsettes som et vilkår for godkjenning i forskriftene. Departementet mener videre at også forslag til hjemmel til å stille krav til trafikklærer og faglig ansvarlig åpner for å stille habilitetskrav, noe som innebærer at kravet ikke bare knyttes til selve godkjenningen, men også kan gjøres gjeldende under hele arbeidsforholdet.

Departementet har merket seg at høringsinstansene er positive til forslaget om opplæringskrav og viderefører forslaget. Flere av instansene har forslag til utdanningens omfang og innhold, som vil vurderes i forskriftsarbeidet.

Departementet har merket seg at instansene støtter den foreslåtte hjemmelen for

utdanningskrav også for faglig ansvarlig/faglig leder, som også vil gjelde hos kursarrangør. Høringsinstansenes merknader til innholdet i krav til kursarrangør vil bli nærmere utredet i forskriftsprosessen.

Til *Justis- og beredskapsdepartementets* merknad om vandel for faglig leder viser vi til at relativt mange ulike straffbare forhold vil kunne være aktuelle. Departementet har likevel kommet frem til at forslaget om ordinær politiattest for å få godkjenning som faglig leder ikke videreføres i denne omgang, siden kravet om ordinær politiattest opprettholdes overfor undervisningspersonell. Vedkommende må ha godkjenning som trafikklærer for å kunne få godkjenning som faglig leder, og ordinær politiattest vil dermed innhentes i forbindelse med trafikklærergodkjenningen.

Departementet har i etterkant av den alminnelige høringen foretatt en forholdsmessighetsvurdering av forslaget, jf. direktiv 2013/55/EU, som trådte i kraft i EØS-avtalen 1. januar 2019. Det følger av direktivets artikkel 59 nr. 3 at statene skal foreta en vurdering av om reguleringene er forenelige med følgende prinsipper:

- At kravene verken er direkte eller indirekte diskriminerende på grunnlag av nasjonalitet eller oppholdssted,
- at kravene er begrunnet i tvingende allmenne hensyn,
- at kravene sikrer oppfyllelsen av det tilsiktede mål og ikke går lenger enn det som er nødvendig for å oppfylle målet.

Trafikklæreryrket er allerede regulert i lov- og forskrifter som stiller krav om godkjenning, opplæring og politiattest. Denne proposisjonen gir imidlertid også hjemmel til å innføre krav om etterutdanning og regodkjenning.

Verken de kravene som allerede stilles, eller de nye kravene som denne proposisjonen åpner for, kan anses diskriminerende på bakgrunn av nasjonalitet eller oppholdssted. Det følger av dagens trafikkopplæringsforskrift kapittel 6 at også faglige ledere og trafikklærere med yrkeskvalifikasjoner ervervet i en annen EØS-stat kan godkjennes. Forskriften viser til yrkeskvalifikasjonsloven og forskrift om godkjenning av yrkeskvalifikasjoner.

Både de eksisterende og de nye kravene til trafikklærere og faglige ledere er begrunnet i tvingende allmenne hensyn. Høy kvalitet på trafikkopplæringen er avgjørende for å sikre at nye førerne som gis rett til å føre motorvogner i trafikken, har den nødvendige kompetansen for å kunne ferdes trygt. Norge har flere år på rad vært

det landet i Europa med færrest omkomne i forhold til innbyggertallet. I Norge omkom 20 personer pr. million innbyggere i 2018. Gjennomsnittet i EU var på 49 omkomne pr. million innbygger samme år. Antall drepte i trafikken har gått fra over 500 rundt 1970, til 108 i 2018. De gode tendensene skyldes et langvarig og målrettet arbeid på mange ulike felt. Bedre kvalitet på trafikkopplæringen er blant dem. Likevel er det langt igjen før vi når visjonen om null drepte og hardt skadde

i trafikken og stadig nye tiltak vil være nødvendig for at tallene skal fortsette å synke. Departementet mener de nye kravene om etterutdanning og regodkjenning, samt krav om godkjenning og politiattest også for kursarrangører, er nødvendig for å sikre oppfyllelsen av det tilsiktede mål, altså å styrke trafikksikkerheten. De går ikke lenger enn det er behov for. D e p a r t e m e n t e t viser i den forbindelse til omtalen i punkt 2.1 hvor behovet for etterutdanning begrunnes.

5 Yrkessjåførutdanning og utrykningsopplæring

5.1 Gjeldende rett

Utdanningen av yrkessjåfører av tunge kjøretøy, er i stor grad regulert i EU-direktivet (2003/59/EF) om grunnleggende kvalifisering og regelmessig opplæring av førere av visse vei-gående kjøretøyer for transport av gods eller passasjerer, om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3820/85 og rådsdirektiv 91/439/EØF og om oppheving av rådsdirektiv 76/914/EØF. Yrkessjåførutdanningen er i dag en omfattende obligatorisk utdanning med krav om etterutdanning av yrkessjåførene. For å etterkomme forpliktelsene i EØS-avtalen ble bestemmelser om dette tatt inn vegtrafikkloven § 29. I følge andre ledd kan departementet gi forskrift om grunn- og etterutdanning, prøver, gebyr, bevis, samt vilkår for godkjenning og drift av lære- og prøvesteder, herunder krav til personell.

Forskrift av 16. april 2008 nr. 362 om grunn- og etterutdanning for yrkessjåfører (yrkessjåførfor-skriften) er fastsatt med hjemmel i § 29. I følge forskriften må de som erverver førerrett i tunge førerkortklasser etter angitt tidspunkt ta en nær-mere angitt grunnutdanning for å kunne drive som yrkessjåfør. I tillegg stilles det krav om etter-utdanning. Det er bare særskilt godkjente «lære-steder» som kan gi slik utdanning. Godkjenning gis av Statens vegvesen.

For å bli godkjent som lærested, må lærer-stedet ha en undervisningsansvarlig med person-lig godkjenning. Godkjenning som undervisnings-ansvarlig for grunnutdanning, krever som hoved-regel faglig og pedagogisk høyere utdanning av et visst nivå, med relevant faglig sammenheng med grunnutdanningens innhold. Det stilles kompe-tansekrav til undervisningspersonell tilpasset det emnet de skal undervise i. Det stilles ikke krav om personlig godkjenning for undervisnings-personellet for øvrig.

Undervisningsansvarlig og undervisnings-personell skal holde seg faglig oppdatert, og Statens vegvesen kan kreve at personellet skal gjennomgå særskilte kurs for å kunne gi veiled-ning eller undervisning etter forskriften. Det er imidlertid ingen spesifikke krav om etterutan-

ning og regodkjenning av undervisningsansvarlig og undervisningspersonell. Den undervisnings-ansvarlige plikter å sørge for at undervisnings-personellet gjennomgår nødvendig faglig oppdate-ring. Denne bestemmelsen kan bare håndheves overfor den undervisningsansvarlige. Vegtrafikk-loven § 29 anses ikke å gi hjemmel for et mer gene-relt krav om etterutdanning.

En godkjenning som lærested og som under-visningsansvarlig gjelder så lenge godkjennings-vilkårene er oppfylt og godkjenningen ikke er inn-dratt av andre grunner.

Yrkessjåførforskriften åpner for at grunn-utdanning alternativt kan tas i offentlig skoleverk. Kravene til skoleverket er i utgangspunktet de samme som for andre læresteder, men det er en del unntak fra dette, blant annet fra godkjennings-kravene og reglene om tilsyn. Den offentlige skolen skal imidlertid melde inn opplæringen til Statens vegvesen og opplæringen skal være i sam-svar med forskriften. Dersom en offentlig skole ønsker å tilby etterutdanning, må den søke om godkjenning som lærested og oppfylle samme vil-kår som andre læresteder, samt være underlagt tilsyn fra Statens vegvesen.

Vegtrafikkloven har ikke konkrete krav til virk-somheter og personer som skal gi opplæring til de som skal oppnå kompetansebevis for utryknings-kjøring. Vegtrafikkloven § 27 tredje ledd gir imid-lertid departementet fullmakt til å gi bestemmel-ser om hvordan opplæring for å oppnå kompe-tansebevis eller bevis for å ha gjennomgått annen obligatorisk trafikkopplæring skal etableres og drives. Forskriftsmyndigheten er delegert til Statens vegvesen. Utrykningsopplæring reguleres av forskrift av 12. juni 2009 om krav til opplæring, prøve og kompetanse for utrykningskjøring (utrykningsforskriften), som er gitt med hjemmel i denne bestemmelsen.

For å erverve en rett til å kjøre utryknings-kjøretøy under utrykning, må vedkommende gjennomføre en nærmere fastsatt obligatorisk opplæring og bestå en teoretisk og en praktisk prøve som gir kompetansebevis. Opplæringen må gjennomføres hos en godkjent kursarrangør og prøven gjennomføres hos Statens vegvesen. Den

som skal få kompetansebevis må være mellom 20 og 65 år ved første gangs utstedelse.

I følge forskriften kan bare offentlige etater, private foretak eller organisasjoner som har utrykningsjeneste som en naturlig og vesentlig del av sin virksomhet, være kursarrangør. Intensjonen med denne begrensningen var at den kompetansen og erfaringen slike virksomheter har fra sin daglige utrykningskjøring, skulle bringes videre til elevene. Det var et viktig moment at opplæring skulle ha en sterk tilknytning til profesjonen og det reelle utrykningsmiljøet.

Kursarrangøren godkjennes for 5 år av gangen. For å få godkjenning må kursarrangøren dokumentere at vedkommende har en godkjent undervisningsansvarlig og godkjente utrykningsinstruktører som undervisningspersonell. For å bli godkjent som undervisningsansvarlig må vedkommende være godkjent utrykningsinstruktør og ha undervisningserfaring som instruktør. For å bli godkjent som utrykningsinstruktør må vedkommende ha kompetansebevis for utrykningskjøring, erfaring med utrykningskjøring og en viss utdanning i trafikkpedagogikk. Det stilles ingen særskilte vandelskrav.

I følge forskriften kan godkjent undervisningspersonell pålegges å gjennomgå tilleggsopplæring, men det er ikke fastsatt konkrete krav om etterutdanning og regodkjenning. Undervisningsansvarlig skal påse at bare kvalifiserte utrykningsinstruktører gir undervisning og skal sørge for at de gjennomgår nødvendig faglig oppdatering. Denne bestemmelsen kan bare håndheves overfor den undervisningsansvarlige.

I praksis har det vist seg at enkelte kursarrangører i stor grad har latt utrykningsinstruktøren styre opplæringen, slik at det ikke er blitt den overføringen av erfaringer fra det daglige utrykningsarbeidet som intensjonen var. Kravet om at en utrykningsinstruktør skal ha tre års erfaring som utrykningsfører i heltidsstilling og at undervisningsansvarlig må være utrykningsinstruktør, kompenserer bare delvis for dette.

5.2 Rettstilstanden i andre land

Direktiv 2003/59/EF regulerer kravene til yrkessjåfører og setter rammene for de nasjonale regelverkene. Direktivet gir imidlertid rom for enkelte nasjonale tilpasninger.

Utøvelse av sjåføryrket i Sverige krever yrkeskompetansebevis, som gis etter gjennomføring av grunnleggende utdanning og obligatorisk prøve.

Kompetansebeviset gjelder i fem år. Føreren må ta etterutdanning for å fornye beviset.

Det kreves tillatelse fra Transportstyrelsen for å kunne tilby yrkessjåførutdanning. Det stilles blant annet krav til tilbyderens økonomi og at virksomheten ut fra reglene vurderes å ha forutsetninger for å drive opplæringsvirksomhet på en slik måte at kravet til god opplæring ivaretas. Det kan også stilles konkrete vilkår for godkjenningen. Krav om slik godkjenning gjelder imidlertid bare for private tilbydere. Videregående skoler og voksenopplæringen er unntatt fra ordningen. Godkjenning kan kalles tilbake. Det må betales gebyr for behandling av søknaden om godkjenning.

Også i Danmark må yrkessjåførene oppfylle de kvalifikasjonskrav som følger av direktivet. Utdanningsenhetene som tilbyr yrkessjåførutdanning, er underlagt godkjenningsordning av myndighetene. Det er ikke regodkjenningsordning for utdanningsenhetene. Godkjenningen varer frem til den eventuelt blir tilbakekalt.

Alle typer læresteder kan i prinsippet søke om godkjenning, altså både private og offentlige aktører. I Danmark er det et flertall av offentlige skoler som har slik godkjenning. Både private og offentlige aktører er underlagt tilsyn fra Undervisningsministeriet og Trafik- og byggestyrelsen.

Godkjenningen kan trekkes tilbake dersom det foreligger grove eller gjentatte overtredelser av regelverket. Ved mindre alvorlige overtredelser kan også utdanningsenheten få skjerpet eller hyppigere tilsyn.

5.3 Forslaget i høringsnotatet

I høringen ble det foreslått felles regler i § 29 for yrkessjåførutdanning og for opplæring av utrykningsførere, under overskriften «Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører». Begrunnelsen var at også førere av utrykningskjøretøy kunne anses som yrkessjåfører. Forslag til andre ledd gjaldt yrkessjåførutdanning, forslag til tredje ledd gjaldt utrykningsopplæring, mens forslag til de øvrige bestemmelsene var felles.

Endringene i § 29 innebærer i stor grad en presisering av vegtrafikklovens hjemler for dagens yrkessjåførerskrift.

Det ble foreslått å slå fast i andre ledd at opplæring med sikte på å erverve eller fornye retten til mot vederlag å utføre person- eller godstransport med motorvogn på veg åpen for alminnelig trafikk, bare kan gis av godkjente læresteder og av offentlig skoleverk. Slik er ordningen i dag. Det ble videre foreslått at departementet kan fastsette

vilkår for godkjenning og drift, begrense retten til drift, gjøre unntak fra godkjenningskravet, samt regulere gjennomføringen av opplæringen.

Offentlig skole kan i dag være lærested for grunnutdanning uten godkjenning fra Statens vegvesen, men må ha godkjenning som lærested for å kunne tilby etterutdanning.

Det ble foreslått en hjemmel for å kunne stille krav om godkjenning av undervisningspersonell, ikke bare undervisningsansvarlig. Forskriften stiller ikke et slikt krav i dag, men tilsynserfaringer har vist at det kan være hensiktsmessig med en slik hjemmel. Et slikt krav må vurderes nærmere i forbindelse med forskriftsarbeidet.

Det bør i stor grad stilles tilsvarende krav til læresteder innenfor yrkessjåførutdanningen, som innenfor trafikkopplæringen. Lærested for grunnutdanning er ofte trafikkskoler. Selv om lærested for etterutdanning av yrkessjåførene kan være transportvirksomhetene selv, er det ikke grunn til å ha ulike løsninger for hvordan lovhomehlen skal utformes. Det nærmere innholdet i reguleringene vil bli vurdert i forskriftsarbeidet.

I likhet med forslag til endringene knyttet til føreropplæringen og utrykningsopplæringen, ble det foreslått å innføre hjemler for nye forskriftsreguleringer om krav om etterutdanning av undervisningspersonell, regodkjenningsordning, habilitet, vandel, tvangsmulkt, utdanning/bestått prøve for å opprettholde godkjenningen, krav til tilsynspersonell, samt saksbehandlingsgebyr for godkjenning og tilsyn.

Forslaget til § 29 nytt tredje ledd gjaldt opplæring med sikte på å erverve kompetansebevis for utrykningsførere. Det ble foreslått å slå fast at slik opplæring bare kan gis av godkjente kursarrangører og av Politihøgskolen.

I høringsen ble det foreslått å tydeliggjøre lovhomehlen for forskriftens bestemmelser om opplæring for å oppnå kompetansebevis for utrykningsførere. Det ble foreslått en hjemmel for departementet til å fastsette vilkår for godkjenning og drift, samt regulere gjennomføringen av opplæringen. Videre at departementet kunne fastsette krav om at kursarrangøren må ha en godkjent undervisningsansvarlig og at den som skal gi opplæringen må være godkjent utrykningsinstruktør.

Det ble også foreslått hjemmel til å fastsette krav til utdanning, vandel, førerrett og erfaring for å inneha slike godkjenninger, om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen, og krav til habilitet. I høringsnotatet ble det redegjort nærmere for behovet for å stille slike krav, blant annet høy ulykkesrisiko for utryk-

ningskjøring. Se mer om begrunnelsen for å stille slike krav i punkt 2.1.

Undervisningsansvarlig har ansvaret for at kursene gjennomføres i samsvar med regelverket og skal veilede og kontrollere instruktørene. Vedkommende har dermed behov for samme etterutdanning som instruktøren, eventuelt med et tillegg for sin spesielle rolle som undervisningsansvarlig.

Da elevene her er over myndighetsalder, er det ikke behov for barneomsorgsattest, men forslaget ga hjemmel til å stille krav om vandel i forskrift.

Kursarrangørens godkjenning er i dag begrenset til 5 år. Det ble foreslått en hjemmel for å innføre en regodkjenningsordning for undervisningsansvarlig og instruktør i tilknytning til etterutdanningen.

5.4 Høringsinstansens syn

Sørlandet sykehus Røde kors og Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse støtter ikke uttalelsene i høringsnotatet om at utrykningsførere kan anses som yrkessjåførere. *Røde kors* viser til at de har en ordning hvor kjøretøyene bemannes av ulønnet personell fra lokale hjelpekorps rundt omkring i landet. Det er ikke noe ansettelsesforhold mellom Røde kors og den enkelte utrykningsføreren og flere av utrykningsførerne har ikke dette som yrke. *Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse* viser til at flere av utrykningsførerne ikke er ansatt, men bidrar frivillig.

Yrkestrafikkforbundet mener det ikke er behov for en hjemmel for å stille krav om godkjenning av undervisningspersonell i tillegg til undervisningsansvarlig ved opplæring av yrkessjåførere. De mener det uansett vil slå tilbake på undervisningsansvarlig dersom personellet ikke er kvalifiserte, og at undervisningsstedet da kan miste sin godkjenning. De er enige i forslaget om krav om etterutdanning, habilitet, vandel, tilsynsreaksjoner og rett til å kreve gjennomført utdanning med bestått prøve. *NHO transport* er positive til innføring av etterutdanning av undervisningspersonell for yrkessjåføreropplæringen. De påpeker at det er viktig at etterutdanningen er fleksibel og at kvaliteten på undervisningen er tilstrekkelig god og gir et reelt kompetanseløft.

Trafikkforum støtter intensjonen om å presisere hjemlene for dagens yrkessjåførerskrift i vegtrafikkloven og hjemmel for å kunne stille krav om godkjenning av undervisningspersonell. De ber om en vurdering av om det i fremtiden fortsatt

skal være mulig for transportbedrifter og deres organisasjoner å være godkjent lærested for etterutdanning. *ATL* støtter forslaget om strengere krav for tilbydere av yrkessjåførutdanning, i likhet med kravene til førerkortopplæring, herunder forslaget om innføring av krav til vandel for undervisningspersonell, noe som kan bidra til å redusere useriøse elementer i bransjen. Vandelskravet bør også gjelde for tilbydere av etterutdanningskurs for yrkessjåfører.

Sørlandet sykehus er kritiske til kildegrunnlaget som det ble vist til for å synliggjøre behovet for etterutdanning av utdanningspersonell for utrykningsførere, særlig påstanden om at det er høyere ulykkesrisiko for utrykningskjøretøy. De etterlyser et nærmere grunnlag for påstanden om at flere utrykningsinstruktører har dårlig forutsetning for å undervise fordi de mangler pedagogisk utdanning. De stiller spørsmål ved om det heller burde stilles strengere krav til grunnutdanningen fremfor å innføre omfattende obligatorisk etterutdanning. De mener innføring av obligatorisk etterutdanning vil ha økonomisk betydning for deres vedkommende. De etterlyser også et bedre grunnlag for å innføre et regodkjenningskrav for utrykningsinstruktører og undervisningsansvarlig.

Norsk organisasjon for sikkerhetskompetanse etterlyser en nærmere definisjon av «utrykning». Det mener videre det bør stå «utrykningskjøretøy under utrykning» ettersom hvem som helst kan føre utrykningskjøretøy når ikke blinkede lys benyttes. De er i utgangspunktet positive til kompetanseheving i miljøet, men er skeptiske til grunnlaget for utdanningskravene, herunder særlig påstanden om at utrykningskjøring har høyere ulykkesrisiko. De etterlyser også at vegvesenet gjør noe med forholdet mellom kursarrangør og undervisningsansvarlig istedenfor at det skal fremlegges politiattest. De peker på at de fleste instruktørene er ansatt i brannvesen eller ambulansetjeneste og har gjennomgått en vandelskontroll i forbindelse med ansettelse.

Politidirektoratet har ansvaret for utrykningsopplæringen i politiet. De er positive til de foreslåtte endringene. De legger til grunn at det vil bli foretatt en vurdering av økonomiske og administrative konsekvenser i forskriftsprosessen. *ATL* støtter generelt strengere krav for tilbydere av utrykningsopplæring, i likhet med kravene til førerkortopplæring.

Justis- og beredskapsdepartementet mener at formålet med å kreve politiattest ikke er klart og ber om at det foretas en vurdering opp mot opplistede forhold i politiregisterloven § 37. Videre bes det

vurdert om politiattesten kan avgrenses til nærmere angitte straffbare forhold. Det vises dessuten til at dersom det er behov for politiattest, må kravet gjøres obligatorisk.

5.5 Departementets vurderinger og forslag

Departementet har merket seg at flere høringsinstanser ikke støtter begrepsbruken i høringsnotatet, der utrykningspersonell omtales som yrkessjåfører. Synspunktene begrunnes med at utrykningspersonell kan være ulønnet personell som er knyttet til for eksempel hjelpekorps, at de ikke nødvendigvis er ansatt hos den de kjører for og at utrykningskjøringen heller ikke er et fulltidsyrke for alle. Departementet viser til at betegnelsen yrkessjåfør ikke er knyttet opp til om det er heltidssyssel eller mer periodebasert. Vi ser likevel at betegnelsen kan være misvisende og har derfor tatt instansenes merknader til følge. Reglene om utrykningspersonell flyttes derfor til ny § 29 bokstav a.

Det gjøres videre større systematiske og språklige endringer i hele § 29 sammenlignet med høringsforslaget. Disse endringene skal gi mer oversiktlig lovtekst og bedre sammenheng med øvrige tilsyns- og godkjenningsbestemmelser i vegtrafikkloven.

Departementet har merket seg at *Yrkestrafikkforbundets* ikke støtter forslaget om innføring av hjemmel for et krav om godkjenning av undervisningspersonell for opplæring av yrkessjåfører. Da Statens vegvesen har erfart at det er behov for personlig godkjenning også her, vil departementet likevel videreføre forslaget. Dette passer inn i et system med krav om etterutdanning og regodkjenning, og gir god sammenheng med reglene for førerkortrettet opplæring. Innholdet i et slikt godkjenningskrav vil utredes nærmere i forskriftsarbeidet.

Når det gjelder etterlysningen av en definisjon på «utrykning», viser departementet til at dette ikke er et nytt begrep, og at innholdet i begrepet ikke endrer seg ved lovendringen. Betegnelsen «utrykning» er knyttet til situasjoner der føreren på oppdrag i sin tjeneste lovlig fraviker regler som er fastsatt i eller i medhold av vegtrafikkloven §§ 4 til 9, jf. trafikkreglene § 2 nr. 4. Slike fravikelser vil ofte innebære kjøring der føreren krever fri vei, noe som skal varsles med blått blinkende lys, og om nødvendig med lydsignal. Betegnelsen «utrykning» omfatter imidlertid også oppdrag der lys ikke benyttes. En

definisjon kan eventuelt vurderes på forskriftsnivå.

Sørlandet sykehus stiller spørsmål om hvorvidt det heller bør stilles strengere krav til grunnutdanning fremfor å innføre krav til etterutdanning. De påpeker at etterutdanning vil medføre ekstra kostnader. *Departementet* viser til at strengere krav til grunnutdanning bare vil få betydning ved godkjenning av nye undervisningsansvarlige og instruktører. Det er grunn til å tro at det innenfor utrykningsområdet er individuelle forskjeller på kompetansenivået både hos de undervisningsansvarlige og instruktørene, slik som på de andre opplæringsområdene. Kompetansekravene har endret seg over tid med overgangsordning for de som allerede hadde godkjenning. Etterutdanning for samtlige med godkjenning vil føre til jevnere kompetansenivå. I tillegg vil alle jevnlig ha behov for en oppdatering for eksempel om kjøretøyutviklingen. Til høringsinstansenes merknader om økonomiske konsekvenser av etterutdanningskravene, viser *departementet* til at etterutdanningskravet er ment å være beskjedent. Omfanget av en etterutdanning må vurderes i forbindelse med forskriftsarbeidet. Utrykningsforskriften legger vekt på at eleven skal utvikle god risikoforståelse og selvinnstekt. Slik utvikling krever at instruktøren og undervisningsansvarlig har høy kompetanse innen pedagogikk. Det stilles strenge krav til hvordan undervisningen skal foregå og det føres også tilsyn med at disse kravene er innfridd. Evnen til å formidle kunnskap er helt sentralt for å oppnå målet om trafikksikre sjåfører.

Departementet har merket seg at enkelte høringsinstanser stiller seg kritiske til kildegrunnlaget i høringsnotatet og at de mener forskningen er utdatert. I tillegg til de eldre dokumentene, ble det også vist til at flere sider ved utrykning ble evaluert i 2009 i forbindelse med innføring av utrykningsforskriften. Videre har Vegdirektoratet vist til analyse av offisiell ulykkesstatistikk i årene 2005–2014. *Departementet* mener også det er hensiktsmessig at det i

stor grad stilles tilsvarende krav til lignende opplæring.

Justis- og beredskapsdepartementet mener formålet for å kreve politiattest ikke er klart og ber om at det foretas en vurdering opp mot opplistede forhold i politiregisterloven § 37. Videre bes det vurdert om politiattesten kan avgrenses til nærmere angitte straffbare forhold. Det vises dessuten til at dersom det er behov for politiattest, må kravet gjøres obligatorisk. Også *Norsk organisasjon for sikkerhetskompentanse* har stilt spørsmål ved behovet for vandelskontroll. De viser til at de fleste instruktører ansatt i brannvesen eller ambulansetjenesten har vært igjennom vandelskontroll allerede. Forslaget om å innføre krav om politiattest også for utdanningspersonell for yrkessjåførutdanning var begrunnet med at de krav og forventninger som stilles til førere av tunge kjøretøy både med hensyn til sikker kjøring og til måten transportoppdraget utføres på, forutsetter høy grad av tillit. For utrykningsførere ble det lagt vekt på at slike førere har et særlig ansvar i trafikken, da disse har rett til å fravike vegtrafikklovens regler, blant annet ved å overskride fartsgrensene. Samtidig ble det ansett hensiktsmessig at opplæringspersonell innenfor førerkortrettet opplæring, yrkessjåførutdanning og opplæring av utrykningsførere skulle reguleres på samme måte. Uten tilsvarende krav vil en person som på grunn av innholdet i politiattesten anses ikke å være skikket til å få godkjenning som trafikklærer, likevel kunne få godkjenning som utdanningspersonell for yrkessjåfører. *Departementet* har imidlertid etter en ny vurdering kommet frem til at disse hensynene ikke veier tilstrekkelig tungt til at et såpass inngripende virkemiddel skal innføres for utdanningspersonell for disse gruppene. *Departementet* vil derfor ikke foreslå å innføre et krav om politiattest for å kunne få godkjenning etter §§ 29 og 29 a. Det foreslås heller ikke å innføre krav om politiattest for undervisningsansvarlig etter disse bestemmelsene.

6 Tilsyn

6.1 Gjeldende rett

Vegtrafikkloven har ingen konkrete regler om tilsyn med de som driver føreropplæring mot vederlag. De generelle lovhjemlene for å fastsette forskrifter har blitt ansett tilstrekkelige for å fastsette regler om tilsyn i forskrift. Når det kan stilles krav om godkjenning må det også være grunnlag for at godkjenningen kan falle bort hvis kravene ikke lenger er oppfylt. Likeledes har det liten hensikt å fastsette krav til lærere, opplæringens innhold, omfang og undervisningsmetoder med videre, dersom det ikke skal kunne reageres mot overtredelser.

Trafikkopplæringsforskriften regulerer tilsynsreaksjoner overfor trafikkskoler og kursarrangører, trafikklærere og faglig ledere. Godkjenningen skal ifølge disse reglene kalles tilbake dersom vilkårene for slik godkjenning ikke lenger er oppfylt. Reglene åpner også for reaksjoner som pålegg og advarsel.

Dersom det er klart at opplæringen er i strid med forskriften, kan undervisningen i visse tilfeller avbrytes og opplæringen underkjennes. Dette vil ha store negative konsekvenser for eleven. Det forutsettes derfor at opplæring må være svært mangelfull for at den skal avbrytes/underkjennes. Det må foretas en avveining av hensynet til at eleven skal få den opplæringen vedkommende trenger for å bli en sikker fører, vurdert opp mot de ulempene avbrudd og underkjenning av opplæringen vil ha for eleven. Slike tilfeller løses i praksis normalt ved at opplæringsinstitusjonen gir eleven ny opplæring vederlagsfritt. Forskriften har også bestemmelser om medvirkningsplikt for opplæringsinstitusjonen og dens ansatte, overfor tilsynsmyndigheten.

For yrkessjåførutdanning forutsetter EU-direktivet 2003/59/EF at det stilles tilstrekkelige krav om tilsyn og relevante tilsynsreaksjoner. Det kan etter vegtrafikkloven § 29 gis forskrift om tilsyn med lære- og prøvesteder. Aktuelle reaksjoner nevnes ikke i loven, men følger av forskriften. Reaksjonene rettes mot lærested og/eller undervisningsansvarlig og er de samme som for trafikkopplæring og utrykningsopplæring. Det er

imidlertid en viss forskjell i praksis siden undervisningspersonellet ikke har personlige godkjenninger innen yrkessjåførutdanningen. Opplæring kan avbrytes og underkjennes dersom det er betydelige mangler ved undervisningen. Det er Statens vegvesen som fører tilsyn med virksomheten.

Statens vegvesen fører også tilsyn etter utrykningsforskriften. Reguleringen av tilsyns- og reaksjonsbestemmelsene samt medvirkningsplikt, tilsvarende de som følger av trafikkopplæringsforskriften. Det er gjort visse unntak for Forsvaret, Sivilforsvaret og Politihøgskolen, som i større grad styrer sin egen interne opplæring. Opplæringen i Forsvaret og Sivilforsvaret gir ikke et alminnelig kompetansebevis, bare en rett til å kjøre under førstegangstjeneste eller repetisjonsøvelser. Politihøgskolen følger egne bestemmelser for utrykningsprøve, men skal følge utrykningsforskriftens krav til opplæring.

6.2 Forslaget i høringsnotatet

Vegtrafikkloven § 27 har i dag ingen uttrykkelige regler om tilsyn, men de generelle forskriftshjemlene har blitt ansett tilstrekkelig for å gi slike regler i forskrift. Det har i senere tid blitt mer fokus på at slike inngripende regler bør fremkomme i lovens ordlyd. Sivilombudsmannen har også tatt til orde for dette.

I høringen ble det derfor foreslått en tydeligere og mer detaljert hjemmel for dagens tilsynsreaksjoner, som er pålegg om retting eller stans av virksomheten, advarsel, tilbakekall av godkjenning, samt avbrytelse og underkjenning av undervisning.

I høringen ble det også foreslått å innføre reaksjonen tvangsmulkt. Denne reaksjonen finnes ikke i dagens forskrift. Tvangsmulkt vil være mindre inngripende enn tilbakekall av godkjenning, og vil kunne ilegges når et pålegg ikke er etterkommet innen en fastsatt frist. En tvangsmulkt virker fremover og vil gi et sterkt oppfyllespress. Den vil også kunne benyttes overfor aktører som driver ulovlig opplæringsvirksomhet

der det ikke er noen godkjenning å tilbakekalle. Dette ble foreslått uttrykkelig i bestemmelsen. Mulkten må kunne fastsettes som et engangsbeløp eller være løpende.

Formuleringen «godkjenningspliktig opplæring» ble valgt for å kunne føre tilsyn også med virksomheter/personer som ikke har godkjenning for å drive slik opplæring. Dette vil blant annet gi rett til å føre tilsyn med aktører som driver ulovlig opplæring mot vederlag. Dersom det stilles krav til ledsager som nevnt i kapittel 3 vil ulovlig opplæringsvirksomhet kunne avdekkes i kontroll langs veg. Hjemmelen gir videre mulighet til å undersøke opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i deres fritid. Offentlig skoleverk har egne tilsynsmyndigheter for tilsyn med opplæring i skoletiden.

Det ble foreslått en hjemmel for å kunne forskriftsfeste et krav om kompetanseforbedring som betingelse for å beholde eller gjennerverve godkjenningen, for eksempel der manglende kompetanse gjør den som underviser eller faglig leder uegnet til å utøve yrket. Behovet for en slik reaksjon vil reduseres med et krav om etterutdanning.

Det ble også foreslått en klargjøring av hjemmelen for å forskriftsregulere tilsynssubjektenes plikt til å medvirke og krav til tilsynspersonell. Kravet om at tilsynssubjektene gir opplysninger, viser frem og utleverer kontrolldokumenter følger i dag av trafikkopplæringsforskriften. Det er i dag ingen lov- eller forskriftsfestede krav til tilsynspersonell, da kravene styres av interne føringer i Statens vegvesen.

Det ble foreslått tilsvarende regler om tilsyn for førerkortrettet opplæring, yrkessjåfør opplæring og opplæring av utrykningsførere.

6.3 Høringsinstansenes syn

Yrkestransportforbundet og *Trafikkforum* støtter forslaget om reaksjoner. *Nord universitet* og *LO* støtter forslaget til innføring av tvangsmulkt. *ATL* er positive til bruk av tvangsmulkt som reaksjon, og at den kan benyttes også overfor «piratskoler». *Kongelig Norsk Automobilklub* støtter generelt tiltak som kan skjerpe virkemidlene mot «piratskoler». *Statens vegvesen Region nord* er svært positive til flere presise hjemler for tilsynsvirksomheten. *Statens vegvesen Region sør* ønsker at tilbakekall av godkjenning skal kunne gjelde hele eller deler av godkjenningen, for eksempel i obligatorisk opplæring eller i en bestemt klasse. De foreslår videre å knytte reaksjonen midlertidig stans av virksomhet direkte opp mot pålegg i lovteksten.

6.4 Departementets vurderinger og forslag

Departementet oppfatter at høringsinstansene i all hovedsak er positive til forslaget om tilsyn og reaksjoner. Innholdet i høringsforslagets tilsynsregler videreføres, men det gjøres flere språklige og systematiske endringer også her. Når det gjelder *Region sør* sitt forslag om å åpne for at deler av en godkjenning kan bli tilbakekalt, er vi enige i at det er hensiktsmessig med en slik mulighet og viser til at ordlyden åpner for at dette kan fastsettes i forskrift.

7 Saksbehandlingsgebyr

7.1 Gjeldende rett

Vegtrafikklovgivningen har i dag regler om gebyr for gjennomføring av prøver og utstedelse av eget yrkessjåførbevis/påføring av kode i førerkortet, men ikke klar hjemmel for å kunne innføre tilsyns- og/eller godkjenningsgebyr på opplæringsområdene. Slike gebyr skal dekke de utgiftene det offentlige har i forbindelse med å behandle saken. Vegtrafikkloven §§ 19 a og 19 b gir i dag hjemmel for å gebyrfinansiere godkjenning- og tilsynsvirk-somhet knyttet til kontrollorganer og verksteder. Videre er det diverse saksbehandlingsgebyr for virksomheter som tilbyr vilkårsparkering, jf. § 8.

7.2 Rettstilstanden i andre land

Trafikkskolene i Sverige må betale en engangsum for godkjenning og en årlig sum for tilsyn. Den årlige summen skal dekke Transportstyrelsens utgifter i forbindelse med tilsyn. Dersom det under tilsynet avdekkes avvik og tilsynsenheten må komme tilbake for å etterse at avvikene blir fulgt opp, tas det en timeavgift.

7.3 Forslaget i høringen

I høringen ble det foreslått hjemmel for å innføre godkjennings- og tilsynsgebyr både i trafikkopplæringsforskriften, utrykningsforskriften og yrkessjåførforskriften: «*Departementet kan gjennom forskrift gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn*».

Begrunnelsen for innføring av gebyr er at den som mottar en tjeneste er nærmest til å betale for den. Et gebyr må være kostnadsriktig, altså bare dekke den utgiften forvaltningen har med godkjenningen, men det er ikke krav om at gebyret skal fastsettes individuelt i hver enkelt sak. Det er en gjennomsnittsberegning som legges til grunn for å fastsette kostnadsriktige gebyr. Finansdepartementet har i rundskriv «Bestemmelser om statlig gebyr- og avgiftsfinansiering» (R-112/15) uttalt at et vilkår for å etablere en gebyrordning er at det har som formål å finansiere en konkret myndig-

hetsbestemt tjeneste. Gebyr skal hjemles i lov, mens utfyllende bestemmelser kan gis i forskrift.

Flere nasjonale myndigheter som er tillagt oppgaver med å godkjenne og føre tilsyn, for eksempel Statens jernbanetilsyn, Luftfartstilsynet, Arbeidstilsynet og Mattilsynet har innført gebyr for det de har av godkjennings- og tilsynsopp-gaver. Gebyrhjemlene er formulert som ramme-hjemler i lov, mens de nærmere bestemmelsene er fastsatt i forskrift.

Tilsyn er ikke en etterspurt tjeneste i samme grad som en godkjenning. Statens vegvesen fører ikke jevnlig tilsyn med alle virksomheter, og ethvert tilsyn bør ikke nødvendigvis utløse gebyr. Selv om tilsynet i utgangspunktet er målrettet, ved at tilsynet oppsøker opplæringsinstitusjoner hvor det er indikasjoner på at regelverket ikke følges, vil tilsynet også kunne omfatte gode opplæringsinstitusjoner for å få et sammenlikningsgrunnlag. Det hender dessuten at indikasjoner på regelverksbrudd som leder til tilsyn, viser seg å være uberettigede. Der hvor det avdekkes mangler av ikke bagatellmessig art, kan tilsynsgebyr være på sin plass, særlig dersom det blir nødvendig med ressurskrevende oppfølging. Hvordan tilsynsgebyret skal beregnes må vurderes i forskrifts-arbeidet.

Dersom den foreslåtte hjemmelen skal benyttes, må størrelsen på gebyrene beregnes, sendes på høring som en forskriftsendring og deretter tas inn i forskriftene. Det vises til at tilsvarende hjemmel for godkjennings- og tilsynsgebyr ble innført i vegtrafikkloven ved Prop. 8 LS (2017–2018) for tilsyn og godkjenning med kontrollorganer og verksteder. Hjemmelen er benyttet til å innføre godkjenningsgebyr, samt gebyr for tilsyn med fartsskriververkstedene og alkoholverkstedene.

7.4 Høringsinstansens syn

Yrkestrafikkforbundet mener ulike former for tilsyn bør vurderes ulikt. De mener det ikke bør gis gebyrer når instansen fører tilsyn for å se om regelverket etterleves. Forhold som ikke blir

rettet opp etter pålegg, bør derimot kunne føre til gebyr hvis det ikke rettes opp innen fristen som er satt. Når forholdene er rettet, kan det gis et regodkjenningsgebyr. De viser til at det bør være like regler for gebyr for utrykning og føreropplæring. De legger til grunn at gebyrene ikke må tjene som inntekter til Statens vegvesen. *Sørlandet sykehus* viser til at konsekvensene ved innføring av saksbehandlingsgebyr er avhengig av gebyrenes størrelse og hva det kreves gebyr for. De mener det vil være urimelig å betale gebyr for tilsyn, da dette ikke er en etterspurt tjeneste. De er også skeptiske til regodkjenningsgebyr. Videre viser de til at gebyret vil føre til økte utgifter for den enkelte elev, og at det vil gi konkurransevridning ved at små arrangører vil ha færre elever å fordele gebyret på. *Statens vegvesen Region nord* ser frem til en nærmere utredning om hvordan ordningen med et godkjenningsgebyr skal administreres. De er negative til innføring av tilsynsgebyr fordi det er vanskelig å få til en rettferdig ordning. *Norsk Organisasjon for sikkerhetskompetanse* er ikke positive til innføring av gebyr. Elevene deres er ansatte i brannvesenet og utgiftene vil havne hos skattebetalerne.

LO støtter innføring av godkjennings- og tilsynsgebyr. *ATL* støtter forslaget om hjemmel for godkjenningsgebyr, men ikke til tilsynsgebyr.

7.5 Departementets vurderinger og forslag

Departementet registrerer at flere høringsinstanser er positive til godkjenningsgebyr, mens mange har motforestillinger til at det gis lovhjemmel for å kunne ilegge tilsynsgebyr.

Godkjenningsgebyr har som formål å finansiere det som i Finansdepartementet rundskriv

betegnes som myndighetsbestemte tjenester der det betales for de faktiske kostnadene forvaltningen har.

Departementet har merket seg at flere ser utfordringer knyttet til innføring av tilsynsgebyr. Tilsynsordningen er risikobasert og følger ikke et bestemt periodisk mønster. Det kan synes urettferdig med gebyr til de som blir valgt ut for tilsyn og det kan slå skjevt ut. På den annen side kan slikt gebyr ha gode grunner for seg dersom en virksomhet ikke oppfyller kravene som stilles i forskriften og dette krever ressurskrevende oppfølging. Virksomheten kan da synes nærmest til å dekke utgiftene med tilsynet. Departementet mener videre det er hensiktsmessig med parallelle hjemler på kjøretøy- og trafikantområdet. Det vises til at tilsvarende hjemmel for godkjennings- og tilsynsgebyr nylig ble innført i vegtrafikkloven ved Prop. 8 LS (2017–2018). På kjøretøyområdet er det vedtatt lovhjemler i vegtrafikkloven § 19 a og 19 b for gebyr for godkjenning av kontrollorgan for periodisk kjøretøykontroll («EU-kontroll»), verksteder mv., dels også for personell, samt en hjemmel for tilsynsgebyr. Endringene trådte i kraft 1. oktober 2018. Nærmere regler er fastsatt i forskrifter, hvor det er innført godkjenningsgebyr for fartsskriververksteder, alkolåsverksteder og verksteder for periodisk kjøretøykontroll, samt gebyr for tilsyn med fartsskriververksteder og alkolåsverksteder. I parkeringsregelverket finnes det regler om diverse saksbehandlingsgebyr.

Departementet mener det blant annet av hensyn til likhet innenfor vegtrafikkloven, bør innføres en lovhjemmel som åpner for både godkjennings- og tilsynsgebyr. Om det skal innføres slike gebyr og hvordan gebyret skal beregnes, må vurderes nærmere i forskriftsarbeidet.

8 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.1 Innledning

Forslaget til endringer vil bidra til at føreropplæringen blir i bedre samsvar med intensjonen med opplæringen. Dette vil bidra til førere med høyere trafikal kompetanse og dermed færre trafikkulykker. Endringene vil dermed ha en samfunnsmessig økonomisk betydning.

De endringene som bare innebærer at hjemmelen for dagens forskrifter blir klarere og mer presise, medfører ikke økonomiske og administrative konsekvenser.

Hjemler for nye forskriftsreguleringer omfatter først og fremst følgende nye krav: Krav om etterutdanning og regodkjenning, visse tilleggskrav for særlige oppgaver og krav om godkjenning i noen nye tilfeller, tvangsmulkt og saksbehandlingsgebyr. Disse endringene forutsetter forskriftsendringer og må da utredes nærmere.

Av endringene knyttet til øvingskjøring er det først og fremst forslaget om hjemmel for å stille krav til ledsagere og elever som kan ha økonomisk betydning. Det nærmere innholdet og omfang av dette må eventuelt vurderes i forbindelse med forskriftsarbeid. Helsekrav ved øvingskjøring vil kunne medføre sparte utgifter for eleven.

8.2 Private aktører

Det er i dag rundt 1100 trafikkskoler og drøyt 2700 trafikklærere. I tillegg kommer kursarrangører med til sammen under 50 ansatte.

Innenfor utrykningsopplæring er det 26 godkjente kursarrangører, 45 godkjente undervisningsansvarlige (flere av disse er ikke aktive) og anslagsvis 65 instruktører. Det kommer ca. 8–10 nye instruktører hvert år, men ikke alle er aktive.

Når det gjelder yrkessjåførutdanning er det ca. 60 læresteder for grunnutdanning med til sammen ca. 500 lærere/instruktører. Den undervisningsansvarlige kan bare være knyttet til ett lærested. For etterutdanning er det ca. 200 læresteder. Flere av disse bruker samme undervisningspersonell. Det er anslagsvis ca. 1000 lærere/instruktører.

Høringsinstansenes merknader om økonomiske og administrative konsekvenser er først og fremst knyttet til etterutdanning og saksbehandlingsgebyr. Enkelte påpeker at betydningen for deres virksomhet først kan vurderes når kravene blir utformet detaljert i forskriftsrunden.

Krav om etterutdanning kan få økonomisk betydning for den enkelte opplæringsinstitusjon. Kostnadene avhenger av i hvilken grad institusjonen i dag sørger for at de ansatte vedlikeholder sin kompetanse og har en faglig utvikling, slik det allerede stilles krav om i forskriftene. Nødvendige utgifter til etterutdanning av antydnet lengde anslås foreløpig til ca. kr. 10.000 i kursavgift pr. 5-årsperiode, med tillegg av reise og ev. opphold. Det kan også bli et inntektstap, avhengig av hvilke dager opplæringen gjennomføres (virkedager eller helg). De opplæringsinstitusjonene som ikke bruker penger på etterutdanning i dag, oppfyller neppe forskriftenes bestemmelser om faglig utvikling. Kravene til etterutdanning for undervisningsansvarlig antas å utgjøre et mindre tillegg til ovennevnte krav, så utgiftene antas å bli lavere enn for undervisningspersonellet. Alle utdanningskravene vil vurderes nærmere i forskriftsarbeidet.

Det vil bli et marked for tilbydere av obligatorisk etterutdanning. Her er det allerede tilbud som etter all sannsynlighet vil tilfredsstille kravene, men antallet som skal ta utdanning vil øke, med det inntektspotensialet det vil ha for dem som tilbyr slik utdanning.

Dersom det skal innføres saksbehandlingsgebyr, må størrelsen beregnes og inngå i høringen av forskriftsendringene. Det antas at beløpet for godkjenning av trafikkskole, lærested og kursarrangør vil ligge lavere enn på kjøretøyområdet, siden det ikke er behov for gjennomgang av utstyr, lokaler osv. Personlige godkjenninger og regodkjenninger krever ikke mye arbeid, og vil derfor ikke føre til store kostnader.

Når det gjelder krav til ledsager, vil betydningen for den enkelte avhenge av hvilke krav som stilles og hvordan ordningen blir. Dette må vurderes nærmere i forskriftsarbeidet. Dersom det innføres krav om registrering, bør det kunne legges opp til et enkelt registreringssystem for

elever og ledsagere, som ikke vil medføre særlige omkostninger eller byrde.

8.3 Offentlige aktører

Innføring av godkjenningskrav på flere områder og en ordning med regodkjenning vil innebære flere godkjenningsvedtak, men dersom det innføres gebyr for slike godkjenninger, vil dette ikke nødvendigvis medføre økte kostnader for vegvesenet. Ordningen med etterutdanning og regodkjenning antas videre å heve standarden på den opplæringen som gis slik at det blir færre omfattende tilsynssaker og færre vedtak om

tilsynsreaksjoner. Lovforslaget åpner også for at tilsynet kan gebyrfinansieres, selv om det antagelig ikke er ønskelig å fullfinansiere hele tilsynsarbeidet.

Tvangsmulkt vil gi visse inntekter, men er samtidig en ressurskrevende reaksjon og inntektene vil neppe overstige utgiftene.

Justis- og beredskapsdepartementet har omtalt kostnader til utstedelse av politiattest. Departementet viser til at det nå er gått bort fra forslaget om å innføre politiattest for nye grupper. Lovforslaget viderefører nå dagens ordning med krav om politiattest bare for trafikklærere. Forslaget vil derfor ikke føre til økte kostnader i forbindelse med utstedelse av slik attest.

9 Merknader til de enkelte bestemmelsene

Til § 26 første ledd

Formuleringen «for annen trafikk» tas ut av ordlyden i første ledd for å fremheve at øvingskjøringen heller ikke skal være til fare eller ulempe for eleven selv eller ledsageren. Øvingskjøring som er til fare eller ulempe for eleven selv vil ofte også være til fare eller ulempe for annen trafikk, men det kan være tilfeller hvor elevens kjøring bare er til fare for eleven og ledsageren, for eksempel hvis han eller hun kjører på områder uten annen trafikk.

Til § 26 andre ledd

I andre punktum slås det fast at ved føreropplæring mot vederlag, må den godkjente læreren være *tilknyttet lovlig opplæringsinstitusjon*. Dette er ment som en presisering av gjeldende rett. Slike lovlige opplæringsinstitusjoner kan være godkjente trafikkskoler, godkjente kursarrangører og offentlig skoleverk.

I tredje punktum presiseres det at ledsager må ha hatt førerrett uavbrutt *de siste* fem årene. Dette innebærer ingen realitetsendring, da det er slik bestemmelsen er tolket og praktisert. At det er snakk om *de siste* årene var videre forutsatt i forarbeidene (Ot.prp. nr. 30 (1993–94) og følger av trafikkopplæringsforskriften (forskrift av 1. oktober 2004 nr. 1339).

Til § 26 tredje ledd

Formuleringen «Obligatorisk opplæring i glattkjøring» erstattes med «obligatorisk *sikkerhetskurs på bane*». Videre blir «Vegdirektoratet» erstattet med «*Statens vegvesen*».

Til § 26 fjerde ledd

I fjerde ledd tas det inn en bestemmelse om at de helsekrav som gjelder for fører etter vegtrafikkloven § 24, også gjelder for eleven under øvingskjøring. Som følge av henvisningen til vtrl. § 21 (forbud mot å føre kjøretøy i en slik tilstand at vedkommende er uskikket til å kjøre trygt) vil eleven

til en viss grad vil være underlagt helsekrav allerede. Dette er imidlertid en skjønnsmessig formulering, og ikke like detaljert som de kravene som er gitt i medhold av § 24. Trafikksikkerhets hensyn tilsier at det stilles samme krav til eleven som til førere ellers. Videre vil det være uheldig om en elev gjennomfører føreropplæringen med den tiden og de kostnadene dette krever, for å så oppdage at vedkommende ikke oppfyller helsekravene for å kunne erverve førerrett. Adgangen til å gjøre unntak fra helsekravene følger av femte ledd.

Til § 26 femte ledd

Det følger av femte ledd at departementet i forskrift kan gi nærmere regler om øvingskjøring og fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner. Departementet kan gjøre unntak fra kravet om godkjent lærer og godkjent lærevogn og kravet om at lærer eller ledsager følger med i kjøretøyet. Disse bestemmelsene er en videreføring av gjeldende rett, men er flyttet og omskrevet. Flyttingen innebærer ingen realitetsendringer, men har som formål å gjøre bestemmelsen lettere tilgjengelig ved å samle departementets forskriftshjemler i ett og samme ledd.

I femte ledd gis det videre hjemmel for departementet til å innføre krav til elev og ledsager i forskrift. Krav til ledsager kan for eksempel være registrering, kurs eller veiledning. Slike krav kan bidra til å bevisstgjøre vedkommende om sin rolle og sitt ansvar, og vil kunne bidra til å forhindre at aktører som driver ulovlig opplæringsvirksomhet kan tilby opplæring mot vederlag kamuflert som øvingskjøring. Det kan videre være aktuelt å stille krav om at eleven skal navngi sine ledsagere. Slike krav må eventuelt utredes nærmere i forbindelse med forskriftsendringene.

Bestemmelsen åpner for at det i forskrift kan gjøres unntak fra kravene til ledsager i andre ledd siste setning. Unntak fra kravene til ledsager kan være aktuelt for å tillate at en godkjent trafikklærer er ledsager ved privat øvingskjøring før vedkommende fyller 25 år. Det kan videre være grunn til å gjøre unntak fra kravet om uavbrutt

førerett de siste fem årene. Dette kan være aktuelt der føreretten har vært mistet en periode som følge av helseproblemer, men hvor vedkommende har fått tilbake føreretten fordi det ikke lenger foreligger noen risiko for at dette kan føre til at det oppstår farlige situasjoner under kjøringen, jf. kapittel 3.

Bestemmelsen åpner også for å gjøre unntak fra kravene til eleven i fjerde ledd andre setning. Unntak kan være rimelig i tilfeller der utfordringer knyttet til elevens helsetilstand er forbigående og ikke vil hindre at vedkommende får førerett når den tid kommer, og hvor øvingskjøring med ledsager ikke anses å innebære noen trafikksikkerhetsmessige utfordringer. Unntak kan videre være aktuelt der eleven senere vil kunne få dispensasjon fra enkelte helsekrav for å oppnå førerett, slik det i dag er adgang til etter førerkortforskriften vedlegg 1. Dette må vurderes nærmere i forskriftsarbeidet.

Til § 27 første ledd

I første ledd slås det fast at førerkortrettet opplæring mot vederlag bare kan gis av godkjente virksomheter og offentlig skoleverk. Med godkjente virksomheter menes både godkjente trafikkskoler og godkjente kursarrangører. Slik opplæring kan også gis av offentlig skoleverk, men offentlig skoleverk skal ikke godkjennes.

Med førerkortrettet opplæring menes trafikkopplæring og førerprøve for personer som vil erverve eller fornye en førerett som må dokumenteres med førerkort. Føreropplæring som ikke har som formål å erverve en førerett som dokumenteres med førerkort, faller utenfor, jf. punkt 4.5.

Offentlig skoleverk skal ikke godkjennes for å drive førerkortrettet opplæring, men skal ha visse plikter og rettigheter innen nærmere angitte klasser i henhold til trafikkopplæringsforskriften. Opplæringen må foregå innenfor elevenes ordinære opplæringstilbud for å falle inn under de særlige reglene for offentlig skoleverk. Trafikkopplæring i elevenes fritid må følge de alminnelige reglene om godkjent virksomhet.

Det følger videre av første ledd at de aktørene som skal drive førerkortrettet opplæring mot vederlag, må ha godkjente trafikkklærere og godkjent faglig leder. Dette er en videreføring av gjeldende rett. I utgangspunktet skal den som underviser ha trafikkklærergodkjenning, uavhengig av type opplæringsinstitusjon, men andre ledd åpner for å gjøre unntak fra dette kravet i forskrift. Enkelte unntak følger i dag av trafikkopplæringsforskriften, for eksempel for mopedopplæring.

For godkjenning som trafikkklærer må vedkommende fremlegge ordinær politiattest for å vise at vedkommende er skikket til oppgaven. Bestemmelsen viderefører dagens ordning med å fremlegge ordinær politiattest for godkjenning for å dokumentere skikkethet. Ved vurderingen av skikkethet, er det forhold knyttet til trafikkklærerens funksjon som vil være relevant. Det må foretas en konkret helhetsvurdering, der antall overtredelser, overtredelsenes art, hvor og når de skjedde og avstand i tid vil være sentrale momenter. Det er her snakk om en annen skikkethetsvurdering enn den som følger av vegtrafikkloven § 34 om tilbakekall av førerett.

Til § 27 andre ledd

Det følger av andre ledd bokstav a) at departementet i forskrift kan gi nærmere regler om godkjenning og drift av virksomheter som nevnt i første ledd. Det er her snakk om virksomhetens godkjenning, og bestemmelsen gir blant annet hjemmel til å fastsette i forskrift hvilket organ som skal være godkjenningsmyndighet. Bestemmelsen åpner også for å gjøre unntak fra kravene om godkjenning etter første ledd. Unntaksadgangen gjelder også de personlige godkjenningene av trafikkklærere og faglige ansvarlig. Det kan eksempelvis gjøres unntak fra kravet om trafikkklærergodkjenning for enkelte klasser, slik som er gjort i dagens trafikkopplæringsforskrift. Bestemmelsen gir også hjemmel for å gi regler om gjennomføringen av førerkortrettet opplæring, blant annet sette begrensinger for hvilke klasser og emner det kan gis opplæring innenfor.

I bokstav b) åpnes det for at departementet kan stille nærmere krav til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig ansvarlig, som å fastsette vilkår for godkjenning, krav til alder, utdanning, førerkort, edruelighet og helse, tilleggskrav for undervisning i visse klasser, emner eller visse oppgaver, samt krav til regodkjenning og etterutdanning. Det kan videre fastsettes overgangsordninger.

Bestemmelsen gir veiledning om hvilke typer krav som kan stilles til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig ansvarlig, men listen er ikke ment å være uttømmende. Formuleringen «den som skal gi opplæring mot vederlag» omfatter først og fremst trafikkklærere, men også opplæringspersonell som ikke er trafikkklærere. Dagens forskrift åpner for at slikt opplæringspersonell kan undervise i enkelte klasser. Betegnelsen «faglig ansvarlig» omfatter «faglig leder». Bestemmelsen klargjør og viderefører i stor grad

gjeldende rett, men innfører også enkelte nye hjemler.

Hjemmelen åpner blant annet for at det kan stilles helsekrav. Implisitt i dette ligger at det ikke nødvendigvis må stilles like helsekrav for alle klasser og emner. Det kan for eksempel gjøres unntak fra helsekravet for å tillate at en trafikklærer underviser på deler av trafikalt grunnkurs selv om vedkommende av medisinske grunner ikke har førerrett.

Bestemmelsen nevner ikke habilitet uttrykkelig, men adgangen til å stille nærmere krav til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig leder, innebærer at det også kan stilles krav om habilitet. Behovet for å kunne stille krav om habilitet er i stor grad begrunnet med at førerrett i enkelte klasser erverves uten at det avlegges førerprøve, bare krav om gjennomføring av obligatorisk opplæring, jf. punkt 4.3. Trafikkskolen melder opplæringen inn til Statens vegvesen. Et habilitetskrav vil bidra til å sikre at opplæringen ikke meldes inn på feil grunnlag. Et slikt habilitetskrav trenger ikke knyttes til tidspunktet da godkjenningen gis, men kan gjøres gjeldende under hele arbeidsforholdet, eller så lenge det er aktuelt.

Hjemmelen til å stille krav om etterutdanning og regodkjenning for den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig ansvarlig er ny. Etterutdanningen har som formål å videreutvikle lærerens kompetanse, for eksempel gi kunnskap om den teknologiske utviklingen innenfor kjøretøy, nye regler, pedagogiske metoder med videre. Mange av dagens lærere og faglig ledere fikk sin godkjenning før det ble krav om to-årig høyskoleutdanning og kravet om etterutdanning vil til en viss grad kunne kompensere for manglende utdanning. Bestemmelsen åpner imidlertid også for å stille ytterligere utdanningskrav dersom etterutdanningen viser seg å ikke ha den ønskede effekten. Krav om etterutdanning for faglig ansvarlig vil kunne komme i tillegg til etterutdanningen vedkommende må ta som trafikklærer. Bestemmelsen åpner for overgangsordninger. Hvordan forskriftsbestemmelsene bør utformes er omtalt nærmere i kapittel 4, se særlig punkt 4.5.

Hjemmelen for å fastsette tilleggskrav for undervisning i visse klasser, emner eller visse oppgaver kan benyttes for å stille krav om utdanning dersom faglig leder skal ha spesielle roller overfor trafikklærerstudenter og trafikklærere i prøveperiode.

I henhold til bokstav c) kan departementet gi forskrifter med regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring. Formuleringen «godkjen-

ningspliktig opplæring» innebærer at det også kan føres tilsyn med og reageres mot virksomheter og personer som ikke har godkjenning for å drive slik opplæring. Dette vil blant annet gi rett til å føre tilsyn med aktører som antas å drive ulovlig opplæringsvirksomhet. Det kan også føres tilsyn med opplæring som gis av lærere i offentlig skoleverk til elever i elevenes fritid, da dette faller utenfor de særlige reglene som gjelder opplæring i offentlig skoleverk som er en del av det alminnelige opplæringstilbudet.

Bestemmelsen gir hjemmel til å stille krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell, samt tilsynssubjektets plikt til å medvirke. Slik medvirkningsplikt kan blant annet innebære at tilsynssubjektene skal gi relevante opplysninger og vise frem og utlevere kontrolldokumenter.

Bokstav d) inneholder en hjemmel for departementet til å fastsette nærmere bestemmelser om tilsynets reaksjonsmuligheter der det avdekkes brudd på regelverket. Det kan gis nærmere regler om pålegg om retting og om midlertidig stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring. Bestemmelsen tydeliggjør lovhjemmelen for tilsynsreaksjoner som allerede følger av forskrift, og åpner også for å innføre reaksjonen tvangsmulkt. For virksomheter og personer som driver godkjenningspliktig opplæring uten slik godkjenning, vil det ikke være noen godkjenning som kan tilbakekalles. Andre reaksjoner, som eksempelvis stansing og tvangsmulkt kan være aktuelt.

Stans er ment som en midlertidig reaksjon, og kan gjelde en bestemt type opplæring innenfor virksomheten, uten at annen opplæring stanses. Tilbakekall kan brukes der vilkårene for en godkjenning ikke lenger er oppfylt eller det er avdekket andre alvorlige brudd på regelverket.

Tvangsmulkt er en ny reaksjon som ikke følger av dagens forskrift. Denne reaksjonen vil være mindre inngripende enn tilbakekall av godkjenning, og vil for eksempel kunne ilegges når et pålegg ikke er etterkommet innen en fastsatt frist. En tvangsmulkt virker fremover og vil i visse situasjoner gi sterkere insentiver for å innrette seg etter regelverket, enn tilbakekalling. Den vil også kunne benyttes overfor aktører som driver ulovlig opplæringsvirksomhet, der det ikke er noen godkjenning å tilbakekalle. Mulkten må kunne fastsettes som et engangsbeløp eller være løpende. De nærmere regler om tvangsmulkten må vurderes i forskriftsarbeidet.

Også undervisning i offentlig skoleverk kan underkjennes, selv om tilsyn her følger tilsyns-

ordningen for skoleverket. Underkjenning av opplæring vil være svært inngripende for eleven og bør bare benyttes i grove tilfeller, slik som praksis er i dag.

I bokstav e) etableres det en hjemmel til å innføre regler om gebyr for godkjenning og tilsyn. Gebyret skal finansiere myndighetsbestemte tjenester der det betales for de faktiske kostnadene forvaltningen har knyttet til godkjenningen eller tilsynet.

Tilsynsordningen er i dag risikobasert og følger ikke et bestemt periodisk mønster. Et eventuelt tilsynsgebyr må organiseres slik at det ikke fører til svært urimelige kostnader for enkelte, tilfeldige tilsynsobjekter. Dersom en virksomhet ikke oppfyller kravene som stilles i forskriften og dette medfører ressurskrevende oppfølging, er virksomheten nærmest til å dekke utgiftene med tilsynet.

Utformingen av de nærmere regler om gebyrene må vurderes i forskriftsarbeidet.

Til § 29 andre ledd

Andre ledd er en presisering av gjeldende rett. Bare godkjente læresteder og offentlig skoleverk kan gi opplæring med sikte på å erverve eller fornye retten til mot vederlag å kunne utføre personeller godstransport med motorvogn på veg åpen for alminnelig trafikk. Offentlig skole kan i dag være lærested for grunnutdanning uten godkjenning fra Statens vegvesen, men må ha godkjenning som lærested for å kunne tilby etterutdanning. Formuleringen: «*fastsette begrensninger i retten til drift*» i tredje ledd vil gi hjemmel for dette.

Godkjente lærersteder og offentlig skoleverk må ha godkjent utdanningspersonell og undervisningsansvarlig. Kravet om personlig godkjenning av den som skal gi yrkessjåfør opplæring er nytt. Tidligere har det bare vært krav om slik godkjenning for den undervisningsansvarlige.

Til § 29 tredje ledd

Det følger av tredje ledd bokstav a) at departementet i forskrift kan gi regler om godkjenning og drift av virksomheter etter andre ledd, begrense retten til drift, gjøre unntak fra kravet til godkjenning etter andre ledd, samt regulere gjennomføringen av opplæringen.

Etter bokstav b) kan departementet gi forskrift om grunn- og etterutdanning, prøver, gebyr for prøver og krav til bevis. Denne adgangen til å gi regler om grunn- og etterutdanning gjelder yrkessjåførene, ikke de som tilbyr opplæring av yrkessjåfører.

I bokstav c) gis hjemmel for å stille utdanningskrav til de som skal lære opp yrkessjåførene. Departementet kan stille nærmere krav til den som skal gi yrkessjåfør opplæring og undervisningsansvarlig. Dette presiseres nærmere til å gjelde blant annet vilkår for godkjenningen, utdanning, førerett og erfaring for å inneha slike godkjenninger, krav om etterutdanning og regodkjenning for å opprettholde godkjenningen samt fastsette overgangsordninger. Adgangen til å gi nærmere krav til den som skal gi yrkessjåfør opplæring og undervisningsansvarlig innebærer at det kan stilles krav om habilitet. Habilitetskravet knyttes ikke til selve godkjenningen, og det kan i forskrift fastsettes at dette gjelder under hele arbeidsforholdet.

Disse kravene må ses i sammenheng med tilsvarende krav som for utdanningspersonell for førerkortrettet opplæring. Den nærmere utformingen av disse reglene må vurderes i forskriftsarbeidet.

Det følger av bokstav d) at departementet kan gi regler i forskrift om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell og tilsynssubjektets plikt til å medvirke.

Bokstav e) gir adgang til å gi nærmere regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæringen. Regler om slike reaksjoner kan også fastsettes for personer og virksomheter som utfører godkjenningspliktig opplæring uten godkjenning, men ikke alle reaksjonene vil være like aktuelle i alle situasjoner. Det kan fastsettes at også undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes. Hjemlene for å innføre nærmere regler om tilsyn er de samme som for førerkortrettet opplæring, se omtalen av § 27 siste ledd.

Vegtrafikkloven § 29 tredje ledd bokstav f) har en tilsvarende hjemmel som i § 27 til å innføre gebyr for godkjenning og tilsyn.

Til § 29 a

Opplæring med sikte på å erverve kompetansebevis for utrykningskjøring bare kan gis av Politihøgskolen og av godkjente kursarrangører med godkjente utrykningsinstruktører og undervisningsansvarlig.

Bestemmelsen gir hjemmel for departementet til å fastsette vilkår for godkjenning og drift og regulere gjennomføringen av opplæringen.

Det følger av bestemmelsen at departementet kan stille nærmere krav til utrykningsinstruk-

tøren og undervisningsansvarlig, for eksempel vilkår for godkjenningen, utdanning, førerett og erfaring for å ha slike godkjenninger, overgangsordninger, og krav om etterutdanning og regodkjenning. Bestemmelsen åpner for at det kan stilles krav til habilitet i forskrift.

Tilsynsreglene og hjemmelen for å innføre godkjennings- og tilsynsgebyr er de samme som for virksomheter og personer som driver førerkortrettet opplæring og for yrkessjåfør opplæring.

Til ikrafttredelsesbestemmelsen

Det kan være behov for ulik ikrafttredelse av de ulike bestemmelsene. Noen av lovendringene, blant annet bestemmelsen om personlig godkjenning for de som skal gi yrkessjåfør opplæring, er nye, materielle bestemmelser, hvor ikrafttredel-

sestidspunktet vil avhenge av når forskriftsendringene er ferdigstilte. Det er videre ulike forskrifter som blir berørt, og disse vil kunne ferdiggjøres uavhengig av hverandre og på ulike tidspunkt. Andre endringer innebærer bare en presisering av gjeldende rett. Endringene gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegtrafikkloven (opplæring).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegtrafikkloven (opplæring) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i vegtrafikkloven (opplæring)

I

I lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk gjøres følgende endringer:

§ 26 skal lyde:

§ 26 *Øvingskjøring.*

Øvingskjøring må ikke være til fare eller unødig ulempe. Politiet kan av hensyn til trafikforholdene forby eller begrense øvingskjøring på bestemte steder og til bestemte tider.

Øvingskjøring med motorvogn må ikke finne sted tidligere enn *to* år før det tidspunkt da eleven etter sin alder kan få førerrett for vedkommende motorvogngruppe. Er øvingskjøringen ledd i føreropplæring mot vederlag, kan den bare finne sted når det brukes godkjent lærevogn og eleven ledsages i vognen av godkjent lærer *tilknyttet lovlig opplæringsinstitusjon*. I andre tilfeller må eleven ledsages i motorvognen av person som har fylt 25 år og har gyldig førerrett for vedkommende motorvogngruppe og har hatt slik førerrett uavbrutt i minst *de siste fem* år.

Obligatorisk *sikkerhetskurs på bane* kan bare gjennomføres på øvingsbaner som er særskilt godkjent av *Statens vegvesen*.

Ved øvingskjøring anses lærer eller ledsager som fører av motorvognen. Det som er bestemt i eller i medhold av kap. II og §§ 21, 22 og 22 a), samt *helsekrav gitt i eller i medhold av § 24*, gjelder likevel også for eleven.

Departementet kan i forskrift gi nærmere regler om øvingskjøring, fastsette tilleggskrav for øvingskjøring med visse motorvogner og stille krav til elev og ledsager. Departementet kan i forskrift fastsette unntak fra kravene i andre ledd andre og tredje punktum og fjerde ledd andre punktum. Departementet kan fastsette strengere alderskrav for øvingskjøring for visse motorvogngrupper.

§ 27 skal lyde:

§ 27 *Opplæringsinstitusjoner for førerkortrettet opplæring m.m.*

Førerkortrettet opplæring mot vederlag kan bare gis av offentlig skoleverk og godkjente virksomheter med godkjente trafikklærere og godkjent faglig leder. Den som skal godkjennes som trafikklærer, må frem-

legge ordinær politiattest som viser at vedkommende er skikket til oppgaven.

Departementet kan i forskrift:

- a) *gi regler om godkjenning og drift av virksomheter etter første ledd, gjøre unntak fra kravet om godkjenning etter første ledd og gi nærmere regler om gjennomføringen av førerkortrettet opplæring, herunder sette begrensinger for hvilke klasser og emner det kan gis opplæring innenfor,*
- b) *stille krav til den som skal gi opplæring mot vederlag og faglig ansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen, krav til alder, utdanning, førerkort, edruelighet og helse, tilleggskrav for undervisning i visse klasser, emner eller visse oppgaver, krav til regodkjenning og etterutdanning samt fastsette overgangsordninger,*
- c) *gi regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell samt tilsynssubjektets plikt til å medvirke,*
- d) *gi regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring, herunder at undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes,*
- e) *gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.*

§ 29 overskriften skal lyde:

§ 29 *Kvalifikasjonskrav til yrkessjåfører m.m.*

§ 29 andre og tredje ledd skal lyde:

Opplæring med sikte på å erverve eller fornye retten til mot vederlag å utføre person- eller godstransport med motorvogn på veg åpen for alminnelig trafikk, kan bare gis av offentlig skoleverk og godkjente læresteder med godkjent utdanningspersonell og undervisningsansvarlig.

Departementet kan i forskrift:

- a) *gi regler om godkjenning og drift av virksomheter etter andre ledd, fastsette begrensninger i retten til drift, gjøre unntak fra kravet til godkjenning etter andre ledd samt regulere gjennomføringen av opplæringen,*
- b) *gi regler om grunn- og etterutdanning, prøver, gebyr for prøver og krav til bevis,*

- c) stille krav til den som skal gi yrkessjåføropplæring, og til undervisningsansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen, utdanning, førerett og erfaring for å inneha slike godkjenninger, krav om etterutdanning og regodkjenning samt fastsette overgangsordninger,
- d) gi regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell samt tilsynssubjektets plikt til å medvirke,
- e) gi regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring, herunder at undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes,
- f) gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

Ny § 29 a skal lyde:

§ 29 a *Opplæringsinstitusjoner for fører av utrykningskjøretøy m.m.*

Opplæring med sikte på å erverve kompetansebevis for utrykningskjøring kan bare gis av Politi-høgskolen og godkjente kursarrangører med godkjent utrykningsinstruktør og undervisningsansvarlig.

Departementet kan i forskrift:

- a) gi regler for godkjenning og drift av opplæringsinstitusjoner etter første ledd, fastsette

- begrensninger i retten til drift, gjøre unntak fra kravet til godkjenning etter første ledd samt regulere gjennomføringen av opplæringen,*
- b) stille krav til utrykningsinstruktøren og undervisningsansvarlig, herunder vilkår for godkjenningen, utdanning, førerett og erfaring for å inneha slik godkjenning, krav om etterutdanning og regodkjenning samt fastsette overgangsordninger,
- c) gi regler om tilsyn med godkjenningspliktig opplæring, herunder krav til tilsynsmyndigheten og tilsynspersonell samt tilsynssubjektets plikt til å medvirke,
- d) gi regler om pålegg om retting og stans av virksomheten, advarsel og tilbakekall av godkjenningen, tvangsmulkt og om avbrytelse og underkjenning av opplæring, herunder at undervisning i offentlig skoleverk kan avbrytes og underkjennes,
- e) gi regler om gebyr for godkjenning og tilsyn.

II

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.